

Die
Etappenstraße von England nach Indien

um

das Kap der guten Hoffnung.

Von

Otto Wachs,

Major a. D.



Berlin 1899.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 66—71.

Dr. W. J. LEYDS
Frankenlag 337
Göttingen

Die

Etappenstraße von England nach Indien

mit

das Kap der guten Hoffnung.

Von

Otto Wachs,

Major a. D.

Berlin 1899.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68-71.

pag. 1960

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 11. Juni 1870 sowie das Uebersetzungsrecht
sind vorbehalten.

Sonderabdruck aus „Marine-Rundschau“ 1899.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
I. Einleitung	1
II. Die Basis der Etappenstraße um das Kap der guten Hoffnung	2
III. Die französische benachbarte Küste	5
IV. Die Bedeutung des Kanals	8
V. Von den englischen Inseln zum Kap der guten Hoffnung	11
VI. Das Kapland	15
VII. Vom Kap nach Indien	21
VIII. Am Ziele. In Indien	37
IX. Rückschau und Vorschau	43



I. Einleitung.

In der Politik wie in der Strategie spielen heutzutage die Verbindungsstraßen zwischen Mutterland und Kolonien mit den mehr oder weniger festen Stationen, welche die Etappen auf diesen Wegen bilden, eine hochwichtige Rolle. Diese Linien nach Möglichkeit sicher zu stellen und etwaige feindliche Störungen zu Wasser und zu Lande von ihnen fern zu halten, sind Staatsmänner und Strategen eifrigst bemüht. Wir sagen „zu Wasser“ vor dem „zu Lande“, da einmal alles feste Land doch nur Insel im Meere darstellt, und zum Anderen nicht länger mehr ein Zweifel darüber obwaltet, daß in unserer Zeit des Verkehrs die Hochstraßen der See den Handels- und Heerwegen auf dem festen Boden sowohl an Leistungsfähigkeit wie oft auch an Schnelligkeit überlegen sind. In der Politik wie in der Strategie verbürgt aber der Gewinn an Zeit allein oft schon den Sieg.

Die Tage liegen weit hinter uns, wo Euripides das Ruder den Beherrscher des Meeres nannte, auch die Tage des Segels sind vorüber, denn heute hat das Salzwasser selbst in der aus ihm erzeugten Dampfkraft sich einen anderen stärkeren Meister gesetzt; in rasloser Frohne bewegt sie Hebel, Räder, Winden und Schrauben, um kaum noch einen letzten Schimmer von Meeresdespotie übrig zu lassen.

Durch die Verkürzung, man möchte fast sagen die Vernichtung des Raumes, dieses alten Feindes der Menschheit, hat die Kultur eine früher nicht geahnte Stufe erklimmen, aber auch einen Wettkampf erzeugt, in welchem die großen Mächte auf handelspolitischem wie militärischem Gebiete sich in schnellfüßiger Siegeseifersucht den Rang abzulaufen versuchen. Und für keine Macht gilt dies in höherem Grade als für England, aber auch für keine andere ist es von größerer Bedeutung, die Vortheile dieser Entwicklung sich nutzbar zu machen, die Nachtheile dagegen fernzuhalten.

Nach dem Wunderwerk des Suez-Kanals wird ernstlich Hand an die irthmische interoceanische Verbindung durch Mittelamerika gelegt; im Osten entsteht der sibirische Eisenstrang nach dem Stillen Ocean, und ein Ausläufer der auf Steppensand befestigten transkaspischen Bahn wird nach Süden vorgeschoben, so daß Kutschk, die Kopfstation des von Merv im Murghab- und Kutschk-Thale aufwärts führenden Schienengleises, nur noch 150 km von Herat entfernt ist. Herat aber liegt in der bedeutsamen Senke, mit welcher Afghanistan, das große Bollwerk zwischen Hindostan und den mittelasiatischen Steppen, sich gegen das centrale Asien öffnet. Hier ist das Thor zu der altberühmten, nach Indien führenden Königsstraße. Schon lehnt sich Rußland heute gegen dasselbe.

Indien aber, welches halb Asien aufwiegt, ist das Kleinod in dem Diadem Britanniens, und je mehr Rußland sich auf Heerstraßen landwärts dem Lande der

Heiligen Ströme nähert, um so mehr muß England bedacht sein, sich die Verbindung mit Indien offen zu halten, und darf keine Anstrengung scheuen, dieselbe zu decken; dies ist ihm nur dadurch möglich, daß es die Etappenstraßen über See nach dem werthvollen indischen Besitz sichert. Dabei stützt es sich auf drei Wege, von denen zwei neueren Datums sind, der dritte aber seit drei Jahrhunderten befahren ist. Die beiden ersten streichen durch den Suez-Kanal und durch den nordatlantischen Ocean über die britische Dominion und den Pacific, der dritte endlich führt um das Kap der guten Hoffnung. Während die Suez-Route, zwar in letzter Zeit in ihrem mittleren Theile verstärkt, durch nicht zu umschiffende Straßenverengungen führt, und die Etappenlinie über Kanada unberechenbare Faktoren in sich aufgenommen hat, zieht die dritte in lückenloser, breiter Fläche auf zwei Weltmeeren von den heimischen Inseln nach Indien.

Dieser ältesten, der Länge nach der zweiten englischen Route, der um das Kap der guten Hoffnung, der zuverlässigsten Verbindung zwischen Mutterstaat und Tochterland, soll unsere heutige Betrachtung gewidmet sein.

II. Die Basis der Etappenstraße um das Kap der guten Hoffnung nach Indien.

Vor der Mitte der so günstig gegliederten Westküste Europas tauchen im Atlantischen Ocean, die Nordsee oder das Deutsche Meer mit dem Kanal bildend, die beiden britischen Großinseln England-Schottland und Irland, von Gilanden und Inselarchipelen umgeben, auf. Sie bilden in wunderbar bevorzugter Weltstellung der Landhemisphäre gegenüber und auf das offene Meer angewiesen den Kern und das Stammland der großen englischen Weltherrschaft, und die Meeresstraßen nach den Kolonien nehmen hier den Anfang. Wir haben ihnen daher eine kurze Betrachtung zu widmen, doch erscheint es überflüssig, alle großen Hafenplätze England-Irlands aufzuzählen, von denen maritime Kraft nach außen strömen kann, es genügt vielmehr eine Refognoszirung, welche von der Themse-Mündung ausgeht, sich über die Südküsten der beiden Inseln erstreckt und die Archipelen der Scilly- und Normannischen Gilande in die Betrachtung einschließt.

Von Irland, dem grünen Erin, seien nur der im Südwesten der Insel sich öffnende Busen von Cork und die Bantry-Bai, welche unter dem Breitengrad von London liegt, gewürdigt. An diesem hervorragend wohlgegliederten englisch-irischen Meeressaum hat die Kunst des Ingenieurs die Günst der Natur benutzt, um die besten Hafenplätze nicht allein gegen Wind und Wogendrang zu schützen, sondern auch gegen feindliche Gellüste sicher zu stellen.

Die englische Kanalküste bezeichnet*) der französische Oberstleutnant Périssé als eine derart ununterbrochene Linie von Befestigungen, daß die Feuer der einzelnen Werke sich kreuzen. Wir beginnen ihre Befichtigung mit der Themse, welche nicht nur den wasserreichsten Strom der Insel darstellt, sondern auch ein Thal bildet, mit dessen historischer Wichtigkeit nur wenige Dertlichkeiten der Welt zu wetteifern vermögen.

Dort, wo die salzige Fluth noch kleinere Seeschiffe im Strome hebt, liegt 97 km vom offenen Meere entfernt, inmitten reicher, fruchtbarer Umgebung London,

*) In seinem Artikel: „La Défense des Côtes“, welcher in „La Marine française“ 15. Januar 1899 erschien.

das wie Rom schlechtweg die Stadt genannt wird. Es ist ein Centralpunkt, wie die Stadt an der Seine, aber in anderem Sinne als die französische Hauptstadt; denn Paris ist Selbstherrscherin, London aber übt nur eine ihm übertragene Gewalt aus, und während das erste nur Frankreich, gehört die britische Hauptstadt allen fünf Welttheilen, allen befahrenen Meeren an.

Daß die Nation ein Centrum von Macht und Reichthum, wie es London ist, von dem uns das etwas derb gesprochene Wort Bliüchers aufbewahrt wurde: „Gott! Was vor'ne Stadt zum Plündern!“ gegen die See hin durch Befestigungen sichert, ist natürlich, und seit 1667, wo der holländische Admiral Ruyter mit seiner Flotte bis London segelte, hat die Themse kein feindliches Schiff getragen.

Außer mächtigen Forts und starken Batterien zu beiden Seiten der unteren Themse liegt, dem Einfahrenden zur Linken, weit gegen Osten vorgeschoben, dort, wo der Medway sich mit der Themse vereinigt, das durch Werften, Docks u. s. w. wichtige Sheerneß an einem beide Ströme beherrschenden Punkte. Es ist ein gut umwallter und gut bestückter Kriegshafen.

Als zweites Bollwerk hinter Sheerneß erhebt sich an dem Medway das durch Maschinenwerkstätten und Docks weit bekannte Chatham. Fünf starke Forts beherrschen sowohl den Platz mit seinen mächtigen Anstalten zur Erzeugung von Kriegsmaterial wie auch den Strom und bestreichen im Kriegsfall eine starke Hafensperre.

Wenn man, die meeresweite Themse verlassend, nach Osten steuert und bei Kap North Foreland den Kurs südlich nimmt, befindet man sich in der Straße von Dover oder Calais, die, weil viel befahren, besonders wichtig erscheint.

An der Mündung mehrerer, charakteristischer Weise fast wasserlosen Thalschluchten, welche die Einförmigkeit der Küste unterbrechen, ist an einer Stelle, deren militärische Bedeutung schon die Römer erkannten und behufs Verbindung mit Gallien befestigten, Dover aufgebaut. Als Unterlage dient ihm ein an der schmalsten Stelle des Meerespasses (37 km von Calais) erhöhter Küstenvorsprung.

Der heutige Hafen stammt aus der Zeit Heinrichs VIII., welcher den alten, durch Absturz einer ungeheuren Klippenmasse ins Meer blockirten Ankerplatz aufräumen und einen starken Damm errichten ließ. Dover war der wichtigste von den Cinque Ports, nämlich: Hastings, Romney, Hythe, Dover und Sandwich.*)

Ueber Dover äußerte sich im August 1896 Lord Salisbury folgendermaßen: „Das Bemerkenswerthe von Dover ist der Umstand, daß, soweit die Annalen der englischen Geschichte zurückreichen, in jedem Kapitel derselben Dover in der vorderen Front der Schlachtlinie lag, und daß es heute dann noch einen hervorragenden Platz einnimmt, sobald es der Erhaltung der englischen Unverletzbarkeit gilt. Wenn ein Seekrieg ausbrechen sollte, dann wird er auch in der Meereseenge ausgefochten werden. Weil nun die Cinque Ports und die Küste, an welcher sie liegen, in das Schlacht-

*) Diese Cinque Ports, zu denen später noch Winchelsea und Rye kamen, ohne daß der Name „Fünf Häfen“ geändert wurde, galten seit Wilhelm dem Eroberer als die besten Verteidigungspunkte Frankreich gegenüber. Ihnen lagen gewisse Leistungen ob, wofür sie große Vorrechte erhielten, über die ein eigener Beamter, Lord Warden of the Cinque Ports, zu wachen hatte. Jetzt haben diese Häfen, Dover ausgenommen, keine Bedeutung mehr, sie sind größtentheils verlandet; das Amt aber besteht noch fort.

gebiet fallen, muß ihnen bei der Vertheidigung Englands im Laufe der Ereignisse eine wichtige Rolle zu spielen vorbehalten sein.“

Derartige Erwägungen bestimmten die englische Regierung, bei dem Parlament einen Kredit zu beantragen, um neben dem Handelshafen von Dover einen ausgedehnten Kriegshafen anzulegen. Der Antrag fand Genehmigung, und es wurde ein Kredit von 70 000 000 Mark bewilligt. Schon die Größe dieser Summe läßt den Umfang der Arbeiten ermessen, für deren Vollendung das Jahr 1907 oder 1908 in Aussicht genommen ist. Der zu erbauende Hafen wird bei Niedrigwasser eine Fläche von 247 ha decken; bei dem in diesem Gebiete ausnahmsweise starken Seegange ist eine besonders feste Konstruktion der Molen und Wellenbrecher vorgesehen. Die beiden Zufahrten in den Kriegshafen sind auf 185 und 250 m, der Eingang in den Handelshafen dagegen auf 150 m Breite geplant. Während dieser ungezählte Fahrzeuge aufzunehmen im Stande sein wird, soll der andere einen Schutz- und Ausfallhafen erster Ordnung darstellen. Die zu beiden Seiten der Stadt auf beherrschenden Höhen neu zu errichtenden Forts werden mit den schon vorhandenen, hochgelegenen und zu verstärkenden Werken den Platz, die Häfen und das vor ihnen liegende Seegebiet unter Kontrolle stellen.

Fast in der geographischen Mitte des englischen, eigenthümlich gestalteten Südgestades mit den weiß schimmernden Rippen und der dünnen, dunkelgrünen Grasdecke der Kreideberge liegt an einer militärisch besonders wichtigen Stelle die Insel Wight dem Festlande gegenüber. Sie deckt eine Fläche von 401 qkm, ist bei einer Breite von 21 km von Osten nach Westen 37 km lang und hat ungefähr die Gestalt eines verschobenen Vierecks. Mit ihren an der Südwest- und Südostküste zerklüfteten, bis 241 m hohen Kreidefelsmassen bildet sie einen natürlichen Wellenbrecher gegen das ewige Anstürmen des Oceans. An ihrer westlichen Spitze erheben sich aus unheimlich stets gischtspritzender Brandung drei Felsenriffe, die berühmten Needles, welche mit Wight vereinigt waren, ehe es dem ungebändigten Ocean gelang, die Verbindung zu unterwaschen. Nordöstlich von diesen Felsen führt ein an der engsten Stelle 2500 m messender Paß in den Solent, d. h. in einen 3 bis 5 km breiten, 25 km lang sich hinziehenden Kanal. Dort, wo er an der Nordspitze der Insel aufhört, zieht sich aus ihm 3 km breit ein gut ausgestatteter Busen in nordwestlicher Richtung 9 km tief ins Land hinein, an dessen nordöstlicher Seite, gegen alle Fährnisse geschützt, stolz Southampton sich ausbreitet, das schon in der Römerzeit ein unter dem Namen Clausentum befestigtes Standquartier war. Von diesem Ausfallsthore ergossen sich im Mittelalter Schaaren von Kriegerern nach Frankreich; heute ist der reiche Platz Weltverkehrs- und Umschlagshafen, der unendliche Beute friedlich einheimst. Die kriegerische Rolle hat er an Portsmouth abgetreten.

Die östliche Begrenzung der Bucht von Southampton wird im Süden durch eine Halbinsel gebildet, welche eine mittlere Breite von 5 km besitzt. Es ist die Halbinsel Gosport, die westliche Begrenzung eines 7 km tiefen bis 6 km breiten, landumschlossenen Seebeckens, dessen südlicher Zugang 1500 m mißt. Während die westliche Seite dieses Bassins die Halbinsel Gosport, bildet die östliche die Insel Portssea, mit der Hauptinsel im Norden fast zusammenhängend und im Osten von Langston Harbour bespült. An der schmalen Meeresstraße des eben beschriebenen Beckens erhebt

sich Portsmouth mit Portsea und ihnen gegenüber Gosport. Diese drei Städte stellen den ersten Kriegshafen der Welt dar, welcher durch zahlreiche, starke, theilweise im Meere selbst errichtete, allen Anforderungen der Neuzeit entsprechende und mit mehr denn 1100 Geschützen gut bestückte Werke gegen die See- wie Landseite hin gedeckt ist. Innerhalb des schützenden und befestigten Gürtels erblickt das Auge überall Riesenwerften und Docks von größter Abmessung, Krähne, Kessel- und andere Schmieden, Werkstätten aller Art, Hospitäler, Proviantmagazine, Kohlenniederlagen u. s. w., mit einem Wort Alles, was zum Bau, zur Ausrüstung und Ausbesserung von Kriegsfahrzeugen nothwendig ist. Zu dem ausnahmsweise günstigen Ineinandergreifen von Land- und Seegebiet gesellt sich als weiteres günstiges Moment, daß vor dem Hafen zwischen ihm und der Insel Wight sich die weltbekannte, berühmte Rhede von Spithead, welche für ganze Kriegsflotten sichere Ankerplätze bietet, ausbreitet. Die außerordentliche Gunst dieses Gebietes erkannten schon die Römer und legten hier im Magnus Portus eine Flottenstation an. Was wollen aber der Römer Werke besagen gegen die Befestigungsbauten der Neuphönizier und ihre die Weltschiffahrt stützenden Einrichtungen?

Man vermeine übrigens nicht, daß Portsmouth bei einer etwaigen Vertheidigung lediglich auf sich angewiesen sei; es liegt in der zweiten Vertheidigungslinie, deren vordere durch die Insel Wight gebildet wird, welche durch starke, wohl postirte Werke sowohl den Zugang nach der Rhede von Spithead wie den anderen in den Kanal von Solent unter vernichtendes Feuer stellt.

Portsmouth sandte die Kriegsgeschwader aus, welche die spanische „unüberwindliche Armada“, die Holländer und die mit den Franzosen vereinigten Spanier schlugen.

West südwestlich (in der Luftlinie gemessen 220 km von Portsmouth entfernt) öffnet sich an der Südwestküste Englands vor der Mündung des Tamar ein anderer vortrefflich gestalteter Naturhafen, Plymouth Sound genannt. Hier hat das Meer sich tief in das Land eingedrängt und mehrere, überaus günstig beschaffene Baien gebildet, in die der Tamar seine Wasser schüttet. An der nördlichen Besäumung des Busens breitet sich Plymouth aus, welches aus den Städten Plymouth im Osten, Stonehouse in der Mitte und Devonport mit Keyham im Westen besteht.

Da sich das Meer hier, ohne einen natürlichen Wellenbrecher zu bilden, in die englische Insel eingebettet hat, wurde in der Mitte des 5 1/2 km breiten Einganges ein künstlicher Damm von riesiger Ausdehnung aufgeführt. Man begann mit seinem Bau 1812 und konnte ihn erst im Jahre 1846 fertigstellen. Während die westlich von ihm befindliche, bevorzugte Anfahrt 1500 m mißt, ist die östliche 750 m breit. Feste Werke sichern wie bei Portsmouth auch hier ein weites Wasser- und Landgebiet, auf dem Schiffswerften, Docks, Arsenale, Kohlendepots u. s. w., den Anforderungen der Zeit und technischen Neuerungen entsprechend, das Jahrige zur englischen Herrschaft über die Meere beitragen.

III. Die französische benachbarte Küste.

Solchergestalt ist die Front beschaffen, von der aus die englische Straße nach dem Kap der guten Hoffnung anhebt; ihre Gegenküste zeigt die französischen Farben.

Sie ist von der englischen Hauptinsel durch den etwa 480 km langen und von 160 bis auf 37 km sich verjüngenden Kanal geschieden.

Die Bildung des französischen Gestades trägt wie die des gegenüberliegenden benachbarten englischen Gestades den Charakter der Steilküste eines von dem Meere unterwaschenen, niedrigen Tafellandes. Während an der englischen Küste sichelförmig gestaltete Baien sich finden, bildet an der französischen eine Menge kleiner Küstenflüsse mit ihren durch Fluth- und Wogenarbeit erweiterten und vertieften Mündungen bei Hochwasser brauchbare Häfen. Je näher die Gegengestade einander liegen, um so entschiedeneren Einfluß üben sie wechselweise aus. Daß ein reicher ausgestattetes in zu verpflanzender Kraft-äufserung der Besitzer dem anderen überlegen ist, versteht sich von selbst; wie viel günstiger ist aber die englische Küste im Vergleich mit der französischen ausgestattet! An dieser erscheint neben dem abwehrenden Gestade der Bretagne u. A. die beinahe geradlinig hinlaufende steile Mauer, welche fast ohne Vorland von der Seine zur Somme zieht, und sich nördlich des letzteren Flusses bis zur belgischen Grenze in eine seichte Küste verwandelt.

Eine militärische Refognoszirung der französischen Küste ergiebt folgendes Resultat:

Die verhältnißmäßig kleinen Häfen und vorliegenden Rheden von Dünkirchen und Calais werden durch Forts und Batterien unter Feuer gehalten. Der letztere Ort ist, weil Dover benachbart, der wichtigere; von den ausgedehnten Besitzungen, über welche die englischen Herrscher in Frankreich geboten, haben sie Calais am zähesten und längsten behauptet; erst 1558, als die englische Maria die Gemahlin des spanischen Philipp war, ging der feste Platz an Frankreich verloren. Hinter Boulogne sur Mer lagerten auf der Hochfläche einst die 80 000 Mann, welche Napoleon I. nach England zu werfen gedachte. Der Hafen, an dem kleinere Werke sich erheben, ist unbedeutend.

Von Portsmouth 130, von Plymouth 198 km entfernt, finden wir in der Mitte der Nordküste der Halbinsel Cotentin, die eine gegen das englische Südgestade vorspringende Bastion bildet, Cherbourg, den Ort, welchen Vauban einst als „une position audacieuse“ und ein anderes Mal „l'auberge de la Manche“ bezeichnete. Am Schlusse des vorigen Jahrhunderts rief der berühmte englische Staatsmann E. Burke, auf Cherbourg deutend, im Parlament aus: „Seine Anlagen sind derartig, daß Frankreich bis Portsmouth und Plymouth die Arme ausstrecken kann, und wir armen Trojaner, wir bewundern dieses hölzerne Ross, welches unseren Unter-gang vorbereitet.“

In der That bedeutete Cherbourg damals eine Bedrohung für das englische Inselreich; sie stützte sich auf die Position, die der gewaltige Kriegshafen einnahm. Welcher Anstrengungen es aber bedurfte, um Cherbourg seegewaltig zu gestalten, davon legt am besten der wahrhaft riesige Bau des mittleren Wellenbrechers Zeugniß ab, dem diese Burg am Kanal die einst feindlichen Anschlägen entzogene Rhede verdankt. $1\frac{1}{2}$ km von dem Arsenal und $2\frac{1}{2}$ km von der Mündung der Divette entfernt, wurde an diesem im Meere selbst errichteten Damme, der an der Basis 150 m breit ist und eine Länge von 3642 m besitzt, unter ungeheuerem Kostenaufwand von dem Jahre 1782 bis 1853 (!) unausgesetzt gearbeitet. Wie Gibraltar ist auch diese

Seefeste durch die weittragenden Geschosse der neuzeitlichen Artillerie der natürlichen Vortheile, welche ihr ehemals ihre Lage verlieh, entkleidet, denn wie von verschiedenen Punkten*) der Bai von Algesiras aus dort der Hasen, die Stadt, das Kohlendepot u. s. w. der Wirkung der großen Tragweite der Geschütze nicht länger entzogen werden können, so liegen hier die Rhede, der Platz, die Arsenale u. s. w. unter dem Feuer einer feindlichen englischen Flotte und zwar in einer Weise, daß ein bei dunkler Nacht erscheinendes Geschwader in kurzer Zeit unfäglichen Verlust anrichten kann. Gegen diesen Zustand der Dinge giebt es bis jetzt noch kein Mittel, denn selbst wenn das Fundament der auf dem großen Wellenbrecher errichteten und am weitesten vorgeschobenen Forts — was aber nicht der Fall ist — eine Placirung schwerster Stücke gestatten würde, könnte doch keine Aenderung erzielt werden. Die dritte Republik darf aber nicht wie Britannien in Gibraltar sich mit der Unwahrscheinlichkeit einer feindlichen Bedrohung trösten; nach dieser Richtung besteht keinerlei Aehnlichkeit. In einem im vorigen Jahre erschienenen maritimen Werke,**) dessen Verfasser sich nicht nannte, heißt es auf S. 289: „Die fortdauernde Erhöhung der Schußweite und ballistischen Kraft der Schiffsartillerie läßt die Dienste mehr und mehr als zweifelhaft erscheinen, welche man von „ports en façade“ wie Cherbourg einen solchen darstellt, erwarten sollte.“ Die Lage des großen Dammes gab übrigens schon unter Napoleon I. Veranlassung zu einem Streite zwischen dem Kriegs- und Marineminister; des Letzteren Meinung, den Wellenbrecher weiter vorzuschieben, blieb unberücksichtigt. Ein anderer französischer Schriftsteller, welcher sich über die Vertheidigungsfähigkeit Cherbourgs erging, nannte daher den Zustand „un immense désastre naval“. Und mit Recht muß man die Frage aufwerfen: Kann Cherbourg noch als Kriegshafen ernstlich in Betracht gezogen werden, da sein Hauptwerth früher lediglich in seiner auf die gesicherte Rhede gestützten, offensive Operationen begünstigenden Lage beruhte?

Um so mehr Vertrauen können die Franzosen auf ihren Kriegshafen am Atlantischen Ocean, auf Brest, setzen.

An der Westküste der hundertzältig zerrissenen Bretagne mit ihren abgebrockelten, felsigen Eilanden und Klippen, wo des Meeres ungebändigte Wuth sich zur Geltung bringt, öffnet sich dieser wichtigste, von der Natur hochbegünstigte Kriegshafen Frankreichs an der offenen atlantischen Küste, eine wahre Stütze maritimer Macht. Die Gabe der Natur bildet eine weit in die Halbinsel vordringende, vielgegliederte, 20 bis 30 m tiefe Bai, welche mit dem offenen Meere durch einen 5 km langen und 1650 bis 3000 m breiten, mit tieftgehenden Schiffen zu befahrenden Kanal in Verbindung steht.

Sowohl die Beschaffenheit des vorgelegenen, vorsichtig zu befahrenden Seegebietes wie die Configuration des Terrains an der Meeresküste und um die Bai gestatteten eine besondere Befestigung von Brest nach der See- wie nach der Landseite. Richelieu war der Erste, welcher die ganze Bedeutung dieser Position in Bezug auf den Ocean, den Kanal im Norden und den Golf von Biscaya im Süden

*) Siehe meine „Schlaglichter auf das Mittelmeer.“ Seite 5.

**) „Études sur la Marine de Guerre“.

erkannte und hier einen Kriegshafen, ein Arsenal und Werften schuf. Unter Ludwig XIV. befestigte dann Vauban den Platz nach allen Regeln der damaligen Ingenieurkunst. Die geschützte, von dem Feuer starker Werke bestrichene Rêbde (Bai) bietet 500 Kriegsschiffen Raum und Bewegungsfreiheit. Im Jahre 1694 versuchten die Engländer, mit den Holländern verbunden, sich des Hafens zu bemächtigen, wurden aber unter großem Verluste zurückgeworfen. Hundert Jahre später, am 1. Juni 1794, erlitt hier die französische, durch Villaret-Joyeuse befehligte Flotte eine Niederlage gegen die Engländer, welche unter dem Kommando von Howe standen, aber der Platz selbst blieb unbehelligt.

In der Insel Duejjant besitzt Brest einen weit vorgeschobenen Auslugposten, der in letzter Zeit neue feste Werke erhalten hat. Der französische General C. de Villenoisy bekämpft*) den Gedanken, die Insel Duejjant im Kriegsfall aufzugeben, wie M. de Freycinet 1889 den Rammern vorschlug. Er sagt: „Wenn unsere Gegner sich hier etabliren würden, dürfte die Wiedernahme der Insel viel Mühe verursachen, sofern ihr nicht im Friedensschluß das Geschick der Normannischen Inseln zu Theil würde“.

Nach dem oben Gesagten erscheint Brest als Typus eines neuzeitlichen Kriegshafens und als beste Basis zur Bethätigung französischer Seemacht. Im Oktober 1895 charakterisirte ihn der „Soleil“ lediglich als großes Seearsenal, obgleich keine Bedingung fehle, aus ihm zugleich einen Handelsplatz erster Ordnung zu schaffen, und in der That bietet ein Handelshafen, der eine Ausdehnung wie der in Rede stehende besitzt, dafür günstige Gelegenheit, doch hat der Handel keinen großen Aufschwung genommen.

