

Der Suez-Kanal.

Die geplante Erweiterung durch Deutsche und Türken.

von Wilhelm Kaufmann.

Dresden, im Oktober 1915.

Schon seit einem Jahre spricht man von unserer Feindmacht nach Ägypten, um dort Englands Genid (so nannte Bismarck den Suez-Kanal) zu brechen. Ansätze dazu sind schon im Spätherbst 1914 von



Der Suezkanal.

unseren türkischen Freunden gemacht und im Januar und Februar wiederholt worden. Es gelang damals, die Briten zu überreden und den Kanal zu überfahren, aber diese Maßnahmen trugen doch mehr die Züge einer Melodramatisierung größerer Maßstabes, nicht diejenigen eines Eroberungsversuchs. Ein solcher ist nicht möglich ohne Anwendung schwerer Artillerie, und diese müßte auf dem Landwege durch die fast 300 Kilometer breite Sinai-Wüste herbeigeschleppt werden. Zwar könnte man den Kanal schon mit leichter Feldartillerie schwer beschädigen, welche auf den Kamelen herbeiführen wäre. Die Beschädigungen des Kanals sind nicht durch Mauerwerk geschützt. Ein paar Zehntel solcher Kanonen, oder eine leichte Sprengung würden wohl genügen, die Wöschung so zu beschädigen, daß Wasser von Wüstenland nachbringen und den Kanal ausfüllen und für die Schifffahrt sperren. Doch könnten auch empfindliche Schädigungen dieser Art, wenn auch erst vielleicht nach Jahren, durch die Baggermaschinen beseitigt werden.

Immerhin würde schon eine Unbrauchbarmachung des Suez-Kanals auf längere Zeit die Engländer fürchterlich schädigen. Denn die britischen Indiensfahrer können keinen anderen Weg, z. B. um die Südspitze von Afrika herum, nehmen, weil sie für den Verkehr durch den Suez-Kanal gebaut worden sind. Von London nach Bombay und Rangoon ist es um das Kap herum 20



Das Verwaltungsgelände der Suezkanalgesellschaft in Port Said.

Prozent an zweiter Stelle. Die übrigen Anteile fallen auf alle anderen seefahrenden Völker.



Das Verwaltungsgelände der Suezkanalgesellschaft in Port Said.

bis 24 Tage weiter, als durch den Kanal. Der Kohlenverbrauch der Dampfer ist demnach mehr als doppelt so groß wie Kap der Guten Hoffnung, als über Suez. Die Dampfer würden nicht alle zehn Tage Kohlen einnehmen können, wenn sie um Südafrika herumfahren. Sie müßten weit mehr als das doppelte Quantum Kohlen für die lange Fahrt lassen, als sie jetzt für die kürzere Fahrt brauchen, und deshalb über die Hälfte ihres gegenwärtigen Laderraums einbüßen. Dabei aber kann keine Frachtlinie bestehen.

Sobald gibt es jetzt einen neuen Seeweg nach dem fernen Osten, der den Briten sehr un bequem ist, den Panama-Kanal. Der kann jetzt nicht in Wettbewerb treten mit dem Suez-Wege. Aber er ist dem Wege um Südafrika überlegen, weil er mehrere gute Kohlenstationen, Araba, Portorico, Curacao, Colon und Panama, Hawaii, darbietet, die aber samt und sonderb die unangenehme Eigenschaft haben, nicht unter britischer Kontrolle zu stehen. Eine Störung des Suez-Verkehrs würde dem Panama-Kanal zugute kommen, und die Briten würden sich für eine solche Störung nicht einsetzen. Die Suez-Wege sind für die Briten sehr wichtig, weil er mehrere gute Kohlenstationen, Araba, Portorico, Curacao, Colon und Panama, Hawaii, darbietet, die aber samt und sonderb die unangenehme Eigenschaft haben, nicht unter britischer Kontrolle zu stehen.



Strassenbild aus Port Said.

