

ENGLAND'S HERRSCHAFT IN AEGYPTEN

Gewalt infolge britischer Hebergriffe. — Lord Cromers Annahme. — Mängel der Finanzverwaltung. — Entwicklung des Baumwollbaus. — Notlage der ägyptischen Bauern.

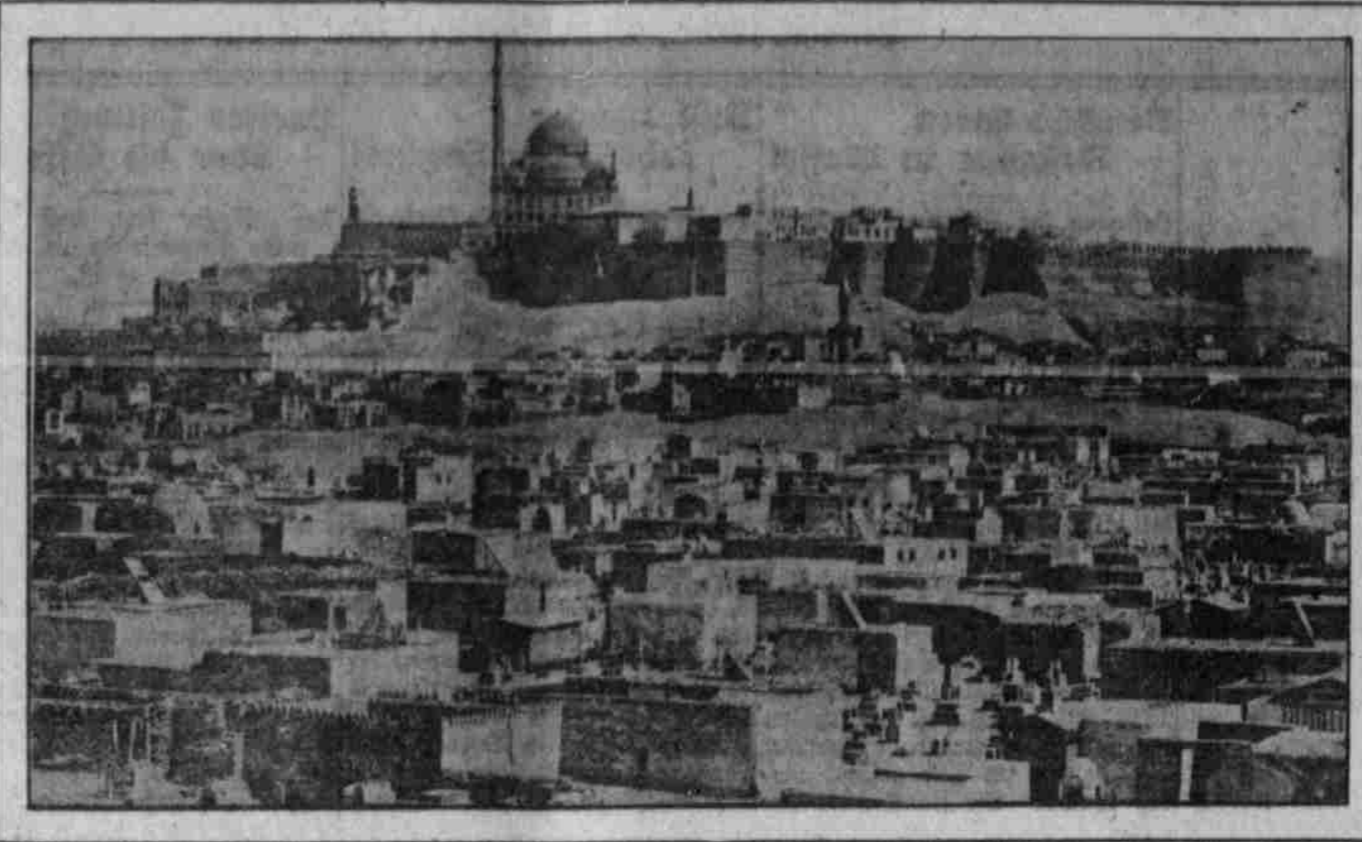
Von Heinrich Friedjung-Wien.