IV. Die Bedeutung des Kanals.

Die Vertlichkeiten, deren flüchtige Rekognoszirung wir soeben beendeten, liegen in oder nahe dem sturm- und kriegsvollen Kanal, welcher das britische Inselreich von Frankreich trennt und durch Seesiege oder Seeniederlagen seit anderthalb tausend Jahren blutig gefärbt wurde. So wetterwendisch hier das Meer ist und für die Schifffahrt gefährlich, hat der Kanal seit der Römerzeit doch dem Verkehr von hüben und drüben und selbst dem Transport von großen Heeren kein ernstes Hinderniß geboten. Seit der letzten Invasion Englands durch Wilhelm von Oranien, die allerdings in Britannien selbst ihre beste Unterstützung fand, und besonders seit Napoleons I. Zeit galt er aber für die sicherste Bürgschaft Englands für seine Unangreifbarkeit von Süden her. Jetzt nicht mehr. Schon am 30. Juli 1845 gab Lord Palmerston sein Urtheil dahin ab: „Der Kanal bildet nicht länger mehr ein Hinderniß. Der Dampf hat das, was ehemals für eine militärische Macht eine Schranke bildete, in einen auf einer beweglichen Brücke zu überschreitenden Strom verwandelt.“ Und da kein Zweifel darüber besteht, daß das britische Mutterland seit Einführung der Dampfschifffahrt Einbuße an seiner Insularität und damit zugleich an der Vertheidigungsfähigkeit erlitten hat, ist der Beschluß des englischen Parlaments im Jahre 1882, zufolge dessen der Weiterbau des schon begonnenen unterseeischen Tunnels (von Dover nach

*) Im „Avenir militaire“.

Calais) untersagt wurde, leicht zu verstehen. Der Verfasser dieses Artikels glaubt annehmen zu dürfen, zu diesem Beschlusse wesentlich mitgewirkt zu haben; sein Aufsatz über den projektirten Kanaltunnel im „Militär-Wochenblatt“ 1882 Nr. 30 (15. April), den Mr. Charles Lowe sofort an die „Times“ telegraphirte, fand in England den lebhaftesten Wiederhall, und der Rezensent seiner Schrift „Die Weltstellung Englands“ in der „Militär-Literatur-Zeitung“ vom 10. Oktober 1887 legt jenem Aufsätze über den Tunnel geradezu die Wirkung bei, dessen Weiterbau hintertrieben zu haben.

Territorien wie Seegebiete, welche auf eine große Vergangenheit zurückblicken, und über denen schon oft die eisernen Würfel um der Welt Zukunft fielen, oder wo Naturkräfte, wie bei der spanischen Armada, sich als des Geschickes Macht zur Geltung brachten, stehen zweifellos unter dem mächtigen Einflusse großer geographischer Gesetze, die wohl abzuschwächen, nicht aber aufzuheben der Menschenkraft möglich ist. Ein solches Meeresgebiet stellt der Kanal mit den anliegenden Gewässern dar, die oft Zeugen bei dem Ringen um die Herrschaft zur See waren. Ihre strategische Bedeutung, obschon in ihren Bedingungen die alte geblieben, ist nach Maßgabe der größeren Befahrenheit gewachsen.

Bei unserer heutigen Betrachtung handelt es sich insbesondere darum, die Festigkeit der Ausgangsthore der englischen Etappenstraße um das Kap einer Prüfung zu unterziehen.

Außer Portsmouth und Plymouth unterzogen wir früher die untere Themse mit London aus dem Grunde einer Betrachtung, um zu zeigen, daß dort, wo Großbritannien's Puls schlägt, Maßnahmen getroffen sind, um seine Gleichmäßigkeit vor Störung zu bewahren. Dover aber durfte nicht unberücksichtigt bleiben, weil es durch seine Lage an dem Winkel, wo die Nord- und Südküste der Insel sich umschwingen, und durch die Umwandlung in eine mächtige Schutz- und Trutzburg zur See zu vielleicht ausschlaggebender Bedeutung erhoben wird. Von ihm aus kann, um nur ein Beispiel zu geben, der Vereinigung einer östlich und südlich operirenden feindlichen Flotte wirksam begegnet werden. Wie viele Kämpfe haben seit dem 20. Mai 1216, der Vernichtung einer französischen Flotte, hier stattgefunden! Lange bevor die Verstärkung von Dover ins Auge gefaßt war, ließ sich im August 1873 der „Temps“ gelegentlich der Besprechung der französischen Seemanöver am Schlusse folgendermaßen aus: „Auch auf der Seeseite hat Frankreich seine „Trouée des Vosges“, nämlich die Straße von Calais; hier muß die erste große Seeschlacht geliefert werden.“

Daß Frankreich augenblicklich nicht seegewaltig genug ist, um England im Kanal, dem Brennpunkte maritimer Interessen, große Schwierigkeiten zu bereiten, den Anfang der englischen Etappenstraße nach Süden ernstlich zu gefährden, ergiebt sowohl der Vergleich der beiderseitigen Stärke der Kriegsflotten wie der von uns gewürdigten englischen und französischen maritimen Stützpunkte, denn Cherbourg hat dem Werthe nach nicht mehr die alte Bedeutung, und für Brest ist noch nicht das Erforderliche in ganzem Umfange geschehen, um die Gunst seiner natürlichen Lage auch kommerziell auszunützen, denn der Handel stärkt des Krieges Sehnen.

Außer diesen zur Würdigung des Kanals berührten Momenten giebt es noch andere Faktoren, die in Betracht gezogen werden müssen. Wir weisen nur auf

folgende Punkte hin. Die in ostwestlicher Richtung hinstreichende Südfront Englands hat in den letzten Jahren durch Befestigung des vorzüglich gelegenen Falmouth mit seiner weiten Rhede und dem großen, wunderbar geschützten Ankerplatz, sodann des Hafens von Cork wie endlich jenes von Berehaven in der Bantry Bai — letztere beiden an der Südküste Irlands — nicht nur eine Verlängerung, sondern auch eine besondere Festigung der maritimen Basis erhalten.

Ferner erhebt sich in der südlichen Verlängerung des St. George-Kanals der in seestrategischer Beziehung wichtige Scilly Archipel (48 Inseln und Eilande) mit der für große Schiffe benutzbaren (7 bis 15 m tiefen) Rhede von St. Mary, an welcher eine Kohlenstation errichtet werden soll. Diese Inseln bilden eine wichtige Operationsbasis behufs Vertheidigung der südenenglischen Gewässer.

Endlich haben wir noch einen orientirenden Blick im Kanal auf die in dem durch die Normandie und Bretagne gebildeten großen Busen gelegenen Normannischen Inseln zu richten, welche, geographisch zu Frankreich gehörend, im Besitze der englischen Krone sich befinden. Ueber sie urtheilte einst E. Burke,*) daß sie allein für die maritimen Mächte Europas ausschlaggebend sein könnten, Thomas More aber, Kanzler Heinrichs VIII., charakterisirte ihre Wichtigkeit, indem er sie „einen Schild für England“ nannte. Unzureichend befestigt, wie sie heute sind, besitzt dieses Wort keine Gültigkeit, wenngleich der Archipel als Keil zwischen Cherbourg und Brest getrieben ist und, in flankirender Position zu der Halbinsel Cotentin gelegen, ein Trittbrett zu dieser bildet. Nur wenn ein starker Flottenstützpunkt auf der Inselgruppe vorhanden, wäre es Britannien möglich, von ihr aus eine Vereinigung der französischen, von Brest und Cherbourg segelnden Geschwader zu verhindern. Es besteht aber ein solcher nicht nur nicht, sondern ist auch, wie es scheint, nicht zu errichten, da die beiden, einzig in Frage kommenden, durch Citadellen und kleine Werke geschützten Häfen von St. Peter (auf Guernsey) und St. Helier (auf Jersey) den nothwendigen Vorbedingungen nicht entsprechen. Doch mag es auch dahingestellt bleiben, ob diese an einer bedeutsamen Zone der Schlachtenbühne des Kanals gelegenen Inseln bei einem englisch-französischen Kriege von Vortheil für das Inselkönigreich oder für die Republik sich erweisen werden, so steht jedenfalls das Eine fest, daß sie zur Geltung kommen.

Als Resultat unserer Betrachtung ergiebt sich, daß das Fundament der Kaproute auf den englischen Mutterinseln ein solides ist, da die britischen Geschwader auf eine starke von Osten wie von Westen flankirte Basis gestützt den Kanal voraussichtlich beherrschen. Für ihn gilt in gewissem Sinne auch das auf die bretagnische Küste bezügliche Wort von Michelet: „Das Meer ist England zugeneigt, es liebt Frankreich nicht, es zerschellt unsere Schiffe und verschlammmt unsere Häfen.“

Wenn wir eben sagten, daß England den Kanal voraussichtlich beherrschen werde, so entfloß diese Bemerkung unserer Feder bei dem Gedanken an die Streitfrage einer möglichen feindlichen Invasion Englands. Wir gedachten der im Jahre 1805 gesprochenen Worte Napoleons: „Sechs Tage die Herrschaft im Kanal, und am fünften werde ich in London sein.“ In London sein, in der reichsten, mächtigsten Stadt der Welt, von welcher der sichtbaren und unsichtbaren Fäden viele Tausende hinausziehen in alle

*) Siehe Seite 386 in „Tupper's History of Guernsey“.

Welt, in die fernsten, dem Scepter Englands unterworfenen Länder — in London sein, von einem fremden Sieger ausgerufen, bedeutet kaum Geringeres als finis Britanniae.

„Broad Arrow“ sagt*) in einem „Great Britain on the Defensive“ überschriebenen Artikel: „So lange Britannien die Seeherrschaft besitzt, kann es über den Gedanken einer Invasion lachen; doch trotz seiner augenscheinlich gesicherten Position muß es sich dennoch auf unvorhergesehene Ereignisse vorbereiten.“ Zweifellos dachte der Verfasser dieses Aufsatzes bei dem einschränkenden Nachsatze an die gegen frühere Zeiten durch Dampf und Elektrizität erleichterten Bedingungen einer Konzentration und Beförderung von Truppenmassen u. s. w.

V. Von den englischen Inseln zum Kap der guten Hoffnung.

Wenn die englische Kaproute das so kritische Wassergebiet des Kanals verlassen hat, wird sie von den Wogen des mittleren und insonderheit inselarmen südlichen Theiles des Atlantischen Oceans getragen, der die alte Welt von der neuen scheidet. Die Ufer dieses Meeres sind in der Nähe der in Rede stehenden Hochstraße nicht reich gegliedert, was namentlich von dem ungeschlachten, schwarzen Erdtheile gilt, dessen westliche Küste hier vorzugsweise in Betracht kommt. Nach Alexander von Humboldts Ansicht gleicht dieser Ocean in der Parallelität seiner Küsten fast einer mächtigen Strombahn, weil, den vorspringenden Theilen der Kontinente entsprechend, gegenüber ein Zurückweichen der Küsten stattfindet.

Die Meeresströmungen und Windrichtungen begünstigen in wunderbarem Kreislauf die Schiffahrt.

Die lateinischen Völker, Portugiesen und Spanier, dann Franzosen erkannten zuerst die an dem anliegenden Meere von Europa zu lösenden Aufgaben und schwangen sich zu Seemächten ersten Ranges auf, bis die für maritimes Leben mehr berufenen Germanen, die bis dahin in der Hansa ihre Kraft mehr auf die nordischen Gewässer gerichtet hatten, ihnen das Scepter entrißen; unter diesen waren es anfänglich die Holländer, welche welthistorische Bedeutung erlangten, dann aber begründeten die Angelsachsen ihre Seeherrschaft.

Seit 400 Jahren ist bis heute der Atlantische Ocean das Kulturmeer der Neuzeit gewesen; ein amerikanisch-isthmischer Kanal wird seine Bedeutung noch potenzieren, aber den Schwerpunkt, der bis heute in seinem nördlichen Theile ruht, etwas nach Süden verschieben. Die Mitte und der Süden des Meeres, welche uns heute beschäftigen, gewannen seit Entdeckung Madeiras, der Azoren und der Kanarischen Inseln an Interesse und wurden von dem Augenblicke an wichtig, in welchem man Afrika umschiffte hatte und auf diesem Wege die asiatischen Süd- und Ostküsten erreichen konnte. Die neuerliche Erschließung Westafrikas verleiht den genannten Inseln erhöhte Bedeutung.

Die englische Kaproute, welche wir nunmehr von ihren Ausgangspunkten im Kanal verfolgen, läßt den Golf von Biscaya zur Linken liegen, streicht längs der iberischen Westküste und der von Nordafrika hin, um über Ascension — in der Mitte

*) Am 1. Juli 1893.

zwischen Südamerika und Afrika gelegen — und St. Helena das Kap der guten Hoffnung zu erreichen. Während die rechte Flanke dieses Weges als absolut sicher bezeichnet werden kann, gilt dies nicht für die gegenüberliegende. Zunächst ist die Aktionsphäre des mächtigen Kriegshafens von Brest zu durchschiffen, dann treten an der Ostküste des Busens von Biscaya verschiedene französische besetzte Häfen in die Erscheinung, von denen indessen nur einer ernstliche Berücksichtigung erheischt. Wir meinen den durch Ludwig XIV. an der Charente 18 km von ihrer Mündung erbauten Kriegshafen von Rochefort. Starke Befestigungen auf den Inseln Ré, Oléron, Aix und Madame sichern gegen feindliche Anschläge von der Seeseite, und die Vertiefung der Charente scheint so weit vorgeschritten, daß tiefgehende Schiffe bis Rochefort gelangen können. Das von Rochefort nördlich gelegene einst seegewaltige La Rochelle ist jetzt ein Platz zweiter Ordnung.

Weiter nach Süden öffnet sich auf der iberischen Halbinsel nordöstlich vom Kap Finisterre der prachtvolle, aber ungenügend besetzte spanische Hafen La Ferrol; südlich davon an der zwar kärglich mit guten Ankerplätzen ausgerüsteten, aber durch den Umstand bevorzugten portugiesischen Küste, daß sie von allen europäischen Westgestaden am weitesten gegen die Mitte des Atlantischen Ozeans sich vordrängt, finden wir zunächst einen der besten Kriegshäfen der Welt: es ist der erste Handelsplatz Portugals, Lissabon am Tago, in vorderster Reihe der Schifffahrts- und Telegraphenlinien, und endlich in der Mitte des Golfes von Cadix, handelspolitisch wie seestrategisch wunderbar posirt, den durch eine lange schmale Halbinsel gegen Wogengewalt geschützten festen spanischen Hafen gleichen Namens, die uralte Gründung der Phönizier. Der Platz selbst ruht auf großartig geformter Steinplatte. Karl V. nannte ihn einst „die edelste und heldenmüthigste Stadt.“

Wenn von Brest und demnächst von Rochefort auch eine Bedrohung der englischen Hochstraße stattfinden sollte, dann ist weiter südlich eine solche kaum zu befürchten, denn die drei letztgenannten Plätze bilden so lange keine Bedrohung, als sie einmal Waffen in ohnmächtigen Händen sind, und zweitens östlich des weltgeschichtlichen Seegebietes von Trafalgar, wo der erste britische Seeheld seinen schönsten Lorbeer pflückte, das stolze Gibraltar an dem Felsen des Tarif liegt, welches nicht nur gegen etwaige Anfälle von spanischer und portugiesischer Seite wie gegen das französische Mittelmeergeschwader deckt, sondern unter Umständen auch eine erste große Etappe in der Nähe des englischen Seeweges nach Südafrika bietet.

Bis in die Nähe des westlichsten Kaps von Afrika, des von Verde oder grünen Vorgebirges, ist die weitere Route, welche in marokkanischen kaum, wohl aber in unter portugiesischer und spanischer Hoheit stehenden Inselhäfen Stärkung finden kann, unbedroht.

In der Luftlinie gemessen 15 km südöstlich von dem eben genannten Kap entfernt ist an der senegambischen Küste das französische 1859 gegründete Dakar an einer Stelle erbaut, welche sich großer maritimer Vorzüge rühmen darf. Es ist beabsichtigt, statt St. Louis an der Senegal-Mündung, die mehr und mehr verschlammte, Dakar zur Hauptstadt der Kolonie zu erheben. Behufs Erweiterung des gut besetzten Hafens, den zwei starke, steinerne Molen von 1 und 2 km Länge einfassen, und zur Verstärkung der Befestigungen sind vor 2 Jahren bedeutende Kredite ausgeworfen, und

nach beiden Richtungen hin ist Erhebliches geleistet. Außer vortheilhaft gelegenen Werken auf der Halbinsel, welche Dakar trägt, denen zunächst der Schutz von Stadt und Hafen anvertraut ist, hat man auch die 2200 m östlich davon gelegene, bei mittlerer Breite von 1 km $3\frac{1}{2}$ km lange Insel Gorée mit kleinem Hafen auf ihrer Nordseite in die Vertheidigung einbezogen. Ein Gleiches plant man in Bezug auf die beiden 5 km westlich des Kap Manuel jäh sich erhebenden Eilande, welche den Namen der Madeleine-Klippen tragen. An ihnen und der Insel Gorée vorbei führt die Fahrstraße in den Hafen.

Ueber den Platz schreibt der „Soleil“ im Oktober 1895 Folgendes: „Frankreich besitzt im Atlantischen Ocean ein zweites Brest, das zwar weniger bekannt ist, aber in Zukunft eine ebenso große strategische wie kommerzielle Bedeutung erlangen dürfte“, und in „Conquête de l'Océan“ finden wir folgenden Ausspruch des Admirals Réveillère: „Unsere Besetzung Dakar kann als eine der schönsten kommerziellen und strategischen Positionen der Welt betrachtet werden. Dakar beherrscht den südlichen Theil des Atlantischen Oceans und ist der schönste Hafen an der an Buchten so armen afrikanischen Westküste“.

Die Engländer erkennen dies sehr wohl. Sir Charles Dilke nennt in seinen „Problems of Greater Britain“*) die französische Position von Dakar eine starke, wodurch die englische Kolonie Sierra Leone bedroht werde, und läßt später**) die Befürchtung laut werden, daß von diesem französischen Hafen aus der britische Handel empfindlich gestört werden könne.

Dakar theilt die britische Straße vom Mutterlande zum Kap in zwei Hälften im Atlantischen, ebenso wie Madagaskar ihre Fortsetzung nach Indien im Indischen Ocean.

Unter $8^{\circ} 30'$ nördlicher Breite südöstlich von Dakar (800 km in der Luftlinie gemessen) streift die Kaproute den ersten englischen Platz in Westafrika. An den Mündungen des Sierra Leone- und Rokell-Flusses findet sich ein äußerst günstiger, namentlich durch eine 46 km lange und 19 km breite, bergige Halbinsel gebildeter Hafen, an welchem Freetown liegt, die Hauptstadt der Kolonie, welche ihre Bedeutung dem Zugang vom Meere aus verdankt. Dieser Hafen ist der einzige namhafte an der von Dakar bis zum innersten Winkel der Bai von Biafra sich hinstretchenden langen Küste. Je weniger entwickelt das afrikanische Westgestade ist, um so wichtiger erscheint Freetown, das ein besestigtes Kohlendepot und Werften besitzt, für eine Seemacht, welcher das Kapland, die vorderindische mit einem Theil der hinterindischen Halbinsel, Australien, Neuseeland und viele austral-asiatische Inseln angehören.

Auf der unermesslichen Meeresfläche von hier bis zum Kap findet ein englisches Geschwader nur zwei und zwar befreundete Punkte, die Inseln Ascension und St. Helena. Das erste dieser Eilande, 2130 km südlich von Freetown, ist ein vegetationsarmer, vulkanischer, im Green Mountain bis 860 m hoch sich erhebender Felsblock, eine verdorrte, lebensarme, chaotische Klippe. Am Himmelfahrtstage des

*) Band II, Seite 518.

**) Band II, Seite 536.

Jahres 1503 von dem portugiesischen Admiral Albuquerque erblickt erhielt er den Namen Ascension; seine ostwestliche Ausdehnung beträgt $14\frac{1}{2}$, die nord-südliche 11 km. Doch ist er seit 1815 in dem Besitze der Engländer, welche in dem sonst unwichtigen Georgetown an der Clarence-Bai, wo die Küste steil ins Meer fällt, eine Kohlenstation errichtet haben. Am Nordabhange des Green Mountain entspringt eine nicht reichhaltige Quelle.

Wie Tiberius in alter Zeit Capri, so war es in neuerer Zeit Napoleon, welcher St. Helena berühmt machte. Grollend und in Trauer versunken mußte der große Korsar seine letzten Lebenstage auf diesem Eiland, besserer Zeiten gedenkend, verträumen, bis 1821 der Tod den rastlosen Geist erlöste. Das Eiland verdankt der heiligen Helena, der Mutter Konstantins des Großen, an deren Namenstag der Portugiese João de Nova es entdeckte, die Bezeichnung. Es war abwechselnd portugiesischer, holländischer und englischer Besitz — die Kämpfe um den Felsen bestätigen seine Bedeutung —; am 24. Februar 1836 wurde die Insel zur Kronkolonie erklärt. Einem Schlosse gleich, stolz und in dem Diana Peak bis 823 m hoch sich erhebend, steigt der 121 qkm deckende einstige Käfig Napoleons über dem weiten Spiegel des Oceans auf.

Die Hauptstadt, wir dürfen wohl nur sagen der Hauptort, Jamestown, im Norden an der James-Bai und in einer tiefen Felschlucht aufgebaut, wird von Süden aus durch ein Fort beherrscht, unter dessen Geschützen auch die Bai mit dem Kohlendepot liegt. Obschon die Zufahrten zu dieser schwierig sind, so hat man doch ihre Sicherheit noch durch Batterien erhöht, und Batterien sind es auch, welche die unbedeutendere Lemon- und Ruppert-Bai vertheidigen.

„Ich hatte“, damit treten wir der militärischen Bedeutung des Eilandes näher, „Gelegenheit, sowohl Gibraltar wie Malta kennen zu lernen, muß aber gestehen, daß keine dieser Vortrefflichkeiten in Bezug auf natürliche Stärke mit St. Helena verglichen werden kann“, äußerte sich General Alexander Beatson, der Gouverneur St. Helenas von 1808 bis 1813, und Sir Charles Dilke schreibt in seinen „Problems of Greater Britain“*) Folgendes: „St. Helena, das eher als Ascension einem Angriff ausgesetzt ist, könnte vertheidigungsfähig gemacht werden; heute aber, weil ungenügend besetzt, ist es vertheidigungslos. Die schon spärliche Bevölkerung nimmt ab, und da Helena, auf der Hochstraße um das Kap gelegen, von uns gehalten werden muß, wird man im Kriegsfall plötzlich die Entdeckung machen, daß man eine Besatzung hinsenden müßte. Hier begegnen wir einer unserer sehr überschätzten Flotte zugeordneten Aufgabe, welche man schon in Friedenszeiten hätte ins Auge fassen sollen.“ Die augenblickliche Garnison besteht aus 300 Mann.

Wir fügen hinzu, daß es fraglich ist, ob die Insel die wichtige, ihr zufallende Rolle unter den gegenwärtigen Verhältnissen zu spielen vermag. Doch trotzdem daß sie, seit der Dampf das Segel verdrängt hat, mehr aber noch durch die Eröffnung des Suez-Kanals ihrer einstigen Bedeutung ebenso entkleidet ist, wie das strategisch zwar günstiger gelegene, aber, weil zugänglicher, weniger zur Vertheidigung

*) Band II, Seite 520.

geeignete Ascension, bleibt sie nach wie vor kraft geographischer Lage ein Pfeiler der britischen Seeherrschaft im südatlantischen Ocean.

Die beiden steinernen Blöcke im Meere, Ascension und St. Helena, bilden wichtige strategische Momente, die der Meerbeherrscherin um keinen Preis feil sind, denn obgleich der vielbefahrene Weg von den britischen Inseln heute durch den Suezkanal führt, könnten dennoch Verhältnisse eintreten, wie wir in unseren „Schlaglichtern auf das Mittelmeer“ ausführlich nachgewiesen haben, welche eine Rückkehr zur Benutzung der alten, besser gesicherten Etappenstraße um das Kap der guten Hoffnung geradezu erzwingen, auf der es keine Straßenversperrung im eigentlichsten Sinne des Wortes giebt, und man in keine Sackgasse gerathen kann. Wir schließen unsere Betrachtung von St. Helena mit dem Urtheil, welches Soão de Barros über die Insel giebt; er schreibt: „Gott scheint St. Helena zum Heile der Seeleute, welche aus Indien kommen, an diese Stelle gesetzt zu haben. Die Insel bietet das beste Wasser auf dem ganzen Wege, und man betrachtet die Schiffe, wenn sie einmal sicher hier angekommen sind, als geborgen.“

VI. Das Kapland.

Das große, stumpfe Südeck Afrikas, vor dessen Front zwei Weltmeere ineinander fließen, das Kapland, ist heute eine englische Kolonie. Mit ihr haben wir, wie den Richtpunkt, so den wichtigsten Haltpunkt des englischen Etappenweges auf der unvergänglichen, oceanischen Naturstraße erreicht, welcher fast eine neue Basis der Straße nach Indien darstellt.

Schon im Jahre 1291 wurde durch den Genuesen Vivaldi Südafrika einmal und zwei Jahrhunderte später (1487) durch den Portugiesen Bartolomeo Diaz ein anderes Mal umschifft. Dieser kühne Seefahrer *) segelte längs der Küste bis zur Walfisch-Bai, dann trieb ihn der Sturm nach Süden. Die zunehmende Kälte des Wassers und die Größe der Wellen brachte ihn auf den Gedanken, daß er über die Südspitze des Festlandes bereits hinaus sei, so daß er den Kurs nach Osten lenkte, bis er die Algoa-Bai erreichte. Von der zaghaften Mannschaft zur Umkehr gezwungen, entdeckte er jetzt das Kap, welchem er den Namen des „stürmischen“ (Cabo tormentoso) beilegte; König Johann II. von Portugal aber nannte es „Kap der guten Hoffnung“ (Cabo de buena esperanza), weil nun Hoffnung sei, den lange gesuchten Weg nach Indien zu finden, nicht, wie der Holländer John Huygen van Linschoten 1596 schreibt, weil die Schiffer, die es umsteuern müssen, aller Gefahren enthoben zu sein hoffen, sobald dies geschehen. Denn den Seefahrer erwartet auf dem Wege nach Osten noch das 150 km in der Luftlinie weiter nach Südosten gelegene Kap Agulhas, welches die eigentliche Südspitze des schwarzen Erdtheils bildet, und dieses Kap verdient in höherem Maße noch den Namen des stürmischen. Der Name „Kap der guten Hoffnung“ hat sich behauptet, doch nennt man es meist kurz „Das Kap“, weil es, wie Linschoten sagt, der größte Hafen oder das größte Kap ist, welches von allen Kaps in der Welt am meisten in die See vorspringt. Der Franzose Pyrrard de

*) Vergleiche: Alfred Zimmermann, „Die Kolonialpolitik Portugals und Spaniens“, S. 8. C. S. Mittler & Sohn. Berlin 1896.

Laval, welcher 1610 das Vorgebirge umschiffte, nannte es den Löwen des Meeres, weil es so wüthend sei.

Die Portugiesen besiedelten das gefundene Land nicht; die Holländer waren es, welche 1601 von einem Theile im äußersten Süden des schwarzen Kontinents, der, wie Lucas *) sich ausdrückt, „Keines Mannes Land und von nur zweifelhafter Zukunft für die weiße Rasse war“, Besitz ergriffen und 1652 die Kapstadt gründeten; sie behaupteten diesen südlichen Theil Afrikas bis zum ersten Pariser Frieden 1814, der es den Engländern zusprach, die es bereits 1795 erkämpft, im Frieden zu Amiens 1802 den früheren Besitzern zurückgegeben, 1806 aber zum zweiten Male erobert hatten. Die holländische Besiedelung hat in Bevölkerung, Sprache und Sitten bis auf den heutigen Tag tiefe Spuren hinterlassen.

