



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

M-: England in Ägypten

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



England in Ägypten

Kairo, im Dezember 1896



eshalb werden wir — schrieb kürzlich die Times —, wenn dieser Urteilspruch in Kraft tritt, in der Lage sein, ein gutes Stück afrikanischen Gebietes erworben zu haben auf unsre eignen Kosten und auf unsre Rechnung. England beabsichtigte das nicht, als der Sudanzug begonnen wurde; wenn aber der Spruch des Appellgerichtshofes rechtskräftig wird, so können wir uns nicht helfen(!). In diesem Falle und besonders bis die ägyptische Staatsschuldenkasse zu einer einmütigen Entscheidung gelangt, uns auszuzahlen, wird die Räumung Ägyptens unmöglicher werden als je.

Armer John Bull! Wir können uns nicht helfen! Wie könnte er sich auch der Gelegenheit entziehen, dem verurteilten ägyptischen Staate die halbe Million Pfund Sterling zu leihen, damit er nachher einen Grund habe zu sagen: erst das Geld wieder, und dann gehe ich. Und dafür, daß das Geld nicht wieder gezahlt werden kann, dafür laßt nur John Bull sorgen, so etwas besorgt er sein. Aber davon, daß die 520000 Pfund Sterling, die der Feldzug in Dongola verschlungen hat, von einem englischen General ausgegeben wurden, daß sie vor allem den Bedürfnissen englischer Soldaten geopfert wurden, Leuten, die keine Spur von Recht haben, in Ägypten Feldzüge zu unternehmen, sei es gegen, sei es mit dem erzwungenen Willen des Khedivs, davon sagt die Times nichts. Und daß der ganze Sudan, soweit er Ägypten angeht, nur durch die Schuld, durch die Mächenschaften der englischen Diplomatie Ägypten und damit der Kultur verloren gegangen ist, davon weiß die Times auch nichts. Wenn also das Blatt und mit ihm der ganze Troß der englischen Rufer im Streit von Erwerbung auf „eigne Kosten“ redet, nachdem die

Engländer das unglückliche Ägypten in den Sumpf geritten haben und es durch die seit 1882 betriebne planmäßige Ausfauung in möglichst knappen Geldverhältnissen zu erhalten bemüht gewesen sind, so ist das eine schamlose Heuchelei und eine der englischen Unverschorenhelten, wie sie sich die europäische Welt seit einer Reihe von Jahren von der gallant nation mit beispielloser Langmut bieten läßt.

Am 25. Juni 1882 unterschrieb der englische Gesandte Dufferin gleich den Vertretern der übrigen Großmächte in Therapia das sogenannte Self-Denying Protocol. Darin heißt es: „Die durch die Unterzeichneten vertretenen Regierungen verpflichten sich, in keinem Arrangement, wie es sich infolge ihres vereinigten Vorgehens in der Regelung der ägyptischen Angelegenheiten entwickeln könnte, weder irgend einen territorialen Vorteil, noch die Bewilligung eines andern ausschließlichen Vorrechts, noch irgend einen kommerziellen Vorteil für ihre Unterthanen zu suchen als den, den nicht auch jede andre Nation in gleicher Weise erlangen könnte.“

Etwa vierzehn Tage später (11. Juli) schoß der englische Admiral Seymour ohne die geringste Veranlassung, soweit sie nicht von englischer Seite erfabelt war, Alexandria in Trümmer, wobei hunderte von Ahnungslosen getötet wurden. Und seitdem lastet die englische Okkupation auf dem Nilthale wie ein riesenhafter Polyp, der seine Fangarme immer weiter ausstreckt. Derselbe Staat, der in feierlicher Urkunde mit den andern Großmächten vereint jeder selbstfüchtigen Absicht fernzustehen erklärte, hat sich durch zahllose Intriguen — bei denen entstellte Zeitungsnachrichten, die auf dem Kontinent gläubig nachgedruckt werden, die Hauptrolle spielen — in den Besitz fast aller wichtigern Ämter gesetzt. Kein Ägypter kann in der ägyptischen Armee mehr als Hauptmann werden, die Minister, die nicht nach der Flöte der englischen Räte und Unterstaatssekretäre tanzen, werden wegintriguiert. Dabei beziehen alle Engländer märchenhaften Gehalt, natürlich zur Wohlfahrt des Landes und der ägyptischen Rasse. 20 bis 30000 Mark das Jahr ist nichts außergewöhnliches; ein simpler Leutnant hat etwa 10000 Mark (440 ägyptische Pfund), der Generalissimus Ritcheners Pascha erfreut sich eines Gehalts von über 50000 Mark. Die in denselben Chargen stehenden Ägypter bekommen weniger, angeblich weil sie mit weniger auskommen; warum aber auch ein deutscher Polizeihauptmann mit weniger fertig werden soll als ein englischer, dürfte schwieriger nachzuweisen sein.