Nur spärliche Kunde bringt aus Ägypten in die Welt, dann aber sprechen die Nachrichten von Entsetzungen und Hinrichtungen, von dummer Unzufriedenheit, die nur niedergeburtet wird, da die britischen Truppen im Lande nicht bloß nach Zehntausenden, sondern nach Hunderttausenden zählen. Von den wirklichen oder angeblichen Millionenbesitzer Englands schlieden Irland, Ägypten und Indien einen guten Teil, ohne daß Deutschland auch nur ein Regiment zur Gegenwehr aufbieten muß. Theodore Roosevelt rief nach einem Besuche des Nillands der englischen Regierung, sich zur Beherrschung Ägyptens, einen dicken Stock anzuschaffen. Den schwingt Ägypten besonders während des Krieges mit voller Wucht, und entsprechend der Krönung durch den gewandten Armenier Nubar Pascha, den einflügeligen ägyptischen Ministerpräsidenten, der vom Engländer sagte: „Er ist sehr nett, aber wenn man ihn geküßelt zu haben glaubt, so dreht er sich plötzlich um, und verlegt einem irgendwohin immer einen fischertischen Fußtritt.“

Es ist eine von den englischen Politikern sorgfältig gepflegte Legende, daß die britische Herrschaft Ägypten in Verberd schließlich das Verdienst hat, es zu höher Kulturblüte emporgehoben zu haben. Das ist auch der Gedankengang des Werkes, in dem Lord Cromer, der Ägypten von 1883 bis 1907 mit nahezu unumschränkter Vollmacht verwalte, über seine Tätigkeit Bericht erstattete. Die Angaben dieses Buches: „Das heutige Ägypten“, sind jedoch nach amtlichen englischen Quellen von Theodor Rothstein richtiggestellt. Es ist einfach unwahr, daß, wie Cromer behauptet, die große von dem Rhabib Ismail Pascha (1863 bis 1879) aufgehäufte Schuldenlast von 2500 Mill. Mark von ihm ganz oder zum größten Teil beseitigt worden sei. Ismail ist vielmehr auf den Bahnen seines Großvaters, Mehmed Ali, des eigentlichen Schöpfers des modernen Ägypten geendet und hat, obwohl er auch für persönliche Zwecke übergroße Summen verschwendete, nach sorgfältigen Berechnungen die Hälfte jener Summe für den Bau des Sueskanals, von 112 Bewässerungskanälen in der Länge von 8400 englischen Meilen, für Eisenbahnen von 900 englischen Meilen, für Telegraphenleitungen, Brücken, Straßen und anderen Anlagen verwendet. Überhaupt, so besagte der Korrespondent der „Times“, Robert Bell, im Jahre 1876 waren die Fortschritte Ägyptens im Laufe der letzten 70 Jahre so groß, wie die anderer Länder in 500 Jahren. In gleichem Sinne erklärte der amerikanische Generalkonsul de Leon: „Die Verbesserungen, die während der letzten zwölf Jahre (unter Ismail Pascha) in Angriff genommen und ausgeführt wurden, sind wunderbar und unerreicht.“

Herberlich war allerdings unter Ismail Pascha die Finanzverwaltung. Die für die Wohlhabenden des Landes verwendeten Summen trugen nur langsam Früchte, die Zinsenlast wuchs also durch immer neue Anleihen; das Hauptübel lag aber in der Renouierung des Landes durch die europäischen Kapitalisten, von der man eine Besserung erwartete, wenn man hört, daß weniger als zwei Drittel der Schuldsumme von 250 Millionen Mark in die Staatskasse geflossen sind, das übrige aber in Provisionen, Beförderungen und bei Provisionen aufging. Ismail mußte sich langweilt erklären, das Land geriet unter die Schuldenverwaltung der Gläubiger, die es 1876 bis 1882 ausliefen, bis sich die ägyptischen Offiziere unter Arabi Pascha gegen die schändliche Wirtschaft auflehnten. Das gab England den willkommenen Vorwand zur Beherrschung Ägyptens am 11. Juli 1882 und hierauf zur militärischen Besetzung Ägyptens, das sic dann, ihren ursprünglichen Bestimmungen entgegen, nicht mehr herausgab.