Eine eingehende Refognoszirung der etwa 2700 km betragenden Küstenstrecke, welche das Kapland im Westen, Süden und Osten umfaßt, ist für unseren heutigen Zweck nicht nothwendig; es genügt, wenn wir der Tafel- und Falschen Bai, Port Elisabeth, East London und Port Natal näher treten.

Beginnen wir unsere Besichtigung im Westen, so finden wir unter dem 34. Grad südlicher Breite, da, wo noch die Wogen des Atlantischen Meeres die Küste bespülen, eine gebirgige Halbinsel mit vielfältig durchbrochenem Gestade, welche in Gestalt eines Zahnes sich 46 km lang von Norden nach Süden erstreckt und eine mittlere Breite von 7 km hat. Ihr Zusammenhang mit dem Festlande besitzt eine Länge von 18 km. Im Norden endet sie mit dem einen rechten Winkel darstellenden Green Point und bildet mit der östlich gegenüber liegenden, gewaltigen, 1088 m hohen Gebirgsmasse des Tafel-Berges eine halbmondförmige, nach Norden geöffnete Höhlung, die Tafel-Bai. Im Süden erstreckt sich die Halbinsel viel tiefer in die See und endet scharf zugespitzt mit dem genannten stürmischen Kap; zwischen diesem langen Ausläufer und dem östlich gegenüber liegenden Festland umschließt sie die ausgedehnte Falsche Bai, welche, bedeutend größer als jene, von Norden nach Süden wie von Westen nach Osten eine Weite von 30 km besitzt.

An der erstgenannten, 5 km breiten Tafel-Bai erhebt sich amphitheatralisch am Nordabfall des Tafel-Berges die Kapstadt — Cape Town — mit vorgelegenem, durch eine Mole von 1300 m Länge geschützten Hafen, der eine Tiefe von 8 m besitzt. Das Umland und ein weites Wassergebiet beherrscht die Silhouette des obengenannten Gebirges mit zwei von ihm ausgehenden Bergzügen, von denen der eine — Löwenberg und Löwenrumpf genannt — sich von Westen, der andere aber, die Teufelspitze, von Süden aus an die Kapstadt herandrängt, welche die von diesen Erhebungen gebildete Mulde nahezu ausfüllt. Der, wie schon gesagt, nicht sehr tiefe Hafen ist leicht anzulaufen und bietet mit Ausnahme der Monate Juni, Juli und August hinreichenden Schutz. Er ist durch wenige, aber vortheilhaft gelegene Werke (Fort, Kastell, Batterien) gegen die See gedeckt. Die Beobachtungsstation befindet sich 2,5 km östlich von der Stadt, wo der von Norden kommende Salzfluß durch eine weite Lagune ins Meer sich ergießt. Das Leben und Treiben im Hafen mit seinen reichen Borräthen, den Dock's, Hellingen, dem Kohlendepot u. s. w. ist ein reges, und was das heißt, haben

*) „Historical Geography of the British Colonies“ Band IV, Seite 21.

die letzten Jahre genugsam bewiesen; bedeutamer aber ist, daß in dieser Hauptstadt das politische Leben der ausgedehnten Kolonie pulst.

Wenn in den Wintermonaten die Stürme im wahrsten Sinne des Wortes in der Tafel-Bai Orgien feiern, dann steuern die Fahrzeuge nach der Simons-Bai im nordwestlichen Theile der obengenannten Falschen Bai, die nur einen Wind, den von Süden, zu fürchten hat.

Diesen für tiefgehende Fahrzeuge geeigneten und gut anzusteuern den Hafen, an dem Simons Town liegt, schützen zwei Molen und ein mächtiger Wellenbrecher. Die Bedeutung der Stadt wird aber nach Maßgabe der fortschreitenden Arbeiten, welche eine Erweiterung des Ankerplatzes, Verstärkung der festen Werke, insonderheit aber die Erbauung eines auch zur Aufnahme schwerster Panzer tauglichen Dockes bezwecken, sich steigern. Das letztgenannte Moment ist schwerwiegend, da in Kapstadt nur Dockes von kleinem Umfange vorhanden sind. Außer einem Kohlendepot besitzt der Platz Schiffswerften, Marinearsenal und ein Lazareth. In ihm stationirt das südafrikanische Geschwader der englischen Flotte.

Wenn man die Positionen von Cape Town und Simons Town überblickt, erkennt man sofort die hohe militärische Bedeutung dieser Dertlichkeiten, welche durch einen Schienenstrang in Verbindung gebracht sind und in navigatorischer Beziehung sich ergänzen. In dem Maße aber wie Cape Town durch seine Bevölkerung nach Zahl, Rasse, Intelligenz und endlich in handelspolitischer Beziehung Simons Town überragt, in demselben Maße erscheint dieser letztere Platz in militärischer Beziehung dem nördlichen bei Weitem überlegen. Die seestrategische Bedeutung der beiden Orte ist in dem Umstande begründet, daß weit und breit kein unter fremder Oberhoheit stehender Besitz zu finden ist, welcher in militärischer Beziehung auch nur entfernt in Wettbewerb mit ihnen zu treten vermöchte. Wir stehen hier an einem afrikanischen Gibraltar, mit dessen Schlagweite aber sich die am Felsen des Tarik errichtete Burg nicht zu messen vermag.

Am Kap endet die alte Route um Afrika, so weit sie über dem Atlantischen Ocean liegt, denn, nachdem man die Spitze Agulhas umsteuert hat, ruht sie auf den Wogen des Indischen Meeres, das von Afrika im Westen, von Asien im Norden und im Osten von der australischen Welt umsäumt wird, im Süden endlich in den gefrorenen Ocean übergeht.

An der Thorschwelle zur Weltenbühne des bezeichnender Weise „Indisch“ genannten Oceans öffnet sich, umrahmt von einer neuen, glitzernden Welt, das leuchtende Südmeer, und Gebiete erscheinen dem Auge, über welchen der Schimmer der Macht, das Spüren nach Macht die Völker viel schneller und tiefer ergreift und bewegt als im Abendlande. Althistorischen, aber verödeten Schauplätzen an den weiten Gestaden dieses Oceans hat die Neuzeit frisches Leben eingehaucht, und die Macht der Gewohnheit ist nicht länger wie ehemals fast Allmacht; seit der Schleier von ihnen gefallen, ist zugleich der Sieg des Abendlandes entschieden. Und in demselben Maße wie des Occidents Grenzen weiter nach dem traumerfüllten Osten rücken, potenzirt sich auch die Bedeutung des Indischen Weltmeeres, da seine Handels- und Heerstraßen zugleich Handels- und Heerwege nach dem Großen Ocean geworden sind, der nicht länger mehr den Namen des „Stillen“ verdient.

Weil man aber — Fallmerayer sagt es schon — nur mit Asien gewinnreich handeln kann, da seit dem Thurmbau zu Babel allen gesitteten Völkern die Produkte Asiens zum Leben nöthig sind, — denn für Gaumenfigel, für Nahrung, Kleid und Medizin ist Asien das große Waarenhaus, vor dessen Thoren, den Kaufschilling in der Hand, sich die Frachtleute aller Nationen des Erdbodens zusammenfinden, — weil im Orient, wo die Sonne heißer brennt und üppigere Vegetation erzeugt, Gold zu holen ist, und je mehr Sonne, um so mehr Gold; darum setzten seit lange die Phönizier der Neuzeit Alles daran, den Indischen Ocean sich dienstbar zu machen und dienstbar zu erhalten. Hier wie in den anderen Oceanen eignete sich Albion die Sure im Koran an, welche lautet: „Gott hat euch das Meer gegeben, um es zu befahren zu eurem Reichthum.“

Nach dieser Abschweifung zurück an die Küste der südafrikanischen, englischen Kolonie, so weit sie vom Indischen Ocean bespült wird. Diese Küste wird mit Recht als eine der durch Sturm und Wogendrang gefährlichsten bezeichnet.

Unter dem Breitengrad der Kapstadt, 700 km in der Luftlinie gemessen von ihr entfernt, zieht zuerst die durch Bartolomeo Diaz am 14. September 1486 entdeckte Algoa-Bai unsere Aufmerksamkeit auf sich.

Obwohl sie in gewisser Hinsicht ein ungasstliches Gestade besäumt, denn bei südöstlichem Sturme schlagen unbezähmt haushohe Wogen gegen dasselbe, und obwohl die offene weite Rhede wenig geschützt ist, beansprucht die Bai aus dem Grunde Wichtigkeit, weil sie auf weiter Strecke als einzige Bucht erscheint, welche gegen die auf der Agulhas-Bank so gefährdeten aus Nordwesten kommenden Stürme Deckung verleiht. An ihrem südwestlichen Saume 9 km nordöstlich des Kaps Recife liegt das 1820 gegründete Port Elisabeth, nach Cape Town der bevölkerteste Ort der Kolonie.

Der Hafen, in dem guter Ankergrund zu finden ist, wird durch zwei Stein-dämme hergestellt; der im Süden der Mündung des Baaken-Flusses errichtete ist 211 m lang, während der 740 m nördlich erbaute und mit ersterem parallel laufende, eine Ausdehnung von 383 m besitzt. Zwischen den Molen finden Schiffer 12 m Wasser und Gelegenheit zu kleineren Reparaturen. Die Sicherheit von Stadt und Hafen ist durch ein Fort gewährleistet.

Von Port Elisabeth 250 km nordöstlich liegt an der Mündung des Buffalo-Flusses ein unter dem Namen East London emporblühender Hafen, über dessen Bedeutung für die Schifffahrt sich der Bericht einer im Jahre 1897 den Osten des Kaplandes prüfenden Handelskommission ausspricht. Es heißt daselbst: „Wir besichtigten die Kohlenlager Molteno und Stormberg*) und waren erstaunt über den Reichthum der sich hier eröffnenden Quelle zu demnächstigem Kohlenersatz. Wenn man die zeitweise Erschöpfung der Kohlenstationen im Kapland und gleichzeitige Wegnahme von Schiffen, die den Kohlenvorrath aufzufrischen bestimmt sind, in Betracht zieht, dann wird East London den nächstgelegenen Hafen darstellen, um ihm nach Bedürfniß Kohlen zu entnehmen. Es erscheinen demnach Maßnahmen, East London, das sowohl handelspolitische wie seestrategische Bedeutung besitzt, vertheidigungsfähig zu gestalten,

*) Dieselben liegen 200 km nordwestlich von East London und sind durch Schienenstrang mit ihm verbunden.

gewiß gerechtfertigt.“ Fahrzeuge von 4500 Tonnen können in die Mündung des Buffalo einlaufen.

Nach einem weiteren unter nordöstlichem Kurse bis zum 35. Breitengrade zurückgelegten Seewege von 500 km erreicht man, nach Umschiffung des 70 m hohen, trotzig am Ende einer langen, von sandigen Erhebungen ausgefüllten Landzunge, aufragenden Kaps Natal den Ankerplatz, welchen Vasco de Gama am Weihnachtstage 1497 erblickte, Port Natal und die an seiner nördlichen Seite gelegene Stadt gleichen Namens. Zur Verbesserung dieses 13 qkm deckenden und von Norden aus zugänglichen, größtentheils aus Sand- und Schlammhängen bestehenden Hafenbeckens ist in neuerer Zeit ungemein viel geschehen. Man hat dasselbe an der Einfahrt nicht nur vertieft und Kanäle für tiefgehende Fahrzeuge hergestellt, sondern auch große Wellenbrecher errichtet, welche bei Süd- und Ostwind Schutz gegen Wogenbrand verleihen und die Zufahrt auf 500 m verengen. Große Quais erleichtern den Verkehr; die eigentliche Stadt ist das nordwestlich von Natal gelegene Durban, dessen Bedeutung wesentlich auf den am Klippflusse, 150 km entfernt liegenden ausgedehnten Kohlenfeldern beruht, welche durch eine Eisenbahn mit der Stadt verbunden sind und den Werth der englischen Hauptroute nach Indien in ihrem mittleren Theile „der Herberge von Südafrika“ erhöhen.*) Der Abbau von Kohlen nimmt stetig zu; während im Jahre 1889 nur 26 000 Tonnen gefördert wurden, ergab das Jahr 1896 die Summe von 216 000 Tonnen.

Nördlich der eben beschriebenen Vertikale öffnet sich auf der langen Strecke, welche noch zum Kapland gehört, kein Hafen von Bedeutung. Um aber erschöpfend zu sein, dürfen wir die St. Lucia-Bai, im Zululande, welche sich 10 km nördlich des gleichnamigen Kaps öffnet, namhaft zu machen nicht vergessen. Sie besitzt**) bei 7 km ostwestlicher Breite eine nord-südliche Ausdehnung von 10,5 km. Der Umsolosi-Strom entladet sich in ihrem südwestlichen Winkel. Die Zufahrt in die Bai hat bei Niedrigwasser 3,5 m Tiefe. Aus ihr leitet ein etwa 1850 m breiter und 37 km langer natürlicher Kanal nach Norden in den St. Lucia-See, welcher sich bei einer Breite von 46 km der Küste parallel in süd-nördlicher Richtung 139 km lang erstreckt, nur durch eine schmale, nirgends über 8 km breite Landzunge vom Meere getrennt; er ist an keiner Stelle über 3 m tief. Ueber diese Bai schreibt Sir Charles Dilke***) nachdem er vorher über diplomatische Verhandlungen mit Natal und Transvaal sich ergangen: „Um das schon schwierige Problem nicht unnütz zu erschweren (!), ließ Mr. Gladstone die britische Flagge in der St. Lucia-Bai hissen und hielt auf diese Weise die Deutschen von Zululand fern. Deutschland protestirte gegen diesen Akt, zog aber den Protest im April 1885 zurück und verpflichtete sich, zwischen Port Natal und der Delagoa-Bai weder Territorien zu erwerben, noch irgend ein Protektorat anzunehmen.“

Lucas†) stellt der Bai, dem See, seiner Verbindung mit ersterer kein günstiges Horoskop, da die jeewärtige Zufahrt in die Bucht vollständig blockirt sei.

*) Dilke. „Problems of Greater Britain“ Band I, Seite 512.

**) Nach dem „Sailing Directory for the Indian Ocean“, 1882.

***) „Problems of Greater Britain“ Band I, Seite 535.

†) „Historical Geography of the British Colonies“ Band IV, Theil II. Geographical

Ziehen wir nunmehr das Resultat aus unseren Betrachtungen, dann ergibt sich, daß das Kapland nicht nur ein wichtiges Centrum und das Jünglein an der Wage der englisch-altindischen Route darstellt, sondern auch dort, wo die Seestraße um die große Benge Afrikas am weitesten nach Süden ausholt, als Hauptdeckpfeiler erscheint.

Hier ist das Stelldichein, der wichtige Kreuzpunkt der Schiffswege von Westen und Osten nicht nur, sondern auch die Kaststelle auf der langen Handels- und Heerstraße.

Die große und reiche, emporblühende europäische Kolonie des Kaplandes ist heute nicht mehr weltverloren und weltentrückt, und wenn sie auch seit Eröffnung des Suez-Kanals in handelspolitischer Beziehung Einbuße erlitten hat, so hat doch ihr militärischer Werth in keiner Weise gegen früher verloren.

Neben den reichen Erzeugnissen des Bodens über und unter der Erde, auf welchen letzteren der Nachdruck liegt, neben Bevorzugung in klimatischer Beziehung, bietet diese ausgedehnte Etappe dem schwimmenden Kriegsmaterial schon heute viele Hülfsmittel und wird kaum noch eines ermangeln, wenn in Simons Town die großen, zur Aufnahme für Panzer geeigneten Docks vollendet sein werden; denn daß hier und auf der Halbinsel des Kap der Guten Hoffnung in Cape Town das Moment der militärischen und handelspolitischen Kraft sich konzentriert, darüber besteht kein Zweifel.

Um aber zu beweisen, daß Niemand besser als die scharfsägige Meerbeherrscherin den vollen Werth des Kaplandes zu würdigen versteht, lassen wir englische Stimmen zu Wort kommen. Sir Charles Dilke möge zuerst gehört werden. Wir lesen:*) „Die militärische Position des Kaps ist für Britannien eine Lebensbedingung, und das politische Problem, welches das Kapland bietet, ein Moment ersten Ranges. Hier befindet sich unsere Kaststelle in der Hälfte des Weges, deren Verlust sich für unser indisches Reich und unseren chinesischen Handel fast verhängnißvoll gestalten dürfte. Bei einem allgemeinen Krieg, in dem Frankreich als Gegner auftreten würde, muß unser ganzer östlicher und australischer Handel um das Kap geleitet werden... — Da wir in der Tafel- und Simons-Bai Docks und militärische Stationen besitzen, ist es nothwendig, die hinter diesen Dertlichkeiten liegenden Territorien, welche in einer Beziehung zwar von der Kapstadt abhängen, in anderer aber dieselbe kontrolliren, festzuhalten. Das Eine ist sicher, daß die britischen Interessen am Kap nie vergessen werden können. Wenn wir in einem Weltkrieg andere Kolonien verlassen müßten, dürften wir unter keinen Umständen die militärische Stellung aufgeben, welche wir an der äußersten Spitze des afrikanischen Kontinents innehaben.“

Und an anderer Stelle:**) „Am Schlusse meiner Untersuchungen über die Situation in Südafrika muß ich hier wiederholen, daß wir uns, selbst wenn wir es wünschten, nicht aus den dortigen Angelegenheiten zurückziehen können, daß wir die Tafel- und Simons-Bai als militärische und Flottenstationen halten müssen... Das gebieterische Interesse, unseren Standpunkt auf dem Kap für militärische Zwecke zu sichern, ist augenfälliger als etwaige Interessen, welche wir in den nördlichen und centralen Theilen Afrikas besitzen.“ Und ferner:***) „Es giebt, sowohl von dem staats-

*) „Problems of Greater Britain“ Band I, Seite 500 und 512.

***) Dasselbst, Band I, Seite 578.

***) Dasselbst, Band II, Seite 521.

männischen wie dem indischen und australischen Gesichtspunkte aus betrachtet, zur Stütze unserer Seemacht auf dem Erdenrund keine Stelle von höherer Bedeutung als das Kap mit den Zwillingshäfen in der Tafel- und Simons-Bai. Die erstere ist während einiger Monate Stürmen ausgesetzt, Simons-Bai aber gegen die Winde geschützt, denen die Tafel-Bai offen liegt. Simons-Bai erscheint, obwohl von der Admiralität als Flottenstation bestimmt, dennoch als kein sehr guter Hafen.“

Froude äußert sich*) folgendermaßen: „Das Kap lag an der Hochstraße nach Indien und besaß für England einst dieselbe Bedeutung wie heute der Suez-Kanal. An der äußersten Südspitze Afrikas befindet sich eine landumschlossene Bucht: sie stellt in einem Umkreise von einigen tausend Meilen die einzige Dertlichkeit zur Errichtung eines Seearsenals dar. Ein Gegner, welcher sich im Besitze der Simons-Bai befände, vermöchte unseren ganzen Seehandel zwischen Europa und dem Osten zu unterbrechen. Aus diesem Grunde nahmen wir das Kap. Der Suez-Kanal kann eines Tages blockirt werden, und wir müssen dann zur alten Route zurückkehren.“

Lucas schreibt:**) „Die Holländer verloren zwar, wie man zugestehen muß, die Kap-Kolonie durch eigenes Verschulden, indessen mehr noch durch das eiserne Gesetz des Schicksals (in obedience to the iron law of destiny). Es war unthunlich, eine Macht auf einer derartig die Handelsstraße nach dem Osten um das Kap der Guten Hoffnung beherrschenden Position zu dulden. Es war unmöglich, daß eine Nation mit längeren Armen, mit größeren Hülfsmitteln und volkreicher als die Holländer Südafrika nicht kontrolliren und beschützen sollte.“

Fügen wir dem über das englische Südafrika Gesagten noch hinzu, daß das Kapland eines der reichsten der Welt darstellt und sein Hinterland — so träumt man in Britannien und legt die Hand fest an, den Traum wahr zu machen — bis an das Nildelta reicht, dann ist hiermit zugleich ein Maßstab nicht nur für die Wichtigkeit dieser Kolonie, sondern auch für die Kraft gegeben, welche sie zur Stütze des großen Etappenweges einzusetzen vermag. Und daß dieses große afrikanisch-englische Besizthum auch in der That opferfreudig und opferbereit ist, erfahren wir, wenn wir es noch nicht gewußt hätten, aus einem am 16. Februar 1899 im Junior-Konstitutional-Klub gehaltenen Vortrag von Sir John Colomb, in dem er sich über die Beziehungen der Flotte zum Reich verbreitet. Die auf Südafrika bezügliche Stelle lautet: „Eine unserer Kolonien hat den Widersinn anerkannt, welcher darin liegt, daß zwei Inseln die ganze Bürde der Vertheidigung des Reiches tragen sollten. Das Kapland, welches zu dieser Erkenntniß durchgedrungen ist, sollte anderen, gleicherweise zum Beistand kräftigen Kolonien als Beispiel dienen.“ Und, fügen wir hinzu, ebenso nachahmenswerth für Andere wären die Umsicht und die Thatkraft, welche England an die Behauptung seiner Kolonien und seines Antheils an der Weltwirthschaft setzt.

VII. Vom Kap nach Indien.

Um von dem Süden des schwarzen Kontinents Indien zu erreichen, hat man die Wahl zwischen zwei Linien, einer äußeren, östlichen Seestraße über den offenen Ocean und einer inneren, westlichen durch den Kanal von Mozambique.

*) „Two lectures on South Africa“ Seite 7.

***) „Historical Geography of the British Colonies“ Band IV, Theil I. Historical Seite 105.

Die östliche, der wir zuerst nähertreten wollen, weist nur eine Etappe auf, nämlich die unter dem 20. Grad südlicher Breite liegende Insel Mauritius, welche, wie gleich hier bemerkt werden mag, insofern günstig postirt ist, als sie die Route von Simonstown bis nach Vorderindien oder Ceylon in zwei fast gleich lange Strecken zerlegt.

Es war der Portugiese Mascarenhas, dem die ganze Inselgruppe den Namen der Mascarenen verdankt, welcher im Jahre 1505 Mauritius entdeckte; doch besetzt wurde die Insel erst 1598 von den Holländern, die sie nach ihrem Statthalter Moriz von Nassau nannten, aber im Jahre 1710 wieder verließen; 1712 ergriff dann die französisch-ostindische Kompagnie von ihr Besitz, bis sie 1764 zur Kronkolonie erklärt wurde und statt der früheren Bezeichnung den Namen Isle de France erhielt. Am 3. Dezember 1810 ging Mauritius durch die Entscheidung der Waffen und im Jahre 1814 durch den Frieden von Paris auch rechtlich in die Hand Britanniens über.

Wunderbarer Weise wurde damals das Loos der Insel durch ein Vorpostengefecht auf dem festen Lande und nicht etwa auf wogender See entschieden; denn in dem auf der Rhede zwischen dem Großen Hafen und Mahébourg stattgehabten Seetreffen zwangen Kapitän Duperré und nach dessen Verwundung Kapitän Bouvet das englische Geschwader, nachdem sein Befehlshaber, tödlich getroffen, niedergesunken war, die Flagge zu streichen. Dagegen schlugen britische im Südosten der Insel gelandete Streitkräfte, welche quer durch Mauritius auf St. Louis marschirten, den französischen General Decaen und zwangen ihn zur Kapitulation.

Die Insel an sich ist ein werthvoller Besitz. Sie hat einen Flächeninhalt von 1940 qkm und ist trotz der durch die Europäer geschehenen starken Entwaldung vermöge ihres Wasserreichtums hervorragend fruchtbar. Weit werthvoller für Britannien aber erscheint sie durch zwei Momente, nämlich ihre Lage und die Beschaffenheit ihrer Häfen.

Ein Blick auf die Karte des Indischen Oceans offenbart sofort die vortreffliche Situation zwischen Afrika, Asien und Australien. Darüber äußert sich Admiral Colomb in einem am 4. März 1889 gehaltenen Vortrag: *) „Die Insel war nach der Schlacht von Trafalgar noch Jahre lang in französischem Besitz. Da man fand, daß sie ein Hornissenest darstelle, von welchem aus Seeräuber den Handel ruinirten, beschloß man, diesen Dingen ein Ende zu bereiten,“ und Sir George S. Clarke: **) „Die Kaufleute von Calcutta gratulirten dem Generalgouverneur zu der unerwarteten Besitzergreifung von Mauritius, welches seit vielen Jahren den indischen Handel in fast unglaublicher Weise geschädigt hätte“, was Oberst Malleon ***) weiter ausführt: „Von 1794 bis 1797 vernichteten wir drei französische und zwei holländische Kriegsfлотten und erbeuteten zwei französische und zwei holländische Handelsflotten. Obwohl hierdurch die Kriegsmarinen von Frankreich und Holland zerstört und die Seeherrschaft Englands unanfechtbar geworden war, machten französische

*) Siehe „Journal of United Service Institution“ unter: „Relation between Local Fortifications and a Moving Navy“. 1889.

**) „The Navy and the Nation“. S. 113.

***) „The Delagoa Bay, the Key to South Africa“.

Kreuzer unendlich mehr Preisen an englischen Handelsfahrzeugen als umgekehrt, denn von 1795 bis 1810 verloren die Engländer 1475 Schiffe an französische Kreuzer, während wir in derselben Zeit nur 224 Rauffahrer kaperten. Diese Verluste sind lediglich dem Besitze des Hafens von Port Louis in französischer Hand zuzuschreiben, da von ihm aus der Seeweg nach Indien um das Kap beherrscht wurde.“ Zur völligen Sicherstellung dieses Weges zwangen dann die Engländer von hier aus die Franzosen, Tamatave auf Madagaskar zu räumen.“

Zu dieser ausschlaggebenden Lage gesellt sich das andere Moment, der Besitz zweier trefflicher Häfen bei sonstiger Unnahbarkeit. Die Insel bildet ein vulkanisches Hochplateau mit jäh zur Küste abfallenden Gestaden und ist außerdem von einem wenig durchbrochenen Korallenriff umgeben. Die beiden ausgezeichneten Häfen liegen im Nordwesten und Südosten von Mauritius; sie heißen St. Louis und Großer Hafen. Den ersteren nennt Lucas,*) als vielleicht den besten Hafenplatz im Indischen Ocean und als eine feste Stütze auf dem Wege nach Indien, unschätzbar. Er liegt vor der von den Franzosen auf Veranlassung des hervorragenden Admirals Mahé de Labourdonnaye erbauten Hauptstadt St. Louis zwischen halbkreisförmig die Bai umschließenden Bergen, dem Mont Pouce (800 m hoch), Mont Pieter Botte (815 m hoch) und dem Signalberg. Die Zufahrt, 300 m breit und 10 bis 13 m tief, führt durch Korallenriffe. Im Norden dieses eigentlichen Hafens, in welchem das kommerzielle Leben sich konzentriert, öffnet sich in dem Trou Janfaron eine Art von innerem Becken, das eine beträchtliche Tiefe besitzt und in dem drei Trockendocks und Werften wie die Kohlenstation sich befinden. Der Hafen, Trou Janfaron und die Stadt werden durch eine starke Cidatelle und zwei Forts gedeckt, von denen das nördliche auf Tonneliers Island, das südliche im Westen des Platzes errichtet ist. Auf der gegenüberliegenden südöstlichen Küste von Mauritius finden wir den sogenannten alten, in letzter Zeit vertieften, von Norden nach Süden beinahe 4 km langen Großen Hafen, an dessen Südseite sich die Stadt Mahébourg erhebt. Das Meer hat hier eine kleine Bucht durch eine mächtige Korallenbank, welche auch den Großen Hafen schützt, verrammelt und gestattet zu derselben wie zum Hafen und zu der Rhede drei Einfahrten, die von Norden, eine bevorzugtere von Süden und zwischen ihnen die dänische Passage, die alle, wenigstens von Segelschiffen, nur vorsichtig zu befahren sind.

Aus dem Vorstehenden erhellt, welche Bedeutung diese Position für Englands Flotte und für seinen Handel nach Indien hat. Klar ausgedrückt ist sie in der Flagge, welche Albion der Insel verliehen; sie zeigt auf blauem Grunde in der oberen Ecke einen goldenen Stern, in der anderen einen goldenen Schlüssel und unten ein Fahrzeug mit vollen Segeln; in der Mitte aber prangt auf zwei weißen Bändern die stolze Devise: „Stella clavisque maris Indiae“.