So würde schon eine vorübergehende Unterbrechung des Suez-Weges den Briten ungenügend an die Nieren gehen. Schlimmer aber würde es für England werden, wenn man einmal rasch Truppenschiffe nach Indien versenden müßte.

Wenn jedoch die seefahrende Welt von der britischen Seeherrschaft befreit werden soll, so würde es notwendig, Ägypten zu erobern und das alte Pharaonenland mit seinem von den Franzosen erbauten und von den Briten wiederrechtlich besetzten und besetzten Kanal seinem rechtmäßigen Herrn, dem Türken, zurückzugeben und die wichtige Wasserstraße unter internationalen Schutz zu stellen. Diesen Kampf kann nur Deutschland mit Hilfe der Türken führen, und es wird ihn führen, nicht allein im eigenen Interesse, sondern zur Wahrung der Rechte aller seefahrenden Völker. Deutschland will kein Monopol an der Straße zum Roten Meer, es könnte ein solches Monopol auch nicht behaupten, wenn es danach begehrt. Aber es ist sein fester Entschluß, in diesem Kriege das Seemonopol Britanniens zu brechen, und mit allen anderen Völkern die Botschaft zu senden, welche jene Straße bietet, gemeinsam zu genießen. Im Suez-Verkehr steht England mit 60 Prozent an erster, Deutschland mit 17

Prozent an zweiter Stelle. Die übrigen Anteile fallen auf alle anderen seefahrenden Völker.

Um Ägypten den Klauen Englands zu entreißen, müssen sehr viele Heere aufgebracht werden. Der Angriff kann nur vom türkischen Gebiete aus erfolgen. Der Weg dahin führt durch die Sinai-Wüste. Das erste Erfordernis eines solchen Feldzuges ist eine sichere Eisenbahn durch jene Wüste.

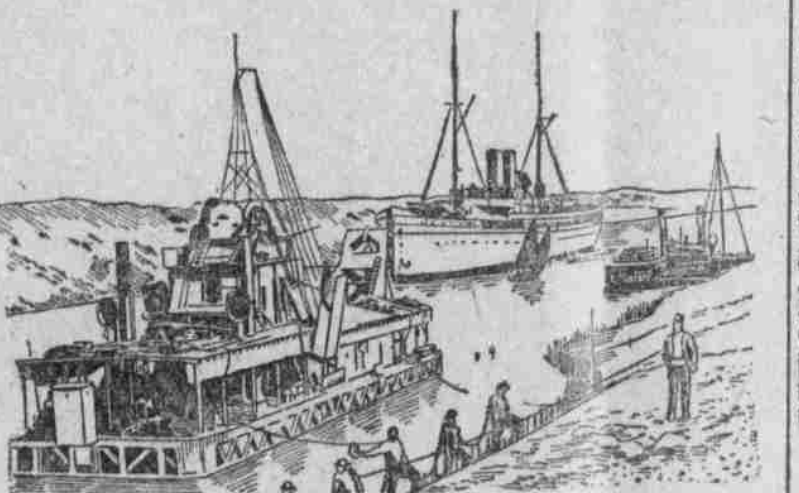
Seit über Jahresfrist ist dieser Bahnbau bereits im Gange. Man dachte zunächst an eine Feldbahn, wie sie die deutschen Eisenbahnertruppen in erlauchtigster Zeit herstellen können. Aber eine solche Feldbahn genügt für nicht. Auch fehlte es den Türken an Baumaterial. Wohl brach man alte, wenig benutzte Bahnen auf, um Schienen zu gewinnen, und die Bagdad-Bahn-Gesellschaft hat sich nicht belästigt, sondern in der Abgabe von Schienen, aber aus dem Traume, schon im Frühling 1915 die Bahn in Gang zu bekommen, ist nicht geworden. Der Spätherbst ist herangebrochen, und noch immer wird an dieser Wüstenbahn gearbeitet. Wie lange noch wird es dauern, bis die Probefahrt unternommen werden kann? Wägen wir es,



Aus der Umgebung von Ismailije.

so dürfte es doch nicht gesagt werden aus Gründen, die sich von selbst verstehen.

