

Gewerbe, Industrie, Handel und Verkehr.

Die ersten Nachrichten über den Verkehr und den Handel in der Bukowina reichen bis ins XII. Jahrhundert zurück. In dieser Periode scheint sich unter dem Schutze der slavischen Fürsten des östlichen Galiziens (Galicz), die ihre Oberhoheit zeitweilig auch über die Thäler des Sereth und des Pruth erstreckt hatten, längs dieser Flüsse und des Dniestr ein reger Handelsverkehr zwischen Byzanz, Ungarn, dem nördlichen Rußland und Böhmen entwickelt zu haben. Es geht dies aus einer Urkunde hervor, durch welche der Belader Fürst Zwanfo Kostislawicz im Jahre 1134 griechischen Kaufleuten von Mesembria gewisse Begünstigungen hinsichtlich der Entrichtung der Stapelzölle für einheimische, ungarische, russische und böhmische Waaren gewährte. Damals mochten auch manche Ortschaften als Halteplätze auf diesen Handelswegen entstanden sein, welche durch die mehr als ein Jahrhundert dauernden Mongolenstürme zwar vernichtet wurden, später jedoch, unter der Herrschaft der Moldauer Wojwoden, sich aus ihren Trümmern wieder erhoben und langsam aufblühten, nämlich Sereth, Suczawa und Czernowitz: die ersten beiden als Haupt- und Residenzstädte der moldauischen Wojwoden, sowie als Sitze von Kirchenfürsten; letzteres als wichtige Pruthübergangsstelle und Verzollungsstätte.

Die Ursache dieses Aufblühens ist zum großen Theile in der verständnißvollen Pflege zu suchen, welche die ersten Wojwoden dem Handel angeeignet ließen. Insbesondere war Alexander der Gute bestrebt, diesen wichtigen Zweig der Volkswirtschaft in jeder Hinsicht zu fördern. Den Lemberger Kaufleuten gewährte er werthvolle Erleichterungen bezüglich der Waarenverzollung. Suczawa entwickelte sich unter ihm zu einem Stapelplatz, von wo der Handel, der zumeist von Armeniern und Sachsen betrieben wurde, nach allen Richtungen seine Wege nahm: ostwärts über Jassy nach Tisine und Akierman, südlich über das sächsische Baja und Moldawitz-Bama (Bama soviel wie Zollschranke) nach Bistritz, über Bakau nach Kronstadt, über Belad in die Walachei bis Braila, nördlich über Sereth und Czernowitz nach Lemberg, dann über Dorohoi und Chotin nach Kamieniec in Podolien. Ein Handelspfad oder Reitweg führte von dem damaligen Dorfe Radauz durch das Suczawathal über den Kirlibach nach Sziget, sowie in das Thal der Bistritza und von da nach Rodna. Ein Heerweg ging endlich von Sereth den Fluß entlang über den Banillabach in das Czeremoszthal und über Kutj nach Munkács.

Seidene und wollene Gewebe, griechische Weine und Gewürze wurden aus der Tatarei bezogen, wohin wieder so wie nach Polen und Siebenbürgen Rinder, Schafe, Schweine und Häute geliefert wurden; aus Ungarn kamen Pferde, aus der Walachei Wolle, die Sachsen brachten Erzeugnisse ihrer Gewerbe und kauften die Landesproducte. Ein systematisches Zollgesetz regelte die Verzollung der einzelnen Ein- und Ausfuhrartikel.

Der große geschäftliche Verkehr spielte sich zwischen den Sizen der Wojwoden und den wenigen größeren Ortschaften ab, woselbst auch bereits einzelne Gewerbe, und zwar zumeist von deutschen und polnischen Handwerkern betrieben, vertreten waren. Das Gewerbe der Goldschmiede, ferner jenes der Kesselschmiede wurde von Zigeunern ausgeübt. Recht verbreitet war die Müllerei und in den alten Urkunden wird oft bestehender Mahlmühlen, auch einzelner Tuchwalken Erwähnung gethan. Durch die aus dem Königreiche Polen schon im XIV. Jahrhundert in die Bukowina eingewanderten Juden wurde auch die Branntweinbrennerei — allerdings nicht zum Heile der Bevölkerung — eingeführt.

Die Landbewohner standen wohl durchwegs noch auf recht tiefer Stufe und erzeugten ihren bescheidenen Bedarf an Kleidung und sonstigen Gebrauchsgegenständen selbst. Häufige Kriege, von denen die Moldau nach dem Tode des Wojwoden Alexander heimgesucht wurde, ließen jedoch die mühsam gepflegten Keime der volkswirtschaftlichen Entwicklung nicht gedeihen. In den dritthalb Jahrhunderten der türkischen Oberherrschaft gingen die meisten Errungenschaften wirthschaftlicher Cultur bis auf unbedeutende Reste verloren. Die ehemals blühenden Städte sanken wieder zu elenden Dörfern herab. Die Bevölkerung, von den Fürsten und deren Starosten durch alle möglichen Steuern ausgefogen, vernachlässigte den Ackerbau, beschränkte sich auf die zu ihrem Lebensunterhalte nöthige, nomadenartig betriebene Viehzucht und verwilderte gänzlich. In den drei oder vier „Städten“ waren alle Spuren ehemaligen Wohlstandes verschwunden. Nur die Juden und Armenier trieben noch einen ganz unbedeutenden Handel, indem sie Vieh, rohe Häute, Unschlitt und sonstige thierische Producte nach Breslau, Galizien und Constantinopel ausführten und dagegen den geringen Bedarf der Bojaren und Edelleute herbeischafften: Pelzwerk aus Rußland, Leder aus Galizien, Eisenartikel aus der Türkei, Ungarn und Steiermark, Glas aus Galizien, Waffen und Kupfergeschirr, dessen sich die Edelleute und die Geistlichkeit statt des Silbers bedienten, aus der Türkei, Kleidungsstoffe aus Frankfurt und Leipzig. Industrien waren bis auf einige elende Getreidemühlen keine mehr vorhanden. Auch nicht eine einzige Sägemühle befand sich in dem waldbreichen Lande und die Bretter mußten mit größter Mühe aus den Baumstämmen gehauen werden. Das städtische Handwerk war verschwunden. Von vielen Dörfern waren nur Trümmer und verfallene Brandstätten geblieben; die Communicationen wurden vernachlässigt, die alten Handelsstraßen verfielen. In den Wäldern hausten Räuber und Wölfe und weite Sümpfe und Moräste machten die Gegenden unwegsam. Als im Jahre 1762 der englische Gesandte Porter das Land passirte, blieb zwischen Gura-Molniza und Czernowitz dessen Kutsche im Gerölle eines stark angeschwollenen Wildbaches stecken und mußten aus den nächsten Ortschaften Ochsen herbeigeschafft werden, damit er die Reise fortsetzen könne.

In Czernowitz mußte der Diplomat vierzehntägigen Aufenthalt nehmen, weil die durch Regengüsse aufgeweichten Wege die Weiterreise unmöglich machten.

In solcher Verwahrlosung wurde die Bukowina im Herbst 1774 in die österreichische Verwaltung übernommen. Der mit der Organisirung des neu gewonnenen Landes betraute Freiherr Splényi von Mihálydy erkannte sofort, daß nur eine durchgreifende, alle Verhältnisse umfassende Culturarbeit die asiatischen Zustände beseitigen und die neue Provinz europäischer Civilisation zuführen könne.