Die englische Herrschaft hat die Früchte der Unterjochung der Witzkönige geerntet, diesen Erfolg jedoch auch dadurch verdient, daß sie keine Änderung in der Verwaltung, politischen Richtung — außer wenn die englische Herrschaft der Welt drohte — und eine rechtliche Staatswirtschaft ins Land brachte. Viel ist auch für Wohlstandseinrichtungen, besonders für die bessere Versorgung geschehen. Dabei steht in erster Linie der Damm von Assuan beim Eintritte des Nils in Ägypten; durch ihn wird das Flußwasser gestaut und ausgeleitet, dann nach Bedarf in die Auenkanäle entleert, so daß die Befruchtung des Bodens genau geregelt ist. Aber gerade dieser Bau wurde technisch so ungeschickt ausgeführt, daß die Geldübergabe nicht geringer war als unter dem Rhabib Ismail. Der Damm kostete 140 Millionen Mark, wozu Sir William Willcocks, der später die Bewässerungsarbeiten leitete, bemerkt: „Würde man den ursprünglichen Plan ausgeführt haben, so hätte der Damm die Fähigkeit gehabt, zwei Millionen Kubikmeter zu fassen und hätte weniger als eine Million Pfund (20 Millionen Mark) gekostet.“ Die schlechte Ausführung der Staatsgelder bildet den Gegenstand des Hohns bei allen unabhängigen Ingenieuren in Ägypten, die die Einzelheiten der Geschichte des Baues des Assuan-Dammes kennen. Die Vorkämpfer Englands mühen sich diese Worte in die Erklärung zu schreiben; derartige Vorgänge stellen sich aus dem Zurückbleiben der Technik in England, das auch zum Munitionsmän-



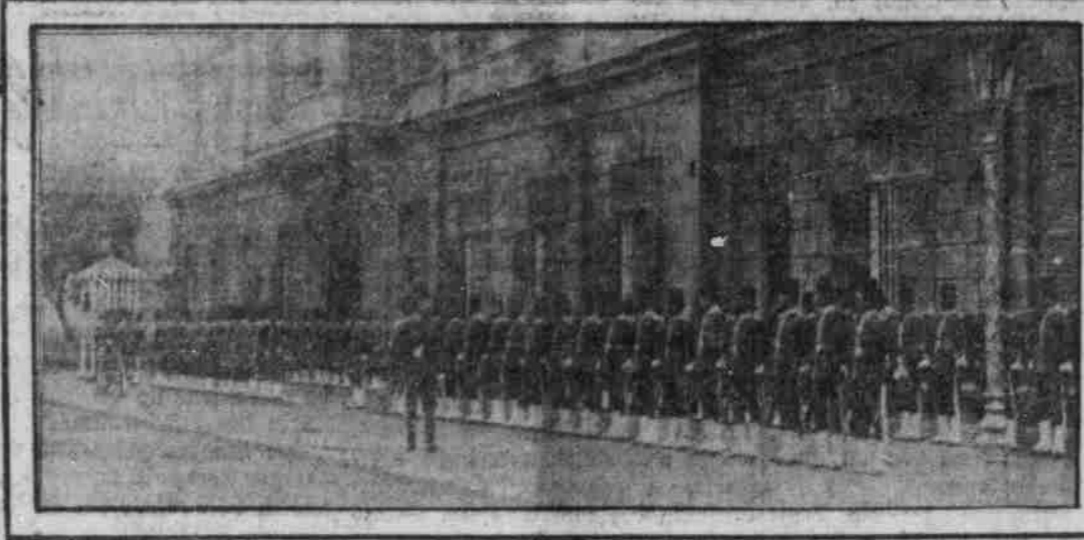
ANSICHT VON KAIRO



LORD CROMER



SENUSSI auf dem MARSCH.



ÄGYPTISCHE TRUPPEN VON DEM PALAIS DES VILE KÖNIGS



PORT SAID UND DER SUEZ-KANAL

Die französische Flotte.