Das türkische Armeekorps, welches vor einem Jahre die ersten Vorstöße gegen den Suez-Kanal unternommen hat, liegt noch immer in der Sinai-Wüste, um den Bahnbau zu schützen. Viele Brunnen sind gegraben und besetzt worden. Man hat die Entdeckung gemacht, daß das im Frühling vom Sinai in die Wüste in Massen abfließende Schmelzwasser an vielen Stellen als Grundwasser angetroffen wird, und damit ist eine der Hauptschwierigkeiten dieses Bahnbaus beseitigt. Auch sind drei andere türkische Bahnen, welche als Zufuhrlinien für die neue Sinai-Bahn dienen sollen, inzwischen gründlich ausgebaut worden, ein Zeichen, daß das Bahnprojekt mit der Richtung nach dem Kanal durchaus nicht fallen gelassen worden ist. Als Bauleiter fungiert ein ehemaliger Dresdener Ingenieur, der schon seit Jahren in türkischen Diensten steht und den Titel Weiskner besitzt. Weiskner hat bedeutende Erfahrungen im Wüsten-Bahnbau. Er hat auch den Bau



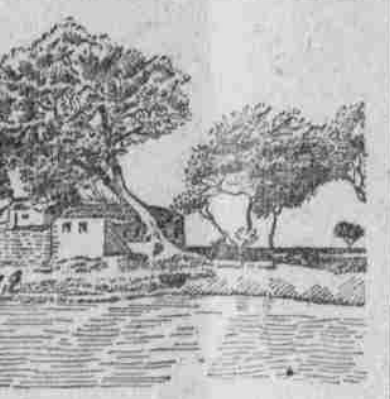
Waggonarbeiten zur Vertiefung des Hafentwasser.

der Hebsch-Bahn geleitet, der sogenannten Pilger-Bahn, welche von Damaskus nach Mekka führt. An der Station Akaba der Hebsch-Bahn zweigt die Sinai-Bahn in westlicher Richtung ab, erhält also damit direkten Anschluß nach Konstantinopel und nach Damaskus.

Beifolgende Karte zeigt an der äußersten rechten Seite den Lauf der Hebsch- oder Mekka-Bahn, die Station Akaba ist noch nicht darauf verzeichnet. Zu suchen wäre sie wohl im Süden etwa bei Hofa. Es ist anzunehmen, daß die neue Sinai-Bahn zunächst in die Nähe des Meerbusens von Akaba geführt wird, wo man nicht nur auf eine Seeverbindung mit dem Roten Meer trifft, sondern auch auf die uralte Pilgerstraße, welche von Suez quer über die Sinai-Wüste hinweg nach dem Buken von Akaba führt. Die Sinai-Halbinsel liegt bekanntlich zwischen den beiden vom Roten Meer ausgehenden Buken von Suez und von Akaba. Mit diesen Bemerkungen soll übrigens nicht die Spur der neuen Sinai-Wüstenbahn angebeutet werden. Darüber läßt sich jetzt noch nichts sagen. Ob die Bahn der alten Pilgerstraße westlich folgen wird, ob sie weiter nördlich

den Weg sucht, mag dahin gestellt bleiben.

