

Der Suez-Kanal.

Die geplante Eröberung durch Deutsche und Türken.

Von Wilhelm Stumpfmann, Dresden, im Oktober 1915.

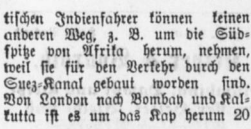
Schon seit einem Jahre spricht man von unserem Feldzuge nach Ägypten, um dort Englands Genid (so nannte Bismarck den Suez-Kanal) zu brechen. Anfälle dazu sind schon im Spätherbst 1914 von



Der Suezkanal.

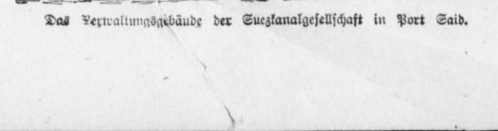
unseren türkischen Freunden gemacht und im Januar und Februar wiederholt worden. Es gelang damals, die Briten zu überraschen und den Kanal zu überschreiten, aber diese Maßnahmen trugen doch mehr die Züge einer Retrospektive als einer Eroberungsversuchs. Ein solcher ist nicht möglich ohne Anwendung schwerer Artillerie, und diese müßte auf dem Landwege durch die fast 300 Kilometer breite Sinai-Wüste herbeigeschleppt werden. Zwar könnte man den Kanal schon mit leichter Feldartillerie schwer beschädigen, welche auf den Kameelen herbeischaffen wäre. Die Beschädigungen des Kanals sind nicht durch Mauern geschützt. Ein paar Treffer leichter Kanonen, oder eine tüchtige Sprengung würden wohl genügen, das Wasser so zu beschädigen, daß Massen von Wüstenland nachbringen und den Kanal auffüllen und für die Schifffahrt sperren. Doch könnten auch empfindliche Schädigungen dieser Art, wenn auch erst vielleicht nach Jahren, durch die Baggermaschinen beseitigt werden.

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



Dorf am Kanal. Im Hintergrund die Atlatberge.

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



Das Verwaltungsgebäude der Suezkanalgesellschaft in Port Said.

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

Sodann gibt es jetzt einen neuen Seeweg nach dem fernen Osten, der den Briten sehr un bequem ist, den Panama-Kanal. Der kann jetzt nicht in Wettbewerb treten mit dem Suez-Wege. Aber er ist dem Wege um Südafrika überlegen, weil er mehrere gute Kohlenstationen, Kuba, Portorico, Curacao, Colon und Panama, Hawaii, darbietet, die aber samt und sonderb die unangenehme Eigenschaft haben, nicht unter britischer Kontrolle zu stehen. Eine Störung des Suez-Verkehrs würde dem Panama-Kanal zugute kommen, und das alte Baronenland mit seinem von den Franzosen erbauten und von den Briten wiederrechtlich besetzten und besetzten Kanal seinem rechtmäßigen Herrn, dem Türken, zurückzugeben und die wichtige Wasserstraße unter internationalen Schutz zu stellen. Diesen Kampf kann nur Deutschland mit Hilfe der Türken führen, und es wird ihn führen, nicht allein im eigenen Interesse, sondern zur Wahrung der Rechte aller seefahrenden Völker. Deutschland will kein Monopol an der Straße zum Roten Meer, es könnte ein solches Monopol auch nicht behaupten, wenn es danach begehrt. Aber es ist sein fester Entschluß, in diesem Kriege das Seemonopol Belgiens zu brechen, und mit allen anderen Völkern die Vorteile, welche jene Straße bietet, gemeinsam zu genießen. Im Suez-Verkehr steht England mit 60 Prozent an erster, Deutschland mit 17



Strassenbild aus Port Said.