Als geeignetes Mittel, die Hebung der darniederliegenden gewerblichen und industriellen Thätigkeit zu beschleunigen, erachtete Splényi die Colonisation des Landes durch Einwanderung aus den westlichen Culturländern, namentlich die Herbeiziehung guter Handwerksleute. Die im Jahre 1760 in Philippemy (heute Prelicez) entstandene Colonie deutscher Ackerleute und Handwerker war leider schon 1768 gänzlich eingegangen. Indessen hatte sich kurz vor der österreichischen Occupation ein kleiner Ansaß gewerblicher und industrieller Thätigkeit an der von Gartenberg geleiteten Münzstätte in Sadagóra gebildet, an welcher außer den Münzarbeitern noch verschiedene andere Gewerbsleute, als Wagner, Sattler, Tischler, Schuster, Bäcker, Fleischer, Seifensieder — auch hier wiederum Deutsche, insgesammt etwa 50 — angesiedelt waren. Nach Aufhebung der Münzstätte wollten dieselben auswandern; Splényi jedoch suchte sie zurückzuhalten, begünstigte die Gartenberg'sche Niederlassung, ertheilte ihr Gewerbefreiheit, Marktgerechtfame — sogar zu einer königlichen Frei- und Handelsstadt sollte sie ausgestaltet werden — und wendete ihr noch andere Vortheile zu, die dahin abzielten, neue Gewerbsleute herbeizuziehen. Mit der Abberufung Splényis war jedoch die gute Zeit für Sadagóra vorüber und die einzige Ortschaft des Landes, in der einige bürgerliche Gewerbe vertreten waren, hatte bald diesen Vorrang wieder eingebüßt.

Auch der Nachfolger Splényis, General Enzenberg, wendete der Pflege des Handels und der Einführung gewerblicher Production seine volle Aufmerksamkeit zu. Es war eine Folge der von den beiden ausgezeichneten Männern im Interesse dieser Erwerbszweige getroffenen Maßnahmen, daß sich in den Städten ein neues Leben zu entfalten begann. Insbesondere die alte Handelsstadt Suczawa zeigte bald wieder eine regere Geschäftsthätigkeit. Ende 1779 erwähnt Enzenberg über 100 große und kleine Kaufmannsgewölbe der Armenier. Im Jahre 1804 zählte man im ganzen Lande 195 eigentliche Handelsunternehmungen, außerdem 401 Schänken, 220 Tabakrafanten und 2 Überfuhrspächter. Durch Zusicherung mancher Vortheile, speciell vollster Gewerbefreiheit, sowie dreißigjähriger Steuerfreiheit aller zum Gewerbsbetriebe erbauten Häuser, wurde die Einwanderung neuer Handwerker veranlaßt und nach und nach tauchen in den Städten wieder Schneider, Schuster, Bäcker, Tischler, Schlosser auf. Freilich ging

dies recht langsam vor sich und noch zur Zeit der Errichtung des Bukowiner Kreisamtes (1786) konnte das Schornsteinfegergewerbe nur dadurch eingebürgert werden, daß ein Schornsteinfegermeister von der Regierung förmlich besoldet, mit Vorspannsanweisung und Diäten auf Reisen geschickt und so die Feuerpolizei gehandhabt wurde. Im Jahre 1788 sollen indeß in Czernowitz bereits einschließlich der Angehörigen etwa 1000 Gewerbetreibende gelebt haben. Eine Civilapothekc wurde in Czernowitz erst 1785 errichtet. In demselben Jahre machte sich dort der erste Uhrmacher ansässig. Das erste Brauhaus wurde auf Kosten des Cameralärars 1786 zu Zuczka bei Czernowitz erbaut, desgleichen zwei Getreidemühlen nach deutscher Art, die eine in Kozman, die andere am Serethflusse. Im Jahre 1804 gab es im Lande insgesammt bereits 641 Industrialgewerbsbetriebe. An Industrieunternehmungen waren vorhanden: 1 Zeughammer, 1 Glashütte (in Krasna), 9 Pottaschefiedereien, 4 Bierbrauereien, 29 Branntweinbrennereien, 215 Getreidemühlen und 3 Wollmühlen.

Gewerbliche Erzeugnisse fertigten auch die Zigeuner an. Sie waren Löffel- und Schindelmacher, Metallgießer, Schlosser, Wannen-, Kannen-, Molter- und Schaffmacher und erwiesen sich in dieser an Gewerbsleuten noch armen Zeit als recht nützlich.

Die verhältnismäßig ansehnliche Zahl handwerksmäßiger Gewerbe veranlaßte das Czernowitzer Kreisamt die Einführung des Zunftpatentes vom 9. Mai 1778 bei der Wiener Regierung zu beantragen. Auf Grundlage des am 28. Juni 1804 erlassenen Hofdecretes entstanden die ersten Zünfte, und zwar wurde das ganze Land, welches damals als „Bukowiner Kreis“ dem Königreich Galizien angegliedert war, in drei Zunftbezirke eingetheilt, nämlich Czernowitz, Suczawa und Sereth. Dadurch wurde der Grund zu einer dauernden Organisation der Handwerker gelegt.

Die gesteigerte Ergiebigkeit der Bodencultur, welche durch zweckmäßige Maßnahmen erzielt wurde, verlangte dringend die Schaffung geeigneter Communicationen und entsprechender Verkehrsmittel. Mit diesen wichtigen Factoren der Volkswirtschaft war es zur Zeit der Occupation sehr schlecht bestellt, so daß General Splényi, um seine Truppen fortbringen zu können, nicht weniger als 70 Brücken herstellen mußte. Trotzdem waren die Überfuhren am Pruth, am Dniestr und am Sereth bei der Ankunft des Freiherrn von Enzenberg noch immer lebensgefährlich. Es gab bis 1781 keinen halbwegs fahrbaren Weg. Die erste ordentliche Landstraße, die 113·4 Kilometer lange, in der Richtung von Norden nach Süden das Land durchziehende sogenannte Wifower Militärstraße, wurde im Jahre 1786 begonnen und im Jahre 1809 vollendet. Sie führt von der galizischen Grenze über Storożynež und Wifow bis in die Nähe der rumänischen Grenze. Von Mardzina zweigt sich von ihr ein Weg (heute eine wohl erhaltene Concurrencystraße) nach Radauz ab, welcher Ort sich als Sitz des k. k. Remontirungs- und Gestütsdepartements und einer Wirtschaft-

direction nach und nach zu einem Entrepot für die Lebensbedarfsartikel der gesammten Gebirgsbevölkerung des südlichen Landestheiles emporgerungen hatte. Von Wukow führte aufwärts im Suczawathal ein zweiter Weg, gegenwärtig eine Straße, nach Straza, Seletin Zwor, und über das hohe Karpathengebirge ein Saumpfad nach Sziget in Ungarn.

Ein anderer wichtiger Straßenzug von 248·3 Kilometer, die Franzensstraße, wurde im Jahre 1814 vollendet. Es wurde nämlich die sogenannte Karpathenstraße von der galizischen Landesgrenze bei Droszeny über Nepokofoutz, Duboutz (wo die Wukower Straße abzweigt) bis nach Czernowitz verlängert und hier an die Siebenbürger Straße angeschlossen. In ihrem Zuge befanden sich mehrere wichtige Industriestätten. So das schon 1784 in Betrieb gesetzte Eisenbergwerk Jakobeny, von wo ein Weg die Goldene Bistritz aufwärts nach dem Silber- und Bleibergwerk Kirlibaba führte, ferner die Kupferhütte Pozoritta, dann die Hämmer von Eisenau. Von Wama lenkte ein Weg in das Moldawithal ab, flußaufwärts nach Watra-Moldawiza, wo ebenfalls zwei Frischhämmer betrieben wurden. In Bukchoia, gleichfalls an dem Straßenzuge gelegen, arbeiteten drei Frischfeuer und ein Zehhammer und in Stulpikany im Suchathale ein Hochofen.

