



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Gußmann, Karl: Bizerta

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

die Stimme des Gewissens als göttlich bezeugte und immer aufs neue geweckte Bedürfnis hat, seine Erkenntnisse nicht nur untereinander, sondern auch mit seinem Handeln in Einklang zu bringen, die Aufgabe, mit der Erkenntnis seiner Abhängigkeit von Gott auch wirklich Ernst zu machen, dadurch aber — und das ist Zieglers dritter Grundgedanke — gerät er in denselben Konflikt zwischen Eigenwillen und theoretisch anerkannter Pflicht, der zu der Zeit, als der Heiland erschien, die charakteristische Eigentümlichkeit der jüdischen Religiosität war.

Die für alle Zeiten und alle Menschen gültige Lösung dieses Konflikts hat nun nach Ziegler Jesus von Nazareth dadurch herbeigeführt, daß in ihm zum erstenmale „das unbedingteste Ernstmachen mit der Ergebung des Menschen in die Thatsache der Allmacht des einen Gottes, vor dem jede Spur von menschlichem Eigenwillen verschwindet,“ „zum Siege über allen menschlichen Wahn von Gott, über allen menschlichen Selbstbetrug“ gelangt ist (S. 69). Er hat diese „entscheidende That“ vollbracht nicht als ein Mensch, „der Gott war, und in dessen menschliche Gestalt sich Gott zeitweise gekleidet hat“ („das ist — sagt Ziegler [S. 51] — ein grenlicher, heidnischer, abgöttischer Gedanke“), auch nicht als „ein Gattungsmensch, der alle menschlichen Gestaltungen der Menschen in sich vereinigte,“ „wie man gefaselt hat,“ sondern als „ein Israelit durch und durch, ein Mensch von Fleisch und Blut, der mit beiden Füßen auf dem Boden der Wirklichkeit stand, der mit klarem, nüchternem Blick in die wirklichen Verhältnisse der Dinge, in die Lage und in die Herzen der Menschen, vor allem auch in die eigne Lage und das eigne Herz blickte“ (S. 53).

(Schluß folgt)



Bizerta

Von Karl Gufmann



Als ich im vorigen Jahr auf einem der vortrefflichen Dampfer der deutschen Levantelinie an der weithingestreckten Küste Nordafrikas entlang fuhr, die fast täglich in Sicht blieb, zeigte mir der erste Schiffssoffizier, mit dem ich im Gespräch auf der Brücke stand, an dem in blauer Ferne verschwimmenden Landzug eine Stelle: „Dort liegt Bizerta!“ „Bizerta? sagte ich, ist das nicht dasselbe wie Benzert? Ich habe daheim in meiner Bücherei einen prächtigen Band dieses Titels.“ Der Offizier bezweifelte die Möglichkeit: Bizerta oder Benzert, von den Franzosen ängstlich gehütet als das Geheimnis aller Geheimnisse, als das künftige oder schon gegenwärtige strategische Schlüssel des Mittelmeers — und

darüber solls in einer schwäbischen Büchersammlung ein großes und schönes Buch oder überhaupt ein deutsches Buch geben? Und doch hatte ich Recht, nur ist das Werk nicht im Buchhandel zu haben. Es gehört in die Reihe der Veröffentlichungen des fürstlichen Gelehrten und Künstlers, Erzherzogs Ludwig Salvator von Österreich-Toskana, von dessen Werken in diesen Blättern auch schon die Rede gewesen ist.

Ein Buch über Bizerta mit einer Menge hübscher Zeichnungen und einer tadellosen Karte erscheint gerade gegenwärtig des deutschen Interesses in hohem Grade wert, denn der Zeitungsleser stößt immer häufiger auf diesen Namen. *) Bald ist es die geheimnisvolle Meldung von einer Befichtigung des Platzes durch die höchsten französischen Marinebehörden, bald finds Pariser Kammerverhandlungen, die dann den Namen schon mehr in seiner unverhüllten Bedeutung aussprechen, oder es sind Aufsehen erregende Veröffentlichungen von französischen Offizieren, in denen Bizerta im Vordergrund steht, wie z. B. die durch den Marchand-Preis hervorgerufne Schrift des Marineleutnants Elysée Ollivier über den *Etat militaire maritime nécessaire à la France*, deren wichtigstes Kapitel gerade Bizerta behandelt. Von deutschen Zeitschriften, die die Bedeutung Bizertas in längern Ausführungen dargestellt haben, ist uns nur die Marinerundschau bekannt. In noch andrer, nicht minder bedeutungsvoller Richtung machte der Ort im August vorigen Jahres von sich reden. Wieder einmal wurde wie im Jahre 1896 im Süden die Waffenbrüderschaft zwischen Frankreich und Rußland beim Glase Sekt und bei Befichtigung von Befestigungen und Hafenanlagen gefestigt und gefeiert. Bizerta, unter der Asche der Jahrtausende in Vergessenheit gesunken, ist durch Frankreich wieder entdeckt, und mit prächtigen Gewändern geschmückt zieht das stolze Weib nun wieder aller Blicke auf sich. Die schöne Muselmanin entschleiert alle ihre Reize dem russischen Freunde in der Hoffnung, bald wieder auf seinen Besuch hoffen zu können. Auf den Ruhm dieser etwas orientalisches süßlichen und tropisch glühenden Vergleiche mache ich keinen Anspruch, schrieb damals von Graevenitz in der Täglichen Rundschau, sie sind dem Trinkspruch des Generals Marmier entnommen und galten dem russischen Admiral Birileff, der mit seinem Geschwader Bizerta besuchte. Aber in jedem Fall geht das daraus hervor, daß es der Mühe wert ist, sich Bizerta oder wenigstens ein deutsches Buch hierüber näher anzusehen.

