

Der Suezkanal und dessen Beziehungen zur europäischen Mächtegruppierung.

Von Feldmarschalleutnant a. D. von Wannsch.

Der siegreiche, mit der Eroberung Serbiens, der Vertreibung der Franzosen und Engländer aus dem südlichen Rußland und der Waffensenkung Montenegro abschließende Balkanfeldzug der Mittelmächte im Verein mit Bulgarien und sehr wirksam ergänzt durch den erfolgreichen Widerstand der türkischen Armee an den Dardanellen, welcher die Entente zuerst zur Aufgabe der Stellung im Balkan, dann jenseit von Sibirien im Hinblick auf den Suezkanal, dann jenseit von Sibirien im Hinblick auf den Suezkanal, dann jenseit von Sibirien im Hinblick auf den Suezkanal...

Die Zentralmächte haben mit der offenen Verbindung von der unteren Donau über Sofia nach Konstantinopel nicht nur die früher bestehende Abriegelung gesprengt, sondern auch ein weiteres Aktionsfeld nach Kleinasien eröffnet bis zum Euphrat, andererseits bis zum Suezkanal frei bekommen und erhalten durch die Möglichkeit, die türkischen Armeen gegen den Suezkanal und Ägypten zu unterstützen, den großen Vorteil, die Verbindung Englands mit Indien zu erneuern bzw. dieselbe auf den großen Umweg über den Kap der Guten Hoffnung zu beschränken, welche aus den englischen Öfen einundzwanzig Tage beträgt.

Nicht weniger hoch ist der moralische Eindruck zu veranschlagen, wenn ein türkisches Heer, direkt oder indirekt dem Dreieck unterliegt, gegen den Suezkanal hin, gegen Ägypten anrückt. Die mohammedanische Welt, schon durch die Proklamierung des heiligen Krieges gegen die Entente in Bewegung geraten, wird durch die Nachricht von dem gänzlichen Mißlingen des englisch-französischen Dardanellenangriffes und dem furchtbaren Rückzuge der verdünnten Streitkräfte, die Mohammedaner in Ägypten noch mehr durch die empfindliche Niederlage der Engländer bei Retschpon und den Fall von Kut-el-Amara zur Teilnahme an Kriegen gegen die Feinde der Türkei ermuntert. Wenn auch langsam, wird sich die Kunde von den türkischen Siegen immer weiter in Ägypten bis nach Indien verbreiten und wird die Wirkung in dem indischen Reiche immer anschneller englische Kräfte absorbieren.

Die fortgesetzte Verstärkung und Ausbreitung der Anglofranzosen im Vorderfeld von Saloniki, da sie als Hülfstrategie für die Serben keinen Zweck mehr hat, kann nur dahin zielen, von dieser befestigten Basis aus die neuerröfnete Verbindung der Mittelmächte über Sofia nach Konstantinopel zu behaupten oder zu unterbrechen, und zu verhindern, daß nachdrängende türkische Kräfte sowie Unternehmungen der Mittelmächte gegen den Suezkanal in Marsch gesetzt werden. Es handelt sich da also um ausgesprochen englische Interessen, für welche aber auch wieder starke französische Kräfte eingesetzt werden. Es erhebt sich jedoch sehr zweifelhaft, daß die Anglofranzosen demal so viele Truppen disponibel haben, um eine solche Operation mit einiger Aussicht auf Erfolg unternehmen zu können. Bis die Früchte der mit schwerer Mühe in England durchgeführten allgemeinen Wehrpflicht kriegerisch und mobil sein werden, könnte es auch wieder „zu spät“ werden!

Es ist eine Ironie des Schicksals, daß nun die Franzosen den Engländern direkt oder indirekt feindselig sein wollen oder müssen, feindselige Angriffe auf den Suezkanal und Ägypten abzuwehren, nachdem früherzeitlich die Franzosen von ihren jenseitigen Bundesgenossen aus Ägypten verdrängt wurden und auch die Herrschaft über den Kanal, welcher mit französischem Gelde erbaut wurde, an die Engländer verloren haben.