Eine weitere Maßregel zur Erleichterung des Verkehrs war die Schaffung von Postverbindungen. Zur Zeit ihrer Einverleibung besaß die Bukowina gar kein geregelttes Postwesen. Den gewiß sehr spärlichen Verkehr der weltlichen Behörden mochten berittene Landboten, jenen der Klöster und geistlichen Behörden besondere Kirchenboten besorgt haben. Als die österreichischen Truppen über Sniatyn in das Land einmarschirten, wurde zwischen dieser Stadt und Czernowitz eine Feldpost eingerichtet. Diese, nur militärischen Zwecken dienend, mußte durch eine dauernde Institution ersetzt werden, die nicht allein den Zwecken der neuen Verwaltungsorgane, sondern auch den Bedürfnissen des Handels und der industriellen und gewerblichen Production zu entsprechen hatte. Schon Splényi empfahl dringendst die Anlage von Poststationen. Indes erst unter Enzenberg wurde, und zwar am 1. Januar 1783, zu Czernowitz eine „ordentliche Poststation“ organisiert. Die Bukowiner Post nahm nunmehr ihren regelmäßigen Cours von Czernowitz nach Sniatyn einerseits, und von Czernowitz nach Bistritz anderseits. Zur Hebung und Belebung des Verkehrs wurden regelmäßig wiederkehrende Märkte an geeigneten Orten abgehalten. 1783 gab es bereits in Sereth und Suczawa Jahrmärkte, außerdem mehrere Wochenmärkte.

Mit Rücksicht auf die unzulänglichen Communicationsverhältnisse konnte der größte Reichthum der Bukowina, das Holz, noch keine andere commercielle Verwerthung finden, als durch Verbrennung zum Zwecke der Pottascheerzeugung. Daher die zahlreichen Pottaschefiedereien, die zu Anfang dieses Jahrhunderts einen ausgedehnten Industriezweig des Landes bildeten. Ein Holzexport in größerem Maße brach sich nur mühsam Bahn, und zwar zunächst auf der Wasserstraße.

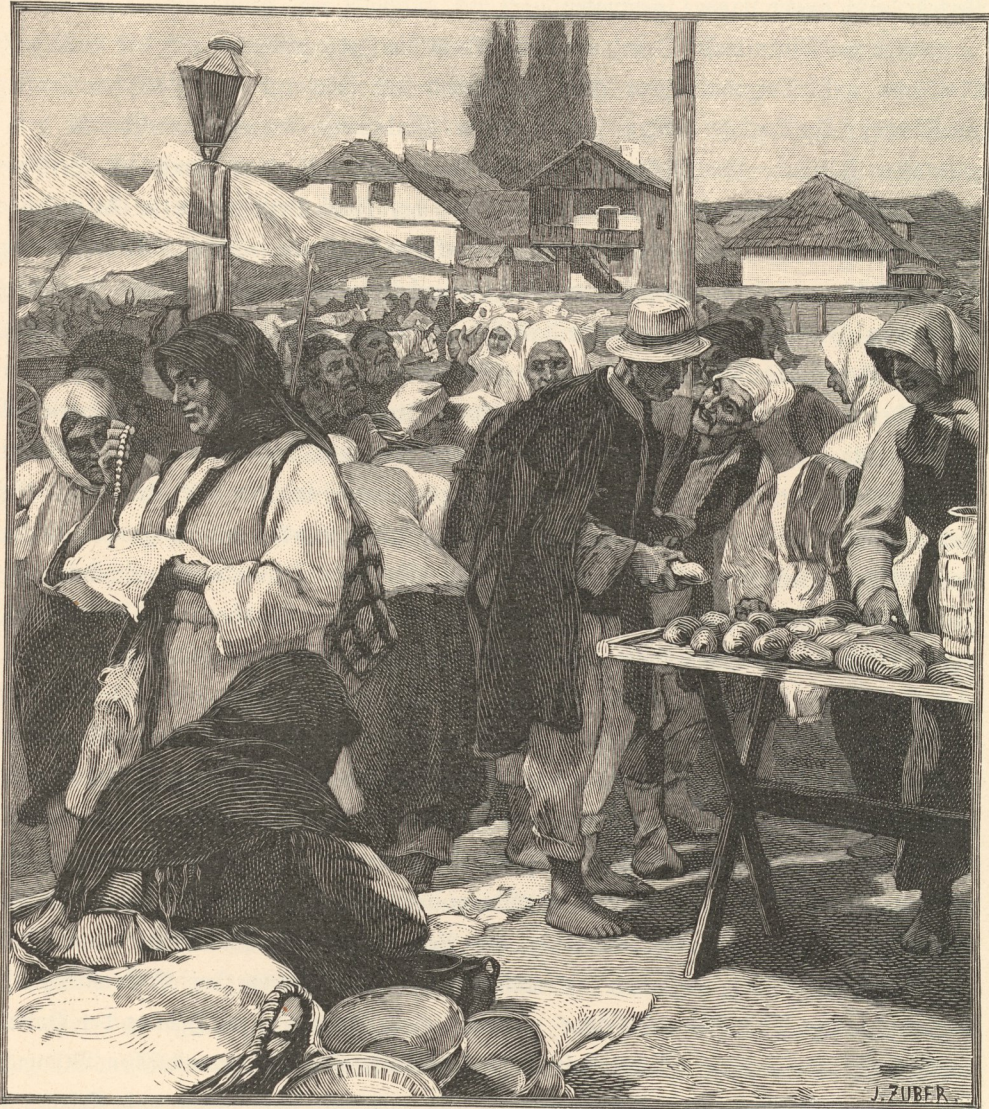
Die österreichische Verwaltung hat gleich im Beginne ihrer Thätigkeit alles aufgeboten, um in der neuerworbenen, unter der langjährigen türkischen Herrschaft verwahrlosten Provinz westländische Cultur einzubürgern und die reichen natürlichen Hilfsquellen derselben zu erschließen. Planmäßig, verständnißvoll, mit Anknüpfung an bestehende Verhältnisse und mit gebotener Schonung der nationalen und confessionellen Eigenthümlichkeiten der Bevölkerung wurde vorgegangen und die erzielten Erfolge erweckten die besten Hoffnungen. Allmählig entstanden neue Industrien. In erster Reihe ist die Branntweinerzeugung zu erwähnen. Im Zusammenhange mit derselben entwickelte sich die im Großen betriebene Viehmastung, deren Erzeugnisse auf den Wiener und Olmüzer Markt gebracht wurden. Die Mastochsen wurden in kurzen Stationen dahin getrieben, was fünf bis sechs Wochen dauerte. Heute brauchen dieselben nicht einmal soviel Tage, um nach Wien zu gelangen. Auch die Bierbrauerei hatte rasche Fortschritte gemacht, denn man zählte 1844 bereits 19 Brauhäuser. Sehr rasch vermehrten sich auch die Getreidemühlen. 26 Walkmühlen richteten in noch sehr primitiver Art das grobe Halinatuch für die Bekleidung der bäuerlichen Bevölkerung zu.

