



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Krieg zwischen Frankreich und China.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

tischen Geschäften ohne parlamentarische Regierungsform denken? Soll ihnen gestattet werden, zur Probe einmal ihre Grundsätze in der Verwaltung oder im Militärwesen durchzuführen?

Natürlich wird auch der Antisemitismus gestreift. Prosemit scheint der Verfasser nicht zu sein, doch hat auch er für jene Erscheinung nur jene beiden Erklärungsgründe, die bei allen Philosemiten gäng und gäbe sind: Zorn orthodoxer Schriftgelehrten und Neid der durch Überlegenheit der Juden auf journalistischem und kommerziellem Gebiet Bedrohten. Wir wollen ihn auf drei andre Momente in seinem eignen Buche hinweisen. Er bezeichnet den Parteihaf der Gegenwart als „die Erbschaft, die von der kirchlichen Verfluchungspraxis auf uns gekommen ist.“ Und von wem hat die christliche Kirche die Verfluchungspraxis geerbt? Woher stammt das Dogma eines alleinseligmachenden Glaubens mit der Pflicht, alles Ungläubige auszurotten? Das ist Eins. Das Zweite ist die drastische Schilderung des gegenwärtigen Zustandes der Presse und die wohlbegründete Forderung von Garantien von demjenigen, welcher „das höchste politische Lehramt für das Volk“ ausüben will. „Die Jesuiten werden aus dem Beichtstuhl verjagt, aber man duldet überall viel gefährlichere Leute in dem Amte, täglich die verderblichsten Grundsätze zu predigen.“ Vortreffliche Worte, die doch wohl nicht von dem Neide auf die journalistische Überlegenheit derer diktirt sind, welche die Presse und vor allem die so geschilderte fast ausschließlich in Händen haben. Und drittens wäre an die früher erwähnte Stelle von der „rückichtslosen Ausbeutung wirtschaftlicher Überlegenheit unter dem Titel wohlthätiger Konkurrenz zu erinnern.“

Das Erfreulichste bei der Lektüre der „Zeitlossen“ war uns das Zeugnis, welches dieselben für das Anwachsen jener Partei liefern, welche gegen die Ultras auf beiden Seiten entschlossen Stellung nimmt und mit den anerzogenen Vorurteilen des Liberalismus bricht. Als einen Angehörigen dieser Partei begrüßen wir den Verfasser, wenn auch sein „gesunder Menschenverstand“ nicht durchweg der unsre ist.



Der Krieg zwischen Frankreich und China.



öglich, ja nach den letzten Nachrichten englischer Blätter sehr wahrscheinlich ist, daß der Krieg zwischen Frankreich und China, der bereits seit Monaten drohte, in dem Augenblicke, wo wir dies schreiben, thatsächlich schon ausgebrochen ist. Sedenfalls steht fest, daß die chinesische Regierung das französische Kabinet hat benachrichtigen lassen, sie werde einen Angriff der Franzosen auf Bakning als

Kriegsfall betrachten, und daß sie die übrigen Großmächte von diesem Ultimatum in Kenntnis gesetzt hat. Andererseits aber ist nicht zu bezweifeln, daß der Admiral Courbet den Befehl erhalten hat, die genannte Stadt anzugreifen, sobald er es für passend halte. Songtai, die andre streitige Stadt, ist von schwer zu passirenden Sümpfen umgeben und wird daher vorläufig wohl noch unbehelligt bleiben. Der Weg nach Bakning dagegen führt durch Gegenden, die jetzt wieder trocken sind, und so wird der Admiral zunächst nach diesem Orte marschiren, eine Annahme, die sich auch darauf gründet, daß die in Songtai stehenden chinesischen Truppen größtenteils zur Verstärkung der Besatzung von Bakning abgesandt worden sind. Wenn Admiral Courbet seinen Marsch von Hanoi nach Bakning noch nicht angetreten haben sollte, so kann ihn nur der Umstand davon abgehalten haben, daß nach den neuesten Berichten das Delta des Roten Stromes in den letzten Wochen für die Franzosen sehr unsicher geworden ist. Die Schifffahrt auf dem Flusse ist bedroht, mehrere Dörfer an demselben sind zerstört worden, und es wird versichert, daß die Schwarzflaggen oder die Chinesen die von französischen Truppen besetzte Stadt Haidzuong niedergebrannt haben. Endlich scheint es um die Gesundheit der Soldaten Courbets nicht gut zu stehen, wenigstens meldet man, daß sie an Dysenterie leiden. Selbst Pariser Blätter sprechen jetzt Bedenken über den Stand der Dinge in Tonkin aus. Der Figaro z. B. sagt: „Die letzten Nachrichten zeigen, daß der untere Teil des Deltas weit davon entfernt ist, unterworfen zu sein, und daß die Bevölkerung unsre Schutzherrschaft nicht anerkennt. Die von Hué abgesandten Mandarinen finden nur Gehorsam, soweit unsre Waffen ihnen zur Seite stehen, und sie verlieren ihr Ansehen, sobald sie unsrer Sache zu dienen versuchen. Dies wird hinreichend dadurch erwiesen, daß Admiral Courbet gezwungen ist, 4000 Mann im Delta zurückzulassen, und daß dreißig Kriegsschiffe nicht imstande sind, die Piraten zu vernichten, welche die Mandarinen zur Niederbrennung der von uns eingenommenen Städte verwenden.“