Der von dem Franzosen Ferdinand v. Lesseps und zwar nach den Plänen des österreichischen Ingenieurs v. Negrelli trotz englischer Widerstände erbaute, unter Kaiser Napoleon III. mit großen Feierlichkeiten eröffnete Kanal, sowie der vorhergehende französische Einfluß in Ägypten war den Engländern Gegenstand großen Unbehagens, und sie bemühten sich so sehr die Angelegenheit, dem durch seine Verschwendungslust ganz verfallenen Ägypten die Finanzen der ägyptischen Verwaltung abzulassen, oder auch den französischen Einfluß immer mehr zu verdrängen, beziehungsweise die Franzosen, wie bekannt, nach Marokko abzulassen. Die von England um 80 Millionen Mark erworbenen Aktien repräsentieren bermal einen Wert von 880 Millionen. Die Kanalinnahmen betragen sich bis zum Kriege stets in steigender Richtung.

Für England kommt aber nicht so sehr das finanzielle und wirtschaftliche Moment in Betracht als das politisch-militärische, nämlich die Beherrschung des kürzesten Seeweges von Europa zu den Ostseebän der Südjapans und nach Indien — darum seine Sorge um die jetzt durch die Eroberung des freien Westens mit der Türkei geschaffene Kanalverbindung, die durch nur einen Angriff durch die Einwirkung auf den Kanal und Ägypten.

Der unmittelbare Besitz des Kanals allein kann England nicht genügen, es muß auch die Kanalhälfte, den östlichen Zugang zum Kanal beherrschen, aber auch Ägypten mit seiner mittelasiatischen und der langgestreckten Küste des Roten Meeres.

senfide gegen den Kanal und Ägypten sehr nahegegriffen ist.
Der ist der Punkt, wo der Hebel zur Erschütterung der englischen Weltbeherrschung am wirksamsten angegriffen werden kann. In Ägypten verteidigt England nicht nur den kürzesten Seeweg nach Indien, sondern auch seine Stellung und Oberhoheit über den größten Teil der mohammedanischen Welt in Asien und Afrika. Schon der Umstand, daß dieses im Orient allgemalige Reich sich gegen einen mächtigen Angriff zur Wehre setzen muß, erschüttert seinen Nimbus und ist geeignet, sein bisher umgeschämertes Ansehen noch mehr zu untergraben als die englische Niederlage an der Dardanellen und bei Retschpon, wo die Türken bisher sich verteidigen mußten und nur den englischen Angriff, wenn auch sehr erfolgreich, zurückgeschlagen haben. Da vor England noch immer ungewisheit über die Stellung des Kanals und Ägypten herrscht, am Suezkanal und in Ägypten würde die Beherrschung des Weges nach Indien in die Verteidigung gedrängt. England hat, indem es hat, die Türkei in den Krieg zu treiben, den Zentralmächten selbst den Weg zu diesem Angriffspunkt eröffnet, auf welchem das Infanterie am wirksamsten getroffen werden kann — trotz seiner bisher noch ungedrohten Seeherrschaft!

Schon das Erscheinen einer starken Angriffsmacht am Suezkanal bedingt besten Sperrung für den Verkehr und eintritt dem englischen und französischen Weltverkehr das Entzweiung. Das ist aber nur die Einleitung der Aktion; diese selbst müßte auf besonders darauf gerichtet sein, in Zukunft den Suezkanal und Ägypten von der alleinigen Kontrolle Englands zu befreien. Der Kanal wäre so wie die Donaumündungen unter die Aufsicht einer Kommission zu stellen, in welcher der Zentralmächte ein maßgebender Einfluß zusammen müßte, und zwar unter Wahrung der wiederherzustellenden türkischen Oberhoheit. Wäre hat England den weitaus größten Nutzen aus dem Kanal gezogen, die eigentlichen Mittelmeerstaaten einen verhältnismäßig sehr geringen. Im Jahre 1913 haben 2651 britische, 778 deutsche, 342 holländische, ebenso viele französische und nur 246 österreichisch-ungarische Schiffe den Kanal passiert, an zweiter Stelle kommt Rußland mit 120 Schiffen. Die übrigen Mittelmeerstaaten haben keine wichtige, für sie so günstig gelegene Wasserstraße, welche schon seit dem Jahre 1869 dem Verkehr übergeben ist, die weniger ausgenutzt. Daran sind zum großen Teil die sehr hohen Kanalgebühren schuld — 6,5 Franken per Register-Tonne und 10 Franken für die Person. Ein mittlerer Frachtdampfer zahlt 40 bis 50,000, ein Postdampfer 80,000 Franken Gebühren, so daß im Jahre 1913 die Einnahmen 126 Millionen Franken gegen 45 Millionen Franken an Betriebskosten betragen und das Betriebsergebnis sich mit 33 Prozent ergibt hat. Darum müßte in den Friedensverhandlungen eine ausgiebige Herabsetzung der Kanalgebühren einen für alle zehnfachen, insbesondere für die an den weitgedehnten Gestaden des Mittelmeeres und des Roten Meeres und seinen Verzweigungen liegenden Reiche, höchst wichtigen Verkehrspunkt bilden, gleichviel, ob die englischen und französischen Aktionäre damit einverstanden sind oder nicht.