Wenn auch noch andere England zugehörige Archipele auf der langen, das Kap mit Indien über Mauritius verbindenden Straße auftauchen, so giebt es doch bis heute nur die eine Etappe, eben die, der wir im Vorstehenden nahetraten.

*) „Historical Geography of the British Colonies.“

Die Refognoszirung der zweiten vom Kaplande nach Indien führenden, der westlichen Seeroute ist weniger einfach als die der erst betrachteten, da hier sowohl an der kontinentalen Küste wie auf Inseln belegene, das maritime Moment berührende Verhältnisse der Lage wie der Beschaffenheit nach mehr oder weniger eingehende Berücksichtigung erheischen.

Nachdem wir das Kapland verlassen, erscheint uns als nächstes wichtiges Objekt an der Küste Afrikas die Delagoa-Bai, das ist Bahia de Lagoa, Bucht der Lagune. Da sie nicht sowohl wegen ihres Besitzers — sie steht unter portugiesischer Oberhoheit — wohl aber wegen der hier zur Geltung kommenden maritimen Vorzüge besondere Beachtung beansprucht und in der letzten Zeit viel genannt ist, so wird eine eingehendere Beschreibung am Platze sein.

Unter $26^{\circ} 30'$ südlicher Breite ist eine Halbinsel an das afrikanische Festland gewurzelt, welche sich 23 km lang in einer Breite von 7,5 km nach Norden vorschiebt, um in dem 84 m hohen Kegelsberg Sa. Maria oder Colatto plötzlich abzubrechen. In der Längsachse dieser Landzunge taucht nördlich, nur durch ein 820 m breites, unpassirbares Riff von ihr getrennt, eine Insel auf. Beide Terrainerhebungen — sie führen die gemeinsame Bezeichnung Inyack — bilden den Schutz für die ihnen westlich anliegende Bucht, deren Festlandsküste vom Fuße der Halbinsel aus in nordwestlichem Zuge nach der Mündung des Englischen Flusses, dem innersten Winkel der Bai streicht und sich von da aus in nordöstlicher Richtung nach Cutfield Hummock, einem 68 m hohen kegelförmigen Hügel, hinzieht.

Zwischen der Insel Inyack und der Ponta Vermelha, am linken Ufer des Englischen Flusses, ist die Bucht 28 km breit und bettet sich südwärts dieser Linie bei einer wechselnden Wassertiefe von 12 bis 40 m 37 km weit ins Festland. Fahrzeuge, die nicht über 7,5 m tauchen, vermögen die Barre vor dem Englischen Flusse leicht zu überwinden.

Die Zufahrten nach der geräumigen Delagoa-Bucht sind mannigfach durch Bänke verbaut, denn von der Insel Inyack bezw. dem ihr nordwärts naheliegenden je 2 km langen und breiten Elephanten-Eiland, das 8 m über Hochwasser sich erhebt, folgt 37 km nach Norden fast ununterbrochen eine Untiefe — Cockburn-, Hope- und Domest-Sandbank — auf die andere, um in der von Cutfield zu enden. Zwischen dieser letzteren und der Küste öffnet sich die Zufahrt in den 9 km breiten Nord- oder Hauptkanal, der 14 bis 16 m Wasser hält und frei von Fährnissen ist. Nicht tiefgehende Schiffe können auch durch die 1,8 km weite Cockburn-Straße (zwischen Cockburn- und Hope-Sandbank) einlaufen.

Bei aufmerksamer Beobachtung der heftig nach Süden setzenden Mozambique-Strömung gewinnt man den Eindruck, als habe diese konstante Meeresbewegung mit Hülfe des Englischen- und Maputa-Flusses die Delagoa-Bai ausgewaschen.

In der breiten Mündung des Englischen Stromes finden wir den vorzüglichen, fast landumschlossenen inneren Hafen; ihn wie auch die große Bai schützen die schon genannten Inseln und Untiefen, welche die Stelle von Wellenbrechern vertreten, gegen jeden Wogendrang. Ein zweiter Ankerplatz, der von Mellville, liegt gesichert

zwischen der Znyack-, der Elephanten-Insel, der Cockburn-Untiefe einerseits und der Gibbon-Bank in seinem Westen andererseits.

An der Mündung des Englischen Flusses, auf seinem linken Ufer, 32 km von der offenen See entfernt, liegt Lourenzo Marques, eine bis vor Kurzem noch unbedeutende Stadt, der Docks, Werften und selbst die nothwendigen Quais theilweise noch fehlen, die aber dennoch in lebhaftem Aufschwunge begriffen ist, dank dem Umstande, daß hier große Seeschiffe auf gutem Grunde zu Anker gehen und neben mancherlei anderen für die Schifffahrt nothwendigen Dingen die brennbaren, schwarzen Steine finden, die man in mächtigen Lagern in der Nähe entdeckt hat und mit deren Abbau man jetzt beginnt. Es macht sich daher die Bedeutung des großen Naturhafens der Delagoa-Bai in wirtschaftlicher, politischer, militärischer und maritimer Beziehung immer mehr und immer nachdrücklicher geltend. Sie ist nicht nur zwischen Simons-Bai und dem Hafen von Mozambique, d. h. auf einer Strecke von etwa 4200 km, die einzige Naturbucht, welche eine große Flotte tiefgehender Fahrzeuge aufnehmen kann, sondern sie flankirt auch den südlichen Ausgang der wichtigen Straße von Mozambique; sie bietet ferner die bequeme und weite Pforte für Südafrika, insbesondere für die Republik Transvaal. Man darf sich daher nicht wundern, daß England, um jenes Staatswesen ganz vom Meere abzuschließen und die ihm hier am afrikanischen Festlande fehlende Etappe zu gewinnen, Ansprüche auf die Bai erhob und, als diese durch den Schiedspruch Mac Mahons 1872 zu Gunsten Portugals zurückgewiesen waren, in Lissabon die Abtretung des Meeresbeckens zu erlangen versuchte.

Wenn man unter nördlichem Kurse die Delagoa-Bai verläßt, gelangt man bald in die Meeresstraße, welche Madagaskar von dem Kontinent trennt; es ist der 1700 km lange, 400 bis 888 km breite Kanal von Mozambique. Dieser Meeres-theil verdankt den Namen der in seinem nördlichen Drittel dicht vor der afrikanischen Küste gelegenen Hauptstadt der portugiesisch-afrikanischen Kolonien, welche Vasco de Gama den 1. März 1498 ansteuerte. Diese Stadt, Mozambique, erhebt sich auf einer schmalen, 3 km langen Koralleninsel an einer durch vorliegende Eilande und Riffe gesicherten, tiefen Bucht, die von Norden aus leicht zugänglich ist. Zwei am Nord- und Süden der Insel erbaute Forts schützten in früherer Zeit den Hafen und die Stadt, von welcher aus kontinentale Ankerplätze zu überwachen sind. Den Anforderungen der Neuzeit entsprechen die Befestigungen nicht.

Nördlich vom Kanal von Mozambique erscheint als nächst zu betrachtendes Objekt die Insel Sansibar mit der gleichnamigen Hafenstadt. Bei einer Breite, die 37 km erreicht, dehnt sich die 1590 qkm umfassende Insel 86 km von Süden nach Norden aus. In der Mitte ihrer Westküste, am Sansibar-Kanal gelegen, erhebt sich, wo im Anfange dieses Jahrhunderts nur einige Hütten standen, auf vorgetriebener, mit der Insel nur im Süden durch eine schmale Landzunge verbundener Erdscholle die Stadt, welche jetzt den bedeutendsten und rasch wachsenden Handels- und Stapelplatz auf der langen vom Kaplande bis zum Kap Guardafui sich hinziehenden afrikanischen Ostküste darstellt und für die Araber, die sich der Insel bemächtigt hatten, schon lange das Eingangsthor für ihren Handel in Afrika und den Ausgangspunkt einer lebhaften religiösen Propaganda bildete. Auf der weitgedehnten, durch die Insel und das Fest-

land den Unbilden von Wogen und Wind entzogenen Rhede können größte Fahrzeuge auf 14 m Wasser sicher ankern und Kohlen nehmen. Das gegenüberliegende Küstenland mit dem deutschen Hafen Bagamoyo soll das „Daphir“ der Bibel gewesen sein.

Jetzt weht über der Insel wie über dem ganzen Gebiete des Schattensultans von Sansibar die englische Flagge, und Albion besitzt in ihr einen Beobachtungs- und beherrschenden Posten in Bezug auf das gegenüberliegende afrikanische Gestade und einen Stützpunkt, wenn es sich um Freihaltung des Weges nach Indien handelt.

Diesem Zwecke dient auch das 230 km weiter nördlich am afrikanischen Gestade liegende, das Thor zu den Aequatorialprovinzen öffnende und die westliche indische Kaproute flankierende Mombassa, von dem Dilke*) sagt, daß sein ausgezeichneteter Hafen einen der besten in der englischen Einflußsphäre darstelle, und daß es heute zu einer kräftigen britischen Station geworden sei. Bei 10 bis 20 m Tiefe dehnt sich der Ankerplatz 380 m breit und 1900 m lang aus. Westlich der Insel, auf der Mombassa liegt, öffnet sich der sichere Hafen von Kilindini, welcher größte Fahrzeuge aufnehmen kann.

Ein ähnliches Interesse wie Mauritius als Richt-, Stütz- und Haltplatz auf der östlichen Seestraße beansprucht der 29 Inseln und Gilande zählende, seit 1841 in englischem Besitze befindliche Archipel der Seychellen. Diese Gruppe nimmt im Indischen Ocean eine kaum minder vortheilhafte Position als jenes ein. Die 7 km breite und 31 km lange, 203,5 qkm deckende, bis 1053 m hoch sich erhebende Insel Mahé ist die wichtigste. An ihrer Ostküste bietet Port Victoria mit seinem ausgezeichneteten Hafen Fahrzeugen eine große Sicherheit. Dieser gute Ankerplatz, Barachois genannt, dehnt sich 2,5 km lang vor der Stadt Victoria aus und empfängt den Schutz gegen außen durch ein Korallenriff, das ihn durch einen 190 m breiten und 20 m tiefen Kanal mit der Rhede verbindet. Im Süden ist es der Hodul-Damm, im Norden die 1000 m lange und 7 m breite Victoria-Mole, welche sich nach dem Riff hin erstrecken und die Wogen zähmen. Während auf der Rhede das Ankern von 30 bis 40 Schiffen möglich ist, bietet der Hafen für 5 bis 6 Schlachtschiffe und eine Anzahl kleinerer Fahrzeuge Raum. Er besitzt eine gute Werft und ein Kohlendepot. Trinkwasser ist in Hülle und Fülle vorhanden.

Als die Franzosen die letzte Expedition gegen Madagaskar unternahmen, stationirte das englische Geschwader für den Indischen Ocean in Mahé.

Ueberblickt man alle oben erwähnten seestrategischen Positionen der Briten vom Kapland bis nach Indien an der verhältnißmäßig hafearmen Küste von Afrika und in dem inselarmen Indischen Ocean, so dürfte leicht der Gedanke entstehen, daß diese Routen für ihre Kriegsflotten, ihre Transportschiffe und Kauffahrer unbedingte Sicherheit böten und an keiner Stelle von einem Gegner gefährdet werden könnten. Aber dem ist doch nicht ganz so. Auch hier wie im Mittelmeer, im Pacific und an anderen Orten erscheint Frankreich, der alte Nebenbuhler Englands, auf dem Plan, und zwar um so mehr, als diese Macht vor Jahrhunderten eine Rolle im Indischen Ocean

*) „Problems of Greater Britain“. Band II, Seite 170 und 174.

spielte und dem glücklicheren Rivalen wenigstens noch Schach zu bieten sich nicht ver-
sagen mag noch kann. Unter den Weltlichkeiten, welche die französische Trikolore zeigen,
steht Madagaskar oben an, eine Insel, welche unter den Namen Phebol, Menuthia
und Cerne schon Plinius und Ptolemäus bekannt war; auch Edrisi, der berühmte
arabische Geograph, sagt in seinem Werke über Nubien, daß er sie gegen Ende des
dreizehnten Jahrhunderts besucht habe.

Madagaskar, die drittgrößte Insel unseres Planeten — sie deckt mehr als
591 500 qkm und ist demnach größer als Frankreich, — wurde oft das Britannien
Afrikas, von dem sie ein losgerissenes Fragment darstelle, genannt. Dieser Vergleich
ist insofern nicht zutreffend, als in Bezug auf Küstenbildung sich weder Madagaskar
mit der englisch-schottischen Insel noch auch das ihr gegenüberliegende Festland mit dem
westeuropäischen Gestade zu messen vermögen.

Die wichtige Weltstellung Madagaskars, von welcher aus der Handel nach dem
Osten zu beherrschen war, bestimmte König Heinrich IV., daselbst das jetzt in
Trümmern liegende Fort Dauphin an der Südostspitze zu errichten, und den Kardinal
Richelieu nach Gründung der Société de l'Orient, an deren Spitze der Kapitän
zur See Dieppoix stand,*) am 24. Juni 1642 die Insel durch König Ludwig XIII.
für französisches Eigenthum erklären zu lassen. Von der Zeit an datiren die franzö-
sischen, auf Verträge und Besitzergreifung gestützten Rechte in diesen Gebieten, in welchen
das „Frankreich des Ostens“ liegt, wie Madagaskar von Colbert genannt wurde.

Wir sind der Mühe überhoben, auch würde es an dieser Stelle zu weit führen,
in eine eingehende Rekognoszirung der langen Küsten und Häfen von Madagaskar uns
zu vertiefen; für unseren heutigen Zweck genügt die Betrachtung ihres nördlichsten
Theiles, dessen Schwergewicht im Osten liegt.

Hier finden wir eine nach dem portugiesischen Entdecker Diégo Suarez oder
Antomboke benannte, in den Jahren 1832 und 1838 im Auftrage der Regierung
durch den Kapitän Garnier erforschte Bucht, deren Gliederung, Größe und Schönheit
der natürlichen Einrahmung lebhaft an die Bai von Rio de Janeiro erinnern. Wenn
man unter westlichem Kurse dem gegen Osten geöffneten Seebecken zusteuert, hat man
eine 2400 m lange und 3000 m breite Einfahrt vor sich. Diese verengt sich durch eine
von Norden aus vorgestreckte Sandbank bis auf 1000 m und ist durch das in ihrer Mitte
sich erhebende Eiland La Lune oder Nossi Volane um ein Geringes verkürzt. Hinter
der Einfahrt weitet sich (in einer ost-westlichen Ausdehnung von 15 km und in der
Richtung von Südosten nach Nordwesten von 20 km) ein großes, durch das vulkanische
Massiv des Kaps Ambre umschlossenes Becken, das in fünf Abschnitte, nämlich die
Baien von du Tonnerre und Cailloux Blancs im Norden, Davoueh Vasa und Port
de la Nièvre im Süden und endlich der Zufahrt gegenüber in der Mitte die Bai de l'Île
de Sépulcre sich gliedert. Die Tiefe des Wassers — es sind nur wenig seichte Stellen
vorhanden — schwankt zwischen 30 bis 40 m. Diese vorzügliche und eigenartige
Bildung des Meerbeckens bewirken zwei von Norden und von Süden sich hinziehende, mehr

*) Flacourt: „Histoire de la grande île de Madagascar.“

aber noch eine von Westen aus vorgetriebene Landzunge. Letztere ist 8 km lang und wächst von ihrer Wurzel von 1500 m allmählich bis zu 5500 m Breite. Die Bai ist mit vier Eilanden besetzt, welche sich ebenso wie die hohen Uferländer auszeichnet zur Anlage von fortifikatorischen Werken eignen, von denen aus jeder Abschnitt der Wasserfläche unter vernichtendes Feuer zu stellen wäre. Es münden, aus der waldbreichen Umgebung kommend, nicht nur Flüsse in die Bucht, sondern es ist auch die Nachbarschaft reich an Süßwasserquellen. Ergänzen wir das Gesagte noch dadurch, daß die größten Dampfer dicht am Lande ankern können, daß die Terrainbeschaffenheit dieses Seegebiet dem Einblicke von außen entzieht, und die hohen, steilen Ufer gegen feindliche Projektile schützen, so ist ein Maßstab für die Bedeutung des hier anzulegenden Kriegshafens gegeben, dessen Eingang heute drei Forts überwachen.

Der am 23. Oktober 1894 in Portsmouth zu Anker gegangene englische Kreuzer „Boadicea“ lief auf der Reise von Ostindien Diégo Suarez an und fand die Franzosen eifrig an Befestigungsarbeiten beschäftigt.

Nach Nordwesten begrenzt die Bai ein 16 km langer Isthmus, dessen mittlere Breite nur 6 km beträgt. Ueberschreitet man ihn, so stößt man auf die von Westen eindringende Bai von Ambavanibé, auch Port Liverpool genannt. Beide Buchten, die von Diégo Suarez und von Ambavanibé, inmitten eines fruchtbarsten Landstriches von etwa 400 qkm, bilden im wahrsten Sinne des Wortes eine natürliche Burg, die landseitig durch ein einziges Werk im Süden auf dem Isthmus abzuschließen wäre. Als Ergänzung von Diégo Suarez erscheint die Bai von Ambavanibé als Zufluchts-hafen für die aus dem Kanal von Mozambique steuernden Fahrzeuge, wenn Nordost- oder Südoststürme die Umschiffung der Nordspitze von Madagaskar (des Kaps Ambre) schwierig machen.

Endlich dürfen wir nicht unterlassen, den Reichtum der Insel an Kohlen besonders hervorzuheben. So ist u. A. unweit Diégo Suarez zwischen dem Kap St. Sebastian und der Bai Ambavarano ein 3000 qkm großes Lager trockener, fetter Gaskohle entdeckt.

Die strategischen Vortheile von Diégo Suarez zogen schon die Aufmerksamkeit des ersten Konsuls Napoleon auf sich.

Lassen wir von hier aus den erkundenden Blick nach Osten über das Meer schweifen, so erscheint 80 km südlich des Kaps Mafala, wo die Bucht d'Antongil sich öffnet, die nur 3,7 bis 5,5 km breite, von Nordosten nach Südwesten aber 55,5 km langgestreckte, 164 qkm deckende, niedrige Insel von St. Marie oder Rosji Ibrahim. Im Südwesten derselben finden wir eine natürliche, zu jeder Zeit zugängliche, 2 km lange und 1 km breite Bucht gleichen Namens, welcher die Eilande Jorbans (auf dem ein Kohlendepot) und Madame (der Sitz des Gouverneurs), auf welchem einige Schanzen errichtet sind, vorliegen. Die nordwestliche Zufahrt wird als die tiefere bevorzugt. Ein auf dem engen Inselhals von St. Marie erbautes Fort deckt den gegen Winde gesicherten, tiefen Ankerplatz, dessen Werften den Schiffen willkommen sind. Eine große und sichere Rhede über gutem Ankergrund bildet der 5 km breite, die Insel von Madagaskar trennende, schmale Kanal, an dem der wichtige madegassische Hafen Tintingue liegt.

Das Klima von St. Marie ist wie die flachen Küstenstriche der gegenüber

liegenden großen Insel überhaupt für Europäer ungesund; auch das im Ueberfluß vorhandene Trinkwasser läßt an Güte viel zu wünschen übrig. Vor hundert Jahren schrieb Carpeau de Saussay: „Wir nennen die Insel St. Marie den Todtenhof der Franzosen, weil jedes Schiff, und sei der Aufenthalt noch so kurz, eine Anzahl Opfer hier zurückläßt“. Im Jahre 1821 starb innerhalb dreier Monate über die Hälfte der französischen Ansiedler.

Damit verlassen wir die Insel, um uns zunächst von Madagaskar aus weiter nach Osten und dann nach Nordwesten zu wenden.

676 km östlich unter dem etwa die Mitte von Madagaskar schneidenden 21. Grade südlicher Breite, 200 km südwestlich von Mauritius entfernt, erhebt sich im Indischen Ocean die seit 1649 in französischem Besitz befindliche Insel Réunion, ehemals Bourbon und kurze Zeit Napoleon benannt. Vulkanischen Ursprungs, seit die 2512 qkm große, sich im Piton de la Fournaise bis 2625 m hoch erhebende Insel stets Feuer.

Von einer gefährlichen, ununterbrochen wild brandenden See umspült, von Sand- und Korallenbänken umfaßt, bietet die Insel dem suchenden Schiffer keinen eigentlichen Hafen. Die an der Nordküste gelegene, 1669 gegründete Hauptstadt St. Denis muß sich mit einer zwar tiefen, aber unsicheren Rhede, die zu Zeiten den Verkehr mit der Insel nicht gestattet, begnügen. Das einzige Gute an dieser Rhede ist der Umstand, daß die Fahrzeuge von ihr aus auf die ersten Anzeichen eines Orkans hin die hohe See gewinnen können.

Die in der Luftlinie 26 km südwestlich von St. Denis sich öffnende St. Pauls-Bucht, an der die Stadt gleichen Namens mit dem 10 km nördlich von ihr sich öffnenden Neuen Hafen liegt, ist den größten Theil des Jahres gegen die in diesem Seegebiet herrschenden Winde geschützt. Der Neue Hafen, von 8 m Tiefe und geräumig, ist als künstlich hergestellter kostspielig. Einen anderen, durch energische Arbeit geschaffenen Hafen finden wir bei St. Pierre im Süden der Insel. Seine Ausdehnung und Tiefe wie das Vorhandensein einer Werft lassen ihn trotz schwieriger Einfahrt an diesem von Cyclonen heimgejuchten Gestade als besonders willkommen erscheinen.

In demselben Maße wie die Insel durch landschaftliche Schönheit und Reichthum der Naturprodukte anzieht, ist das Meer in dieser Region durch sein Ungeßüm berücksichtigt. Aus diesem Grunde wie der mangelhaften Küstenentwicklung wegen erscheint die maritime Bedeutung von Réunion trotz der mühsam geschaffenen künstlichen Häfen minderwerthig.

Von dem Nordwesten der Insel Madagaskar zieht sich in Gestalt einzelner Inseln und Archipele eine mehr oder weniger breite Brücke nach dem Festlande in der Richtung auf Kap Delgado hin, als deren Mittelpfeiler die 1886 von Frankreich besetzten Comoren erscheinen. Auf ihnen erheben sich drei Objekte, wenn auch nicht in gleichem Maße, Berücksichtigung.

Als erstes erscheint die von Madagaskar durch einen nur 15 km breiten Meerespaß getrennte Nosji Bé oder Nosji Variu, d. h. Große Insel. Sie ist vulkanischen Ursprungs, dehnt sich bei einer west—östlichen Breite von 17,5 km 25,5 km von Norden nach Süden aus, umfaßt ein Gebiet von 136 qkm und erhebt

sich im Niorné Locobé bis zur Höhe von 600 m. Es war im Jahre 1850, als Lord Palmerston die Rechte Frankreichs über die seit 1841 besetzte und ausnahmsweise handelspolitisch wie seestrategisch günstig gelegene Insel anerkannte. Ihre Bedeutung stützt sich auf die prachtvolle, wunderbar geschützte Rhede vor dem südlichen Gestade der Insel. Sie führt den Namen nach dem in seiner Mitte gelegenen Orte, welchen man nach dem Admiral Hellville genannt hat. Die Rhede ist durch die Insel selbst gegen die Nordwinde gedeckt, gegen Osten schützen der Niorné Locobé und das Eiland Nossi Komba, auf dem zwei Berge sich bis 600 m hoch erheben. Während die madegassische Halbinsel Antifi die Südoststürme bändigt, sind es im Südwesten das Eiland Tanni Keli, Klippenreihen und schließlich ein steinerner, westlich von Hellville errichteter Damm, welche des Oceans Gewalt brechen. Solchergestalt ist die 24 bis 50 m tiefe und zur Aufnahme größter Flotten geeignete Rhede stets gesichert und zum handelspolitischen Centrum wie zur festen Stütze eines Kriegsgeschwaders ausnahmsweise befähigt. Zu allen Zeiten des Jahres liefern zahlreiche Bäche und Seen in beliebiger Menge gutes Trinkwasser.

Sodann finden wir in der geographischen Mitte zwischen der Nordspitze von Madagaskar und der afrikanischen Küste die östlichste und zugleich südlichste Insel der Comoren-Gruppe, welche am 13. Juni 1843 von Frankreich in Besitz genommen wurde. Dieses 366 qkm große, 37,5 km von Norden nach Süden lange und 11 bis 12,9 km breite fruchtbare Eiland Mayotte — von den Arabern M'Alata genannt — überragt noch Nossi Bé deshalb durch seine Weltstellung an Wichtigkeit, weil in ihm der Schlüssel zum Nordeingang in den Kanal von Mozambique wohl verwahrt liegt. Wir sagen wohl verwahrt, da die Pluto das Dasein verdankende, im Mavégani-Berg bis 701 m sich erhebende, hochufrige und buchtenreiche Insel von einem auf den ersten Blick scheinbar lückenlosen Ringe von Korallenbänken und Riffen umfaßt ist. Diese natürliche Mauer im Meere, welche auch die Wogen lähmt, denen es gelingt, sie zu überklettern, umfuhr spähend 1842 die „Prévoyante“ unter Befehl des Leutnants zur See M. Jehenne. Unerwartet fand das Fahrzeug eine Oeffnung, welche, durchsteuert, aus ungaslichem Meeresgebiet auf eine sichere, weitausegedehnte Rhede führte. Nachdem der Korallenring einmal gesprengt, und der Zauber gebrochen war, fand man noch andere, für schwerste Panzer benutzbare Zugänge. In der stillen, die Insel umgebenden See erscheinen drei Rheden von Bedeutung. An erster Stelle sei diejenige genannt, welche sich zwischen der Nordostküste von Mayotte und den Eilanden von Pamonzi, wo eine Lootsenstation, und Dzaoudzi, das eine natürliche Festung darstellt, ausbreitet. In der Mitte des Nordgestades liegt sodann die Bai von Longoni und im Südwesten der Insel die armartig durch die Halbinsel Boeni umfaßte weite Bucht gleichen Namens. Wenn man an diesem durch Mayotte und das Korallenband gebildeten Becken etwas aussetzen will, dann kann es nur große Ausdehnung in horizontaler wie vertikaler Beziehung sein; die letztere ersichert oft das Anker- und Ankerlichten.

Unter Louis Philipp lag die zuerst genannte in damaliger Zeit einzig bekannte, enge Zufahrt unter dem Schutze starker Batterien, so daß man Mayotte, und dies mit Recht, das Malta des Indischen Oceans nannte; als die Engländer dann

andere schiffbare Einfahrten entdeckten, verlor die Insel selbstverständlich an militärischem Werth. Ihre klimatischen Verhältnisse sind dem Europäer ungünstig.

Außer Nosfi Bé und Mayotte haben wir an letzter und dritter Stelle in dem Seegebiet, das uns eben beschäftigt, noch einen Archipel zu nennen, welcher aus den Eilanden du Lys, Verte und Glorieuse besteht und den Namen des letzteren führt. 270 km nordöstlich von Mayotte entfernt, liegt er 200 km nordwestlich von Nosfi Bé. Die Bedeutung dieser Gruppe, deren größte, Isle Glorieuse, 20 qkm deckt und in einer kleinen Bucht über freilich felsigem Grunde 14 m Wasser bietet, beruht auf dem Umstande, daß sie einen zwischen Madagaskar und den Comoren nach Norden vorgeschobenen Auslugposten darstellt.