Eine langsame Entwicklung zeigte die Sägeindustrie. 1814 gab es erst fünf Sägemühlen, im Jahre 1834 freilich bereits 29; dieselben waren jedoch so wenig leistungsfähig, daß es in dem so holzreichen Lande mitunter an dem erforderlichen Schnittmaterial mangelte. Noch immer fand das Holz seine wichtigste industrielle Verwerthung in der Pottaschefiederei. 1814 zählte man 24 solcher Betriebe, welche an die Glashütten zu Czudyn, Krasna und Fürstenthal (jene in Karlsberg wurde 1827 aufgelassen) einen Theil ihrer Erzeugnisse abgaben. Ein namhaftes Quantum Pottasche wurde nach Brody, Biala, Prag und Breslau exportirt. Das Kleingewerbe lebte allmählig wieder auf. Zu Beginn des Jahrhunderts hauptsächlich auf die Städte beschränkt, breitete es sich nach und nach auch in den Markorten und größeren Dorfgemeinden aus. Durch die im Jahre 1804 geschaffenen Zünfte wurden deutsche Sitten und Gebräuche in das Land verpflanzt, sie hielten gute Zucht unter den Gesellen und Lehrlingen und die Handwerksmeister erfreuten sich hinsichtlich ihrer Leistungen und ihrer Solidität des besten Rufes.

Der Bergbau, der aus sehr vereinzelt und unbedeutenden Anfängen in den drei ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts zu ansehnlicher Entwicklung gelangte, legte den Grund zu einer Metallindustrie. So entstanden das Hammerwerk in Manztal, Zeughammer in Wama, Buksovia, Jakobeny und Kimpolung, die, mit Wasserkraft betrieben, landesübliche Zeugwaaren, speciell Acker- und Gartengeräthe, erzeugten.

Mit der gesteigerten landwirthschaftlichen, montanistischen, industriellen und gewerblichen Production ging eine stetig fortschreitende Verbesserung und Vermehrung der Communicationen und eine bedeutende Ausdehnung der Handelsthätigkeit Hand in Hand.

In den Jahren 1824 bis 1855 wurden die bestehenden Reichsstraßen durch Abzweigungen von Mamajestie über Zaleszczyki nach Podolien und von Sereth nach der Moldau ergänzt und erweitert und mehrere Zollstraßen gegen die bessarabische und moldauische Grenze



Eine moderne Jahrmarttszene aus Kabaub.

angelegt. Auch der Cameral- und Religionsfond, die einzelnen Gemeinden, viele Dominien, endlich auch die Manz'sche Gewerkschaft erbauten zahlreiche gute Straßen. Im Jahre 1860 hatte das Bukowiner Straßennetz eine Gesamtlänge von rund 1683 Kilometer; davon waren 408 Kilometer Reichsstraßen, 9·5 Kilometer Salinenstraßen, 70·3 Kilometer

Zollstraßen, der Rest Landes- und Gemeindestraßen. Eine wichtige Stelle unter den Communicationsmitteln der Bukowina gebührt den Wasserstraßen, als den ersten und anfangs fast einzigen Wegen, auf denen die Holzproducte der walddreichen Landestheile in den Verkehr, auch außer Landes, gelangten.

Bis zur Mitte dieses Jahrhunderts bildete die Holzverflößung auf der Bistriça, Moldawa und Suczawa einen Hauptgegenstand der Fürsorge der ärarischen Forstverwaltung. Anfänglich stellten sich derselben Hindernisse entgegen, welche in dem gesetzlosen Zustande der Moldau ihren Grund hatten und einen geregelten Verkehr nicht aufkommen ließen, bis in den Jahren 1843 bis 1846 Beziehungen in Galatz und Constantinopel angeknüpft wurden und 1847 türkische Kaufleute selbst aus Kleinasien zu Unterhandlungen wegen Übernahme von Schiffsbauholz in die Bukowina kamen. Auf dem Szeremosz, Pruth und Dniestr wurde das Holz aus den russisch Kimpolunger Waldungen und dem Sereththale bis nach Bessarabien geschwemmt.

Der Bukowiner Handel, der anfänglich größtentheils von den Armeniern betrieben wurde, hatte, als zufolge der gebesserten Productions- und Verkehrsverhältnisse immer weitere Kreise der Bevölkerung sich demselben zuwandten, insbesondere als die für die Juden zeitweilig statuirten Beschränkungen weggefallen waren, eine ungemein rasche Entwicklung genommen. Der Großhandel zog Getreide, Branntwein, Schlachtvieh, Holz, Häute, Wolle, Pottasche und sonstige Erzeugnisse des Landbaues in den Bereich seiner Thätigkeit. Er vermittelte den Außenhandel mit den Nachbarländern und war zum großen Theile Transithandel.

Von hervorragender Wichtigkeit für die gesammte wirthschaftliche Entwicklung des Landes, insbesondere für die Förderung der Industrie, des Handels und Verkehrs war die Errichtung der Handels- und Gewerbekammer in der Landeshauptstadt Czernowitz. Unter dem überaus verdienstvollen Wilhelm Ritter von Alth, der von der Gründung bis zu seinem 1885 erfolgten Tode deren Präsidium innehatte, und in dem Secretär Andreas Mikulitsch einen ausgezeichneten Kenner der Verhältnisse und Bedürfnisse des Landes als Mitarbeiter besaß, entfaltete die Kammer eine alle Zweige der Volkswirtschaft umfassende rege Thätigkeit. Sie war unermülich in Anträgen zur Hebung der Volkswirtschaft, zur Förderung der industriellen, kaufmännischen und gewerblichen Bildung, zur weiteren Ausgestaltung des Verkehrswezens und zur Anbahnung und Erhaltung geregelter Handelsbeziehungen zu den beiden Nachbarstaaten. Wenn gegenwärtig das jüngste Kronland der Monarchie auf dem Gebiete der materiellen Cultur aner kennenswerthe Erfolge zu verzeichnen hat, so ist dies nicht zum geringsten Theile der eifrigen Initiative der Kammer, die auch gegenwärtig ihre Aufgabe mit Ernst und Gewissenhaftigkeit erfüllt, zu verdanken.

Die Thätigkeit der Kammer, die Auflassung der Zolllinie gegen Ungarn, der Handelsvertrag mit dem deutschen Zollverein, die Beseitigung des Prohibitivsystems, die Entstehung von Creditinstituten, die Einbeziehung der Stadt Czernowitz in das europäische Eisenbahnnetz, der Abschluß der Handelsverträge mit Rußland (1860) und Rumänien (1876), die Errichtung von Realschulen und gewerblichen Lehranstalten wirkten zusammen, den Zustand der gewerblichen Industrie und des Handels zu heben.