Das Mittelmeer, das bis zu der nach eingeleiteten Entwicklung des Kanals verkehrlich abwärts des großen Heberwerkes blieb, ist durch denselben erst zur Weltverkehrsstraße geworden, ebenso wie das Rote Meer, welches bis dahin mit seinen öden Hefen und schlechten Hafeneinrichtungen ein vollkommen totes Meer war, das zum Teil nur von Korallenriffen und Meerespflanzen besetzt wurde.

Es ist hier darauf hinzuweisen, daß zum Teil auch infolge der hohen Kanalgebühren der Verkehrsverkehr in seinen Beziehungen zu Ägypten noch viel zu wenig entwickelt ist, obwohl Ägypten und Syrien am Nordende des Mittelmeeres, das am weitesten nach Norden in den europäischen Kontinent hineinragt, also auch die günstigste für den Kanalverkehr gelegene sind. Man sollte deshalb schon während des Krieges alle Vorkehrungen treffen, um nach erlangtem Frieden für beide Hafenstädte die für die Erweiterung und Entwicklung eines größeren Verkehrs erforderlichen Bedingungen zu schaffen bzw. die bermal bestehenden Hindernisse, als die hohe Pflichten, unzureichende Hafeneinrichtungen, mangelnde Hafenfortschreibungen und Tarife usw., zu beseitigen. Es sollte aber auch der Verkehr der kroatischen-bosnischen Küste, welche bisher höchst rückständig ist, mehr gehoben und den dortigen Häfen die Möglichkeit geschaffen werden, sich am Weltverkehr zu beteiligen. Unter anderem wäre ein Mittel hierzu die Verbindung der schmahlspurigen bosnischen Ostbahn mit der serbischen Schmalspurbahn Slatina-Ustje im westlichen Morawien, wo noch das bei 40 Kilometer lange Stück von der bosnisch-serbischen Grenze nach Ustje zu bauen wäre. Nachdem Serbien unterworfen ist, könnte dieser Balkan jetzt sicherer gestellt, nach Friedensschluß definitiv ausgebaut und so die kürzeste Verbindung aus Serbien über Sarajevo, Mostar nach Grazdovo-Ragusa bzw. in die Bocche di Cattaro und damit eine der frühesten für sehr verlangten Donau-Verbindungen eröffnet werden. — Abgesehen von diesen eigentlichen strategisch-ökonomischen Verkehrsfragen bedingt die, wie zu hoffen, auch nach dem gemeinsamen Kriege andauernde enge Verbindung beider Zentralmächte auch bezüglich der Relationen des Adriatischen Meeres ein neues Interesse seitens der Deutschen Reiche. Hierbei drängt sich die Frage auf, ob infolge des teuren Verhaltens Italiens, dessen Nachwirkungen auch nach dem Kriege kaum so bald verschwinden werden, es angezeigt erscheint, wie bisher einen Großteil des deutschen Orientverkehrs über Italien bzw. Genua zu lenken, und ob das engbandverhältnis zu Österreich-Ungarn

es nicht schwerer und berechtigter erscheinen lassen würde, diesen Verkehr mehr nach Triest und Trieste zu lenken. Die Lösung dieser Frage steht allerdings mit dem Weltverkehrsverkehr, an dem das Deutsche Reich sehr interessiert ist, in enger Beziehung; vielleicht wird sich dies betreffend ein Ausweg finden lassen.

Es wurden die Beziehungen Serbiens zum Adriatischen Meer, also auch zum Suezkanal getreift, aber es handelt sich auch um die Relationen der ganzen Balkanhalbinsel.
Durch die Eroberung ganz Serbiens, die Waffensenkung Montenegro und Besetzung von Teilen Albanien, insbesondere Skutari mit dem umliegenden Gelände, werden in diesen Gebieten nach dem Kriege wesentlich geänderte, geregeltere Verhältnisse und, wie zu erwarten, auch lebhaftere Verkehrsbeziehungen Platz greifen. Wie auch die unvermeidlichen neuen Besitzergreifungen sich gestalten mögen, sicher ist, daß Österreich-Ungarn über ein militärisch, sondern auch ein wirtschaftlich starkes Donauraum als Bundesgenossen nötig haben wird. Wie wir im jetzigen Kriege sehen, ist die wirtschaftliche Stärke eine unentbehrliche Stütze der militärischen Macht!