Durch den neuen Kriegsschauplatz auf dem Balkan wird die Bedrohung des Suez-Kanals durch die Türken und die Deutschen in ein neues Licht gerückt. Die Deutschen suchen durch Serbien und Bulgarien hindurch nicht nur einen absolut sicheren Weg nach Konstantinopel, sondern zugleich auch eine Basis zur Förderung weitgehender Pläne. Wichtig ist das die Auffassung in London. Als die ersten deutschen Kanonenschiffe über die Donau donierten, erklärten mehrere Londoner Blätter, daß damit auch der Krieg der Deutschen gegen den Suez-Kanal eröffnet worden sei. Belgrad sei nur die erste Etappe auf diesem Wege, Konstantinopel die zweite und der Sinai die dritte. Vielleicht haben diese Prophezen nicht ganz unrecht. Sobald Deutschland die Balkanbrücke beherrscht, kann die Türkei ganz anders mit deutschen Kriegsmitteln unterstützt werden. Auch mit Wagnisschiffen! Es ist ja nur eine Strecke von 60-80 Kilometern, welche Bulgarien von dem jetzt noch serbischen Donauufer trennt. Nach Überwindung dieses Hindernisses werden die Deutschen bald in Konstantinopel sein, und



Ein Jahr Krieg.



Der Mann von der Front: Au! Ich bin ein Jahr älter, und mein Sgeitel wird immer voller!

von dort könnte eine aus Eisenbahnen bestehende Vortruppe rasch genug nach der Sinai-Halbinsel gelangen, um sich an der Fortsetzung des Bahnbaus zu betätigen. Es ist nicht möglich, die weiteren Ziele genau zu bezeichnen. Daß England am Suez-Kanal fast empfindlicher getroffen werden kann, als selbst an der eigenen Küste, ist gar nicht zu bezweifeln. Ein paar hunderttausend Deutsche neben einer starken türkischen Armee auf der Sinai-Halbinsel, und das ganze britische Weltreich zittert in allen Fugen. Dieser Preis wäre schon jeder Ausbreitung Deutschlands wert. Aber im Südosten winkt uns noch ein anderer Preis. Die Türkei ist ein großartiges Gebiet für die wirtschaftliche Betätigung Deutschlands. Ein reiches fruchtbares Land horrt dort der Erschließung. Die Deutschen wägen sehr wohl, was sie tun, als sie vor zwölf Jahren die Bagdad-Bahn in Angriff nahmen. Die größten Schwierigkeiten dieser Weltstraße sind bereits überwunden. Ein ungeörter Weiberbau wird den Schienenstrang bald in die Ebene führen, welche im Altertum die

den unschärfer kommenden Moment abzuwarten, wo sich der absolute Beherrscher des Mittelmeeres durch seine hochherrliche Verschönerung vollends wehrlos gemacht haben würde. Das war schon wenige Jahre nach Sedan erreicht. 1875 verschaffte Khebid Skobizki den versprochenen Besitz des ägyptischen Staates an Kanal-aktien an England, dessen Premierminister damals der vielgenannte Disraeli war. Dann begann für Ägypten die Reihe der qualvollen und hoffnungslos entmenschten Auslands in seine Finanzen, die dazu führten, daß schließlich England im Interesse der europäischen Gläubiger 1882 das Land eroberte. Seitdem ist, obwohl die alten Verfassungsformen wenig geändert wurden, in Ägypten der englische Einfluß „maggebend“.

„Au der Strippe.“

Ein heimtückender Leutnant berichtet folgende Anekdote vom Grafen Gaeleler. Bekanntlich ist der Generalfeldmarschall v. Gaeleler so eine Art Halbgoth, namentlich der älteren Feldgrauen. Auf einem Spaziergange unten an einer hohen Waldböschung hat nun v. Gaeleler unverhofft Gelegenheit, dem Zwiingspräsidenten einiger Landwehrmänner zu lauschen, die oben, ohne ihn zu gewahren, im Dickicht liegen. So sagt der eine: „Ja, aber „Gottlieb“ hat kein Kommando, er loost bloß so mitten mang!“ — „Watt“, erwidert voller Entrüstung der andere, „Gottlieb kein Kommando? Der hat in ganzen Generalstab mit samt dem Kronprinzen an der Strippe!“ Der Feldmarschall soll später den beiden ein Stückchen Seil und eine Handvoll Zigarren geschickt haben. An dem Stückchen Seil befand sich ein Zettel: „Zum Andenken ein Ende der Strippe, woran mich der Graf Gaeleler hat. Wilhelm, Kronprinz.“

— Achtung, Hochzeitstrende! Signor Maccaroni ist ein wilder Deutschentzieser. Nein“, tobt er, „ne, ne mehr sollen diese Deutschen in unser herrliches Italien kommen, ne, ne mehr — zu den alten Preisen!“



An der österreichisch-ungarischen „Salafschlanone“.