Was zunächst das Gewerbewesen anbelangt, so hatte die anfänglich das Beste versprechende Entwicklung des Bukowiner Handwerkes während der politischen Wirren des Jahres 1848 und der darauffolgenden Periode zunächst eine rückläufige Bewegung genommen. Die Zünfte und Innungen rechtfertigten in der Folge keineswegs die in sie gesetzten Hoffnungen, sie vegetirten kümmerlich, büßten ihr früheres Ansehen allmählig ein und wurden sogar für ungesetzlich erklärt. Die Zahl der Gewerbsbetriebe vermehrte sich zwar infolge zu weit ausgedehnter Liberalität in der Verleihung der Gewerbsbefugnisse, allein diese Vermehrung geschah auf Kosten der Leistungsfähigkeit und Tüchtigkeit. Die Gewerbeordnung vom Jahre 1859 vermochte anfänglich keine sonderliche Besserung der traurigen Zustände herbeizuführen. Die von derselben ausgesprochene Gewerbefreiheit bewirkte, daß viele ungenügend vorgebildete Gehilfen sich zum selbständigen Gewerbsbetriebe anschickten und eine starke Zunahme der selbständigen Handwerksunternehmungen erfolgte. Von dem Jahre 1861 an trat ein Rückschlag ein und es verminderte sich die Anzahl der Gewerbsbetriebe stetig bis in die Siebziger-Jahre. Der Ausbau der Eisenbahn bis Czernowitz hatte diesem Verfall nicht nur nicht Einhalt gethan, sondern denselben zunächst noch beschleunigt, da die billigeren und geschmackvolleren Gewerbserzeugnisse des Westens, welche die Eisenbahn in das Land brachte, den einheimischen Producenten schwere Concurrnz bereiteten. Die günstige Lage von Czernowitz jedoch brachte es mit sich, daß diese Stadt noch längere Zeit, selbst als sie infolge Weiterführung der Eisenbahn aufgehört hatte, Kopfstation zu sein, der natürliche Verkehrsmittelpunkt für einen Theil Galiziens, dann Bessarabiens und Rumäniens blieb, welcher Umstand mit der Zeit eine Erholung des Gewerbes herbeiführte. Als jedoch im Jahre 1886 nach Ablauf des 1876 mit Rumänien abgeschlossenen Handelsvertrages der sogenannte österreichisch-rumänische Zollkrieg ausbrach, waren die schönen Tage für das Bukowiner Gewerbe wieder dahin. Der rumänische Zolltarif von 1886 führte eine Erhöhung der Zollsätze ein, die geradezu einem Einfuhrverbote gleichkam und demgemäß die gewerbliche Production der Bukowina, von der mindestens die Hälfte, in manchen Gewerbszweigen sogar 75 Procent, dem rumänischen Consum zugeführt wurden, schwer schädigte. Dazu kamen noch empfindliche Erhöhungen der russischen Zollsätze, durch welche die geschäftlichen Beziehungen auch zu diesem Nachbarlande eine bedeutende Einbuße erlitten. Zum Überflusse traten die Industriellen der westlichen Provinzen, die für den

rumänischen Markt gearbeitet hatten, nach Verdrängung von demselben um so mehr als Mitbewerber im Inlande auf. Die traurige Lage des Kleingewerbes und Kleinhandels, die plötzliche Stockung des Verkehrs übte aber auch auf andere Classen der Bevölkerung ihre unheilvolle Wirkung aus. Die Landwirthe sahen sich in der Hoffnung auf eine Preissteigerung ihrer Erzeugnisse trotz der Grenzsperrre enttäuscht und viele geriethen in arge Bedrängniß. Die Städte Suczawa, Radauz und Sereth, die schon in Folge der ungünstigen Trace der Lemberg—Czernowitz—Zassy-Eisenbahn benachtheiligt waren, gingen wirthschaftlich zurück. Ganz besonders hatte Sereth gelitten, da der karge Rest des österreichisch-rumänischen Transitverkehrs jetzt fast ausschließlich seinen Weg über Szfany nahm. Suczawa hatte doch noch die Vermittelung des Verkehrs mit dem südlichen Gebirgstheile des Landes behalten; freilich nicht lange, da die 1888 eröffnete Localbahulinie Hatna—Kimpolung den größten Theil desselben an sich brachte. Durch den nunmehr gänzlich unterbundenen Fremdenverkehr litt am meisten die Landeshauptstadt Czernowitz, in erster Reihe jener Theil der Gewerbe, der von dem Fremdenverkehre lebte. Ein ansehnlicher Procentatz der städtischen Handwerker wanderte aus; die jüdischen größtentheils nach den Vereinigten Staaten und Canada, die Christen nach Rumänien und nach Rußland.

Um das schwer heimgesuchte und darniederliegende Gewerbe zu kräftigen und seine Concurrrenzfähigkeit zu erhöhen, wurden in den letzten Jahren manche Einrichtungen getroffen, von denen eine Hebung der allgemeinen Bildung, eine Verbesserung des Geschmacks und eine Steigerung der technischen Leistungsfähigkeit der Gewerbetreibenden zu erhoffen ist. Es wurden für die Handwerkslehrlinge gewerbliche Fortbildungsschulen in Czernowitz, Suczawa, Radauz, Sereth und Kimpolung, dann eine Korbflechtereihschule in Storozhnez und eine Fachschule für Holzbearbeitung in Kimpolung errichtet, und an der k. k. Staatsgewerbeschule in Czernowitz eine Fachabtheilung für Tischlerei geschaffen. Die Errichtung einer Fachschule für Thonwaarenindustrie wird angestrebt. Seit dem Jahre 1887 besteht ein Gewerbemuseum in Czernowitz, das durch Sammlung stilgerechter und muster-giltiger Erzeugnisse des Handwerkes und des Kunstgewerbes, sowie solcher Objecte, welche auf die Herstellung, Bearbeitung und Werthprüfung der Erzeugnisse und Materialien Bezug haben, durch eine Fachbibliothek, ferner durch Veranstaltung von Vorträgen und Ausstellungen auf Vervollkommnung und Veredlung der gewerblichen Arbeit abzielt. Im Gewerbemuseum werden auch an Gewerbetreibende Auskünfte und Rathschläge in gewerbetechnischen und kunstgewerblichen Angelegenheiten ertheilt und besteht überdies die Absicht, nach und nach eine Anzahl von Musterwerkstätten einzurichten, die mit den modernsten und zweckmäßigsten Handwerkzeugen und Hilfsmaschinen für das Kleingewerbe ausgestattet werden sollen. Für Meister und Gefellen verschiedener Gewerbszweige werden von Zeit zu Zeit Fachcurs gehalten werden. Mit einem Fachcurs für Schuhmacher wurde bereits der Anfang gemacht.

Die Bukowina zählt zur Zeit ungefähr 5700 Industrialgewerbe; doch sind viele Gewerbszweige noch gar nicht, andere nur sehr spärlich vertreten. Gar nicht vertreten sind bis jetzt viele Zweige der Metallwaarenindustrie, die Erzeugung von Beleuchtungsapparaten, von Marmor- und feineren Steinwaaren, Porzellanwaaren, von Papier, Farbwaaaren, Schieß- und Sprengmitteln und Zündwaaren, ätherischen Ölen, Lederfurrogaten, die Seidenweberei, Futweberei, Bandmacherei, Fleischconservererzeugung zc. Zumeist nur vereinzelt vorhanden sind die polygraphischen und Kunstgewerbe, die Maschinenfabrication, die Erzeugung musikalischer Instrumente, die Gewinnung von Abfällen und Düngstoffen, die Erzeugung von Ofenfacheln, Schnitzwaaren, von Kautschuk- und Guttaperchawaaren zc. Auch die Textilindustrie erscheint auffallend schwach vertreten, welcher Umstand jedoch darin seine Erklärung findet, daß der Bedarf des größten Theiles der ländlichen Bevölkerung in dieser Richtung fast ausschließlich durch die Erzeugnisse der Hausindustrie gedeckt wird.

Vergleichsweise am zahlreichsten besetzt ist die Bekleidungsindustrie (433 Schneider, 807 Schuhmacher) und die Industrie in Nahrungs- und Genußmitteln (605 Fleischhauer und Selcher, 118 Bäcker). Unter den Gewerben, die sich mit Erzeugung von Eisen- und Stahlwaaren befassen, nehmen die Schmiede eine ansehnliche Stelle ein (487); unter jenen, welche Transportmittel erzeugen, die Wagner (166).