Von L. Ferfus, Kapitän zur See a. D.

Frankreichs Jammertage liegt auf dem Wasser. Diesen Titel trägt ein Buch, das einige Jahre vor Ausbruch des Krieges in Paris erschien, und dessen Verfasser, Maurice Roulet-Saint, sich bezieht, Propaganda für eine „größere Flotte“ zu machen. Aber er hatte kein Glück bei seinen Landläufern. Sein Buch rief nicht den gewünschten Eindruck hervor. Keiner erging es anderen Vorkämpfern und ihren Schwestern die härteste Begegnung. Es sei nur erinnert an die auch bei uns bekannt gewordenen Werke De Bonifans, „Notre défense maritime“, „Le Bilan de notre marine“ und „Nos forces navales“. Das Interesse an der Kriegsmarine war in Frankreich von jeher gering. Man hatte erkannt, daß gegen die britische Flotte nicht aufzukommen sei. Neben der starken Armee auch noch eine machtvolle, wirkliche Flotte zu haben und zu unterhalten, das schien schon aus finanziellen Gründen nicht zweckmäßig. So suchte man nach einem anderen Ausweg, um nicht gänzlich ungeschützt, besonders Großbritannien gegenüber, dazuliegen. Es wurden an Stelle der verlorenen Panzerflotte die Mittel des Kleinkriegs ausgebildet. Kreuzer für die Behörderung von Handelschiffen, Torpedoboote, und in den letzten Jahrzehnten U-Boote, wurden gebaut. Das war die Zeit der Lehren der „jungen Schule“ — in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts und zu Anfang dieses Jahrhunderts. Damals stand die französische Flotte ziffermäßig immerhin noch in zweiter Stelle unter den Seemächten. Mit dem Wachsen der nordamerikanischen Flotte zu Anfang dieses Jahrhunderts und der deutschen in letzter Zeit sah sich Frankreich jedoch von seinem Platz verdrängt. Es versuchte nun völlig auf Segelkraft, und in immer festerer Anlehnung an Großbritannien konnte es in der Zeit auch jenen stärkeren Ausbau der Flotte ausgeben. Wozu sollte die Welt für die Verteidigung zur See geopfert werden? War doch der Saug der Klüften im Norden ausdrücklich im Jahre 1911 durch Abkommen von Großbritannien geschlossen worden. Nur wenige alte Kreuzer, einige Torpedoboote und U-Boote wurden noch in Erhaltung und Beschaffung gehalten. Die Linienflotte wurde gänzlich aufgegeben. Die Linienflotte wurde gänzlich aufgegeben. Die Linienflotte wurde gänzlich aufgegeben.

Stützpunkte. — Die Geschäfte abteilen, eingeleitet, daß neuerdings einige englische Marineoffiziere sich zu dem Rhabib herbeiwandten, daß die britische Flotte ihre vornehmste Aufgabe keineswegs erfüllt habe, daß sie auch nicht für sich in Anspruch nehmen dürfe, die Seeherrschaft auszuüben. So schrieb am 21. April Archibald Hurd im „Daily Telegraph“: „We cannot be said to command the sea, because the enemy's fleet has not been destroyed. Let that fact — for fact it is — be borne in mind.“

Wenn sich also die Franzosen über die Unmöglichkeit ihrer Flotte schmerzen, so wird man dieser Klage die Berechtigung nicht abprechen dürfen. Aber — über welche Erfolge seiner Flotte sollte das französische Volk unterrichtet werden? Von ihnen wollte es doch hören! Die Rolle, die die Kriegsmarine bisher spielte, war unter den gegebenen Umständen äußerst bescheidene, außerdem keine glückliche. Für den Kampf gegen Deutschland kamen die französischen Streitkräfte, abgesehen von der Abwehr der Unterseeboote, nicht in Betracht. In der Äthiopie wurde gegenüber der äthiopischen Armee die Flotte nur ein Erfolg erzielt. Am 16. August 1914 wurde der kleine Kreuzer „Anita“ durch U-Boote vernichtet. Vor den Dardanellen vertrieben die französischen Schiffe ebenfalls wie die englischen etwas auszurücken. Dagegen wurde manches Schiff völlig gesenkt bezw. vom Feinde fast beherrscht. Am 21. Dezember 1914 torpedierte das österreichische U-Boot „U-12“ das in der Äthiopie abgetriebene französische U-Boot „Amiral Charner“ am 8. Februar 1916 durch ein unferes U-Boot vernichtet. Dies sind die Verluste an größeren Schiffen. Der Panzerkreuzer „Leon Gambetta“ wurde am 27. April durch ein U-Boot vernichtet und der Panzerkreuzer „Amiral Charner“ am 8. Februar 1916 durch ein unferes U-Boot vernichtet.