Der erste Monat des neuen Jahres 1916 hat die Ausfertigung neuer Pläne für das Verbandsverhältnis, Serbien und Montenegro, gebracht. Letzteres hat definitiv um die Eröffnung der Friedensverhandlungen



Im SUEZKANAL.

durch seine Macht bedingte Anziehungskraft ausüben wird, welche durch enge, politische und Verkehrsbeziehungen in einer weiteren oder engeren Anknüpfung zum Ausdruck kommen dürfte. Eine solche durch die geographischen Bedingungen gebildete Anknüpfung, ob in engem oder weiterem Verbande, ist schon durch die Gruppierung und staatsrechtliche Organisation Österreich-Ungarns, der großen Donaumonarchie, gegeben und erleichtert, weil die bestehenden Verfassungseinrichtungen eine gewisse Selbstständigkeit der Teile garantieren, demnach auch weitere Gebiete unter vollkommener Aufrechterhaltung ihrer historischen und nationalen Individualität in einer durch die jeweiligen Umstände gebotenen Form ohne Störung der Verbindung des Organismus der Monarchie gefügbar angeschlossen werden können. Dieser Einfluß auf einen großen Kulturkreis wird aber nicht verfliegen, in kürzester Zeit eine ausgiebige Erhebung des kulturellen Kulturstandes der sich neu angliedernden Gebiete sowie deren Verkehrsverhältnisse und ihrer Konsumtionsfähigkeit zu schaffen.

Namentlich würden die albanischen Häfen, welche bisher wegen der so sehr zurückgebliebenen Wirtschaftslage — bedingt durch die ungesunden inneren Zustände des Landes — brach liegen, wieder zu einem Teil der Weltverkehrsstraße verbunden werden und zu höherer Kultur gelangen können.

Man sollte auch nicht veräumen, weitestgehende Vorkehrungen für den Friedensverkehr an unserer anpassungsfähigen Einlenkungen treffen und von der Natur günstigsten ausgehenden italienischen und kroatischen Küsten einzuleiten, damit der Strom des deutschen Handelsverkehrs in Zukunft auch an der östlichen Adriaküste mehr Komfort und Anziehung findet.
Sinnvoll ist das Abheben des Suezkanalverkehrs kommen infolge ihrer Lage auch Italien und Griechenland in Betracht. Wie auch Italien aus dem Kriege, ob es überhaupt noch als Großmacht herauskommen wird, keinesfalls kann es in nächster Zeit wieder in andere Beziehungen zu den beiden Mittelmeeren treten — ein Umstand, welcher bei der künftigen Regelung des Handels- und Verkehrsverhältnisses und speziell in der Richtung von Suez in die Bagdader Straße fällt.

Ganz anders ist das Verhältnis der Zentralmächte zu Griechenland, das infolge seiner sehr exponierten Lage während des Krieges den beiden, österreichisch-ungarischen Drangsalierungen seitens der Westmächte preisgegeben ist und in der schonungslossten Weise behandelt wird. Es ist deshalb nicht mehr als billig, daß die Interessen Griechenlands schon beim Friedensschluß möglichst gehoben werden, und daß dieser Staat auch als nächster Nachbar des Suezkanals entsprechende Berücksichtigung findet.
Die neue Lage nach dem Kriege wird



ENGLISCHE und FRANZ. SCHIFFE im SUEZKANAL



MITTELLÄNDISCHES MEER



Der SUEZKANAL und der ROSELN-SEEN

lung der habsburgischen Monarchie sowie ihrem Adriatischen Meer ein größerer Raum gegeben wurde, so ist dabei auch das Deutsche Reich sehr interessiert, da die als Folge des gemeinsamen Ringens sich ergebenden nördlichen wirtschaftlichen Beziehungen der Mittelmächte es als selbstverständliche Folge mit sich bringen, daß die Förderung des einen Teiles auch zum Nutzen des andern ausschlag, weil das Deutsche Reich auch in Zukunft nicht nur militärisch, sondern auch ein wirtschaftlich starkes Donauraum als Bundesgenossen nötig haben wird. Wie wir im jetzigen Kriege sehen, ist die wirtschaftliche Stärke eine unentbehrliche Stütze der militärischen Macht!
Der erste Monat des neuen Jahres 1916 hat die Ausfertigung neuer Pläne für das Verbandsverhältnis, Serbien und Montenegro, gebracht. Letzteres hat definitiv um die Eröffnung der Friedensverhandlungen