Im Allgemeinen ist in der Bukowina der industrielle Kleinbetrieb die weitaus vorherrschende Betriebsart; denn unter den 5700 Industrialgewerben mit einer Gesamtsteuerleistung an Erwerb- und Einkommensteuer (samt Staatszuschlägen) von rund 239.000 Gulden gibt es nur 37, welche eine reine Erwerbsteuer von mehr als 50 Gulden entrichten. Mehr als 100 Gulden zahlen nur 23 Betriebe, mehr als 1000 Gulden nur drei.

Unter den industriellen Großbetrieben steht gegenwärtig an erster Stelle die Holzindustrie des Landes. Dieselbe hat nach sehr bescheidenen Anfängen einen großartigen Aufschwung genommen und ist in steter, fortschreitender Entwicklung begriffen. Von den hierher gehörigen 149 Brettsägen (1895) werden 27 mit Dampf- und Wasserkraft, 122 nur mit Wasserkraft betrieben. Das in Anspruch genommene Kraftquantum beträgt insgesammt 3.208 Pferdekkräfte. Die meisten Brettsägen befinden sich im Kimpolunger Bezirke (11 Dampf- und 67 Wasserfägen).

Unter den Dampfjägewerken sind mehrere, die vermöge ihrer Größe, der Zweckmäßigkeit ihrer Anlagen, der maschinellen Einrichtung und sonstigen Hilfsmittel zu den hervorragendsten und bestgeleiteten Werken Europas gezählt werden können. Es mögen hier nur die Sägen der Actiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfjägebetrieb in Czernowitz (Alt Zuczka), Mezhybrody, Dorna, Falken und Mardzina; jene der Holzindustrie-Actiengesellschaft (Leopold v. Popper) in Negruleassa und Mardzina; jene der Firma Louis Ortlieb in Ruß-Moldawiza und Jakobeny; des Baron Alexander v. Popper

in Putna; der Firma H. Schlessiger in Wolid (mit Tonholzfabrik; seit kurzem bedeutend erweitert zur Herstellung von Claviaturtafeln); der Firma M. Fischer mit ihrer Resonanzholzfabrik in Stulpikany und der Firma Jacob Hecht in Rußpeboul; endlich noch das Etablissement der Firma Sidor Werth & Co. in Komarestie, zur Erzeugung von Buchenholzbestandtheilen gebogener Möbel (für die Weltfirma Jacob Josef Kohn) und die Holz-
wollefabrik des deutschen Industriellen F. Krusche in Bozoritta besonders erwähnt werden.

Das zum Verschneiden bestimmte Holz wird in die meisten Sägen mittelst Waldbahnen, die entweder für Locomotiv- oder Pferdebetrieb eingerichtet sind, gebracht. Es bestehen gegenwärtig 18 solcher Waldbahnen.

Die Gesamtproduction der Bukowiner Sägeetablissemments beträgt mindestens 600.000 Festmeter Schnittmaterial. Hievon werden etwa 18.000 Waggonladungen, d. i. 360.000 Festmeter, nach allen Richtungen, vornehmlich aber nach Deutschland, Italien, Frankreich, Rußland, Rumänien und in die Levante ausgeführt. Ein Theil des Bukowiner Holzexportes benützt die Wasserstraßen und dürften etwa 400.000 Festmeter, größtentheils Nutzholz, jährlich auf diesem Wege nach Rußland und Rumänien verflößt werden.

Die neben der Sägeindustrie gehende Verwerthung des Holzes durch Erzeugung von Schindeln und Dranigen führt dem Verkehr etwa 10 bis 15 Millionen Stück dieses Spaltmaterials zu. Im engsten Zusammenhang mit der Sägeindustrie entstanden im letzten Jahre zwei große Fabriks-Etablissemments (in Putna und in Ruß-Moldawika), in denen aus den Holzabfällen Holzkohle, Holzkohlebriquettes, Methylalkohol, essigjaurer Kalk, Terpentin, Holztheer und dergleichen Producte der trockenen Holzdestillation erzeugt werden.

Ein nicht unbedeutender Industriezweig ist die Branntweinbrennerei. Die Bukowina zählte in der Campagne 1893/94 39 Brennereien, von denen fünf zugleich Preßhefe erzeugen. Diese Brennereien verarbeiten Kartoffel, Kukuruz und andere Getreidearten. Sie liefern jährlich etwa 42.000 Hektoliter Alkohol, wovon etwa 15.000 Hektoliter, zumeist nach Ungarn, exportirt werden.

Fast alle Brennereien betreiben zur Verwerthung der Schlempe die Viehmastung und haben zu diesem Zwecke 3000 bis 4000 Stück Ochsen eingestellt, welche auf dem Wiener Markte einen gesuchten Artikel bilden. Auch nach Deutschland gelangt Bukowiner Mastvieh. Zu erwähnen ist weiters die Biererzeugung, die gegenwärtig in drei großen, modern eingerichteten Brauereien in Czernowiz, dann in den Brauereien in Sereth, Radauz, Suczawa, Solka betrieben wird und sich vielversprechend gestaltet. Die gesammte Biererzeugung beträgt pro Jahr 100.000 Hektoliter, wovon 80.000 Hektoliter auf die Czernowitzer Brauereien entfallen.

Auch die Bukowiner Mühlenindustrie ist bemerkenswerth. Es bestehen zur Zeit 535 Mühlen, von denen die weitaus meisten allerdings kleine Wassermühlen mit sehr

primitiver Werkseinrichtung sind und sich nur mit Lohnmüllerei beschäftigen. Auch eine Anzahl Schiffsmühlen sind darunter, die meist auf dem Pruth, zuweilen gruppenweise, in geringer Anzahl auf dem Sereth und auf der Suczawa vorkommen. Für den



Der Ottobern in Dorna-Watra.

Export in das Ausland kommen nur die beiden großen Czernowitzer Dampfmühlen der „Ersten Bukowiner Dampfmühlen-Actiengesellschaft, vormals A. Schloßmann & Co.“ in Betracht. Dieselben verarbeiten circa 180.000 Centner Weizen und 20.000 Centner

Roggen und exportirten rund 30.000 Centner Mehl nach Deutschland, England und der Schweiz. Sonst bestehen an Industriebetrieben noch eine Rübbölsfabrik in Zuczka, zwei Mineralölraffinerien (in Lenkouz und Mitofka), ferner etwa 6 unbedeutende Essigerzeugungsstätten, deren Betrieb kaum als Fabriksbetrieb bezeichnet werden kann. Eine Thonwarenfabrik in Czernowitz ist recht leistungsfähig und erzeugt hübsche und preiswürdige glafirte Kachelöfen, Ziegel aus feuerfestem Thon und Bauornamente in Terracotta.

Endlich mögen noch die 61 im Lande bestehenden Ziegeleien, dann circa zehn bis fünfzehn Kalkbrennereien genannt werden. Die Glashütten sind bis auf eine (Neuhütte bei Czudyn), die nur Hohl- und ordinäres Tafelglas erzeugt, eingegangen.