In England scheint man in immer weitem Kreise die Bedeutung zu begreifen, welche der nahe gerückte und vielleicht schon ausgebrochene Kampf zwischen der französischen Republik und dem chinesischen Reiche für das britische Interesse hat. Der Krieg wird in großem Maße ein Krieg mit Schiffen sein, und England mit seiner großen Handelsflotte wird sehr empfindlich von den Schäden zu leiden haben, welche solche Kämpfe notwendigerweise den Neutralen zuzufügen pflegen. Noch schwerer aber fällt folgendes ins Gewicht.

Die Seekriege der Gegenwart werden mit Dampfschiffen geführt, und man bedarf dazu einer sehr beträchtlichen Menge von Steinkohlen. In diesen wird daher eine der Hauptschwierigkeiten liegen, mit denen die Franzosen nach Ausbruch des Streites zu kämpfen haben werden; denn die Kohlenstation, wo die Admirale Courbet und Meyer sich vorzugsweise mit Feuerungsmaterial für ihre Dampffessel zu versorgen haben werden, befindet sich in britischen Händen.

Singapore ist vielleicht die größte Kohlenniederlage der Welt, sicherlich die am reichlichsten versehene in den chinesisch-malayischen Gewässern. Wollen die französischen Kriegsschiffe nicht bloß rasch ihre Bestimmungsorte erreichen, sondern auch eine Art Blockade der Küsten Chinas ausüben, so müssen sie sich wenigstens in den nächsten drei Monaten fast ausschließlich des Dampfes bedienen; denn diese Jahreszeit ist in jenen Gegenden der Fahrt mit Segeln nicht günstig. Zwar sind in der nächsten Zukunft die sonst hier häufig auftretenden äußerst gefährlichen Typhone nicht zu fürchten, wohl aber andre Stürme, und da es hier an starken unterseeischen Strömungen nicht fehlt und die Küstenstrecken nur wenige Leuchttürme haben, so betrachten die Schiffer, welche die Meere Hinterindiens und Chinas befahren, es immer als erstes Erfordernis, wohlgefüllte Kohlenräume und gut arbeitende Kessel und Maschinen an Bord zu haben. Was aber ein reichlicher Kohlenvorrat bedeutet, erfieht man, wenn man sich erinnert, daß ein großer Dampfer täglich etwa 60 Tonnen, d. h. 1200 Zentner Kohle verbraucht, und daß die Reise eines solchen von Toulon oder Marseille nach Tonking sechs und eine halbe bis sieben Wochen in Anspruch nimmt. Singapore und Hongkong sind die beiden nächsten Kohlenplätze für die vor Tonking versammelten französischen Geschwader. Saigon, das noch näher beim Kriegsschauplatz liegt, kommt wenig in Betracht; denn der Kohlenvorrat dieses Hafenortes ist, da der letztere nur von wenigen Handelsfahrzeugen aufgesucht wird, verhältnismäßig gering. Ganz anders verhält es sich mit der englischen Stadt Singapore, über welche der Daily Telegraph folgende interessante Mitteilungen bringt:

„Hier sieht sich der Reisende, nachdem er die herrliche Rhebe passirt hat — eine Rhebe, welche, die von Mangasaki in Japan ausgenommen, sich an Schönheit der Umgebung den prächtigsten Landschaftsbildern der östlichen Welt an die Seite stellt —, vor Werften, auf denen mehr Kohlen aufgestapelt sind als irgendwo, sei es auswärts oder in englischen Häfen. Diese Vorräte sind so ungeheuer, daß es möglich ist, zwei riesige Dampfer von der Größe des Stirling Castle und des Glenogle zu einer und derselben Zeit mit Kohlen zu versehen, ohne daß man eine Abnahme der dort aufgeschichteten Massen von Feuerung bemerkt. Dies geschah im Mai dieses Jahres, wo das eine der genannten Fahrzeuge 1800 und das andre 1600 Tonnen einnahm. . . Andre große Dampfer von der Peninsular- und Oriental-Linie thun oft an einem Tage das gleiche, und doch scheinen die aufgestapelten Kohlenhaufen nicht geringer zu werden; denn ebenso schnell wie ein Duzend Fahrzeuge davon nehmen, landen andre, die mit neuer Fracht angekommen sind, und füllen die Lücken. . . Singapore ist einer der blühendsten Orte der britischen Kolonialwelt. Unter der erfahrenen und geschickten Leitung des Gouverneurs Sir Frederick Weld hat es sich so sehr gehoben, daß es in der Förderung von Arbeiten für den öffentlichen Nutzen seinen Nachbarstädten Malacca und Penang gleichkommt. Und es

ist in jedem Sinne des Wortes ein britischer Hafen. Kenner des Völkerrechts mögen entscheiden, wie weit es englischen Kaufleuten gestattet ist, die französischen Kriegs- und Transportschiffe, die bestimmt sind, zum Zwecke kriegerischer Operationen nach den chinesischen Gewässern abzugehen, mit Kohlen zu versehen. Aber gesetzt den Fall, England wäre geneigt, die Neutralitätsgesetze zu brechen — was (im vorliegenden Falle; mit Deutschland war es 1870 anders) in Wahrheit schwerlich zu erwarten ist —, so muß man sich erinnern, daß die Kulis, welche in Singapore die Kohlen an Bord der Schiffe befördern, beinahe samt und sonders Chinesen sind, die ihr Vaterland lieben und die Franzosen leidenschaftlich hassen. . . Als die obengenannten beiden Schiffe mit Feuerungsmaterial zu versorgen waren, zeigten diese Arbeiter, daß sie ungeachtet des ungeheuern Sonnenbrandes und trotz des Umstandes, daß man zu derselben Zeit zahlreichen andern Fahrzeugen Kohlen zuzuführen hatte, imstande waren, die betreffenden 3400 Tonnen binnen acht Stunden an Bord zu befördern. Damals wirkten aber auf sie zwei Antriebe: Geldverdienst und Wohlgesinntheit gegenüber den Eigentümern der beiden Dampfer, welche nach England eilten, um ihm den ersten Thee der diesjährigen Ernte zu überbringen. Ein gleiches Wohlwollen wird sie schwerlich befehlen, wenn man sie auffordert, einem französischen Schiffe Kohlen zuzutragen, damit es in den Stand gesetzt werde, die Küsten Chinas zu blockiren oder dessen Städte zu bombardiren. Ebensovienig endlich werden es die chinesischen Kaufleute, in deren Händen sich ein großer Teil der Kohlenmagazine Singapores befindet, sehr eilig haben, die Feinde des himmlischen Reiches mit den Mitteln zu versehen, dasselbe anzugreifen und zu schädigen.“

Hongkong ist nach diesen Mittheilungen weniger reich mit Steinkohlen versehen als Singapore; man hat genug davon für das laufende Bedürfnis, aber nicht viel mehr, auch dürften die Engländer hier, in einem rings von chinesischem Gebiet umgebenen Hafen, nicht leicht wagen, französischen Kriegsschiffen Kohlen zu liefern. Dasselbe gilt von den gegenüberliegenden Kaulun, das ebenfalls den Engländern gehört.