nach bedingen, daß die Mittelmächte sich auch die südliche Küste zum Suezkanal nach Möglichkeit sichern — die Schifffahrt im und zum Roten Meer; deshalb mit dem Rest des Westens in enger Beziehung stehen und sich in den Verkehrsbeziehungen zum Mittelmeer, welche sich durch Ägypten nach Afrika und Griechenland retten konnten, sich nur behaupten, und ihre weitere Ausdehnung, welche sich sehr fruchtbar, repräsentiert ebenfalls eine sehr wichtige Weltverkehrsstraße. Wenn es auch nach Ägypten und dem Rote Meer, bis die von dem Hohen Kommando zu fassen sind, es wird darauf nicht eingegangen werden, da die Lage der Dinge ein großer Teil der durch die Entente besetzten Gebiete, welche die Wirtschaftlichkeit der Weltverkehrswege bedingten, wieder herzustellen und die wirtschaftliche Verbindung der Westmächte und ihrer Bundesgenossen über den Suezkanal zu gewährleisten ist. Sagenhaft wird daher in Zukunft eine gewisse Selbstständigkeit der Teile garantieren, demnach auch weitere Gebiete unter vollkommener Aufrechterhaltung ihrer historischen und nationalen Individualität in einer durch die jeweiligen Umstände gebotenen Form ohne Störung der Verbindung des Organismus der Monarchie gefügbar angeschlossen werden können. Dieser Einfluß auf einen großen Kulturkreis wird aber nicht verfliegen, in kürzester Zeit eine ausgiebige Erhebung des kulturellen Kulturstandes der sich neu angliedernden Gebiete sowie deren Verkehrsverhältnisse und ihrer Konsumtionsfähigkeit zu schaffen.

Beständig der geographischen Anknüpfung ist, daß nach dem Kriege Saloniki einen hervorragenden Platz einnehmen dürfte, weil diese Hafenstadt durch die jugoslawische Küste — Saloniki — der großen Donaumonarchie direkt mit dem Adriatischen Meer verbunden ist, über auch die bisher schon in den östlichen Gebieten der Donaumonarchie und der Balkanhalbinsel bestehenden Verbindungen, welche eine ganz neue Verkehrsverbindung auf der Balkanhalbinsel schaffen, welche eine ganz neue Verkehrsverbindung auf der Balkanhalbinsel schaffen, welche eine ganz neue Verkehrsverbindung auf der Balkanhalbinsel schaffen.

Die Entente scheint zu glauben, daß die durch die Beherrschung der geographischen Anknüpfung, Häfen und sonstige Verkehrswege der Mittelmächte auf der Balkanhalbinsel, welche eine ganz neue Verkehrsverbindung auf der Balkanhalbinsel schaffen, welche eine ganz neue Verkehrsverbindung auf der Balkanhalbinsel schaffen, welche eine ganz neue Verkehrsverbindung auf der Balkanhalbinsel schaffen.

Die auf die Dauer nicht zu verfallende Erkenntnis dieser Weltmacht der Zentralmächte wird nicht verfallen, sich im Weltverkehrsverkehr und der Weltverkehrsverhältnisse zu erhalten.

und möglicherweise nach London, Brüssel und Brüssel, da die Entente in ihrer allmählichen Überwindung der kontinentalen Verbände und separaten Friedensschüssen führen, so daß schließlich nur England niederzuringen sein wird.
England, das in seinem Weltverkehrsverhältnis die Kontinenz des Deutschen Reiches vernichten wollte, hat sich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, den Westmächten, Australien und Lebensmittellieferanten der Entente, einen neuen, sehr fruchtigen Konkurrenten auf den Hals geladen und denselben zugleich auf Kosten der Finanzen des Viererbandes wesentlich bereichert. *) Außer diesem überläufigen Wettstreit sich auch Japan nicht wenig des Krieges zwischen den europäischen Großmächten und hofft auf weitere Gewinne auf europäische Kosten, und diese machen mit der Dauer des Krieges. Hierbei erpäßt aber den Mittelmächten der große, wenn auch nur relative Vorteil, daß