Die mit dem Montanwesen in Verbindung stehende Industrie anlangend, ist noch zu erwähnen, daß Stab- und Walzeisenarten im Eifenauer Walzwerk aus alten Eifenbahnschienen und sonstigem Alteisen-Material erzeugt werden. Dieser Hüttenproceß kann selbstredend gegen die modernen Raffinirwerke von Schlesien und Mähren nicht aufkommen, weshalb der Verkauf des Eifenauer Walzeisens (etwa 1000 Centner jährlich) sich fast ausschließlich auf die allernächste Umgebung beschränken muß. Zur Erzeugung von Gußwaaren besteht in Jakobeny ein Kupolofen, welcher aus angekauftem Gußbruch Eisen unter entsprechender Beimengung von Teichner hochgraphitischem grauem Gießerei-Roh Eisen diverse Potterie- und Commerz-Gußwaaren (circa 450 Centner) liefert. Als Brennstoff wird Karwiner Coaks verwendet. Die Gießerei prosperirt gut. In Eifenau, Jakobeny und Wama werden Hauen, Krampen, Schaufeln (etwa 700 bis 800 Centner) u. angefertigt, zu welcher Production hauptsächlich steirisches angekauftes Krageisen, dann Alteisen in Verwendung kommt. Eine Maschinenwerkstätte in Jakobeny, zumeist auf Herstellung von Maschinenbestandtheilen für Mühlen und Brettsägen beschränkt, liefert Arbeiten im Gesamtwerthe von ungefähr 10.000 fl.

Ein wichtiger Factor der Bukowiner Volkswirthschaft ist auch heute noch der Handel. Während im Jahre 1804 nur 596 Handelsbetriebe (inclusive Gast- und Schankgewerbe) gezählt wurden, waren im Jahre 1872 bereits an 4000 vorhanden. Infolge der wirthschaftlichen Krise von 1873 ging auch der Bukowiner Handel zurück und den schwersten Schlag erlitt derselbe durch den 1886 erfolgten Ablauf des Vertragsverhältnisses mit Rumänien. Erst in den letzten Jahren ist wieder eine Erholung und Zunahme der Handelsbetriebe zu constatiren. Gegenwärtig zählt das Land bereits ungefähr 7000 selbständige Handelsleute (Gast- und Schankgewerbetreibende mit etwa 1500 Betrieben eingerechnet). Auf die Entwicklung des Handels hat besonders die Ausgestaltung der Communicationsmittel, dann die Verbesserung der Creditverhältnisse förderlich eingewirkt. Während noch anfangs der Siebziger-Jahre ein Zinsfuß von 30 Procent und mehr hierlands nichts Seltenes war, wurde einerseits durch Errichtung

von Creditinstituten, insbesondere der Czernowitzer Sparcasse, dann der Filiale der österreichisch-ungarischen Bank (damals Nationalbank) und jener der galizischen Hypothekenbank, andererseits durch das Wuchergesetz vom 19. Juli 1877 eine bedeutende Besserung herbeigeführt. Dennoch bleibt in dieser Hinsicht noch vieles zu wünschen übrig und muß bemerkt werden, daß der kleine Mann nur schwer Geld bekommt und immer noch zu theueren Zinsen.

Daß der Holzhandel bedeutende Dimensionen angenommen, ergibt sich schon aus der großen Holzproduction. Sehr bemerkenswerth ist auch der Viehhandel, welcher jährlich 10.000 bis 12.000 Stück Hornvieh, darunter 3000 bis 4000 Mastochsen, dann 55.000 bis 60.000 Stück Borstenvieh Bukowiner Provenienz den westlichen Märkten zuführt. Dazu kommen, wenn die rumänische Grenze nicht gerade wegen Schweinepest gesperrt ist, noch 30.000 bis 40.000 Stück von hiesigen Händlern in Rumänien gekaufte Schweine.

Die geographische Lage des Landes hat die Geschäftswelt der Bukowina ganz besonders auf die Pflege des Zwischenhandels gewiesen. Dieser bildet auch die Hauptdomäne der commerciellen Bethätigung des eigentlichen Großhandels. Mehr als 22 Millionen Gulden jährlich werden durch Vermittlung unserer einheimischen Geschäftswelt umgesetzt. Der gesammte Zwischenhandel in Futterartikeln beläuft sich auf 2000 bis 3000 Waggons pro Saison; derselbe spielt sich zwischen Rumänien und Rußland einerseits und dem Westen andererseits ab und liegt in den Händen der Bukowiner Kaufleute. Der Import an Getreide für unsere Mühlen und für die Bukowiner Gebirgsgegenden beträgt jährlich circa 1500 Waggons aus Rußland und circa 2000 Waggons aus Rumänien; der gesammte Getreidetransit via Nowosieliza und Tskany circa 15.000 Waggons, wovon 8000 auf Rußland, 7000 auf Rumänien entfallen. Vor dem Zollkriege mit Rumänien waren diese Mengen allerdings bei weitem größer; das rumänische Getreide hat eben seither andere Verkehrswege, zum Theile per mare gesucht und gefunden und ist unserem Transit verloren gegangen.

Etwa 120 Waggons Hülsenfrüchte für den Orient und die Mittelmeerhäfen, 100 bis 150 Waggons Obst, dann circa 40 Waggons Klee Saat nach Deutschland, etwa 500 Waggons Eier nach Deutschland und England, ferner 150 Waggons Spiritus für Deutschland und Ungarn werden jährlich durch Bukowiner Geschäftshäuser gekauft und expedirt. Auch der Commissionshandel in allen Bedarfsartikeln des täglichen Lebens, in Textilwaaren und Luxusgegenständen, und zwar sowohl für die Bukowina, als auch für einen Theil Rußlands und Rumäniens, ist ein erheblicher.

Eine fortschreitende und ungemein günstige Entwicklung nahmen die Verkehrswege und Verkehrsmittel in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts. Hatte die Lemberg—Czernowitz—Zassy-Eisenbahn, welche in einer Länge von 114 Kilometer von Repokofouß bis Tskany unser Kronland durchschneidet, dasselbe in den Bereich des internationalen

Verkehrs gebracht, so mußten nun auch die reichen, noch größtentheils unbehobenen Schätze der Bukowiner Wälder, dann die Producte der Landwirthschaft und Viehzucht diesem Verkehr gewonnen werden. Die auf dem Wege der Verflößung gemachten Anfänge waren im Verhältniß zu den riesigen Holzvorräthen zu geringfügig und so entstand ein Netz von Localbahnlilien, die, den Hauptlinien angeschlossen, die Möglichkeit lohnender Verwerthung der Holzproducte eröffneten, die großartige Säge-Industrie ins Leben riefen, den Holzhandel belebten und damit zugleich die Vorbedingung für eine rationelle Forstcultur im Lande schufen. Im Jahre 1884 wurde die 31 Kilometer lange Linie Czernowitz—Nowosieliza dem Verkehr übergeben, die eine der fruchtbarsten und am dichtesten bevölkerten Gegenden der Bukowina durchzieht und an die russische Grenze führt. Sie dient vornehmlich dem Holz- und Getreideverkehr, indem sie das Schnittmaterial der Bukowiner Dampf Sägen nach Rußland, russisches Getreide dagegen für die Czernowitzer Dampf mühlen, meist jedoch Transitgetreide, verfrachtet. Im December 1886 wurde die Localbahn Hliboka—Berhomet (53 Kilometer) und deren Abzweigung von Karapcziu nach Czudyn (19 Kilometer) eröffnet. Bau-, Werk- und Brennholz, Hornvieh, Steine, Kalk, Spiritus sind thalabwärts, Mahlproducte, Eisenwaaren, Bier u. thalaufwärts die wichtigsten Gegenstände ihres Verkehrs. Die im Jahre 1888 eröffnete 67 Kilometer lange Linie Hatna—Kimpolung befördert in der Richtung gegen Hatna Bau-, Werk- und Brennholz, Cement, Salz, Manganerze, Eisen und Eisenwaaren; in der entgegengesetzten Richtung Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Bier, Wein und Industrie- und sonstige Artikel. Seit 1889 besteht die rund neun Kilometer lange Linie Hadikfalva—Radauz, welche Schnittholz aus den Sägen des Suczawathales, Hornvieh und Hülsenfrüchte der Hauptbahnlinie zuführt, dagegen Mahlproducte, Mais, Industrieerzeugnisse, Colonialwaaren für den Bedarf von Radauz und dessen Hinterland beschafft.