Nachdem wir die Felder des Schachbrettes, das sich, Madagaskar in der Mitte, östlich des schwarzen Continents zwischen den Breitengraden des Caps der guten Hoffnung und Mahé ausbreitet, mit Mauritius aber am weitesten in den Indischen Ocean reicht, geprüft haben, möge es, um einen Maßstab seiner Werthschätzung zu gewinnen, gestattet sein, französische und englische, als am meisten interessirte Stimmen zu Worte kommen zu lassen. Hören wir zuerst die Franzosen. Selbstverständlich legen sie das Hauptgewicht auf die große Insel, die sie schon ganz zu besitzen wähnen, denn ihr König hat sie ja vor zwei und einem halben Jahrhundert für französisches Eigenthum erklärt, von dem sie aber thatsächlich erst seit Kurzem nur einige dominirende Punkte inne haben neben der Oberleitung der madagassischen äußeren Angelegenheiten. Was Madagaskar für die Franzosen bedeute, darüber läßt sich Descartes*) aus; er schreibt: „Madagaskar ist die Königin des Indischen Oceans. Was England in Bezug auf geographische Lage Europa gegenüber, ist die Stellung dieser Insel zu Afrika und Asien. Wir fassen unsere Gedanken über Madagaskar in die wenigen Worte zusammen, daß wir glauben, unser auf der Insel solid gegründeter Besitz ist hinreichend für uns, um zur Seemacht ersten Ranges emporzusteigen.“ Einen gleich hohen Ton schlägt Barbié du Bocage**) an, indem er noch mehr als die geographische Lage die politische und militärische Bedeutung von Madagaskar schätzt, „deren Tragweite man noch nicht zu übersehen vermag“. In Gaffarel***) lesen wir: „Madagaskar bietet eine wunderbare Situation; es überwacht die Ostküste Afrikas und beherrscht den Indischen Ocean. Auf allen Seiten durch das Meer vertheidigt, besitzt die Insel die Kontrolle der durch den Suez-Kanal und um das Kap nach Asien führenden Straßen und vermöchte im Kriegsfall unsere Geschwader zu schützen. In der Nähe Madagaskars, sowohl auf seiner östlichen wie nordwestlichen Seite, gebieten wir über einige durch ihre strategische Lage wichtige kleine Inseln, die für unsere demnächstige Herrschaft die Wartsteine (pierres d'attente) bilden; sie heißen St. Marie, Mayotte und Nosfi-Bé. Madagaskar gehört uns und muß unser bleiben, es ist das Frankreich des Ostens, welches über lang oder kurz in der That ein neues Frankreich und den Sitz einer mächtigen Kolonie darstellen wird. Der Besitz dieser schönen und ausgezeichneten Insel ist das Vorbild unserer maritimen und kommerziellen Wiedergeburt. . . . Madagaskar bietet für unsere verlorenen Kolonien einen vortheilhaften Ersatz.“ In

*) „Histoire et Géographie de Madagascar.“ 1846.

**) „Madagascar“ (Possession française depuis 1642). 1859.

***) „Les Colonies françaises.“ 1880.

der Schrift*) eines nicht genannten Seeoffiziers finden wir folgende Auslassungen: „Wir besitzen zwar Réunion, St. Marie, Mayotte und Kossi-Bé, aber diese Stationen dürften, weil ohne Häfen, welche einem Geschwader als Operationsbasen dienen könnten, durch feindliche, vom Kap oder von England gesandte Streitkräfte und durch auf Mauritius und die Seychellen gestützte Kreuzer schnell verloren werden. Nach Lage der Dinge würden diese Kolonien nach Eröffnung der Feindseligkeiten für unsere Schiffe so unzugänglich sein, als ob sie gar nicht vorhanden wären . . . In Madagaskar allein könnten wir für unsere Kriegsflotte eine feste Stütze finden, von der aus wir das Kap in Schach zu halten, eine von den Seychellen und Mauritius ausgehende Aktion zu verhindern und insolgedessen die Schiffswege von dem britischen Archipel nach Indien um das Kap zu durchstoßen vermöchten . . . Es handelt sich sonach heutzutage für uns in der Frage von Madagaskar nicht allein darum, ob wir eine neue und wichtige Besizung unseren Kolonien vor der afrikanischen Ostküste angliedern, oder ob wir England dieses letzte Gut unseres kolonialen, auf Jahrhunderte gestützten Besitzes und damit die Schlüssel des Indischen Oceans auf den Routen um das Kap überlassen wollen.“ Laneßan urtheilt**): „Am Eingange des Kanals von Mozambique gehört uns Mayotte, wie östlich von ihm Madagaskar, und noch weiter in derselben Richtung Réunion; auf den Flanken der großen Insel besitzen wir außerdem Kossi-Bé und St. Marie. Dieser ausgedehnte Archipel beherrscht die Seestraßen vom Kap der guten Hoffnung nach Indien und nach dem Pacific und sichert Frankreich eine Vorherrschaft und unbestrittene Autorität über die ganze Ostküste des afrikanischen Kontinents.“

Aber nicht alle Franzosen sind so besitz- und hoffnungsfreudig.

Der sachkundige Admiral Ballou erklärt***), daß die Stellung Frankreichs in Madagaskar keineswegs „brillant“ wäre. Energie thue dort noth, sonst werde eines schönen Tages England die Franzosen aus Madagaskar hinauswerfen. Und noch weniger zuversichtlich klingen die Worte eines französischen Seeoffiziers, welche die Admiralty and Horse Guards Gazette †) wiedergibt: „Seitdem Britannien Mauritius, das Kap und Singapur besitzt, sind ihm Frankreichs Flotte und Handel im Indischen Ocean auf Gnade und Ungnade überliefert, da für ein französisches Kriegsfahrzeug kein Zufluchtsort mit einem Dock zur Ausbesserung von Schäden vorhanden sei.“ Er betont die Nothwendigkeit, Diégo Suarez zu einem point d'appui für Frankreich zu erheben. Dieser tiefe, umfangreiche und leicht zu vertheidigende Hafen nehme in militärischer wie in kommerzieller Beziehung zu den das Kap mit Indien und Aden, letzteren Platz mit Mauritius und Australien verbindenden Seerouten eine Position ersten Ranges ein. „Gegenwärtig“, äußert sich der französische Schriftsteller wörtlich, „wo die Engländer ihre Truppen und Kriegsvorräthe am Kap, in Mauritius und in Indien bedeutend verstärken, ist es uns nicht möglich, in Diégo Suarez Truppen zu konzentriren und einzuschiffen, um dieselben im Kriegsfalle nach den oben genannten Orten, nach Singapur oder Australien zu senden. Sollte in nächster

*) „Les Colonies nécessaires.“ 1885.

***) „L'Expansion de la France.“ 1886.

****) Im „Paris“, Mai 1893.

†) Vom 3. November 1898.

Zeit Krieg ausbrechen, dann wäre unsere ausgezeichnete Position in Diégo Suarez für uns werthlos, da sie sofort nach Beginn der Feindseligkeiten attackirt werden würde. Diégo Suarez ist ein prachtvolles Wasserbecken, das den größten Flotten Sicherheit gewähren kann.“ Und in demselben Sinne wirft der Kommandant Bignot*) die Frage auf: „Weshalb senden wir keine Verstärkungen nach Diégo Suarez und ziehen aus unserer großen Ueberlegenheit an Landstreitkräften dadurch Vortheil, daß wir unsere Kolonien unbezwinglich machen? Warum sendet man keine modernen Kreuzer nach Diégo Suarez?“

In noch höherem Grade aber als Frankreich ist die Meerbeherrscherin an den Dingen, welche den Indischen Ocean betreffen, interessirt, und naturgemäß sind sie auch in fachmännischen Schriften lebhaft erörtert. Auch hier steht der Besitz von Madagaskar im Vordergrund. Schon vor mehr denn vierzig Jahren äußerte sich**) ein Engländer, welcher lange auf Madagaskar gelebt hatte, wie folgt: „Ist es eine gute Politik, welche den Franzosen gestattet, Madagaskar, d. h. eine Insel zu besitzen, die alles für die menschliche Existenz Nothwendige hervorbringt und zahlreiche gute Häfen, in denen alle Flotten Europas ankern könnten, der Schifffahrt öffnet. Ist es eine weise Politik, den Franzosen Madagaskar zu überlassen, das nur zwei Tagereisen von Mauritius entfernt liegt? Wenn wir das gestatten, dann erhält Ostindien einen furchtbaren Nachbarn, und Frankreich beherrscht die Straße von Mozambique, eine der Haupttrouten nach Indien.“

Eingehender behandelt ein englisches Journal***) die in Rede stehende Frage in einem Artikel, der „The Sea Route to India“ überschrieben ist. Wir lesen daselbst: „Der seeräuberische Angriff Frankreichs auf Madagaskar zwang 1885 die Königin der Hovas, einen Vertrag zu unterzeichnen, dem zufolge die Insel unter französisches Protektorat gestellt und Diégo Suarez an Frankreich abgetreten wurde, das hier eine Flottenstation zu errichten im Begriffe ist. Es liegt auf der Hand, daß die Republik beabsichtigt, auf diese Weise ein zweites Isle de France, d. h. einen der Seeräuberei günstigen Zufluchtsort, zu gewinnen, von dem aus der britische Handel gelähmt und zerstört werden könnte. Wie die Sachen liegen, giebt es für uns nur das eine Mittel, daß das, was Frankreich mit Gewalt den Hovas entriß, Großbritannien Frankreich mit Gewalt entreißen muß. Letztere Macht wird dann in der Erwägung Trost finden, daß dies kein neuer Vorgang ist. Ihre maritime Geschichte belehrt über das Schicksal von ihr okkupirter Plätze, die eigentlich schon bei der Kriegserklärung in theilweise entwickeltem Zustande in englischen Besitz übergingen. Ihre Zahl ist beträchtlich, und wir haben an dieser Stelle nur nöthig, an Canada, Dominica, Granada und Mauritius zu erinnern. Im Kriegsfalle wird es Diégo Suarez nicht anders ergehen als den ebengenannten Dertlichkeiten. Nicht etwa Mißgunst zwingt uns zu einer derartigen Handlungsweise, vielmehr die Nothwendigkeit, da wir es nicht dulden können, daß Frankreich einen Hafen besitzt, der zu seeräuberischen Anschlägen gegen unsere große Handelsstraße nach Indien dienen kann. Für ein derartiges Vor-

*) In dem leitenden Artikel der „Marine française“ vom 15. Januar 1899 „La Guerre avec l'Angleterre.“

**) Am 14. April 1856 im „Morning Advertiser“.

***) „Asiatic Quaterly Review“, 1888.

gehen unsererseits findet man in Frankreich Verständniß und wird sich damit beruhigen, daß dies der gewöhnliche Lauf der Dinge ist. Mittlerweile ist es den Franzosen unbenommen, ihr Geld in Befestigungen anzulegen, aus denen Britannien schließlich Nutzen ziehen wird.“ Diese Worte und die in ihnen offenbarte Anschauung bedürfen keines weiteren Kommentars, und schwerlich werden die Franzosen sie jemals vergessen. Sie zeigen aber auch, daß man in England gegen die Rivalität Frankreichs nicht blind und nicht ohne Besorgniß ist, wie dasselbe Journal 1890 unumwunden eingesteht: „Es ist die Gefahr nicht abzuleugnen, daß die Uebertragung unserer Rechte in Madagaskar auf Frankreich ohne genügenden Ersatz den indischen Handel in Kriegszeiten größeren Gefahren und Verlusten aussetzt, als dies früher von Bourbon und Mauritius der Fall war.“ Jedenfalls erwachsen für England aus der französischen Besitzergreifung neue Aufgaben, welche Dilke*) andeutet: „Nachdem England der Besitzergreifung von Madagaskar seitens Frankreichs nicht entgegengetreten ist, haben wir der Thatsache in das Auge zu sehen, daß die Bedeutung von Mauritius in demselben Grade gewachsen ist, wie die Schwierigkeit seiner Sicherung in Kriegszeiten.“ Diese Schwierigkeiten umschreibt er später:**) „Die Geschichte von Mauritius, d. i. der Verlust für Frankreich wegen seiner zu schwachen Besatzung, sollte für uns eine Warnung sein, da M. de Lanesan darauf rechnet, Mauritius in Kriegszeiten durch von Réunion und Diego Suarez ausgehende Expeditionen für Frankreich wieder zu gewinnen.“

Die englische Auffassung der madegassischen Frage ist in der Note Lord Salisburys vom November 1894 niedergelegt, in welcher er erklärte, daß England zwar nichts dagegen habe, wenn Frankreich seine vertragsmäßigen Rechte über die Hovas zur Anerkennung bringe, unter keinen Umständen aber eine dauernde Okkupation Madagaskars oder die Festsetzung Frankreichs in einem Hafenplatz am Indischen Ocean dulden könne.

Gelegentlich der Beschreibung der noch unter portugiesischer Oberhoheit stehenden Delagoa-Bai deuteten wir auf deren ausnahmsweise Wichtigkeit in verschiedener Beziehung hin, hoben aber hervor, daß das maritime Moment allen anderen voranstünde. Zur Ergänzung tragen wir hier Einiges nach. Zunächst entnehmen wir dem schon früher angezogenen Artikel „The Sea Route to India“ (***) folgende charakteristische Stellen: „Der Werth der Bucht beruht auf ihrer Geräumigkeit, Sicherheit und dem Schutze gegen alle Winde; sie nimmt eine zentrale und mit Rücksicht auf den Handel beherrschende Position ein; ihre Lage, von der aus Mauritius schnell zu erreichen ist, gestattet gegenseitige Unterstützung. . . . Wenn England die Bai besitzt, verbleibt der Seehandel in seinen Händen, wenn nicht, verliert es diesen und seine sicherste Straße nach Indien. . . . Unter Umständen würde von der Delagoa-Bai aus eine starke feindliche Macht unsere Route um das Kap unmöglich machen. Der Besitz dieser Bucht ist in der That für die Sicherheit unseres Seewegs nach Indien so nothwendig, daß wir im Kriegsfall nicht wagen dürften, sie selbst in der Hand einer nur schwachen, neutralen Macht zu belassen; die Selbstvertheidigung würde uns zwingen, sie zu nehmen.“ (!)

*) In „Problems of Greater Britain“, Band II, Seite 212.

**) Ebenda. Seite 524.

***) „Asiatic Quaterly Review“, 1888.

In einer früher schon von uns angezogenen Broschüre *) schreibt Oberst Mallejon: „Sollte gegenwärtig eine kriegerische Verwicklung ausbrechen, und der Suez-Kanal geschlossen sein, oder aus anderen Gründen der Weg um das Kap nach Indien und Ostafrika eingeschlagen werden müssen, dann würde England insbesondere durch die Besitznahme von Madagaskar seitens Frankreichs mit seiner Handelsmarine in eine verhängnißvolle Lage gerathen, es könnte die Delagoa-Bai nicht entbehren.“

Auch Dilke **) anerkennt ihren Werth und sagt: „Diese Bucht ist eine prachtvolle Flottenstation zur Beherrschung des Kanals von Mozambique, von wo aus wir mit Unterstützung von Mauritius die französischen Besitzungen im Indischen Ocean angreifen oder uns gegen dieselben vertheidigen können. Hier findet man Kohlen, und es erleidet keinen Zweifel, daß die Macht, welche die Bai besitzt, von ihrem örtlichen Werthe ganz abgesehen, in Bezug auf den afrikanischen Handel eine unvergleichliche Position innehat, wenn in Kriegszeiten unser indischer und chinesischer Handel die Route ums Kap zu nehmen gezwungen ist.“ Wenn aber derselbe Staatsmann kurz vorher ***) erklärt: „Es ist unmöglich, gegen die unverkennbaren Thatfachen der Geographie anzukämpfen, und Transvaal muß ein Thor zur See unter eigener Kontrolle erhalten,“ welche Perspektive eröffnet sich damit für die Beziehungen der südafrikanischen Republik zu dem mächtigen, englischen Nachbarn?

Als Resultat der Situation im Südwesten des Indischen Oceans tritt zuerst das handelspolitische Moment in die Erscheinung, und was das heißen will, deutet Sir Charles Dilke dadurch an, daß er den meergetragenen indischen Handel „unser Leben“ nennt. Und in der That ist er Englands Leben, da seine Wohlfahrt und in gewissem Sinne auch seine Stärke von ihm in einer Weise abhängt, daß auf den heimischen Inseln selbst eine nur zeitweise Störung geradezu als ein Unglück empfunden werden müßte, denn aus der vorderindischen und allgemach auch von der hinterindischen Halbinsel wie aus dem Kleinode Ceylon ergießt sich reicher Goldregen über Britannien. Dennoch aber überwiegt der militärische Faktor noch bei Weitem den kommerziellen, und wir betreten das strategische Gebiet mit den Worten des einst von Lord Beresford im Brusiton stolzer Ueberzeugung gethanen Ausspruchs: „Im Besitze des wohlbesetzten und durch eine militärische Macht beschirmten Kap's der guten Hoffnung kann England die Welt verlächen.“

Wenn man diese Ansicht des edlen Lords auf ihre Richtigkeit prüfen will, so drängt sich sofort die Frage auf, was denn Madagaskar mit den seine Nordküsten, wo das Schwergewicht liegt, im Osten und Westen flankirenden Inseln von St. Marie und Nosy Bé im Verein mit Mayotte, der nördlichen Eingangspforte in den Kanal von Mozambique, und der Signalstation der Insel Glorieuse bedeutet? Ein Blick auf die Karte des Indischen Oceans genügt, um sofort zu erkennen, daß Madagaskar schon wegen der Fertlichkeit, die es einnimmt, den Namen der „Perle im Indischen Ocean“ verdient. An ihm vorbei streichen die großen, das Kap mit Indien und dem Golfe von Aden verbindenden Seerouten, und von ihm aus werden die Straßen zwischen

*) „The Delagoa Bay, the Key to South Africa.“

**) „Problems of Greater Britain“, Band I, Seite 555.

***) Ebenda. Seite 535.

dem Kap und der australischen Feste in ihrem westlichen Theile flankirt. Sie alle aber sind Weltverkehrswege erster Ordnung.

Scharfblickend hatte Frankreich schon vor Jahrhunderten versucht, durch Besitzergreifung der großen Insel und der sie umgebenden Archipele u. s. w. der Natur Günstig sich dienstbar zu machen. Mit Ausnahme des an England überlieferten Mauritius stehen die wichtigen Objekte, auf welche wir deuteten, heute unter seiner Oberhoheit, obwohl in Bezug auf den größten Theil von Madagaskar noch das gilt, was einst ein Hova-Minister dem französischen Konsul, welcher mit Krieg drohte, charakteristisch antwortete: „Es giebt für Euch keine Straßen, und wir besitzen zwei große Feldherren, nämlich Wald und Fieber; so lange die uns treu bleiben, lachen wir über Eure Heere.“

Mit der fortschreitenden Zeit sind die Anforderungen gewachsen, welche das schwimmende Kriegsmaterial, das gegen früher mehr als nur Wind und Wogen zu berücksichtigen hat, um operationsfähig zu bleiben, an Häfen u. s. w. stellt. Diesen Forderungen gerecht zu werden, verstand Frankreich nicht, und seine Besitzungen im Indischen Ocean bieten wunderbarerweise noch immer nicht die feste und selbständige, vom Mutterland unabhängige Basis dar, welche sie abgeben könnten und wegen der Entfernung von den heimischen Küsten abgeben müßten, da sie in Kriegszeiten durch keine gesicherten Etappenlinien mit ihnen verbunden sind. Die Frage, wie eine solche Basis beschaffen sein muß, ist dahin zu beantworten, daß außer Kohlen auch Kriegsmaterial und Proviant in Bereitschaft zu halten sind, daß Trinkwasser eingenommen werden kann, daß Quais, Werften, Docks u. s. w. vorhanden sind, und um der Flotte Freiheit in der Bewegung zu sichern, haben feste Werke die in Betracht kommenden Hauptstationen Diégo Suarez, St. Marie, Nossi Bé und Mayotte gegen feindliche Gelüste zur See wie zu Lande sicher zu stellen. Um aber eine solche maritime Basis zu schaffen, sind Bauten und Anlagen erforderlich, die trotz der natürlichen Vortheile, welche die in das für sich abgeschlossene Massiv des Kaps Ambre eingebettete, wohlgegliederte Bucht von Diégo Suarez bietet, Jahre erfordern, wenn nicht Jahrzehnte. Erst, wenn dies Alles geschehen, ohne daß es darum nothwendig wäre, die Bevölkerung Madagaskars in die Geheimnisse der französischen Civilisation einzuweihen, könnte die dritte Republik stolz ein Seelager ihr eigen nennen, das kaum seinesgleichen finden dürfte.

Hat nun Frankreich mit klarem Blick und fester Entschlossenheit dieses Ziel verfolgt? Die Antwort lautet: Nein; es hat ihm bis jetzt nicht nur der Seherblick gefehlt, sondern bis vor Kurzem ist auch nicht einmal ein fester Plan, um das dringend Nothwendige zu schaffen, gefaßt. An maßgebender Stelle hat man sich noch nicht darüber entschieden, ob Diégo Suarez oder Mayotte als Haupt- und Kernwerk herzurichten sei. Bereits 1897 sprach sich die Marinekommission*) der Kammer einstimmig für Diégo Suarez aus und mahnte zu raschen Maßregeln gegen den „ewigen Feind“ Frankreichs. Aber die Minister der Marine und der Kolonien waren damals verschiedener Meinung, und noch ist nicht in Erfüllung gegangen, was Laneßan**)

*) Siehe Bericht von Monsieur de Mahy in „Marine française“ (15. Juni 1897).

**) „L'Expansion de la France“. 1886.

erhoffte, daß nämlich ein ostafrikanisches französisches Geschwader den Marsch einer feindlichen Flotte um das Kap nach Indien und Australien zu hemmen vermöchte, daß unter veränderten Umständen ein französischer Admiral an Madagaskar die Stütze fände, welcher der Seeheld Suffren de Saint-Tropez die großartigen Erfolge — er lieferte den Engländern in sieben Monaten vier Schlachten — gegen die britische Flotte in den ostindischen Gewässern zu danken hatte. Bei thatenloser Entfagung wird sich das Wort bewahrheiten: „Wer nicht will deichen, muß weichen!“ Es fehlt eben dem Franzosen die Geduld, in den Kolonien den Samen zu streuen und die Ernte abzuwarten, er verlangt, daß sofort ein volles Aehrenfeld entstehe; es fehlt ihm die Weitsicht, in der Außenwelt Erworbenes militärisch zu festigen.

VIII. Am Ziele. In Indien.

Den Kurs von Mauritius und Mahé nördlich, nordöstlich und ostnordöstlich genommen, erreicht man über das farbenglühende Weltmeer die indischen Küsten, an denen alle Bilder den Anhauch des Südens tragen. Damit haben wir die Endpunkte unserer Route erreicht, den schönsten und volkreichsten Kolonialbesitz Englands und die freigebige Quelle unerschöpflichen Reichthums. Das englische Indien der Gegenwart ist aber nicht mehr wie in alten Zeiten die vorderindische Halbinsel, nicht bloß die große Thalebene der heiligen Ströme des Indus und Ganges und das Deltan; der geographische Begriff „Indien“ deckt sich nicht mehr mit dem politischen. Das asiatische Kaiserreich hat die einstigen Grenzen gesprengt, und seine Gestade reichen vom Golfe von Oman bis nach Singapur am südlichen Ausgange der Straße von Malakka. Es war am 1. Januar 1877, als sich die Königin von England in Delhi unter pomp-haften Feierlichkeiten zur Kaiserin von Indien proklamiren ließ, zur Kaiserin über ein Gebiet von 4 832 251 qkm mit 290 802 860 Einwohnern (nach der Aufnahme von 1891). Dazu kommen dann noch, als nicht zum eigentlichen Kaiserreich gehörend, die Krondomäne Ceylon und eine Reihe von Schutzgebieten; sonach erstreckt sich die englische Oberhoheit in Asien über mehr als $5\frac{1}{4}$ Millionen Quadratkilometer und über fast 300 Millionen Einwohner. Dieses asiatische Reich umfaßt alle Klimate, alle Lebensbedingungen, eine wunderbare Fülle der Vegetation und Thierwelt wie nicht minder eine bunte Verschiedenartigkeit der Volksstämme.

Die Küstenlänge dieses gewaltigen Reiches, die sich vom 62. bis 104. Grade östlicher Länge von Greenwich ausdehnt, beträgt etwa 9700 km und ist im Ganzen nicht günstig gestaltet; von der Natur am stiefmütterlichsten bedacht erscheint die Ostküste der vorderindischen Halbinsel, an welcher nur ein einziger guter, der Flußhafen von Calcutta zu verzeichnen ist.

Vergleichen wir sie mit der Basis der von uns betrachteten Etappenstraße auf den britischen Inseln, so erscheint das Vitorale der letzteren gegen sie winzig klein, dagegen aber durch seine Küstenentwicklung als Ausgangspunkt einer Offensive um so günstiger, während gerade der Mangel an Seeplätzen da, wo diese Etappenstraße endet, welche sich fächerartig von Mauritius und den Seychellen nach dem Norden und Nordosten des Indischen Oceans ausbreitet, ein vortheilhaftes Moment für die see-wärtige Vertheidigung der ungeheuren Gestade bildet.

Die Rekognoszirung der Küste beginnen wir in Karatschi im Westen, um sie mit Singapur im Osten zu beschließen.

Karatschi ist das Krokela der Alten und lag nach dem Bericht von Plinius 37 km westlich von der Hauptmündung des Indus entfernt; heute ist es ein im modernen englischen Stile erbauter Ort. Seine nächste Umgebung bildet eine wüste Landschaft, die westlich ihren Abschluß in den Gebirgen Beludschistans findet, von welchen ein Ausläufer in dem berühmten, den Alten unter dem Namen Murawif bekannten Vorgebirge endet.

Vor der westlichen Hafeneinfahrt erhebt sich in der Manoraspitze, nach Süden vorgeschoben, ein 33 m hoch senkrecht sich erhebender Felsblock, der befestigt ist, den Leuchtturm und Signalstoc trägt, auch die Kohlen- und Lootsenstation bildet. Von diesem steinernen Massiv ist auf der Ostseite in nordwestlicher Richtung, nahezu 4 km lang, ein Hafendamm aufgeschichtet, der nach dieser Seite die Begrenzung des 647 bis 925 m breiten und 7 m tiefen Ankerplatzes bildet; ihm gegenüber hat man auf der Kiamari-Halbinsel eine 2,7 km lange Mole gezogen. Die zwischen den beiden Dämmen sich ausbreitende Wasserfläche ist geräumig und gewährt auch gegen die im Arabischen Meere gefährdeten Südwestmonsune sicheren Schutz. Die aufgetürmten Felsen über der 2 km östlich der Hafenzufahrt belegenen Oyster-Insel schützen einlaufende Fahrzeuge bei östlichen Winden. Am nördlichen Ende der östlichen, der Rapier-Mole, liegt die Stadt Kiamari, der eigentliche Hafenplatz des 5 km in nordöstlicher Richtung entfernten Karatschi. Die Unterlage von Kiamari bildet eine Insel, welche über sumpfiges und sandiges Terrain durch Dämme mit Karatschi ebenso in Verbindung steht wie nach Osten mit dem Festlande mit der Villenstadt und Erholungsstation Clifton, die auf einer Anhöhe liegt, wo das freilich nicht gute Trinkwasser für die Umgegend entquillt. Kiamari ist mit Dock und für die den Verkehr erleichternden Vorrichtungen, als Krähen u. s. w., reichlich ausgestattet.

Das Klima von Karatschi ist nicht eben gesund und erzeugt öfter Cholera-epidemien; auch sind die Hafenanlagen wegen des Schlammes, der von den Indusmündungen dorthin getrieben wird, kostspielig zu erhalten; was aber trotzdem dem Orte eine hervorragende Bedeutung giebt, das ist seine geographische Lage in dem Winkel des Arabischen Meeres, wo die Westküste Indiens sich plötzlich umschwingt und bis an die Straße von Hormuz die 1000 km lange, fast ungebrochene, geradlinige Südfrent der Küstenlandschaft Mekran bildet.