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

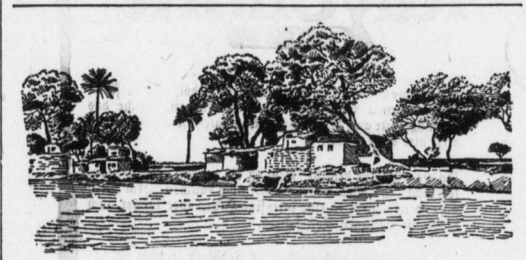
Wenn jedoch die seefahrende Welt von der britischen Seeherrschaft befreit werden soll, so würde es notwendig, Ägypten zu erobern und das alte Baronenland mit seinem von den Franzosen erbauten und von den Briten wiederrechtlich besetzten und besetzten Kanal seinem rechtmäßigen Herrn, dem Türken, zurückzugeben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

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

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

den Weg sucht, mag dahin gestellt bleiben.

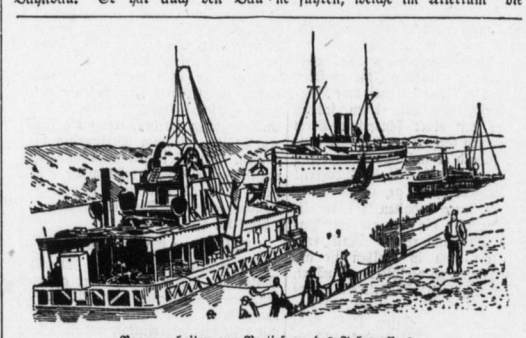
Durch den neuen Kriegsschauplatz auf dem Balkan wird die Bedeutung des Suez-Kanals durch die Türken und die Deutschen in ein neues Licht gerückt. Die Deutschen suchen durch Serbien und Bulgarien hindurch nicht nur einen absolut sicheren Weg nach Konstantinopel, sondern zugleich auch eine Basis zur Förderung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



Aus der Umgebung von Ismailia.

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

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



Baggerarbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers.

größte Kornmarkt der damaligen Welt war. Erneuerung des alten Bewässerungssystems mit den Mitteln der modernen Technik, und ein zweites Indien wird dort rasch entstehen. Vorbedingung dazu ist aber die Beseitigung der englischen Mitbewerber.

An demselben Tage, an welchem die Deutschen und Oesterreicher über die Donau gingen, um den neuen Balkanfeldzug anzutreten, am 5. Oktober, hielt der türkische Kriegsminister Enver Pascha seine erste Kriegserklärung in der türkischen Kammer. Er erklärte, sich davon überzeugt zu haben, daß eine Expedition nach Ägypten möglich ist und daß sie vollen Erfolg haben wird. Zu gleicher Zeit gab er die Erklärung ab, daß die Türkei über 3 Millionen gut ausgebildete Soldaten besitzt, welche wissen, daß es sich in diesem Kriege um das Leben ihres Staates handelt. Auf das Eintritten der Deutschen nach Serbien hinweisend, bemerkte er, daß die Beschaffung des nötigen Seeresbedarfes und der Munition bald keine Schwierigkeiten mehr haben würde. Enver Pascha ist der Schrittmacher für die Deutschfreundlichkeit der Türken gewesen. Es ist



An der österreichisch-ungarischen „Gulafkanone“.

der bedeutendste Staatsmann, welchen die Osmanen seit Jahrhunderten hervorgebracht haben.