„Eine wichtige Frage, so fährt das zitierte englische Blatt fort, ist die, wie französische Schiffe, die [nach Ausbruch des Krieges] aus heimischen Häfen abfahren, genug Feuerung bekommen können, um damit bis nach China zu reichen. Nachdem sie Marseille oder Toulon verlassen und Malta passirt, könnten sie in vier bis fünf Tagen Port Said erreichen und hier Erlaubnis erhalten, Kohlen einzunehmen. Nach zwei im Kanal verbrachten weiteren Tagen würden sie in Suez eintreffen, wo es wieder Kohlen gäbe. Die Reise von Suez nach Aden nimmt bei einem gewöhnlichen Kriegs- oder Transportschiffe acht Tage in Anspruch. Die großen englischen Dampfer legen die Strecke in sechs Tagen zurück, verbrennen dabei aber soviel Feuerung, daß sie in Aden abermals Kohlen einzunehmen müssen. . . Kohle ist im Kriege Kontrebande, und so ist anzunehmen, daß man französischen Dampfern in Aden keine verabfolgen würde, während dieselben noch die weite Fahrt bis Ceylon vor sich hätten. Die Schiffe der Franzosen nehmen in Point de Galle Kohlen ein, während die der [englischen] Beninsular- und Oriental-Linie zu diesem Zwecke jetzt Colombo anlaufen, da sie an den Riffen auf der Ostseite der Insel mehrere Dampfer verloren haben. Point de Galle befindet sich jedoch in der Hand Englands, und so stoßen wir hier wieder wie in Aden auf die Frage der Neutralität. Man muß von hier aus für zwölf Tage unter Dampf Sorge tragen — die Gildampfer der Post legen die Strecke in zehn Tagen zurück, Kriegs- und Transportschiffe aber

brauchen mehr Zeit — und dann bliebe immer noch die Reise nach Singapore und Tonkin übrig. Der Stirling Castle mußte im vergangenen Mai für die Fahrt von Singapore nach Suez 1600, der Glenogle für denselben Weg 1800 Tonnen Kohlen haben. Aber um diese Quantitäten mitnehmen zu können, mußten diese Dampfer ihren gesamten Deckraum verwendbar machen, und wie ein französisches Kriegs- oder Transportschiff irgendwo Kohlen genug einnehmen könnte, um während einer noch längeren Reise, der von Suez bis Saigon oder Hanoi, zu reichen, läßt sich nicht gut ersehen. Ein Kriegsschiff hat, wenn es seine Kanonen und seine volle Bemannung an Bord genommen hat, nicht viel Platz mehr übrig, und das gilt in besonderm Maße von der Klasse von Fahrzeugen, welche die Franzosen jetzt in den chinesischen Gewässern verwenden. . . . Sie sind mit zwei Geschützen mehr armirt und haben eine Besatzung von fünfzig Mann mehr als unsre Schiffe derselben Größe. Sie haben infolge dessen sicher nicht soviel Raum übrig, um Kohlen für eine Fahrt von sechs Wochen oder gar für eine länger währende Blockade der chinesischen Küsten an Bord nehmen zu können. Natürlich ist die Möglichkeit vorhanden, daß die Holländer, welche in China wenig oder gar keine Interessen zu berücksichtigen haben, den Franzosen erlauben, sich in ihren Häfen mit Kohlen zu versorgen. Aber diese Häfen haben auf ihren Werften deren nicht viel, und selbst wenn sie mehr hätten, würde das jenen für die lange Reise von Suez nach Tonkin nicht viel helfen. Muß man die letzten Kohlen in Suez einnehmen, so hat man sich damit für mehr als vierzig Tage zu versehen; denn zwischen Agypten und Tonkin giebt es nur solche Hafensorte und Kohlenstationen von einiger Bedeutung, welche der englischen Regierung gehören.“

In Frankreich hat man sich gewöhnt, über den Gedanken, daß die Flotte der Chinesen etwas über die französische ausrichten könne, zu lächeln. Kenner der Sache aber sind anderer Meinung und halten dafür, daß die schnellen kleinen Kanonenboote der Himmlischen, die in den letzten Jahren in England und Deutschland gebaut worden sind und von englischen Offizieren befehligt werden, sehr gefährliche Nachbarn für jedes französische Transportschiff sein würden, welches ihnen, von Kohlen entblößt, in den chinesischen Gewässern zu Gesichte käme. Es ist keineswegs sicher, daß die Geschwader der Franzosen sie allesamt am Auslaufen zu hindern imstande sein würden, und da sie mit vortrefflicher Dampfkraft ausgestattet, von sehr rascher Fahrt und nicht übel bemannt sind, so wäre es garnicht unmöglich, daß man im Verlaufe des Krieges etwas von ihnen hörte, was in Paris nicht erwartet worden wäre. Auf keinen Fall wird es den chinesischen Dampfern an Kohlen gebrechen; denn Shanghai, Tutschau, Swatow und Kanton sind mit diesem hochwichtigen Erfordernis der heutigen Schifffahrt reichlich versehen, und diese Plätze gehören sämtlich der chinesischen Regierung, obwohl Ausländern der Wohnsitz daselbst gestattet ist.