Wie Alexandria den eigentlichen Zugang des Nil-Deltas, so stellt Karatschi das Wasserthor zu dem Delta des Indus und den einzigen Hafen für Beludschistan, Sind, Pendschab und Afghanistan, d. h. aber nichts weniger als für das zentrale Asien dar. So mußte denn Karatschi, ehemals ein unbedeutender Ankerplatz, seit dem 2. Februar 1839, dem Tage, an welchem das Kriegsschiff „Wellesley“ von ihm für England Besitz ergriff, zur blühenden Handelsstadt sich aufschwingen, die heute über 100 000 Einwohner zählt. Was es geworden, schuldet es fast mehr noch dieser günstigen Lage als dem künstlich geschaffenen Hafen. Denn bei Betrachtung seiner seewärtigen Position frappiren geradezu die Vortheile, deren sich Karatschi anderen indischen Häfen gegenüber rühmen kann. Dies gilt besonders in Beziehung auf Europa und den Persischen Golf. Es ist u. a. 370 km näher als Bombay an Aden,

diese Hauptstütze der Suez-Route, gerückt; von Karatschi aus ist der Persische Busen, welcher in letzter Zeit viel von sich reden machte und dessen Bedeutung mit jedem Tage wächst, am schnellsten zu erreichen, und wenn erst die Guphratbahn gebaut ist, dann muß sich die Wichtigkeit des Platzes am Indus-Delta potenzieren; schon jetzt ein Knotenpunkt von Schienenwegen, Telegraphen und unterseeischen Kabeln, wird er alsdann Ausgangspunkt der Dampferlinie, welche das indische Eisenbahnsystem mit dem mesopotamischen Schienenstrange in direkte Verbindung setzt, und da in dem Thal des Indus eine Eisenbahn nach den Felsenthoren des Bolan und Kyber-Passes zieht, wo die Landstraßen nach Afghanistan und Iran ihren Anfang nehmen, da ein lebhafter Karawanenverkehr nach Westen und Norden stattfindet, sind die Beziehungen zwischen dem zentralen Asien und Vorderasien über Karatschi leicht zu erkennen. Man sagt nicht zu viel, wenn man den Platz als das westliche Widerlager des indischen Kaiserreiches bezeichnet, der seine strategische Wichtigkeit seewärts wie landseitig zur Geltung bringt.

Haben die natürlichen, künstlich ausgenützten Vortheile Karatschi in kommerzieller, politischer und militärischer Beziehung zu einem der wichtigsten Hafensplätze an den indischen Gestaden erhoben, so lassen sie es aber auch als Achillesferse für den Nordwesten des Kaiserreichs erscheinen; aus diesem Grunde hat man für eine gute Befestigung dieser Dertlichkeit Sorge getragen und eine starke Besatzung dahin gelegt, wobei, wie Dilke*) schreibt, man nicht vergessen darf, daß die nothwendigen Zufuhren für die Armee und ihre Verstärkung aus dem Mutterlande leichter nach Karatschi als nach Bombay zu bewerkstelligen sind.

900 km südöstlich von Karatschi (in der Luftlinie gemessen) öffnet sich am westlichen Gestade der großen Halbinsel in Bombay d. i. „Gute Bai“ ein Haupteingangsthor zum indischen Reiche. Die 55 qkm große Insel ging 1661 durch Schenkung, d. h. als Mitgift, welche König Johann IV. von Portugal seiner Tochter, Katharina von Braganza mitgab, die Karl II. von England heirathete, in britische Hand über. Die englisch-ostindische Kompagnie übernahm 1668 den Platz gegen einen jährlichen Pachtzins von 10 (!) Pfund Sterling. Auf der Insel entstand die gleichnamige Stadt, welche jetzt durch eine gewaltige Eisenbahnbrücke mit dem Festlande verbunden ist. Vom Meere aus gesehen, bietet sie, sich scharf am Horizont abhebend, einen malerischen Anblick, wenn sie unter strahlender Sonne sich in der Farbengluth des Südens badet; sie verdankt ihren Werth und Ruhm für den Handel, ihre Bedeutung für die Seestrategie zunächst der Weite und Vorzüglichkeit des Hafens und zum anderen ihrer geographischen Position.

Der nach Süden geöffnete Hafen wird im Osten von dem Festlande und im Westen von der 16 km langen Insel Bombay, die durch mächtige Steindämme mit Old Womans-, Kolaba- und anderen Eilanden verbunden ist, umschlossen und bietet gegen den Monsun Schutz. In militärischer Beziehung hat man in den letzten Jahren der Wichtigkeit des Hafens Rechnung getragen und die ungemein günstige Lage sachgemäß ausgenützt, um die Stadt wie zu einer Lebensader der Schiffahrt so auch zu einem starken Kriegshafen zu machen. Als Erbin des mohammedanischen und portugiesischen

*) „Problems of Greater Britain“. Band II, Seite 25.

Handels hat sich Bombay seit Eröffnung des Suez-Kanals und dem Ausbau des indischen Schienensystems unbestritten zur belebtesten und zugleich der am meisten europäischen Ansehen tragenden indischen Stadt emporgeschwungen. In derartigen Handelsplätzen findet aber das schwimmende Kriegsmaterial jedwede Unterstützung und so auch hier in den Docks, Werften, dem Kohlendepot, den hydraulischen Krähen u. d. m., und die Beschaffenheit der Schiffsstation von Bombay ist derart, daß sie mit Karatschi zusammen einen Theil der Vertheidigung von Indien bildet. *)

An dem östlichen, dem bengalischen Gestade Vorderindiens nehmen nur zwei Vertikalitäten unsere Aufmerksamkeit in Anspruch. Die erstere liegt unter $13^{\circ} 4'$ nördlicher Breite und $80^{\circ} 17'$ östlicher Länge von Greenwich an der geradlinig hinlaufenden niederen Koromandel-Küste; es ist der Bevölkerung nach die drittgrößte vorderindische Stadt, Madras, eine der ältesten britischen Besitzungen in Indien, die sich allmählich um das 1639 von den Engländern erbaute Fort St. George erweiterte. Eine ohne Unterbrechung gegen den mit alleiniger Ausnahme der westlichen Winde allen anderen schutzlos preisgegebenen Strand anschlagende fürchterliche Brandung und die in dieser Region so berüchtigten Drehstürme ließen den 1875 begonnenen und unter großen Kosten erbauten künstlichen Hafen als Nothwendigkeit erscheinen. Trotzdem derselbe 6 bis 14 m tief, von zwei mächtigen je 1386 m langen, in sich gebrochenen Wellenbrechern eingefast ist, müssen die Dampfer in ihm sowohl wie draußen auf der Rhede stets unter aufgebätkten Feuern liegen, um nach Sturmwarnung sofort die hohe See gewinnen zu können. Den Hafen ohne Lootsen anzulaufen, ist gefährlich.

Madras ist stark befestigt, aber, weil ohne vorgehobenen Werke, dem Bombardement ausgesetzt.

In dem durch Vorder- und Hinterindien gebildeten Winkel des Bengalischen Golfes, im Mittelpunkt des englisch-indischen Südasiens und gleichweit von den Inseln Ceylon und Singapur wie von der Felsenfeste Aden und dem großen Emporium des fernen Ostens, Hongkong, entfernt, finden wir die zweitbevölkerteste Stadt Vorderindiens, Calcutta. In ihr, dem kräftigen Stützpunkt des Reiches, pulst das politische Leben. Obwohl 160 km vom Meere entfernt — sie erhebt sich am linken Ufer des Hugli, des westlichen Armes des „heiligen“ Ganges — ist sie durch englische Energie und Opfer dennoch zum Küstenplatz erhoben, da Seeschiffe sie zu erreichen vermögen, wenn dieselben es nicht vorziehen, 33 km stromabwärts in Diamant-Hafen die Ladungen zu löschen. Starke, in Calcutta wie am Strome unterhalb errichtete Werke stellen Indiens Hauptstadt feindlichen Gelüsten gegenüber sicher. Die Schifffahrt findet hier in ausgedehntestem Maße jedwede Unterstützung.

In ähnlicher Weise wie Calcutta in Vorder-, ist Rangoon in Hinterindien am östlichen Arm des Irawaddy, 44,5 km von der See entfernt gelegen. Als drittwichtigster Handels- und Verschiffungsplatz verdankt die seit dem 14. April 1852 in britischem Besitze befindliche Hauptstadt von Birma ihre Bedeutung einmal dem ausgezeichneten weiten Hafen, in welchem die größten Fahrzeuge zu Anker gehen können, und zum zweiten der wunderbaren Flußverbindung in dem Delta des mächtigen Stromes, der die Lebensader des Landes und für Dampfer 1370 km bergwärts, d. h.

*) „Problems of Greater Britain“. Band II, Seite 528.

bis zu dem eisernen Binnenthore Chinas, schiffbar ist. Man müßte ein Fremdling in Israel oder geographisch blind sein, wenn man bei der neugeschaffenen englischen Position in Hinterindien die Wichtigkeit übersehen wollte, welche Oberbirma als natürliche militärische wie als Handelshochstraße zwischen Indien und China innewohnt. Im Nothfalle kann Britannien des Seewegs und der chinesischen Häfen enttrathen und hier über Land dem Reich der Mitte die Hand bieten. Rangoon, das darf anzuführen nicht vergessen werden, besitzt ein Trocken- und ein schwimmendes Dock, Kohlen-niederlage u. s. w.

Die günstige geographische Gestaltung der hinterindischen Halbinsel mit der langgestreckten Festlandszunge Malakka, welche bis zu $1^{\circ} 30'$ nördlicher Breite reicht und hier eine Völker- und Kulturbrücke zwischen dem Kontinent und dem australasiatischen Archipel bildet, schuf schon im Alterthum an diesen Küsten den Transit-handel, welcher sich allgemach zu einem der größten auf unserem Planeten gestaltet hat.

Wenn wir Karatschi ein westliches Widerlager des indischen Reiches nannten, dann finden wir, in der Luftlinie gemessen, 4500 km südöstlich von ihm entfernt vor der Südspitze die Halbinsel Malakka gelegen eine Seeburg, auf welche die indische Kaiserin sich vertrauensvoll zu stützen vermag. Es ist Singapur, Sinhapura, d. h. Löwenstadt, welche laut Vertrag mit dem Sultan Hsjan Schah am 2. August 1824 mit der gleichnamigen 580 qkm großen, vom Festlande durch einen 1,5 km breiten Kanal getrennten Insel, auf der die Stadt liegt, Eigenthum der englisch-ostindischen Kompagnie und 1867 Kronkolonie wurde. Dieser wichtigste Platz der Strait Settlements spielte schon im 12. Jahrhundert eine Rolle. Er verdankt sein schier wunderbares Emporkommen weniger dem für tiefgehende Fahrzeuge geeigneten Neuen Hafen als vielmehr der vorzüglichen Rhede, seinem von den Inseln Singapur, Battam und Bintang sowie dem Festlande umgrenzten buchtartig gestalteten Seebecken, das nur im Osten geöffniet ist. Trotz der geringen Erhebung aller die Rhede umfassenden Landestheile sind die auf ihr ankernden Schiffe gegen Winde und hohen Seegang gesichert.

Singapur ist das Thor zu Ostasien, wo die Gewässer zweier Meere, des großen Bengalischen Golfes und der Südchinesischen See, ineinander überfließen, und somit der natürliche Kreuzungspunkt von Weltstraßen in des Wortes höchster Bedeutung. In diesem Bergeplatz finden Fahrzeuge, welche wochenlang mit den Monsuns zu kämpfen hatten, Erholung, Stärkung, Verproviantirung, können gedockt werden und Kohlen übernehmen.

Es leuchtet ein, daß eine solche Vertlichkeit auch eine hohe maritim-strategische Bedeutung besitzen muß, und in der That ist sie, abgesehen von der Südsee, die ein lebensfriher Odem durchweht, außer dem beherrschenden Punkt an der großen Straße nach dem Stillen Ocean zu einem sicheren Rückhalt des indischen Kaiserreichs emporgewachsen.

Die Vertheidigung eines Platzes von solcher Bedeutung, dessen Werke freilich nur gegen Handstreich sichern, ist dem schwimmenden Kriegsmaterial übertragen und in Anbetracht des Meeresgebietes eine vollkommene. Auf der einen Seite strömt die Straße von Malakka, auf der anderen das Südchinesische Meer, und die Verbindung beider bilden Inselkanäle, welche die Operationen einer Flotte, ihre Theilung und rasche Konzentration in demselben Maße begünstigen, wie sie eine Blockade erschweren.

Ob wir unsere Musterung schließen, müssen wir den Blick nochmals in westlicher Richtung nach der vorderindischen Halbinsel zurück lenken. Hier liegt, wie mit einer Kette durch das Felsenriff der Adamsbrücke an die Südspitze des Festlandes gehängt, einem Medaillon gleich, eine Insel. Es ist Ceylon, das schon den Griechen und Römern bekannte Taprobane, von dem Plinius der Ältere berichtet, daß unter der Regierung des Kaisers Claudius von Rom aus eine Gesandtschaft an den damaligen König der Insel geschickt wurde. „Dies paradiesische Eiland, das hängende Kleinod Indiens“, wie indische Dichter singen, liegt auf der Scheide zwischen dem Bengalischen Busen und dem Arabischen Meere.

Hier sind drei Häfen zu verzeichnen. Der von Natur am besten ausgestattete, prachtvolle, geräumige, landumschlossene und mit Eilanden besetzte liegt an der Nordostküste, Trinkomali benannt. Er spielte in den Seekämpfen des Jahres 1782 zwischen dem französischen Admiral Suffren und dem englischen Admiral Hughes eine große Rolle*) und wurde von Nelson für einen der besten Häfen der Welt erklärt. Auf den felsigen, das Meeresbecken einschließenden Höhen und auf den Eilanden errichtete Werke gewährleisteten die Sicherheit einem Feinde gegenüber, wie der sichere Ankerplatz den Geschwadern gestattet, sich gegen Wind und Wogendrang zu schirmen.

Im Südwesten der Insel ist es der durch die Kunst geschaffene geräumige Hafen von Colombo, dessen Zufahrt von jeder Fährniß frei ist, welcher mit dem eben betrachteten rivalisirt. Durch Errichtung einer von dem nordwestlichen Ende der Stadt ausgehenden, starken und in nördlicher Richtung vorgetriebenen, über 2 km langen Mole gelang es, einen selbst für größte Schiffe tauglichen, geschützten Ankerplatz in der Bai zu schaffen. Westwärts des Hafens dehnt sich eine vorzügliche Rhede aus. Die Stadt, durch ihre Lage zwischen Meer und Lagune militärisch bevorzugt, besitzt starke Forts, ist Hauptstation des ostindischen Geschwaders mit Kohlenstation, Docks für größte Schiffe u. s. w. und hat Ueberfluß an Süßwasser.

An dritter Stelle endlich haben wir das unwallte Point de Galle zu nennen. Es ist die älteste Handelsstadt der Insel und liegt im Südwesten an einem durch vorspringende Landzungen gebildeten, natürlichen Hafen, dessen Zufahrt Korallenriffe erschweren. Der Platz und Hafen sind ohne militärische Bedeutung.

Ceylon beansprucht nicht nur als vorgeschobenes, mittleres Werk des englisch-indischen Besitzes besondere Wichtigkeit, sondern auch durch den weiteren Umstand, daß es im Indischen Ocean die beiden Seiten der Riesenslethe Vorderindien flankirt und endlich das Mittelglied zwischen Mauritius und Mahé einerseits und dem englischen südasiatischen Küstenbesitz andererseits darstellt.

Das geringe Erbe, welches Portugiesen und Franzosen aus großer Zeit in Indien retteten, vermag die Einheitlichkeit des englischen Kaiserreichs nicht zu beeinträchtigen; die Plätze dieser beiden lateinischen Nationen fallen handelspolitisch nicht ins Gewicht und sind militärisch ohne Bedeutung.

*) Siehe Näheres darüber in Mahan, „Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“. Berlin, 1896. Ernst Siegfried Mittler und Sohn.

IX. Rückschau und Vorschau.

Wenn man aus der Vogelschau diese von dem britischen Mutterlande ausgehende, Afrika umziehende, älteste der in Indien endenden Hochseestraßen überblickt und aus ihr zugleich die vielen Länder, über denen die englische Flagge weht, dann wird man an die Antwort erinnert, welche einst Fox einem französischen Staatsmanne gab. Als dieser, mit dem Finger auf die englischen Inseln weisend, verwundert die Frage aufwarf, wie es möglich sei, daß das kleine Britannien fast die halbe Welt beherrsche, erwiderte er: „England ist nur unser Absteigequartier, das eigentliche England ist die Welt.“ Und in welch ungeahntem Maße hat sich diese englische Welt, seitdem Fox den stolzen Ausspruch that, vergrößert!

Wie diese „englische Welt“ geworden, ist hier nicht der Ort, im Einzelnen auszuführen. Da aber Staaten durch dieselben Mittel erhalten werden, durch die sie gegründet wurden, wie schon die alten Römer es erkannten und aussprachen, so mag hier zur Beurtheilung der gegenwärtigen Lage kurz daran erinnert werden.

Von der stolzen Höhe, die England im Mittelalter behauptet hatte, war es gegen dessen Ende herabgesunken. Dem erwachenden Einheitsgedanken Frankreichs gegenüber erwies es sich, von Bürgerkriegen zerrissen, zu schwach, die französischen Besitzungen zu behaupten, und mit dem Verluste seiner letzten festländischen Position, der Seeburg Calais, im Jahre 1558, war es gänzlich auf seine Insel zurückgeworfen. Aber ein neuer und glänzender Stern ging ihm auf; die Erschließung der neuen Welt durch die Entdeckungen der Portugiesen und Spanier, der schwere Kampf gegen die spanische Weltherrschaft in den großen Tagen der Königin Elisabeth wiesen die Briten auf das Meer, um zum Handelsvolk sich zu gestalten, durch Handel reich, durch Reichthum mächtig zu werden. Während die kontinentalen Mächte um die Vorkherrschaft rangen und sich um Provinzen oder Theile von Provinzen stritten, gelang es England, das von diesen Kämpfen zwar berührt, aber bei seiner insularen Lage nicht gefährdet, ja kaum bedroht war, den Spaniern, Franzosen und Holländern eine überseeische Kolonie nach der anderen zu entreißen, am Welthandel immer größeren Antheil zu gewinnen, um darin die wesentliche Grundlage seiner Machtstellung zu legen.

Aber die Kolonien und dieser Welthandel waren nicht auf friedlichem Wege gewonnen, nicht das Kauffschiff war der Pionier gewesen, sondern das Kriegsschiff der gewalthätige Eroberer. Aber auch wenn es anders gewesen wäre — hinter jedem Handelschiff zieht das Schlachtschiff. So wurde England zugleich Handelsmacht und Seemacht, und ein beispielloses Glück fügte es, daß es nach den Napoleonischen Kriegen fast die einzige Seemacht war, welche die Meere und den Handel auf ihnen monopolisirte, der England unermessliche Schätze in den Schoß warf.

Was Anfangs bei seinen überseeischen Eroberungen mehr Noth oder Günst des Augenblickes gewesen war, wurde aber bald zum System erhoben. Der englische

Blick weitete sich. „Die Dinge zu erkennen“, sagt Bastian in einer Denkschrift an die Regierung, „nachdem sie gekommen und verwirklicht stehen, das ist keine Kunst. Das kann jeder Philister. Was dem Auge sich aufzwingt, ist auch dem Blödesten klar, während die Visio mentis ihre Sehweiten in die Zukunft verlängert.“ Und diese Visio mentis war es, welche die Engländer anderen Nationen gegenüber, die von kleinlicher Kirchthumpolitik nicht lassen konnten, so vortheilhaft auszeichnete und sie frühzeitig an rechter Stelle Kräfte ins Weltspiel einsetzen ließ, die durch ihr natürliches Gewicht noch fortwirken, nachdem schon lange ihre ersten Triebfedern gebrochen sind. Dieser Blick ließ sie zuerst in die rein geographischen und handelsgeographischen, dann aber auch in die strategischen Verhältnisse eindringen und versenken; daß das scheinbar geseklose und launische Spiel der Wellen und des Windes, des Hinüber- und Herüberwogens von Waaren und Menschen, schwächer hier, stärker dort, dennoch an große, ewige, unverrückbare Gesetze gebunden sei, hatten die Seefahrer in beschränktem Umfange stets erkannt; die Engländer suchten diese eifrigt und in weiter Umschau zu ergründen.

Bei diesem Studium ergab sich, daß des Meeres große Naturstraßen, deren Züge bei aller Veränderlichkeit im Einzelnen dennoch im Allgemeinen durch geographische Richtpunkte, auf Inseln oder an festländischen Küsten befindlich, festgelegt, durch beständige Winde und Wasserströmungen wie andere Momente beeinflusst werden und Zwang bedingen. Da das Wort Napoleons I., daß Krieg Sache der Positionen ist, in gewissem Sinne auch für das Meer gilt, so stützte sich Albion, selbst eine Insel und die großen Vorthteile seiner Lage erkennend, anfänglich wieder auf Inseln nah und fern. Bei der Auswahl derselben war aber nicht der Umfang der Eilande das ausschlaggebende Moment, vielmehr ihre Lage als geeignet zu Halt-, Rast-, Zufluchtsorten, als Knotenpunkte der Hochstraßen zur See. Von den erworbenen Inseln aus griff die britische Hand nach festländischen Küsten, besonders dort, wo große Ströme ihre Wasser in die Oceane schütten. Die Flußläufe wurden dann in den Dienst gestellt, um weite Hinterländer zu erschließen und zu gewinnen. So hat es England meisterhaft verstanden, mit genialer Voraussicht und zäher Ausdauer auf allen großen Seerouten die Meeresspässe und wichtige, beherrschende Punkte sich rechtzeitig zu sichern.

Nach dem rein geographischen Moment war es das handelsgeographische, welches das Interesse der Briten erregte und sie auf dem elastischen Wege nach Indien zuerst nur in die Fußstapfen der Portugiesen, Holländer und Franzosen treten ließ, um dann ihren Platz sowohl auf der Route nach wie in Indien selbst einzunehmen.

Für England handelte es sich in erster Linie darum, den Weg nach Indien handelspolitisch zu beherrschen; dabei lernte Albion nicht nur Afrika von den Thoren aus kennen, die in den Erdtheil hineinführten, und durch deren Besitz allein ein Fußfassen in den Hinterländern möglich wird, sondern auch das Andere, auf welche Weise man am ungefährdetsten um Afrika zur Landung in Indien herunkommt. Die Etappenstraße hatte also die doppelte Aufgabe zu erfüllen, zunächst England mit Indien fest zu verbinden und sodann, den lebendigen Kontakt mit Süd- und Ostafrika

herzustellen. Auch nach dieser letzteren Richtung, nach der handelspolitischen Seite hin, ist das trotz scharfer, unvermittelter Gegensätze in der Bevölkerung zu einem fast europäischen Staatswesen erhobene Kapland die hervorragendste politische wie militärische, oder richtiger politische, weil geographische Stütze. Daß auch strategisch der Kardinalpunkt der Kaproute im Kaplande liegt, haben wir früher nachgewiesen. Von ihm aus beherrschte Britannien, wie die schonungslose Statistik beweist, den Handel im Indischen Ocean. Dabei war es freilich Macht und immer wieder nur Macht, welche den Maßstab abgab, an dem Albion seine Rechte und Pflichten anderen Völkern und Stämmen gegenüber abgriff. Um aber gerecht zu sein, dürfen wir uns der Thatsache nicht verschließen, daß die englische Politik in Bezug auf die Straße um das Kap der guten Hoffnung eine streng vorgeschriebene und nicht eine Politik des Willens, eine Politik der Ueberzeugung, vielmehr nur eine solche des Müßens sein konnte. Es war nicht unbegründet, wenn Lord Castlereagh die Ansicht aussprach: „Jede Position auf dem Wege nach Indien muß und wird uns gehören“, und wenn man an diesen Positionen auch schwache Stellen entdeckt, dann muß man sich daran erinnern, daß eine überlegene und sich frei bewegende Flotte ihre Stützpunkte ebenso gut schützt, wie eine siegreiche Armee ihre Basis. Wie vortheilhaft gelegen und zeitgemäß ausgerüstet die britischen Stützpunkte sich auf der Route ums Kap erweisen, haben wir gesehen; sie erfüllen die in dem von Kapitän S. Lushington*) gehaltenen Vortrag gestellten Bedingungen, welche er in die Worte zusammenfaßt, die maritimen Basen des Reiches würden schuglos sein, wenn wir uns nicht auf Küstenvertheidigung stützen könnten. Bei der Kaproute aber, die England nach dem Siege Nelsons bei Trafalgar zur seebeherrschenden Macht erhob, stützt sich Albion außer auf Küstenstrecken sowohl im Atlantischen wie im Indischen Ocean noch auf strategisch wichtig gelegene Inseln, die, obgleich zum Theil nichts Anderes als Felsblöcke, dennoch detachirte Forts darstellen und nautische oder strategische Vortheile bieten. Diese Lage findet in neuerer Zeit nur eine Parallele in dem Suez-Kanal. Seit seiner Eröffnung mußte sich Britannien mit dem Gedanken tragen, die Uferländer dieser interoceanischen Wasserstraße, auf der man in kürzester Zeit von dem Mutterlande aus Indien erreichen kann, und mit den Uferländern den Kanal selbst, koste es was es wolle, vollständig zu beherrschen. Und was es nach dieser Richtung hin erstrebte, ist ihm gelungen. Aber wenn auch nicht die kürzeste, jedenfalls strategisch wichtigste Route, wir müssen es wiederholen, ist die um das Kap aus dem Grunde, weil auf ihr allein die sichere Verbindung zwischen dem Mutterlande und Indien nicht nur, sondern auch mit der austral-asiatischen Welt und den noch ferneren pacifischen Gestaden ruht, sobald der Suez-Kanal einmal unpassirbar geworden und zugleich mit ihm die Ader unterbunden ist, welche am schnellsten von Britannien eisenhaltiges Blut zur Behauptung Indiens dem Osten zuführt.

Wir haben schon früher neben der Wichtigkeit der strategischen Positionen auf eine neue Kraft, auf die des Dampfes, hingedeutet. Sie ist es, welche in gewisser

*) Am 12. Juni 1899 in Royal United Service Institution.

Beziehung den Fahrzeugen Freiheit der Bewegung garantiert. Die Erzeugung dieser Kraft ist aber wieder durch das Vorhandensein von Kohle und Eisen bedingt. Die Kohle steht in erster Linie, da der Dampfer von ihr lebt, und die ungetafelten, neuzeitlichen Kriegsfahrzeuge, wenn die Feuer unter den Kesseln keine Nahrung mehr finden, zu hilflosen Rumpfen, ihre schweren Geschütze aber zu unthätigen toten Massen werden. Wir haben oben bei der Musterung des Heerweges im Einzelnen gezeigt, daß auch bei der Auswahl der englischen Kohlenstationen der strategische Standpunkt der maßgebende gewesen ist.