Und warum hält England Ägypten besetzt? Angeblich um die dortigen Europäer vor dem beständig drohenden Fanatismus der Bevölkerung zu schützen, bis ruhigere Zustände eingetreten sein würden. Das ist aber schon längst der Fall. Kein Volk ist geduldiger und ruhiger in sozialem Sinne als der Ägypter. Die niedern Klassen, die Fellachen, arbeiten wie die Tiere. Und wer Gelegenheit hat, mit Ägyptern der höhern Stände zusammenzukommen, der lernt in vielen

von ihnen Männer von achtunggebietender Bildung und von schätzenswertem Charakter kennen. Das Land ist durchaus reif, sich selbst zu regieren. Die Unruhen im Sudan, das Herausharken der Mahdia ist Englands Schuld. Gordon ging mit seiner Schar unter, weil er die englische Politik nicht verstand, als Ehrenmann nicht verstehen wollte. Seine Tagebücher sind eine furchtbare Anklage gegen „Ihrer Majestät Regierung.“

Während die „milden“ Christen in die wehrlose Bevölkerung von Alexandrien hineinbombardierten, alles Recht und Gefühl mit Füßen traten, hätte man zugleich von der „fanatischen und rohen“ Heidenbande erwarten können, daß sie allen Europäern, wenigstens allen Engländern, die Hälse abgeschnitten hätte. Man hätte ihnen das nicht verübeln können, lernen wir doch im Geschichtsunterrichte die Brandenburger Bauern als Patrioten preisen, die zu des großen Kurfürsten Zeiten die versprengten und ermatteten Schweden mit Knütteln und Flegeln niederschlugen. Aber was thaten die „Barbaren“? In Kairo wurde kein Europäer angerührt. Der ägyptische Gouverneur lieferte zur Ernährung mittelloser Europäer täglich 300 Portionen, und die Barmherzigen Schwestern bekamen 4100 Mark angewiesen. Ich entnehme diese Angaben dem trotz mancher weniger ansprechenden Stellen sehr lesenswerten und in Deutschland leider viel zu wenig bekannten Buche von H. Resener: „Ägypten unter englischer Okkupation,“ das zur Zeit ins Arabische übersetzt wird. Resener weist mit Recht darauf hin, daß die Kulturmission der Engländer in Ägypten in einem sehr bedenklichen Lichte erscheint, wenn man erwägt, daß sie zahlreiche Schulen geschlossen haben, daß sie, um Ägypten zu schwächen und sich den Sudan gleichsam im Urzustand für spätere günstigere Zeiten zu sichern, das in hoher Blüte stehende ägyptische Sudanland durch Zerlegung in kleine Staaten in einen beständigen Kriegszustand versetzt haben. Dadurch wurden zahlreiche Missionsgebiete den Räuberjahren des Mahdi preisgegeben, und auf den Fluren, über die früher die reichen Handelskarawanen zogen, über deren Wege sich ein Telegraphennetz spann, brennen jetzt die Lagerfeuer der Horden des Khalifa.

Das wäre Grund genug, das Vorgehen der Engländer zu verurteilen, aber die Tonart in dem oben angeführten Artikel der Times giebt zu denken, sie fordert mehr als bloße Verurteilung: wenn es England gelingt, sich durch ähnliche Finanzoperationen gleichsam zum Hypothekargläubiger Ägyptens und zwar zum alleinigen zu machen, so ist Ägypten England verfallen. Und das wäre ein furchtbarer Schlag für den europäischen, namentlich für den deutschen Handel! Denn mit Ägypten nimmt England auch den Suezkanal. Nicht mit Gewalt, bewahre! Das würde Aufsehen, Entrüstung und Intervention zur Folge haben, und das haßt John Bull. Er würde zunächst, von der häßlichen Kontrolle der Großmächte befreit, möglichst viel Kriegsmaterial im Lande festlegen zur Erhöhung des Nachdrucks. Dann würde er als Herr des Landes