legentlich der Rettung des Linienflottenschiffes „Canlois“. Nach dieser Darstellung ist das Schiff am 18. März 1915 bei der Rhabib-Insel auf Strand gesetzt.

Die Klage der Engländer über „the silence of the fleet“, über das Stillstehen, die Unfähigkeit ihrer Flotte bildet in den Londoner Blättern eine ständig wiederkehrende Erscheinung. Man schließt sich ihnen die Franzosen an. Aber besteht die Hoffnung für sie, daß „le silence maritime“ bald beendet sein wird? Es scheint unwahrscheinlich.

Gefrierverfahren für Fische.

Gefrorene Fische, wie die Fischmahlerei überhaupt, spielen in unserer Volkswirtschaft freilich noch bei weitem nicht die Rolle, die sie nach ihrem Nährwert spielen könnten. Immerhin ist schon in Friedenszeiten der Import von gefrorenen Fischen, zander aus Russland und Perlen, Lachs aus Nordamerika, Heilbutt von Norwegen und Island, nicht ganz gering gewesen und nach dem Kriege wird dieser Handel wohl noch zunehmen. Während man früher noch nach Gefrieren in Salzlauge oder in Eisblöcken aufbewahrt hat, wendet man neuerdings auch Gefrieren in Salzlauge an. Beim Gefrieren an der Luft breitet sich die Fische aus, wobei bilden sich Gefrierflüssigkeiten, die das Zellgewebe des Fisches zerstören. Dadurch wird das Fleisch porös und nach dem Auftauen ist seine Qualität nur gering. Neuerdings aber taucht man die Fische in eine auf — 15 Grad Celsius abgekühlte Salzlösung, in der sie schon innerhalb 2 bis 3 Stunden zum Gefrieren gebracht wird, während beim Einfrieren an der Luft die 10 bis 15fache Zeit dazu erforderlich ist. Bei diesem schnellen Einfrieren zeigen sich die Abweichungen nicht, die beim Gefrieren an der Luft auftreten, das Zellgewebe wird nicht gesprengt und im wiederaufgetauten Zustand zeigt der Fisch ein frisches, natürliches Aussehen. Da der Schmelz des Fisches eine längere Zeit um das Fleisch bildet, nimmt dieses auch aus der Lösung nicht Salz in größeren Mengen auf.

Der zum Eisblock gefrorene Fisch kann selbst bei warmem Wetter sehr weit transportiert werden. Das Wiederauftauen darf nicht zu schnell geschehen. Man muß lang gefrorene Fische etwa 24 Stunden lang auf Eis langsam auftauen lassen, denn bei zu schnellem Auftauen können die Muskelzellen nicht genügend Wasser aufnehmen, was für die Mürbeheit des Fisches zum normalen, für die Genießbarkeit erforderlichen Zustand notwendig ist.

Es genügt nicht, gute geistige Anlagen zu besitzen; die Hauptsache ist, sie gut anzuwenden! Die größten Geister sind der größten Fehler ebenso wie der größten Tugenden fähig! Die nur ganz langsam gehen, aber immer den rechten Weg verfolgen, können viel weiter kommen als die, welche laufen und auf Abwege geraten.

*) 28. November „Globe“ (London) 1911, S. 10. (S. 10). Der Verfasser des Buches ist ein gewisser Maurice Roulet-Saint, der am 10. Juli 1911 unter dem Titel: „Die U-Boote in der Welt“.