Die Moral des hier Ausgeführten lautet kurz: Zum Seekriege und zu rascher Verschiffung von Landtruppen sind heutzutage Kohlen unentbehrlich, die chinesischen Schiffe können sich diese reichlich verschaffen, die französischen dagegen nach Ausbruch des Krieges, wenn es mit rechten Dingen zugeht, nicht.

Mit rechten Dingen — das veranlaßt uns, zum Schlusse noch ein Wort über die Neutralitätsfrage in Sachen der Kohlenversorgung zu sagen. Singapore ist, wie gezeigt, das große Kohlendepot der ostasiatischen Meere, und die Befehlshaber der französischen Kriegsschiffe werden sich, wie bis jetzt im Frieden, auch nach einer Kriegserklärung, ohne Zweifel aus den dort aufgespeicherten

Massen von Feuerung für ihre Fahrten versorgen wollen. Wird man ihnen das englischerseits erlauben dürfen und, wenn das zu bejahen, bis zu welcher Ausdehnung? Die Sache ist nicht leicht zu entscheiden; denn die „Pflichten der Neutralität“ haben keine recht deutlich abgesteckte Begrenzung. Steinkohle ist nach der technischen Bezeichnung der internationalen Jurisprudenz ein Artikel *ancipitis usus*, d. h. ein Artikel, der je nach den Umständen, unter denen er einem Kriegführenden geliefert, und nach den Zwecken, zu deren Erreichung er von ihm verwendet wird, Kriegskontrebande oder keine solche sein kann. Es giebt ohne Zweifel Fälle, wo das Liefern von Kohlen überhaupt einen Bruch der Neutralität in sich schließen würde, und nach der jetzt festgestellten Praxis der Engländer wird es wahrscheinlich als Verletzung der Neutralitätspflicht angesehen werden, wenn jemand die Kriegsschiffe eines Kriegführenden unter irgendwelchen Umständen mit einer unbeschränkten Menge dieses Bedürfnisses versehen wollte. Die Regel, welche England sich während des amerikanischen Bürgerkrieges in dieser Sache bildete, ist in ihrer Fassung klar, doch wurde sie in der Praxis nicht konsequent beobachtet. Die Weisungen, welche die britische Regierung einige Monate nachdem sie sich neutral erklärt hatte, ergehen ließ, erlaubten die Versorgung beider Kriegführenden mit Kohlen, wobei „vorausgesetzt werden sollte, daß die Lieferung nach der Fähigkeit des Schiffes, sie zu verbrauchen, bemessen und auf den Betrag beschränkt wäre, der ihm das Erreichen des nächsten Hafens seines eignen Landes oder eines näheren Bestimmungsortes ermöglichte.“ So lautete die Theorie. Praktisch aber fand man es englischerseits unmöglich, die Kreuzer der Konföderirten daran zu hindern, daß sie in Trinidad, auf den Bermuda-Inseln und in andern britischen Kolonien soviel Kohlen einnahmen, als ihnen beliebte, und die Klage der Vereinigten Staaten in dem Prozeß, der darüber angestrengt wurde, enthielt eine lange Reihe von Beispielen dafür, daß englische Behörden Kaper Schiffen der Südstaaten wie dem *Sumter*, der *Nashville* und andern Geißeln der unionistischen Handelsmarine gestattet hatten, über die vorgeschriebene Menge von Kohlen erheblich hinauszufragen. „Es wird für die französischen Seeoffiziere in Ostasien kaum notwendig sein, uns zu derartigen Unregelmäßigkeiten zu verlocken,“ meint, der englischen Schwäche sich bewußt, ein englisches Blatt. „Das strengste Festhalten an den Weisungen von 1862 würde es immer noch den Franzosen ermöglichen, unsern Hafen von Singapore in dieser Beziehung als Basis maritimer Operationen gegen ihren Feind im Osten zu benutzen.“ Das klingt recht ehrlich und aufrichtig, ist aber immerhin ein Geständnis, das den Chinesen vermutlich sehr wenig gefallen wird.