Die bulgarische Kriegshymne.

Mit einer neuen Hymne ziehen die bulgarischen Truppen in den Krieg. Bulgariens Volkshymne war bisher das Lied vom blutgetränkten Maritzaflusse, an dessen säumenden Ufern die itauernde Wälder weinend steh. Der Khezeim forberte zum Kriegszug gegen den türkischen Unterdrücker auf: „Marsch, marsch, Soldaten!“ Die Melodie des Liedes mag bleiben, sie wurde seit zwei Generationen bei jedem patriotischen Anlaß gespielt und hat sich eingebürgert. Der Text jedoch ist veraltet und hat heute keinen politischen Sinn mehr, die anfeuernde Wirkung hat er eingebüßt. Denn der Maritzafluß gehört seit allerjüngster Zeit in seiner ganzen Ausdehnung den Bulgaren und der alte türkische Erbfeind ist Freund und Bundesgenosse geworden.

Gegen andere Feinde wandte sich die durch die Vorgänge des Jahres 1913 aufs tiefste verletzte Seele des Volkes. Trotz des Bündnisvertrages, der ein Jahr zuvor mit den Serben abgeschlossen war, ging Bulgarien den Bulgaren verloren. Einen Teil davon erhielten allerdings die Griechen, aber mit diesen war wenigstens nicht zuvor ein Teilungsplan vereinbart worden. Das serbische Verfahren war der reine Rechtsbruch. Und so ist, schreibt A. Khezeim in der „Frankfurter Zeitung“, allen Bulgaren aus dem Herzen das Vergeltungslied entströmen, das Lied „Sojusniki-Rasbojnik“, das sich im Zuge über das Land verbreitet hat und in allen Familien, in allen öffentlichen Konzerten, von den marschierenden Truppen, von der Schuljugend gespielt oder gesungen wird. Sojusniki heißt „Verbündete“ und Rasbojnik heißt „Räuberbande“. In diesen zwei Worten ist alles enthalten, was der Bulgare nach den Erfahrungen der letzten zwei Balkankriege von seinem serbischen Nachbar denkt, was er ihm gegenüber fühlt: der ehemalige Verbündete hat ihn betraut, er ist ein Räuber geworden.

Das Lied, dessen Verfasser der bulgarische Kinderliederdichter Bobewski ist, wurde von dem bulgarischen Gesangsleiter i. P. Dr. Kheben an Deutschland übergeben. Dr. Kheben hat in Berlin und Leipzig studiert und war, beiläufig bemerkt, im Jahre 1874 Gründer des ersten studentischen Schachklubs in Leipzig. Es ist bezeichnend, wie sehr die bulgarischen Gemüter aufgewühlt sind, wenn die Milch der frommen Denker eines sanften Kinderliederdichters sich in das gärende Drahtengift einer solchen Räuberhymne verwandelt konnte, wie „Sojusniki-Rasbojnik“ eine für die bulgarische Jugend und wehrfähige Mannschaft, das ganze Volk leicht nach Vergeltung für 1913; es ist eben im Begriff, die Vergeltung zu üben.

Eine Gewehrpatrone als Orden.

Auch eine Kugel kann als Ordensauszeichnung verliehen werden. Das dies einmal geschah, dazu hatte Bismarck Veranlassung gegeben. Ein Solbat aus Elbing war in der Schlacht bei Gravelotte schwer verwundet aufammengebrochen. Von verschütteten Kugeln, die ihn getroffen, war eine im rechten Oberarm festgeblieben, die im Stappellageret dann auf operativen Wege entfernt worden war. Hier sah sie der Kronprinz von Preußen, späterer Kaiser Friedrich

Leicht gesagt, aber —!