Aber noch ein drittes Moment ist zu beachten. Das Nervensystem der Elektrizität nämlich, für die sozusagen keine Entfernung mehr vorhanden ist, stellt in den unterseeischen Kabeln weit vorgestreckte Fühlhörner dar. Diese politischen und militärischen Werthe erweitern den Horizont ebenso wie sie der Strategie das Grenzwachteramt erleichtern. Wenn es zum Kampfe kommt, wird dasselbe Kabel, nachdem es die Einleitung zum Kriege durch das magische Wort gemeldet, das Geheiß geben, weil die Stappenstraße durch den Draht zur englischen Operationsbasis erhoben ist, und das Kabel eine nicht wett zu machende Ueberlegenheit zur See sichert. Wäre es für England nicht ein Leichtes, durch beliebige Verlegung des Schwergewichts und Ausnutzung des günstigen Augenblicks kühn zu planen und zu handeln, schlagkräftig weil schlagfertig zu sein, nachdem es die feindliche Schwäche durch den empfindlichen elektrischen Draht erkannte, und der Viktoria die Kränze abzujauchen? Es kann daher nicht Wunder nehmen, daß Britannien neben der Flotte das Kabel zu einem der Hauptfaktoren der Seestrategie erhoben hat, zu einem Faktor, der dem Feinde seine Stärke und Schwäche abfragt und kontrollirt, der englischen Kriegsführung den einheitlichen Plan und Impuls gleich der Falschheit und Unwiderstehlichkeit eines elementaren Ereignisses gewährleistet, welcher Trennung wie Vereinigung begünstigt, den Vorstoß aus der inneren Linie oder umfassenden Angriff sowie machtssicheres Abwarten gestattet, mit einem Worte, Ob- und Uebermacht am entscheidenden Punkte verleiht. Dieser Klarheit und Sicherheit gegenüber taucht bei den Gegnern Englands ein banger Zweifel nach dem anderen auf, ihnen fehlt die erste Bedingung der Seestrategie, die sich als Wissen, Folgerung und Wille darstellt, denn sie können dem Kabel keine Antwort ablocken, und so sind sie gezwungen, dem ersten und wichtigsten Moment für die Disposition zu entsagen. Während die englischen Führer zur See wissen, müssen sich ihre Feinde mit der oft trügerischen Ahnung, unter welcher die Spannkraft leidet, begnügen, und schon beim Eintritt in eine Periode, in der Machtfragen ersten Ranges sich entscheiden, empfinden sie die unheimliche Nähe des Punktes, an dem das Kapitel der Zufälle die Entscheidung bringt und wo das Ueberraschende in der That das einzig Sichere ist. Was kann da einem tapferen, genialen Admiral, dem das Deck unter den Füßen brennt, alle Wissenschaft der Strategie nützen? Auf welche Weise soll er die weiten Felder des maritimen Schachbrettes überblicken, da, um den Vortheil falken-äugig zu erspähen und auszubeuten, das Fernrohr nicht weit genug trägt und zugleich die Grenzen des ihm bekannten Operationsfeldes darstellt? Unter grauisigem Gesehern und Heute und Morgen muß er seinen Ralkül mit tastender Hand auf das unzuverlässige „Vielleicht“ stützen, statt ein klares Strebeziel rücksichtslos verfolgen zu können. Selbst

ein eiserner Charakter wird sich beengt und gefesselt fühlen und — *vogue la galère* — soll's nicht anders sein, zur Rettung der Ehre der Nation wie der eigenen ehrenvoll untergehen.*) Daher das Urtheil von Sir Charles Dilke und Spenser Wilkinson: „Der Telegraph erscheint sogar wichtiger als Befestigungen.“**)

So beherrscht also England die Kaproute durch Freiheit der Bewegung, gestützt auf die Flotte, die Stationen und das Kabel.

Für England ist Indien mit den irdischen Schätzen jeder Art das Land des Ueberflusses *ναυ' ἔξοχ'ν* und heute mehr als die reichste, bevölkerteste britische Kolonie; sein Werth ist unendlich gestiegen, seitdem Albion, auf die große jüdasatische Halbinsel gestützt, dem Traume eines „Größer-Britanniens“ nachjagt. Der Blick, auf den Globus gerichtet, offenbart uns sofort die bedeutungsvolle Position von Indien als das in der Mitte zwischen Europa, Afrika, Australien und Ostasien gelegene Bindeglied. Jeder Schlag, der Indien trifft, muß zu gleicher Zeit im Herzen Britanniens gefühlt werden und die Hoffnung auf die Bildung des ersehnten „Größer-Britanniens“ vernichten. Es ist klar, unter allen Umständen muß sich England des ungestörten Besitzes versichern.

Ist denn aber der Besitz Indiens für England ganz unangefochten, unbedingt gewährleistet? Noch vor einem Menschenalter schien dies unzweifelhaft, und die Volksmeinung geht noch dahin. So lange Indien, im Norden durch das Himalaya-Gebirge abgeschlossen, im Westen und Nordwesten durch die Steppen und Felsengebirge Beludschistans und Afghanistans gedeckt erschien und sonst nur zur See erreichbar war, konnte England die Sicherheit dieses seines werthvollsten Besitzthums getrost seiner Flotte anvertrauen, die Herrin des Meeres war. Aber die Zeiten haben sich geändert, der älteste und der jüngste Feind Englands sind auf den Plan getreten, und möglicherweise kann sich ihnen ein dritter zugesellen, die Bevölkerung Indiens selbst.

Gegen diese Feinde hat England nur Einen Weg der Vertheidigung, die unangefochtene oder vielmehr unanfechtbare Verbindung mit dem Mutterlande durch die unbefrundene Obmacht zur See, welche nicht anders als durch die feste Verknüpfung der Etappenplätze um das Kap aufrecht zu erhalten ist. Diese Obmacht hat, wie oben gesagt und nicht genug wiederholt werden kann, die doppelte Aufgabe, erstens eine handelspolitische, den Handel Englands mit Indien, nach den chinesischen, australischen und nach den pacifischen Ländern ungeschmälert aufrecht zu erhalten, um sich die Mittel der Kriegführung uneingeschränkt zu sichern, zweitens aber eine strategische, und diese in doppelter Richtung, wie einerseits die Ueberführung von lebendigem und todttem Kriegsmaterial den Franzosen dorthin zu wehren, so zweitens zur eigenen Vertheidigung gegen einen russischen Angriff die Etappenstraße stets offen zu halten; denn das Kaiserreich selbst bietet die Wehrkraft zu Lande nicht oder in sehr beschränktem und unzureichendem Maße.

*) Die Kabelfrage in kommerzieller, politischer und militärischer Beziehung behandelt eingehend unser in den „Neuen Militärischen Blättern“ (Märzheft 1896) erschienener Artikel „Das unterseeische Kabel als Waffe“.

**) In „Imperial Defence“.

Unmittelbar bedroht kann die Kaproute nur durch Frankreich werden. Die Franzosen haben es nicht vergessen und werden es wohl auch nie vergessen, daß sie aus den südöstlichen Gewässern verdrängt sind, und scheinen dies in neuester Zeit wett machen zu wollen. Durch die Eroberung Tonkins sind sie Nachbarn und Rivalen Englands geworden; ihre Besetzung Madagaskars und die Bestrebungen, sich gleichfalls eine Etappenstraße dorthin zu sichern, haben des Nebenbuhlers Eifersucht erregt und eine argwöhnische Kontrolle des französischen Vorgehens auf dieser Insel sowie ein glühendes Verlangen nach der Delagoa-Bai hervorgerufen.

Es kann aber im Atlantischen wie im Indischen Ocean als Gegner vorerst nur eine französische Flotte in Betracht kommen, doch haben wir gesehen, daß Frankreichs europäische, dem offenen Weltmeere zugewandten Küsten, wie die vortheilhafte Stellung in Dacar, dort, wo Afrika sich am weitesten nach Westen vorschiebt, und endlich seine unvergleichliche Position im Indischen Ocean bis zur Stunde noch nicht dergestalt ausgerüstet sind, um einer Flotte als gesicherte Basen dienen zu können, und last but not least erscheint das schwimmende Kriegsmaterial der dritten Republik noch nicht geeignet, um eine ernste Gefährdung befürchten zu lassen.

Ungleich größer ist die Gefahr, welche der englischen Herrschaft über Indien zu Lande von Seiten der Russen droht. Seit dem im Jahre 1807 zwischen Alexander I. und Napoleon I. zu Tilsit abgeschlossenen Vertrage, welchem zufolge Rußland in Centralasien annectiren könne, so viel ihm gefalle, datirt die beliebte, heute nicht mehr mit dem Worte Prahlerei zu bezeichnende Redensart: „Für Rußland giebt es in Centralasien keine Grenze!“ Schon 1832 erklärte in einem unvorsichtigen Jubels die „Moskauer Zeitung“: „Es wird bald die Zeit kommen, in welcher wir der perfiden Nation in Calcutta die Friedensbedingungen diktiren werden.“ *) 1847 schrieb Lord Palmerston an Lord Russell: „Die Wege durch Persien sind gut, und der Kaspische See leistet Vorschub. Es sind von Astrabad durch Afghanistan benutzbare Militärstraßen vorhanden. Afghanistan, von einer russischen Armee besetzt, kann in einen vorgehobenen russischen Posten verwandelt werden“, und als 1856 Palmerston an Persien den Krieg erklärt hatte, bemerkte er: **) „Wir fangen an, die ersten russischen gegen Indien ausgehobenen Laufgräben zu entdecken.“ Und immer mehr lüftete sich der geheimnißvolle Schleier, welcher die bis dahin als fabelhaft angesehene Eroberung Indiens durch Rußland bedeckte, so daß Boulger bereits 1879 zu der Erkenntniß kam, daß, wenn Rußland seine Karten mit der ihm eigenen Verschlagenheit in Centralasien spiele, es fast unmöglich sein werde, den Marsch seiner Armee aufzuhalten.

Dagegen bewegte sich Gladstone in den alten Anschauungen von der Unnahbarkeit Indiens und that am 27. November 1879 den Ausspruch: „Ich fürchte keine Gebietsausdehnungen Rußlands in Asien und erachte es für Altweiberangst.“ Trotzdem

*) Curzon, „Russia in Central Asia“. 1889.

**) In einem an Lord Clarendon (17. Februar 1857) gerichteten Briefe.

ließen die Fortschritte der Russen in Centralasien den Engländern keine Ruhe, und der großbritannische Bevollmächtigte in St. Petersburg berichtete 1881 an Lord Granville, wie folgt: „Ich habe die Ehre mitzutheilen, daß ich heute in Abwesenheit des Herrn v. Siers den Baron Jomini im Ministerium des Auswärtigen interpellirte, ob er mir darüber eine Erklärung zu geben vermöchte, was unter dem als »transkaspisch« bezeichneten Gebiete zu verstehen sei. Seine Excellenz erwiderte: Es wäre das jenseits des Kaspi-Meeres gelegene Land. Als ich darauf bemerkte: »Können Sie mir eine Idee davon geben, wo es aufhört?« antwortete er: »Das ist mir unmöglich.« Liegt nun Indien nicht auch jenseit des Kaspi-Sees? Wenn die erste Antwort kaum delphisch genannt werden kann, dann sollte es die zweite umsomehr sein, aber doch hat England den wenig erbaulichen Sinn dieser Worte verstanden.

Daß Rußland seine civilisatorische Mission in der That neuerlich als in Asien liegend betrachtet, hat die Geschichte der letzten Jahrzehnte, sein systematisches, mit unzweifelhafter Sicherheit geschehenes Vorschreiten in Centralasien — um dieses handelt es sich heute für uns — zur Genüge bewiesen. Ein Stück nach dem anderen — Taschkent, Samarkand, „der Glanzpunkt des Erdballes“, Khiwa, Merv, alle im Alterthume mächtige Sitze von Handel, Industrie, Kunst und Wissenschaft — verzehrt das Zarenreich in Mittelasien, macht sich dabei aber vor dem Weiterschreiten erst das äußerlich Erworbene auch innerlich zu eigen. Dies bestätigte die „Daily News“ im Jahre 1884. Sie schrieb damals: „Rußland ist in Merv und wird dort bleiben. Wäre die Sache damit zu Ende, so könnte man den Gang der Ereignisse mit Gleichmuth betrachten. Aber die treibenden Kräfte, durch die es angespornt wurde, sind noch nicht verbraucht; sie sind fortwährend thätig, vielleicht mit vermehrter Stoßkraft, und zwar in derselben Richtung. Der Zielpunkt von heute wird morgen zum Ausgangspunkt für weitere Unternehmung. Von Askabad nach Merv und von Merv nach . . .?“ Dann ermannt sich das Blatt und sucht sich damit zu trösten, daß die mittelasiatische Politik Rußlands einen wahren Dienst für die Menschheit bedeute und man der letzteren einen schlechten Dienst erweisen würde, wenn man, was aber nicht der Fall, Rußlands Vordringen aufhalten wollte. Das ist der alte von Gladstone einst gegebene kriegerische Rath; er lautet: „Laßt die Russen nur an Indien herankommen! Je weiter sie vormarschiren, um so schwächer werden sie, und um so eher können wir sie besiegen.“ Militärisch übersezt heißt das aber nichts Anderes als: Ueberantwortet dem Feinde die wichtigsten Euch bis dahin deckenden Stellungen, dann ist der Sieg Euer! Wem fielen hierbei nicht die Worte der zweiten Heze im Macbeth ein: „Wenn der Wirrwarr stille schweigt, wer der Sieger ist, sich zeigt?“

Asien, so hieß es früher, ist groß genug für England und für Rußland; freilich groß genug für beide, aber nur solange, wie sie noch nicht aneinander grenzen.

Da auf englischer Seite die Ansichten darüber, wo Indien gegen Rußland zu vertheidigen sei, oft wechselten, die graue Theorie einer „wissenschaftlichen Grenze“ Platz greifen konnte, so entstand, neben anderen namentlich auf strategische Gründe gestützt, aus dem einstigen, in sich geschlossenen Indien ein „Größer-Indien“, und es wurden Beludschistan, Kaschmir und Birma dem Reiche angegliedert. Durch Beludschistan

wurde Persien Grenznachbar, und durch Persien Rußland in vielleicht nicht ferner Zeit ein Thor nach Indien geöffnet, denn nicht nur nach dem Persischen Golf, sondern sogar schon ostwärts von ihm zielen russische Bestrebungen. Schrieb doch der „Sswet“ Anfang Juli 1899: „Wir brauchen einen Ausgang in die weiten, warmen Meere des Südens und haben auf diesen Ausgang, das zukünftige russische Südthor, schon früher hingewiesen. Es ist die Bucht Tschauabar am Indischen Ocean, 50 bis 60 Werst von der Grenze Beludschistans entfernt. Diese Bai muß der Endpunkt der durch Persien führenden russischen Eisenbahnen werden.“ Kaschmir aber reicht an den Pamir, auf dem die Russen bereits stehen.

Die Hezjagd, die, einer Windsbraut gleich, über Mittelasien dahinfuhr und Völkergerölle und Völkerweiden verschlang, hat im englisch-indischen Weltgebäude Achillesfersen bloßgelegt, und schon werfen die moskowitzischen Wachtfeuer von Pamir und von Turkestan aus grellen Schein in des Indus und Ganges gesegnete Fluren. So ist für England die glückliche Abgeschlossenheit Indiens unwiederbringlich dahin, welche den wenigstens durch äußere Gewalt ungestörten Besitz des Kaiserreichs gewährleistete.

Wird Rußland an den von ihm erreichten Meilensteinen auf dem Wege nach Indien stehen bleiben? Das ist die große Frage, welche uns die Worte Skobelews ins Gedächtniß ruft: „Der Verlust von Indien bedeutet den Fall Englands. Unsere Anwesenheit in Turkestan kann nur dadurch gerechtfertigt werden, daß wir von dort aus die orientalische Frage lösen. Wäre dies nicht der Fall, dann würde das asiatische Bließ nicht des Erbens werth sein.“ Seit Skobelews Tagen aber hat sich die orientalische zur ostasiatischen und pacifischen Frage erweitert, die Rußland zum Theil wenigstens in Indien zu lösen die Absicht haben könnte. In Asien, wo Rußland die aufstrebende Macht ist, fällt das Gewicht der Zeit von selbst für den weißen Zaren schwer in die Waagschale und bringt zwar in langsamem, stillem, aber nicht zu erschütterndem Zuge der Ereignisse naturgemäß die nordische Macht vor die Thore Indiens. Neben der verhängnißvollen Raumfrage sind es die Interessen- und Machtkreise dieser beiden Weltmächte und Weltgegner, die in Asien derart ineinander übergreifen, daß es fast scheinen möchte, als ob ihre Feindschaft eine geschichtliche Nothwendigkeit sei. In Südasien aber stößt Rußland nur auf einen Feind, die Herrin von Indien, welche gegen die nordische Macht hier keinen Verbündeten findet und nur auf die eigene Kraft angewiesen ist.

Die Hoffnung der Briten, daß Afghanistan eine Schutzwehr für Indien abgeben werde, ist trügerisch. Wie es seit den ältesten Zeiten bis auf unsere Tage den Bertheidigern der lombardischen Ebene nie gelungen ist, einem Angreifer den Uebergang über die Alpen zu wehren, so gilt dasselbe Gesetz in Asien. Der Besitz Indiens, das lehrt mehrtausendjährige Geschichte, darf nur dann als gesichert gelten, wenn seinem Beherrscher zugleich das Zepter über Iran und Afghanistan anvertraut ist. Von hier aus, von Westen und Nordwesten, ist Indien stets zugänglich gewesen, und auch nur von hier aus haben die Eroberer ihren Weg genommen. Oder war es nicht Afghanistan, von dem aus die Arier in das Herz Indiens eindringen, und zog nicht Alexander, Philipps großer Sohn, durch diese Felsenwüsthüß? Der berühmte Eroberer Mahmud lenkte 1010 seine Schritte von dem alten Bactriana aus durch Afghanistan; in

seine Fußstapfen trat 1398 der Mongole Timur. Den Muselmanen folgten 1738 die Moguls, und der persische Usurpator Nadir Schah, welcher 1739 die Schätze Delhis mit räuberischer Hand entführte, wagte erst dann über den Indus zu setzen, nachdem er Herr von Kabul und Kandahar geworden. Auch Seeley*) weist auf die geschichtliche Thatsache hin, daß alle Herrschaften, die jemals in Indien bestanden haben, stets durch eine aus Afghanistan vorbrechende Macht zerstört worden sind. Die Briten allein kamen seewärts, um Indien zu beherrschen, aber auch sie erkannten bald, daß zur dauernden Sicherheit des Kaiserreichs der mittelbare oder unmittelbare Besitz Afghanistans unerlässlich sei.

Nach der freilich nur sehr allgemein gegebenen Rekognoszirung der weiten Vorgelände des indisch-britischen Reiches gilt es die Beantwortung der Frage, ob Rußland, mit den Hilfsmitteln der Neuzeit ausgerüstet, nicht eine Wiederholung der Alexander dem Großen geglückten That, des Zuges nach Indien, möglich sei? Ob möglich oder nicht möglich, entscheiden zwei Faktoren, in erster Linie Anlage und Gangbarkeit der Wege zu den Orten, an denen die Entscheidung fallen muß, und in zweiter neben der Stärke der Armeen die Güte derselben.

Was den ersten Punkt anbetrifft, so konnte dem aufmerksamen Beobachter der seit lange geführte stille, aber nichtsdestoweniger heiße Kampf zwischen England und Rußland, die Anlage gesicherter Etappenstraßen nach Indien betreffend, nicht entgehen. Während die letztere Macht neue Heerstraßen nach Afghanistan und Persien baut und sogar auf dem Pamir Weg und Steg zu ebnen beflissen ist, vertraut England der Woge, durch welche es schon so große Erfolge erreicht hat, und hofft, falls ihm die Suez-Route verlegt werden sollte, sich bei dem Kampfe um Indien auf die große Seestraße ums Kap stützen zu können. Es liegt daher nahe und ergibt sich von selbst, nachdem wir im Obigen diese Seeroute von England nach Indien eingehend betrachtet, hier wenigstens im Umrisse die russischen Ueberlandwege, gleichsam die mit jener konkurrierenden Linien, zu skizziren.

Wenn es auch als Regel gelten kann, daß die Ueberlandwege, wie der Krimkrieg, wie der japanisch-chinesische und amerikanisch-spanische Krieg schlagend erwiesen haben, in ihren Leistungen weit hinter den Etappenlinien zur See zurückstehen, so erscheint es dennoch kaum zweifelhaft, daß die von uns betrachtete, wichtige und militärisch am meisten gesicherte oceanische Route um das Kap die auf sie gesetzte Hoffnung zur festen Verankerung des indischen Reiches nicht erfüllen, nicht die gleiche Leistungsfähigkeit entfalten wird. Dagegen basiren die russischen Anmarschlinien auf europäisch- und asiatisch-russischen Gebieten und sind Land-, See- und Flußstraßen.

Wir beginnen im Westen, wo russische Kraft sich am Schwarzen Meere und im Kaukasus konzentriert. Auf dem Pontus ist Rußland gebietende Macht geworden, seit es sich stolz und unbestritten den Besitzer der besten Häfen und Seeburgen nennen kann und die zarische Flotte sich dort mächtig entwickelt hat, neben der man noch das Wachstum der militärisch ausgebildeten und kriegstüchtigen Freiwilligen-Flotte zu erwähnen nicht vergessen darf. Durch die Berechtigung, heute die Handels- und

*) „The Expansion of England“.

morgen die Kriegsflagge zu hissen, ist ihr Zweifelseelenthum anerkannt. Der „Standard“ vom 15. Juni 1899 legt ihr eine wenig rühmliche Bezeichnung bei, indem er sie „de facto eine Flotte von Freibeutern“ nennt.

Die an den Gestaden des Pontus befindlichen, durch Schienenstränge, Flußläufe u. s. w. schnell zu verstärkenden Streitkräfte können von den Hauptplätzen Odessa, Nikolajew, Sebastopol, Taganrog u. a. in längstens zweitägiger Fahrt nach Poti und Batum geworfen werden, um sie der Bahn über den kaukasischen Isthmus anzuvertrauen. Einen zweiten Hauptjammelpunkt bildet die am Nordabhange des Kaukasus gelegene Kopfstation jener von St. Petersburg und Moskau führenden Bahnen, Wladikawkas, d. i. „Zwinge des Kaukasus“, von wo Truppen und Kriegsmaterial auf der grusinischen Heerstraße durch das Defilee von Darial, d. h. auf tatarisch „enger Weg“, den Gebirgsstock überschreitend, die transkaukasische Bahn bei Tiflis erreichen. Diese central gelegene Stadt vermittelt die Verbindung der beiden größten Binnenseen der Welt durch leistungsfähige Eisenstränge, welche, von Poti und Batum ausgehend, das am Kaspiischen Meere im Mittelpunkt der Region der ewigen Feuer gelegene Baku erreichen, auf dessen ungeheuer langer Rhede 110 Dampfer zu gleicher Zeit Platz finden.

Der meeresweite Kaspi-See, dem wir jetzt näher treten, kennt nur eine Flagge, sie trägt die russischen Farben. Das große Becken stellt eine Ansammlung von russischer Kraft und Macht dar, wie sie kühner kaum ersonnen werden konnte. Außer einigen Transportdampfern und Kanonenbooten trägt dasselbe gegen 800 Handelssfahrzeuge, von denen ein Drittel aus Dampfern besteht; derart überbrückt, vermag dieses Binnengewässer jeder militärischen Anforderung gerecht zu werden. Die sogenannten Astatki (Rückstände bei der Petroleumraffinerie) liefern ebenso billigen wie ausgezeichneten Heizstoff für die Dampfschiffe. Zwischen dem See und dem europäischen Rußland stellt der breite silberne Faden der Wolga eine innige Verbindung her. Sie mündet oder kriecht vielmehr bei Astrachan, das wie Venedig im Wasser liegt, in das Meeresbecken. So ist der mächtige, von den Russen Mütterchen Wolga genannte Strom, dessen Flotte allein eine Tragfähigkeit von $3\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen besitzt, zum Vermittler eines regen Verkehrs aus dem eigensten, eigenthümlich russischen Gebiete mit der europäischen Peripherie des Reiches geworden, verleiht dem Ganzen Zusammenhalt und bildet eine vorzügliche strategische Basis.

An der Ostküste des Kaspi-Sees angekommen zu sein, bedeutete vor Jahrzehnten das Ende der Welt erreichen; die Natur der Steppe und das Schwert der berittenen grausamen Steppenräuber verlegte den an sich schon beneidenslosen Weg. Aber dort, wo noch vor wenig Jahren der Huf schneller Kofse nur flüchtigen Eindruck hinterließ, wo die Steppe keine Vegetation zeigte, ist jetzt eine eiserne Bahn festgenagelt, eine Wegebereitung vollbracht zu einer Weltveränderung und Welterschütterung. Wird heute der Name Kaspi-See ausgesprochen, so liegt der Gedanke an Kampf nahe, denn aus diesem Wetterwinkel ziehen insbesondere die Orkane, welche Indien drohen. Durch das Sandmeer geführt, bedeutet die Eisenbahn die Mienensprache der dem militärischen Geiste Rußlands innewohnenden Energie, welche Interessensphären in Besitzes- und Machtsphären verwandelte und das große mittelasiatische Gebiet in die europäische Sphäre hereinzog. Mit der Festlegung der Schienen über die transkaspiische Steppe sind zugleich die Turfomanen-Stämme an die Kette gelegt

und das Wort eines alten Stammeshauptes zur Lüge geworden, welches besagte, daß es ebenso unmöglich sei, die Turkomanen, welche nach Raune und Bedürfniß die leichten Zelte abbrechen oder aufschlagen, festhaft zu machen, wie es unmöglich wäre, jedes Sandkorn der weiten Steppe an den Boden festzunageln. Die Russen haben das Sandbett da, wo es durchaus nicht halten wollte, mittelst Lehm und Seewasser glattgestrichen und festgestampft und dadurch einen haltbaren Unterbau für die Bahn erzeugt, während ein anderes Wasser der Transkaspi-Bahn zu dem Spitznamen der „betrunkenen Bahn“ verholfen hat, da das untere Personal derselben von dem Morgen des 1. Januar bis zum Sylvesterabend meist in alkoholischer Begeisterung befangen ist.

Wer wollte dem widersprechen, daß menschliche Schaffenskraft hier in dem geschichtlichen Boden Veränderungen bewirkt hat und noch mehr bewirken wird, durch welche die Geschichte selbst sich wandelt und mächtig beeinflusst wird? Mittelasien ist für Rußland im Begriff, wie früher wieder die große Handels-, vor Allem aber eine große Heerstraße zu werden, und die todte Königin des Steppenmeeres — Merw —, welches nur Trümmer und Traditionen aufzuweisen hatte, ist nicht länger mehr eine gefallene Größe. Es besitzt eine doppelte Nachschubs- und Verpflegungsverbindung, einmal nach Westen nach dem Kaspi-See und weiter, dann aber nord-, nordost- und ostwärts; wohin die Eisenbahn nicht trägt, führen gute Heerstraßen. Die innerasiatischen todten Flächen nebst ihren Randgebieten, dem weiten Kampffelde der Geisterscharen Ormuzds und Ahrimans, gewinnen scharfe Umrisse, und nicht länger mehr sind die Entfernungen, wie noch Kaiser Nicolaus während des Krim-Krieges aussprach, Rußlands größte Feinde. Was dem Schwerte, was den Geschützen nicht gelang, die freiheitsliebenden Turkomanen zu bewältigen, das brachte Annenkows Eisenstrang zu Stande; über an Hülsquellen arme Wüsten bahnte die Schiene der Waffe den Weg, und weiter und mehr wird die Wüste überbrückt.

In Transkaspien hat sich die Erkenntniß bezahlt gemacht, daß für die Aktionsfreiheit jedes Kilometer fahrbaren Weges ein Bataillon, jedes Kilometer Eisenbahn dagegen ein Regiment und mehr werth ist. Die für militärische Zwecke erbaute Bahn ist zwar auch kommerziell und kulturhistorisch bedeutsam, da sie alte verrammelte Wege wieder gangbar macht, aber der maßgebende Faktor ist der strategische. Denn wenn der Schienenstrang auch ein Bindeglied der Völker abgiebt, bindet er zugleich russische und englische Klingen. Wer würde im Ernste glauben können, daß der russischen Tradition dadurch eine Genüge geschähe, daß sie die vaterländischen Schwerter in den heißen, salzigen Steppensand gesteckt, um bei umherirrenden Horden Anbetung zu finden, daß Rußland zufrieden sei und zufrieden sein könnte, das Ende aller Mühen und Drangsale im Trugbild der Wüste zu finden? Der leitende Beweggrund der Vorgänge in Centralasien ist der unwiderstehliche Zug nach dem offenen Meere, nach dem Besitz militärisch wichtiger und handelspolitisch werthvoller Küsten. So drängt es Rußland gebieterisch nach eben den Weltmeeren hin, welchen England seine Weltstellung verdankt und seine Eigenart, ja seine Kultur; denn die Geschichte lehrt, daß mit der Entfernung vom Ocean in gleichem Verhältniß der Verkehr der Nationen und zugleich die Bildung abnimmt.