Ende des Jahres 1896 wurde die 15 Kilometer lange Strecke Hliboka—Sereth fertiggestellt, welche für Brennholz, Industrieartikel und Mahlproducte nach Sereth, beziehungsweise transito nach Rumänien und für Transitgetreide von dort bestimmt ist. Durch diese Bahn ist nunmehr die älteste Stadt des Landes in das Eisenbahnnetz eingefügt. Im Jahre 1896 wurde auch die Stadt Suczawa mit Izkany durch eine fünf Kilometer lange Bahnlinie verbunden und so an die Hauptlinie angeschlossen.

Im Baue begriffen sind noch die Landesbahnen Nepokolouy—Wizniß (45 Kilometer), Luzan—Zaleszczyki (43 Kilometer) und endlich Radauz—Trassin (42·5 Kilometer) mit der Abzweigung Karlsberg—Putna (7 Kilometer). Die erstere derselben soll das für den Wiznitzer Bezirk und den benachbarten galizischen Bezirk von Kutu nöthige Getreide und Mahlproducte bringen und die dortigen Brennereiproducte, dann die in Wizniß im Floßwege anlangenden Holzproducte des Czeremoszthales durch Umschlag von Wasser zur

Bahn dem Markte zuführen. Die zweite wurde im Interesse der Zufuhr galizischen Getreides für die Czernowitzer Dampfmühlen und für die Versorgung des von ihr durchzogenen holzarmen Landestheiles mit Brennholz angelegt; eventuell soll dieselbe auch Holz für Rußland zu einem in Zaleszczyki zu errichtenden Umschlagsplatze an den Dniestr schaffen. Die Linie Radauß—Frassin sammt Abzweigung soll den Sägen des Suczawa- und Putnathales als Frachtweg dienen und das Suczawa- und Putnathal mit Nahrungs- und Verbrauchsartikeln versorgen. Endlich besteht noch das Project, Kimpolung mit Dorna durch eine 49 Kilometer lange Eisenbahn zu verbinden, mit einer Abzweigung von Bozoritta nach Luisenthal in der Länge von sieben Kilometer. Diese Bahn wird zur Hebung des Curortes Dorna, dann zur Exploitation der Waldungen des Bistrika- und Valeputnathales wesentlich beitragen und auch den Abbau der Erzlager in Jakobeny, beziehungsweise Luisenthal, fördern. Sämmtliche Localbahnen sind normalspurig.

Die Bukowina besitzt dermalen ein Eisenbahnnetz von rund 114 Kilometer Hauptbahn, 337 Kilometer Localbahnen (einschließlich der im Bau begriffenen) 32 Kilometer Schlepfbahnen, fünf Kilometer Industriegleise; zusammen sonach ein Schienennetz von rund 488 Kilometer, die projectirte Strecke Kimpolung—Dorna nicht mitgerechnet. Die gesammte Frachtenbewegung auf dem bereits im Betriebe stehenden Schienennetz von 325 Kilometer umfaßt ein Güterquantum von mehr als sechs Millionen Tonnen. Personen wurden auf den Bukowiner Eisenbahnen im Jahre 1895 rund 1,350.000 befördert.

Die in der Bukowina bestehenden Straßen zerfallen seit dem Landesgesetze vom 11. December 1884 in Ararialstraßen, Bezirksstraßen und Gemeindestraßen und betrug die Länge derselben im Jahre 1895 beziehungsweise 430 Kilometer, 862 Kilometer und 2.766 Kilometer, zusammen demnach 4.058 Kilometer. Unter den Wasserstraßen sind 55 Kilometer (auf dem Dniestr) schiffbar, und fast 600 Kilometer floßbar.

Der Postverkehr, der anfänglich nur mittels Reitpost besorgt wurde und noch im Jahre 1851 sich um die Ziffern von 200.000 Briefen und 30.000 Packeten bewegte, wird gegenwärtig durch zehn ärarische und 83 nicht ärarische Post- beziehungsweise Post- und Telegraphenämter, 7 Poststallämter und 6 Postablagen, im Ganzen durch 106 Postanstalten besorgt. Zur Postbeförderung werden die Eisenbahnen in einer Länge von 312 Kilometer benützt. Auf gewöhnlichen Straßen bestehen 1.352 Kilometer Postcursen. Befördert wurden im Jahre 1896 in der Bukowina 7,958.236 Briefpostsendungen, 773.900 Zeitungen (wobei die unmittelbar in Packeten und im Wege des Buchhandels bezogenen nicht mitgerechnet sind), 544.044 Fahrpostsendungen (darunter Geldbriefe im Gesamtwerthe von 49,732.632 Gulden). Der Postanweisungs-, Postauftrags- und Nachnahmeverkehr mit dem Inlande, mit Ungarn und dem Occupationgebiete umfaßte 631.041 Stück. Die auf Postanweisungen ein- und ausgezahlte Geldsumme betrug 17,604.508 Gulden.

Das erste Telegraphenamt wurde in Czernowitz im Jahre 1854 errichtet, wodurch die Bukowina in das europäische Telegraphennetz einbezogen wurde. Ende 1896 hatte das Telegraphennetz der Bukowina eine Gesamtlänge von 764·34 Kilometer (Drahtlänge 1.643·98 Kilometer) und 45 Stationen. Auf demselben wurden, ohne internationale Transitcorrespondenz und die Telegramme aus Ungarn, insgesammt 180.334 Depeschen vermittelt. Im Jahre 1883 wurde in Czernowitz das Telephon eingeführt und hat zur Zeit bereits etwa 126 Sprechstellen.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß die Bukowina einige bemerkenswerthe Curorte aufzuweisen hat. Es sind dies das Stahlbad Dorna-Watra, die klimatischen Curorte Solka und Lopuszna und das Schwefelbad Jakobeny. Der erstgenannte Curort ist jedenfalls der bedeutendste, da seine kräftigen Eisenquellen und Moorbäder von vorzüglicher Heilwirkung sind. Die 1896 vom Bukowiner griechisch-orientalischen Religionsfonde daselbst begonnenen und in großem Stile gedachten Neuherstellungen, eine allen Comfort bietende Badeanstalt mit Kaltwasserabtheilungen und einer gedeckten Wandelbahn, dann ein Curhaus und ein von der Marktgemeinde Dorna projectirtes Hotel, welche Bauten im Jahre 1899 vollendet werden sollen, sowie der Ausbau der Bahnlinie Kimpolung—Dorna werden gewiß dazu beitragen, dem Bukowiner „Franzensbad“ einen weitreichenden Ruf zu verschaffen. Solka besitzt zwei Sanatorien mit hydropathischen Abtheilungen, Soolbädern und Inhalatorien. Lopuszna trägt mehr den Charakter einer Sommerfrische. Jakobeny kommt gegenwärtig wenig in Betracht. Der Bukowiner Landtag hat in seiner letzten Session den Landesausschuß beauftragt, Erhebungen zu pflegen und Vorschläge zum Zwecke der Ausgestaltung der genannten Curorte zu erstatten.



Schiffmühlen im Pruth.