mit seinen Bundesgenossen auf allen Seiten streng geschlossene Wege einschlagen, welche insbesondere die beiden großen Zentralmächte, Österreich-Ungarn und das Deutsche Reich, so wie während des Krieges auch nach demselben abgeschlossen werden können. Es ist nur logisch, daß das Nord, welches die beiden Mächte in dem schweren Ringen unerschütterlich vereinigte und sie durch die stets bewachte feste Einheit zu immer neuen Erfolgen und zur Niederbringung der großen feindseligen Übermacht geführt hat, nach freigelegter Verbringung des Krieges unbeschadet der sonstigen Vorteile der Entente aufrecht erhalten bleiben. So wie im Kriege bereits gewöhnlich wiederholt portulante Wünsche dem großen, gemeinsamen Kriegszweck geopfert werden müssen, werden sich auch im Frieden jene Wege finden lassen, auf welchen die durch die obwaltenden Verhältnisse in beiden Staatsgebieten bedingten Schwierigkeiten ohne Schädigung des einen oder anderen Teiles ausgeglichen werden können. Man braucht nicht alles über einen Leisten zu schlagen, aber was geschieht, soll immer auf Grund gegenseitigen Einverständnisses, unter sorgfältiger Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse geschehen!

Wenn es also auch wirtschaftliche Fragen geben wird, welche im Frieden nur mit vorurteilsloser Sachlichkeit zu lösen werden, bezüglich des Suezkanals und Wiederherstellung der türkischen Oberhoheit über Ägypten sind die Interessen der Zentralmächte sicherlich ganz übereinstimmend.

Die Ausbeute der französischen Soldaten hinter der Front.
Mehr die Ausbeute der französischen Soldaten hinter der Front führt Victor Pasch, der von einer Fahrt in die französische Front zurückkommt, in „La Vie des Vieux“ heftige Klagen. Ausgehungert kämen die Soldaten aus den Kämpfen in der Hoffnung, daß ihnen hinter der Front reiche Nahrung gereicht würde und der Champagner in Strömen fließe. Nichts von alledem. Sie sind zurückgekommen und legen sich mit gestautem Mief und fleischlosen Säften an den Tisch. Und man trägt ihnen auf. Ich wage es nicht, den Preis zu nennen, der ihnen abverlangt wird für eine geschmacklose Suppe, einige Stücke schiefen Fleisches, zwei schimmelige Weinstübe, dazu ein schmieriges Zigarren und schmieriges Geschirr. Die Offiziere, die gezeugten sind, in Speiseshalben zu essen, müssen für zwei schmutzige Gerichte 8 Franc zahlen. Man hat mir gesagt, daß, als die Militärbehörden gegen die Gestirne vorgegangen wären, diese gestirnt hätten, so daß man gezwungen wäre, alles beim alten und alles beim Ausbeuten zu lassen.

Der Optimismus warnt Almerieba im „Bonnet Rouge“. Bei jeder Gelegenheit hat man uns vorgeschrieben: Gebul! Die Zeit abhilt für uns! Die russische Dampfwalze blies Frieden, mir belien Schallpöten und die Dardanellen. Deutschland vernichtete sich mit der Türkei, Serbien und Montenegro verführten, Albanien ist fast völlig in den Händen der Defterröcher. Die Bagdad-Expedition endet mit Kut-el-Amara. Was tut es? Die Zeit arbeitet für uns! Die Fabeln sind geschaffen, die Spillier überfüllt, das Land harret von Großkreuzen: Die Zeit arbeitet für uns! Aber man hat uns wieder einmal belogen. Wohl George hat zu seinen Landsleuten in Wales gefogt: Die Zeit ist kein Verbündeter. Sie ist jetzt höchstens ein zweifelhafter Neutraler! So überläuft von Zeit zu Zeit die Wahrheit mit einem lauten Ruf das beläubliche Geschwätz der Äge und gibt uns plötzlich tief zu denken.

Gegen Englands Rabelstutur. Die Vorarbeiten für eine drablose Verbindung zwischen Spanien und den Weststaaten sind, nach einer Meldung des „Reit Pariser“ nunmehr beendet. Die Anlage ist nach einem neuen System konstruiert und kann durch England wieder getreut und kontrolliert werden. Auch in anderen Staaten sucht man sich von der englischen Kabelstutur durch einen Ausbau des drablosen telegraphischen Systems unabhängig zu machen. Aus einer Meldung des „Deure“ hat die brasilianische Regierung eine deutsche Gesellschaft die Leitung und die Aufsicht der Anlagen für drablose Telegraphie im Lande übertragen.

*) Die russische Anknüpfung ist in dem Jahre 1914-15 geblieben; nach England von 1904 auf 912, nach Frankreich von 100 auf 1200, nach Italien von 19 auf 155 Millionen Rubel.