So kämpft denn Rußland fort und fort in Trübsalen und Hartfalten in Mittelasien, um den Weltocean zu erreichen und damit die staatliche Zukunftsaufgabe

zu lösen, und zwar in vollem Bewußtsein, daß man auf diesem Gange englisches Interesse und Indoenland bedrohe. Was kann Rußland aber an dem England liegen, das ihm überall wehrt, den Glockenstrang der Zeit zu ziehen? So drängt und dringt das Zarenreich gegen das persisch-arabische Meer hin und schiebt allmählich die Kolonnenwege vor, auf denen Batum, Poti, Tiflis, Baku, Astrachan, Krasnowodsk, Askabad, Sarachs, Merw — der Kreuzungspunkt von acht Militärstraßen — Khiva, Orenburg u. s. w. die sichtbaren Meilensteine bilden und nur einzelne Vertikalkheiten in der langen Gewinnliste bezeichnen, bei denen das strategische Moment gleiche Rücksichtnahme wie das geographische beansprucht. Die in Vorstehendem geographisch gezogenen Linien predigen nichts Anderes als den Text zu der militärischen Bewegung in der großen Geschichte eines Theiles des asiatischen Rußland. Freilich liegen zwischen den eben aufgeführten Etappen Jahrzehnte mit ihren Ereignissen, die Gegenwart aber konzentriert zeitlich und schritt mit dem Bahnbau in immer lebhafter werdendem, rastlosen Tempo dergestalt weiter, daß der Schienenstrang, obgleich nirgends bedroht, in seinem Süden dennoch durch Ansiedelung von Astrachan-Kosaken gedeckt, heute eine Riesenparallele darstellt, von der aus schon ein eiserner Laufgraben gegen das Nordthor der indischen Festung vorgetrieben ist. Dieser Laufgraben ist die von Merw im Murghab- und Kuschl-Thal führende Zweigbahn, die am 16. Dezember 1898 dem Betriebe übergeben wurde und in Kuschl endet. Dieser Ort liegt unweit des Straßenknotenpunktes Herat, der „Perle der Welt“; wir sagen unweit, weil 150 km, das ist der Abstand, in Asien keine Entfernung bedeuten. Dem Scharfblick der Engländer ist das nicht entgangen. Unter der Ueberschrift „When the Amir Dies?“ äußert sich ein englisches, militärisches Organ*) darüber folgendermaßen: „Die Vollendung der Merw—Kuschl-Bahn und das Schreckgespenst eines Vertrages zwischen Rußland und Afghanistan nöthigt uns zu Vorsichtsmaßregeln.“ Der hier erwähnte Vertrag bezieht sich auf die im Januar 1899 erlassene Proklamation des Emirs. Sie lautet: „Durch die Gnade Gottes und seines Propheten giebt es viele Herrscher in der Welt. Es ist das Recht eines jeden Herrschers, sein Land zu vertheidigen und in demselben nach Belieben zu schalten und zu walten. Leistet er seinen Nachbarn einen Dienst, so wird er deren Wohltäter und Bundesgenosse. Der weiße Zar von Rußland baut die Kuschl-Eisenbahn, die einen Theil unseres Gebietes durchschneiden und demselben zum Vortheil gereichen soll. Er verlangt nichts von uns und tastet nichts an, was uns gehört, sondern bietet uns Mittel, uns zu bereichern. Laßt uns daher nicht hören auf übelwollende Ausländer, die Verleumdungen auszustoßen pflegen, laßt uns vielmehr Freunde sein der Russen, wie wir Freunde sind des Zaren. gez. Abdurrahman, Khan und Emir, Beherrscher aller Afghanen.“

Damit aber auch in Transkaspien die elastische Etappenstraße nicht fehle, hat Rußland auf der wichtigen Schlagader des Oxus eine Flottille errichtet, die den Strom von Petro-Alexandrowsk bis nach Kerki, wo er noch eine Breite von 1000 m besitzt, befährt und für Verpflegung, Truppentransport u. s. w. große Dienste zu leisten verspricht.

*) „United Service Magazine.“ Juni 1899.

Ueber geplante Verbindung der transkaspischen mit der sibirischen Bahn und dergleichen mehr verbreiten wir uns an dieser Stelle nicht, müssen dagegen aber, wie es bei dem transkaspischen Schienenstrang bereits geschehen, die absolute Sicherheit der russischen Etappenstraßen zu Wasser wie zu Lande in Bezug auf gegnerische Gelüste konstatiren. Eine alleinige Ausnahme könnten die den Pontus querenden Linien machen, wenn es, was aber nicht wahrscheinlich, der Meerbeherrscherin möglich sein sollte, diese Routen wie früher zu unterbinden, wodurch der russische Aufmarsch gegen Herat verzögert werden könnte. Geradezu unlösbare Beziehungen bestehen zwischen der eben genannten afghanischen Feste und dem Schwarzen Meere, in dem England Herat vertheidigen oder seinen Fall wenigstens hintanhalten kann.

Der Stellung Rußlands auf dem Plateau von Pamir treten wir heute nicht näher; es möge der Hinweis genügen, daß das Zarenreich sich im Quellbezirk des Murghab, am Felsenthor Indiens, einnistet. Dagegen müssen wir noch einen Blick auf Afghanistan werfen.

Afghanistan ist das zwischen dem russischen centralasiatischen Besitz und Indien aufgebaute Land, welches politisch und militärisch deshalb am schwersten in die Wagsschale fällt, weil die Maßnahmen der nordischen Macht deutlich verrathen, daß sie die Hauptentscheidung der Waffen, wenn nicht an den indischen Grenzen, dann auf der durch Afghanistan ziehenden Königstraße zu suchen gesonnen ist. Darüber sind auch die Engländer nicht mehr im Zweifel. Schon Lord Napier gab seine Ansicht folgendermaßen kund: „Sollten die Russen Merv einnehmen und dadurch einen bequemen Weg nach Herat und mit diesem selbst eine Festung in fruchtbaren Gefilden besitzen, dann kann man über die von ihnen einzuschlagende Straße nach Indien nicht mehr im Ungewissen sein.“ „Mit Merv“, so meinte General Baker, „geräth Herat in russische Gewalt.“ Nach Sir F. Goldschmids Ansicht vermag Herat 150 000 Mann zu ernähren. Marvin betrachtet Merv als Stützpunkt der russischen Truppen von Turkestan und dem Kaukasus. Und ein Artikel*) „Rußland und England im fernen Osten“ überschrieben und von dem General Sjobolew verfaßt, deutet gleichfalls auf Afghanistan als Durchzugsland. Mit Bezug auf die Transkaspische Bahn heißt es daselbst: „Der Bau des Schienenweges vom Kaspi-See nach Merv, Buchara und Samarkand ist der Anfang vom Ende; das Ende aber besteht allem Anschein nach in einem zukünftigen Feldzug des russischen Heeres nach Indien . . . Unsere Aktion in Centralasien offenbart eine furchtbare, elementare Kraft, welche direkt auf das Herz der englischen Herrschaft in Indien gerichtet ist.“

Wenn Britannien dem, dank der unvergleichlichen Gunst der geographischen Lage, ungefährdeten russischen Vorrücken in der Richtung nach Süden bis jetzt nicht entgegentrat, so liegt der Grund seiner passiven Haltung in der Naturbeschaffenheit Afghanistans, der gewaltigen Scheidewand gegen die aralo-kaspische Senkung, mit seinen langen und wilden Felsenpforten, in denen britisches Blut wie Wasser vergossen wurde. Während kein Raum für rangirte Schlachten vorhanden ist, bietet die topographische Beschaffenheit dieser Felsenburg ein Eldorado für den Guerilla-Krieg, in dem seine mit grimmer Kampfeslust beseelten und ebenso gewandten wie zähen

*) Der „Russkaja Starina“ (Russisches Alterthum) 1888.

seine alte militärische Ueberlegenheit den eingeborenen indischen Rassen gegenüber behauptet?“ die entschiedene und emphatische Antwort: „Nein!“ . . . „Der in unseren Diensten stehende orientalische Soldat“, so heißt es später, „ist heute, was Brauchbarkeit anbetrifft, unseres Gleichen und nach der in dem Grenzkriege erworbenen Erfahrung auch an Tapferkeit, Aufopferung und Entschlußfähigkeit nahezu unseres Gleichen“. Dies Urtheil des englischen Blattes anzuzweifeln, haben wir keinen Grund, dürfen aber dabei nicht vergessen, daß es im Grenzkrieg gegen aufrührerische Stämme, denen militärische Zucht und Ausbildung fehlte, war, in dem sich die eingeborenen Truppen bewährt haben, daß aber ihr Verhalten einer aus Europäern bestehenden, wohlausgebildeten, disziplinierten Armee gegenüber noch zu erproben ist. An dieser Stelle ein Fragezeichen anzubringen, ist wohl erlaubt, und um so mehr, als ein in der „Morning Post“ (Mitte Juni 1899) erschienener leitender Artikel schwere Angriffe gegen das englische Kriegsministerium richtet und u. A. die Behauptung aufstellt: „Nur weil die englische Armee mit einem wirksamen gewöhnlichen Projektil nicht versehen gewesen und für genügende Ausbildung der Infanterie im Schießen nicht gesorgt worden sei, habe sich die barbarische Verwendung des Dum-Dum-Geschosses in dem letzten Feldzuge nicht umgehen lassen.“ Die „Army and Navy Gazette“ rechtfertigt in einer in demselben Monat erschienenen Nummer die Ausrüstung der Truppen mit dem Dum-Dum-Geschoss. Denn die War Office sei verpflichtet, das Leben englischer Soldaten gegen Feinde ohne Nerven zu schützen, die der Wunden mißachteten.

An die Gleichwerthigkeit der eingeborenen Truppen mit den englischen knüpft der erwähnte Artikel der „United Service Gazette“ aber die verhängnißvolle Frage: „Was würde sich nun gelegentlich einer fanatischen, der großen Meuterei ähnlichen Erhebung ereignen? Wenn unsere eingeborenen Truppen gegen uns aufständen, würden wir einen harten Stand haben, obgleich wir an dem schließlichen Erfolge nicht zweifeln“, und deutet damit auf den springenden Punkt, der die Behauptung des indischen Reichs in Frage stellen kann.

Ist denn eine solche Erhebung des indischen Volkes gegen seine Beherrscher ausgeschlossen? Nach den Erfahrungen, welche die Engländer gemacht haben, gewiß nicht. Zunächst denke man daran, daß unter indischer Sonne, die mit heißen Strahlen nicht nur auf den Leib des Menschen scheint, sondern auch in sein Blut hinein brennt, ein Umstand mitspricht, welcher ungestraft nicht übersehen werden darf. Dies ist die Phantasie des Orientalen, auf die nur der Erfolg wirkt, aber auch herauschend wirkt, daß er dem Starken oder vermeintlich Starken sich willenlos und voll Feuer anschließt, um ebenso rasch dem neuen Sieger anzugehören; der Haß ist dort ungefährlich, aber schlimm ist es, verachtet zu werden. Die Schwäche wirkt nirgends verhängnißvoller als im Orient, wo es keine Treue giebt, wo nur die rohe Kraft der rückichtslosen That sich Recht zu verschaffen im Stande ist. Zudem spielt das Prestige im Orient eine große Rolle, da dort, wo die Individualität und die Völker die Reife noch nicht erlangt haben, wo man nur empfindet, aber nicht denkt, Alles Führung und Herrschaft sucht. Weil der Morgenländer konservativen Anschauungen zuneigt, beugt er sich zwar in Gelassenheit und Unterwerfung unter die jeweilig am Ruder befindliche Macht, doch nur so lange, bis eine höhere Gewalt sich kundgiebt, ein helleres Gestirn am

Horizont erscheint. Ob der Gegensatz zwischen den Herrschern und Beherrschten, welcher nichts Anderes ist als der Gegensatz zwischen Abend- und Morgenland, bei einem unglücklichen Kriege nicht zu weiteren Schwierigkeiten führen könnte, mag hier unerörtert bleiben.

Daß die Religion der Hindus, um auf das zweite, England gefährliche Moment überzugehen, im Gegensatz zum britischen Regierungsprinzip steht, ist bekannt, und können wir uns hier mit dem Hinweis auf den Widerstand begnügen, welcher seitens der Bevölkerung den Vorschriften zur Bekämpfung von Pest, Cholera, dem Verbot der Pilgerfahrt nach Mekka u. s. w. entgegen gesetzt wurde.

An dieser Stelle sei eine Auslassung der „National Review“*) (März 1893) wiedergegeben, die von dem Residenten Rassiuddin Ahmad stammt und, wie folgt, lautet: „Wenn man zwischen Rußland und England einen Vergleich zieht, erkennt man, daß die englische Nation die wahre und gefährlichste Feindin des Islam darstellt. . . . Während Rußland einer muselmännischen Politik folgt, verachtet England die Befenner des Islam; in diesem Umstande liegt der Erfolg der einen und die Schwierigkeit der anderen Macht. England besitzt kein Verständniß für die Größe der Ideen; die hochgradige Betreibung des Geschäfts hat die Achtung vor den religiösen Bedürfnissen der Menschheit verdrängt.“ In ähnlichem Sinne ließ sich im September 1897 die „St. James Gazette“ aus. Sie schrieb: „Es erklärt sich genugsam, daß der Emir von Afghanistan sich zum Führer des Islam aufgeworfen hat. Es besteht nicht der geringste Grund, daß Rußland hinter ihm steht und ihn anspornt. Wir haben die Angelegenheiten in einer Weise gehandhabt, daß die Mohammedaner unsere Feinde wurden und Rußland der Schutzherr der Türken ist. Rußland braucht sich keine Sorge zu machen, sondern nur still zu sitzen, denn die natürlichen Ursachen werden durch uns für Rußland wirksam. Es gab eine Zeit, in welcher man in ganz Mittelasien, in der Türkei und in Afghanistan Rußland fürchtete. Heute ist das Zarenreich Freund des Sultans und seiner Glaubensgenossen, England aber der allgemeine Feind geworden. Wir haben vergessen, daß wir eine mohammedanische Macht sind. England hat sich durch eine Clique von Gefühlsmenschen verleiten lassen, die Türken in Schrecken zu versetzen und jede Agitation, die den Namen christlich trägt, zu fördern. Ist es hiernach zu verwundern, daß der Emir glaubt, die Engländer wollten das Bekenntniß angreifen, dem er angehört, und der Herrschaft des Sultans ein Ende machen? Wir haben weder den Armeniern noch den Griechen genügt, obgleich englische Sympathie sie verlockt hat. Die Mohammedaner müssen England als Feind betrachten und glauben, daß Rußland, welches den Sultan beschützt, ihr Freund ist.“ Der Name des Sultans hat aber für den Gläubigen, seitdem er als Sieger aus dem türkisch-griechischen Kampfe hervorgegangen, geradezu einen Zauberklang erlangt. Daß der Emir sich in der That nicht offen an die Spitze der aufständischen Bewegung der Grenzstämme stellte, ist bekannt; welche Rolle er aber während der Kämpfe an der Nordwestgrenze Indiens spielte, darüber berichtet ein Artikel: „Elements of Unrest in India.“**) In ihm wird ausgeführt, daß der

*) Wir entnehmen dieselbe der Broschüre: „Les Russes et les Anglais en Afghanistan“.

**) In „Asiatic Quarterly Review.“ 1898.

Emir, mit der Lehre des Glaubenskrieges liebäugelnd, die Grenzstämmen in Bezug auf seinen Beistand täuschte und ihnen dadurch zum Bewußtsein brachte, daß sie ohne seine Hilfe keinen dauernden Erfolg zu erreichen vermöchten. Den Einfluß auf die Grenzbevölkerung wußte er sich aber dadurch zu erhalten, daß er sich den Zeitpunkt der Bestimmung über den Beginn des Glaubenskrieges vorbehielt u. s. w.

Nach diesen Auslassungen möge der Leser sich ein Urtheil über die Zuverlässigkeit und damit über den Werth der indo-englischen Streitkräfte, die doch zunächst zum Schutze des Kaiserreichs berufen sind, bilden. Wir wollen einige englische und darum gewiß unverdächtige Urtheile anführen.

Am schwersten wiegt zweifellos das Wort des durch seine in Afghanistan unter den schwierigsten Verhältnissen erfochtenen glänzenden Siege berühmten englischen Feldherrn, des Lords Roberts of Kandahar. Derselbe sagt in einer am 2. November 1892 niedergelegten Denkschrift: „Wenn wir die Kontingente von Hindostan, Bombay und Madras als zur Bekämpfung von Russen, geschweige denn von Deutschen oder Franzosen untauglich erachten, dann kann diese Ehre nur den Truppen des Pendschab, also einem Viertel und nicht einmal der Hälfte unserer ganzen indischen Armee, zu Theil werden.“ Sodann nimmt ein Artikel „The Truth about the Indian Army“*) in der Einleitung Notiz von der Aeußerung Lord Wolseleys: „Offen gestanden, möchte ich unsere indischen Truppen nicht gegen europäische ins Feld führen.“ In demselben Aufsatze wird folgender Ausspruch des Generals John Jacob angezogen: „Verrätherei, Meuterei und Schlechtigkeit jeder Art mögen bis zu dem höchsten Grade dort Platz greifen, wo Mannschaften ein und derselben Hindukaste vereint sind und die Regeln der Kaste über denen der militärischen Disziplin stehen.“

Sonach muß sich Britannien darauf gefaßt machen, unter den schwierigsten Verhältnissen den Kampf um den Besitz des Kaiserreichs zu führen. Die Gefahr könnte nur durch die Ankunft und das Eingreifen einer großen europäischen Armee beschworen werden; über eine solche verfügt Albion jetzt indessen noch nicht.

Nach dieser Betrachtung der englischen Streitmacht kommen wir zu der Frage, wie es mit der lebendigen Kraft steht, welche Rußland bei einem Zuge nach Indien in die militärische Waagschale zu werfen vermag. Wir verweisen zunächst auf die „Nowoje Wremja“, nach welcher einer am 12. Juni 1899 ergangenen Allerhöchsten Entschliesung zufolge alle mittelasiatischen russischen Besitzungen sowohl wie die daselbst befindlichen Truppentheile dem Generalgouverneur von Turkestan unterstellt werden. Zu dieser die administrative und militärische Organisation betreffenden Verfügung bemerkt eine Londoner Zeitung,**) daß es jedem englischen Offizier, welcher die Aufgaben und Hauptprobleme der mittelasiatischen Politik kenne, klar sein müsse, eine wie große Bedeutung der Centralisation der russischen Streitkräfte in Westasien zukomme. Hier stünden nunmehr 60 000 Mann unter einer Hand vereinigt zur Wahrung der russischen Interessen bereit. Diese jeden Augenblick in Mittelasien zu verwendende Kraft könnte aus dem Kaukasus auf das Doppelte verstärkt werden und in verhältniß-

*) In „Asiatic Quaterly Review“. 1897.

**) „Daily Chronicle.“

mäßig kurzer Frist, denn alle Bewegungen der Russen in Asien vollziehen sich in ungleich lebhafterem Tempo als die der britisch-europäischen Truppen in Indien, welche eines schier unendlichen Troffes nicht entbehren können.

Wenn die Transkaspi-Bahn die Turfomanen, wie wir oben sagten, an die Kette legte, so ist dies nur insofern richtig, als sie die wilden Steppenhornden zwang, die Unrast von sich zu thun, sesshaft zu werden. Aber entwaffnet hat Rußland seine neuen Unterthanen nicht, sie nicht vom Pferde steigen heißen, vielmehr hat es sie bewaffnet und mobil gemacht, wenngleich bis jetzt nur wenige reguläre Turfomanen-Sotnien aufgestellt sind. Auf des weißen Zaren Gebot rücken viele Tausende tapferer irregulärer Reiter ins Feld, um dann das in prophetischem Geiste ausgesprochene, freilich Barbarei verkündende Wort Skobelevs zur Wahrheit werden zu lassen: „Wir müssen Massen von asiatischer Reiterei formiren, um sie unter dem Banner von Blut und Plünderung auf Indien zu werfen, gleichsam als eine Avantgarde, welche die Zeiten Tamerlans wieder auferstehen läßt.“ Wenn die turfomanische, im Ganzen menschenleere Ebene auch heute neben der strategischen Bedeutung, welche der Zukunft dienstbar sein wird, noch wenig bietet, Eines giebt sie: das, was Skobelev wünscht, ein Material nämlich an Menschen und Pferden, wie es für die ihm gestellte Aufgabe nicht besser gedacht werden könnte: es sind die auf ihr geborenen, genügsamen, ruhelosen, selbstvertrauenden, an orientalischer Rohheit und Grausamkeit wie an Tapferkeit unübertroffenen Steppensöhne, in deren Adern nach der heimathlichen Ueberlieferung Wolfsblut fließt, und deren Panier den Kopf des Wolfes zeigt; es sind die Pferde, welche hundert Kilometer und mehr viele Tage hintereinander durchjagen, ohne an Kondition Einbuße zu erleiden. Reiter und Thiere ertragen alle klimatischen Unbilden, Wassermangel, Sandwehen u. dergl. mehr und bedürfen keines Trains.

Wenn wir eben sagten, viele Tausende würden auf des Zaren Gebot ins Feld rücken, dann gedachten wir des Zwiegesprächs zwischen Mahmud von Ghasna, dem ersten mohammedanischen Eroberer Nordindiens, und einem mächtigen Nomadenhäuptling im westlichen Turkestan, welcher auf die Frage, wieviel Krieger er ihm stellen könne, freilich mit echt orientalischer Ueberschwänglichkeit antwortete: „Schicke einen dieser Pfeile in unser Lager, und 500 000 Reiter werden für Dich aufsitzen.“ „Und sollte dies nicht genügen?“ „Dann sende einen zweiten Pfeil an die Horde Balik und weitere 500 000 Mann werden zu Pferde steigen.“ Betroffen fuhr Mahmud fort: „Wenn ich aber Euere ganze Macht brauchen könnte?“ „Dann laß meinen Bogen heruntertragen, ihm werden noch 200 000 tapfere Streiter folgen.“

Die Turfomanen aber wie die Afghanen, dies Moment darf nicht übersehen werden, sind Sunniten, ihr Blick ist nach dem Halbmond auf der Hagia Sophia in der Stadt am Goldhorn gerichtet.

Ueber das Verhältniß der Engländer bezw. Russen zu den asiatischen Völkern spricht sich Fürst Uchtomsky, der Verfasser eines hochbedeutsamen Werkes,*) charakte-

*) „Orientreise Seiner Majestät des Kaisers von Rußland als Großfürst-Thronfolger. 1890/91.“ Aus dem Russischen überetzt von Dr. Brunnhofer. Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.

ristisch folgendermaßen aus: „Für die Briten ist die Besitznahme von tropischen Gegenden, die ein Menschenmaterial besitzen, das für Andere um ein Stück Brot arbeitet, recht angenehm, jedoch unsicher. Für den Antipoden Englands, für das Asien des weißen Zaren ist das Verwaltungsprinzip ein recht patriarchalisches, wenn es auch im Leben des asiatischen Rußland nur erst mangelhaft in die Erscheinung tritt. Deshalb ist dort hinter dem Himalaya Alles trocken wie ein Schema und scharf umrissen. Hier aber von Erzerum bis Südfuffuri das völlige Fehlen inneren Widerstreits zwischen den sogenannten Siegern und den Besiegten, vielmehr ein sich munter entwickelndes, sprudelndes Volksleben, das sich vor dem indisreten Blick politischer Nebenbuhler nicht zu verbergen braucht, das von der Zukunft nichts zu fürchten hat, da es in sich selbst die Zukunft verwirklicht, welches in Wahrheit nicht erobernd vorgeht, da diese ganze zu uns gravitirende, außerrussische Welt mit uns durch Geblüt, durch Ueberlieferungen und gemeinsame Weltauffassung brüderlich verwandt ist. Wir knüpfen mit dem, was von jeher unser gewesen ist, die alten Familienbände nur enger.“ Die hier niedergelegte Auffassung erscheint richtig, denn während der Russe auch dort zum Asiaten wird, wo er als Machthaber auftreten kann, versucht der Engländer, jeder Kolonie so rasch wie möglich das eigene Gepräge aufzudrücken, und das Wort Lord Beaconsfields: „England ist keine europäische, es ist eine asiatische Großmacht“, erscheint demnach nur insofern ein Wahrwort, als Britanniens Weltstellung auf dem indischen Besitze ruht, im Uebrigen aber sich auf die Festigkeit seines Staatsbaues in Europa stützt. Indien ist demnach der Angelpunkt englischer Weltpolitik, die indische Bühne ist es, von der aus das Riesenreich überblickt wird, wo die Klammern zu seiner Festigung eingeschlagen sind, und wo kommerzielle Unternehmungen sich am innigsten mit imperialer Politik verwachsen.

Wenn dieser Imperialismus Triumphe feiert, dann sind seine Erfolge auf Rechnung der jetzigen englischen Stellung in Indien zu setzen. Die Momente, welche dabei in Frage kommen, haben wir in unseren Ausführungen darzulegen versucht. Möglich, daß ein Kampf mit Rußland unvermeidlich wird. Gestützt auf die Machttrias Eisen, Kohle und Gold, wird ihn England bestehen können; wenn es aber gleichzeitig Frankreich gelänge, den Seeweg nach Indien, wenn nicht zu sperren, was kaum möglich erscheint, aber doch zu erschweren, und wenn den äußeren Feinden sich der innere zugesellen sollte, so geht der Kampf um Sein oder Nichtsein.

Von demselben Verfasser erschien:

Schlaglichter auf das Mittelmeer.

80 (IV u. 121 Seiten). M. 2,50.

A. C. Maban, Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte. Erster Band: 1660 bis 1783. In Uebersetzung herausgegeben von der Redaktion der Marine-Rundschau. Zweite Auflage. M. 10,—, geb. M. 11,50.

Zweiter Band: 1783 bis 1812. Die Zeit der französischen Revolution und des Kaiserreichs. Auf Veranlassung des kaiserlichen Ober-Kommandos der Marine übersezt von den Vize-Admiralen Batsch und Paschen. M. 10,—, geb. M. 12,—.

Das überaus reichhaltige Werk, das zum ersten Male und auf Grund sorgsamster Forschung den Einfluß nachweist, den die Macht zur See auf die Geschichte der Völker jederzeit gehabt hat, verdient nicht nur in seemännischen oder militärischen Fachkreisen, sondern seiner Ergebnisse wegen von allen Gebildeten, die an den großen Fragen unserer Zeit Antheil nehmen und ihr Urtheil über sie bereichern wollen, beachtet zu werden.

Plüddemann, M. (Kontre-Admiral z. D.), Der Krieg um Cuba im Sommer 1898. Nach zuverlässigen Quellen dargestellt. M. 5,50, geb. M. 7,—.

Mit zahlreichen Abbildungen.

Die fremdartigen Erscheinungen, die der spanisch-amerikanische Krieg bietet, und die Lehren, die er für die Kriegführung enthält, werden von dem sachkundigen Verfasser auf Grund der zuverlässigsten Nachrichten, um die er sich bemüht hat, dem deutschen Publikum dargestellt. — Man darf sagen, daß dieses Werk in der deutschen Literatur über diesen Krieg an erster Stelle zu nennen ist.

Zimmermann, Dr. A., Die Europäischen Kolonien. Schilderung ihrer Entstehung, Entwicklung, Erfolge und Aussichten.

Erster Band: Die Kolonialpolitik Portugals und Spaniens in ihrer Entwicklung von den Anfängen bis zur Gegenwart. Mit einer Karte in Steindruck: Uebersicht des portugiesischen und spanischen Kolonialbesitzes gegen Mitte des 16. Jahrhunderts.

Geh. M. 10,—, in Originalband M. 11,50.

Zweiter Band: Die Kolonialpolitik Großbritanniens. Erster Theil. Von den Anfängen bis zum Abfall der Vereinigten Staaten. Mit drei farbigen Karten in Steindruck.

Geh. M. 10,—, in Originalband M. 11,50.

Dritter Band: Die Kolonialpolitik Großbritanniens. Zweiter Theil. Vom Abfall der Vereinigten Staaten bis zur Gegenwart. M. 9,—, in Originalband M. 10,50.

Die obige für die Kolonialpolitik der Gegenwart hochwichtige und bedeutungsvolle Arbeit hat in den beteiligten Kreisen eine überaus rege Beachtung und günstige Aufnahme gefunden. Das Werk kann mit seiner reichhaltigen, gewissenhaften Forscherarbeit als ein Lehrbuch der Kolonialpolitik bezeichnet werden, welches weiten Leserkreisen Kenntniß von den Erfordernissen einer nützbringenden Weltpolitik zu geben vermag. Es ermöglicht allen Kolonialfreunden ein klares Urtheil über das Wesen und die Bedingungen der Kolonien an der Hand der Geschichte und bildet zugleich eine belehrende und unterhaltende Lektüre. Weitere Bände werden folgen.