der Compagnie universelle du Canal maritime de Suez durch Plackereien und Ränke das Leben so sauer machen, daß diese froh wäre, wenn John Bull mit verbindlichem *We cannot help us* die Angelegenheit auf seine so müden Schultern nähme. Eine um so näher liegende Möglichkeit, als sich jetzt schon die Mehrzahl der Aktien in den Händen von Engländern, 177000 Stück seit 1875 in denen der englischen Regierung befinden. Was aber der Verlust des internationalen Charakters des Suezkanals für den Handel bedeutet, werden am besten einige Zahlen lehren. England brauchte den Kanal keinem zu verbieten, auch keine besondern Erhöhungen des Durchgangszolls für konkurrierende Nationen vorzunehmen; das wären alles überflüssige Gewaltmaßregeln. Es brauchte nur — und niemand könnte ihm darüber Vorwürfe machen — seinen Schiffen den Durchgang freizugeben, und der englische Frachtverkehr wäre *hors de concours*. Trotz eines solchen Nachlasses würde sich der Kanalbetrieb immer noch zu etwa vier Prozent rentiren. Das Gesamtkapital beträgt einschließlich der Immobilien $12800000 + 3000000 = 15800000$ Pfund Sterling = 316000000 Mark. Eine Verzinsung zu vier Prozent erfordert 12640000 Mark. Die Nettoeinnahme (1890) betrug 53780000 Mark. In diesem Jahre passirten 5331094 englische Tonnen. Die Abgabe für die Tonne beträgt 10 Franks = 8 Mark, das macht 42648752 Mark. Es verbleiben also noch 11131248 Mark. England könnte also seinen Schiffen den Durchgang unentgeltlich gestatten und würde dabei immer noch eine Verzinsung des Kapitals zu dreiundeinhalb bis vier Prozent haben. Was das für die übrige Handelswelt bedeutet, kann man daraus ersehen, daß z. B. der Lloydampfer „Friedrich der Große“ 70000 Mark Kanalgebühr zu zahlen hatte. 1890 passirten 275 deutsche Schiffe den Kanal, die für 490586 Tonnen — knapp gerechnet — 3924688 Mark zahlten, also durchschnittlich 14271 Mark für das Schiff. Inzwischen hat sich nicht nur die Zahl, sondern auch der Tonnengehalt der deutschen Schiffe bedeutend vermehrt. Den von der Compagnie mir freundlichst zugestellten Angaben entnehme ich, daß 1895 314 deutsche Fahrzeuge den Kanal benutzten, mit einem Nettotonnengehalt von 693645 Tonnen. Die Tonne zu 8 Mark gerechnet — es kommen mit allem, was dazu gehört, gewöhnlich gegen 10 Mark heraus —, wären also im vorigen Jahre gezahlt worden 6549160 Mark, für das Schiff also durchschnittlich 20857 Mark. Bei solchen Mehrkosten wäre die deutsche Schifffahrt ohnmächtig gegenüber der englischen Konkurrenz. Der Frachtverkehr der indisch-australischen Linie ginge zum größten Teil in die Hände der Engländer über. Es wäre eine Erhöhung der Frachtsätze zu erwarten, die, ohne den Vorsprung vor der Konkurrenz wett zu machen, doch eine fühlbare Verschiebung der Preise mit sich bringen würde. Gerade die täglichen Gebrauchserzeugnisse: Kaffee, Thee, Zucker, Baumwolle usw. würden davon getroffen werden, bis tief ins Binnenland hinein würde der Wellenschlag dieser Bewegung dringen. Nicht nur unsre Handelsinteressen, die Interessen unsers

ganzen Volkes stehen auf dem Spiel. Und wenn England gar den Durchgangspreis erhöhte!

Genug: England darf um keinen Preis Herr Ägyptens und damit Herr des Suezkanals werden. Noch ist es Zeit. Noch hat der Ägypter nicht das Gefühl für seine Unabhängigkeit verloren, noch hat England nicht festen Fuß im Sudan gefaßt, noch hat es keine auf bedeutende pekuniäre Leistungen gestützten Rechtsansprüche auf das von ihm besetzte Ägypten — alles Gründe, die einem gemeinsamen Vorgehen der europäischen Mächte den Erfolg sichern werden. Aber es muß bald geschehen. Die armenischen Greuel haben den Brennpunkt der orientalischen Frage von Ägypten abgelenkt. John Bull benutzt das, um im Stillen zu arbeiten. Mit welchem Erfolg, liest man aus dem verhaltenen Triumph der Times heraus. m—



Unsre Postdampferlinien

Von Franz Horstmann (in Kiel)

(Schluß)



ie geschilderten Einrichtungen erfuhren im Laufe der Jahre folgende Änderungen. Im Jahre 1886 wurde es dem Norddeutschen Lloyd vom Reichskanzler gestattet, von den Dampfern der Hauptlinien auf der Hin- und der Rückreise Southampton anlaufen zu lassen, um einen Teil des Reise- und Frachtverkehrs zwischen England und den in Betracht kommenden überseeischen Ländern für die deutschen Postdampfer zu gewinnen. Ferner berühren die Dampfer der australischen Linie, ebenfalls mit Genehmigung des Reichskanzlers, vom Februar 1887 ab nicht mehr die Schagosinseln, sondern Colombo. Zur Durchführung zweier weiteren, in den Jahren 1887 und 1893 vorgenommenen Änderungen bedurfte es förmlicher Gesetze. In das Gesetz vom 6. April 1885 war die Bestimmung aufgenommen worden, daß sich die Mittelmeerlinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien zu erstrecken hätte. Diese Festlegung des Kurses erwies sich bald als unhaltbar; namentlich mußte infolge der durch das Auftreten der Cholera im südlichen Europa von der ägyptischen Regierung getroffenen Quarantänemaßregeln die Fahrt der Mittelmeerlinie vorübergehend statt nach Alexandrien nach Port Said gerichtet werden. Eine alljährliche Wiederkehr