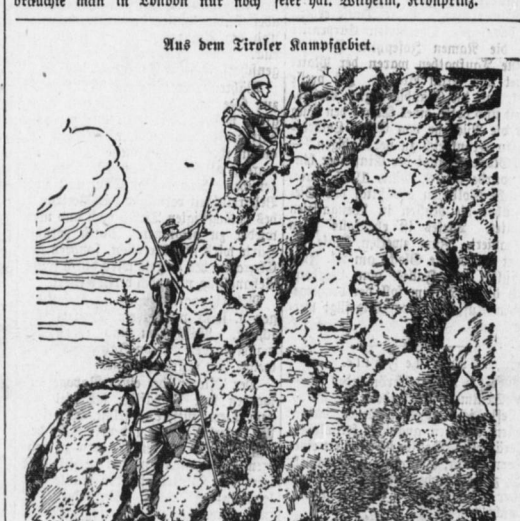
Der Suez-Kanal ist ursprünglich gegen den Wunsch Englands gebaut worden. Er ist eines der Werke der großartig aussehenden, aber im Grunde hohlen französischen Politik der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts, deren Träger das Schwelmerium des dritten Napoleon war. Ein Franzose, Lesseps, war der Hauptpromotor und finanzielle Gründer des Kanals; der französischen Regierung, die damals noch in enger Verbindung mit der ägyptischen Hand, lag die Ausführung besonders am Herzen; hingegen suchte die englische Staatskunst, an der Spitze Lord Palmerston, mit allen denkbaren Anträgen den Bau des Kanals zu hintertreiben. Erst als dieser eine nicht mehr aus der Welt zu schaffende Lauffah war, wurde es das Ziel der englischen Politik, sich seiner zu bemächtigen. Die Herstellung des Kanals, der 400 Mil-



Ein Jahr Krieg.

Der Mann von der Front: Du siehst mal einer an! Jetzt bin ich ein Jahr älter, und mein Scheitel wird immer voller!

sionen Markt an Baukosten verschlungen hatte, war 1869 beendet. In demselben Jahre gab der Bauerherr, der verheerendste Ägypten Ismail, mit ungeheurer, ungläubiger Summe erforderlicher Pracht das Eröffnungsfest, bei dem die französische Kaiserin Eugenie den Mittelpunkt aller Glanzes bildete. Es war das letzte Leuchten der untergehenden napoleonischen Sonne. Ein Jahr später brach die Pariser Herrlichkeit unter den deutschen Schlägen zusammen. Eines der Resultate von Sedan aber war, daß die Engländer den französischen Nachkonkurrenten im Orient los wurden; denn immer haben die Völker des europäischen Festlandes, voran die Deutschen, mit ihren Kriegen und Siegen für die britische Weltpolitik gearbeitet. Da also Ägypten nun seinen französischen Schutzpatron verloren hatte, so brauchte man in London nur noch



Österreichisch-ungarische Infanteriepatrouille erklettert eine Felswand.



Reicht gesagt, aber —!

Jarus, Jarus! Gib uns unsere Millionen wieder!

war schon wenige Jahre nach Sedan erreicht. 1875 verschafferte Khediv Ismail den gesamten Besitz des ägyptischen Staates an Kanalaktien an England, dessen Premierminister damals der vielgenannte Disraeli war. Dann begann für Ägypten die Reihe der qualvollen und kostspieligen Einmischungen des Auslands in seine Finanzen, die dazu führten, daß schließlich England „im Interesse der europäischen Gläubiger“ 1882 das Land eroberte. Seitdem ist, obwohl die alten Verfassungsformen wenig geändert wurden, in Ägypten der englische Einfluß „maßgebend“.

„An der Strippe.“

Ein heimtückender Leutnant berichtet folgende Anekdote vom Grafen Hoeseler. Bekanntlich ist der General-Feldmarschall v. Hoeseler so eine Art Halbgoth, namentlich der älteren Gattin.

Auf einem Spaziergange unten an einer hohen Waldböschung hat nun v. Hoeseler unerhofft Gelegenheit, den Mittelpunkt eines Landwehmanners zu lauschen, die oben, ohne ihn zu gewahren, im Dicksicht liegen. So sagt der eine: „Ja, aber „Gottlieb“ hat Herrlichkeit unter den deutschen Schlägen zusammen. Eines der Resultate von Sedan aber war, daß die Engländer den französischen Nachkonkurrenten im Orient los wurden; denn immer haben die Völker des europäischen Festlandes, voran die Deutschen, mit ihren Kriegen und Siegen für die britische Weltpolitik gearbeitet. Da also Ägypten nun seinen französischen Schutzpatron verloren hatte, so brauchte man in London nur noch

Aus dem Tiroler Kampsgebiet.



Österreichisch-ungarische Infanteriepatrouille erklettert eine Felswand.