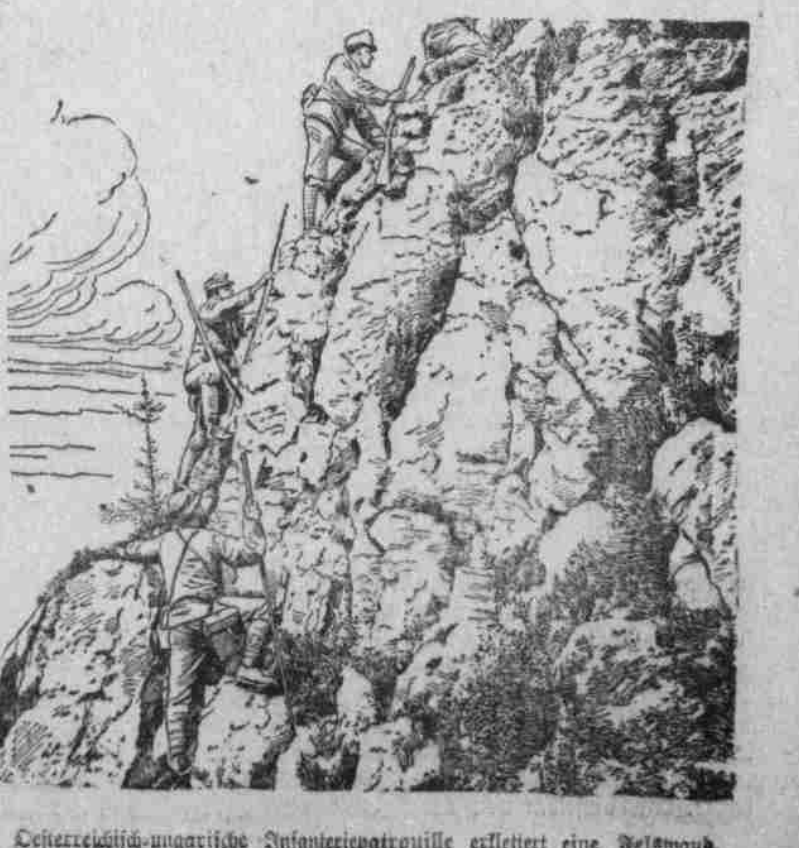
Horus, Jorns! Gib uns unser Millionen wieder!

rich, bei einem Besuche. Man erzählte ihm von dem Schwerwundunden, und er steckte die Kugel in die Tasche.

Bei dem nächsten Zusammentreffen mit Bismarck zeigte er diesem die Kugel und fragte, was man wohl damit beginnen könne. Bismarck meinte: „Wenn ich zu dir gehen würde, würde ich dem letzten Manne die Kugel als Orden verliehen!“ Der Kronprinz antwortete nichts, ließ aber die Kugel in Silber fassen und mit der Aufschrift „Gravelotte den 18. August 1870“ versehen und so wurde sie dem Krieger als Orden zum Tragen auf der Brust verliehen. Als der Kaiser vor etwa einem Vierteljahrhundert in Elbing weilte, fiel ihm bei einem Mitglied eines Kriegervereins die eigenartige Ordensauszeichnung auf, er ließ sich den ihm unbekanntem Sachverhalt mitteilen und da es dem Kaiser derselben nicht zum Besten ging, bewilligte er ihm ein Gnabengeld und erhob die Invalidenpension des „Ritters von der Chassepotkugel“.

— Au! Galt: Der Hafenbraten war sicher Regenbraten! Wirt: Rann? Warum denn? Hat er vielleicht beim Anfraden gemiaut? Galt: Das nicht! Aber er trägt mir jetzt noch im Halse!

Aus dem Tiroler Kampfbiet.



Oesterreichisch-ungarische Infanteriepatrouille erkliert eine Feldwaad.