So wollen wir zunächst, im Anschluß an das vortreffliche Werk des Erzherzogs, eine kurze geschichtliche Skizze dieser Stadt geben. An einem Punkt, wie Bengert, konnten schon die ältesten Seegewaltigen unmöglich vorübergehn:

*) Das Werk des Erzherzogs führt den Titel: *Bengert*. Prag, 1897. Aus der Vorrede: „Vor sechzehn Jahren schrieb ich ein Büchlein unter dem Titel: *Bizerta und seine Zukunft*. Das darin Vorausgesagte hat sich verwirklicht, und mit einem Gefühl ungewöhnlicher innerer Befriedigung ankerte ich im vorigen Herbst in der Sebrabucht. Der Traum war verwirklicht. Statt der offenen, den Nordostwinden so ausgesetzten Bucht war ein idealer Hafen geschaffen, wo Hunderte von Schiffen so geschützt wie in Venedigs Lagunen ankeren könnten.“

hier eine offene Meeresbucht und von ihr durch einen ganz schmalen Landstreifen geschieden ein großer Landsee — da verstand es sich für die Phönizier von selbst, den Kanal zu graben, der See und Meer verband und den See zum geschüttesten Seehafen Afrikas umwandelte. Die hier gegründete Stadt nennt Diodor Hippone Afrika, während der wegen seiner schönen Lage im Altertum berühmte See Sisera lacus hieß. Der Hafen spielte in den punischen Kriegen eine keineswegs nebensächliche Rolle. Agathokles legte hier 317 v. Chr. neue Befestigungen an und vergrößerte den Hafen. Eine Eroberung der starken Seefeste gelang dem karthagischen General Hanno. Unter römischer Herrschaft erhielt die Stadt den Namen Hippo Zarythus oder Diarrhytus (zum Unterschied von Hippo Regius, dessen Ruinen heute zwei Meilen östlich von Bona zu sehen sind). Wie eine am Fort Espagnol eingemauerte römische Inschrift (Genio Col. Juliae Hipp. Diarrh. Sacr.) meldet, wurde die Niederlassung durch Augustus zur römischen Kolonie erhoben, und die Stadt galt bald als einer der wichtigsten Plätze der afrikanischen Provinz.

Von den weiteren Schicksalen sei nur kurz erwähnt, daß Benzert 661 in die Hand der Mauren kam. Später, bei Beginn der Vertreibung der Mauren aus Spanien wandten sich viele Flüchtlinge hierher zu ihren Stammesgenossen, wie denn noch gegenwärtig ein besonderes „Stadtviertel der Andalusier“ vorhanden ist (mit der Djama [= Moschee] el Andless). Rheireddin, Muley Hassan, Andrea Doria usw. machten Bizerta zum Schauplatz ihrer Thaten. Der schwerste Schlag im Lauf der Jahrhunderte traf die Stadt in den Jahren 1784 bis 1786; ein venezianisches Geschwader unter Admiral Emo hielt den Hafen blockiert und äscherte schließlich die Stadt ein. Nur noch eine verschollene Ruinenstätte, wie Nordafrika deren zahllose birgt, war es, auf deren geborstener Kasbah 1881 der französische Admiral Miot die Tricolore aufpflanzte. Aber von diesem Zeitpunkt an ging die Sonne — um in französischer Admiralssprache zu reden — wieder auf über die vergessene Schöne, und heute ist sie das mit Argusaugen bewachte Kleinod der französischen Republik.

Es ist nach mehr als einer Richtung bezeichnend und vielleicht für uns Deutsche sogar belehrend, wie sich diese Entwicklung aus dem Nichts zu solchem Glanze vollzog. Benzert war in der That gleich nichts: von Handelsverkehr war kaum noch eine Spur, der Hafen war so verschüttet, daß ihn nur Ruffschalen benutzen konnten, das Gestade war verrufen, weil schon so manches große Schiff dort zu Grunde gegangen war. Da führte zwei Jahre nach der französischen Besitzergreifung ein Zufall, ein Ausflug, den Sohn des Suezkanalunternehmers Couvreux dorthin, und sofort ging dem intelligenten jungen Mann die Erkenntnis auf: Hier stimmt ja alles für den besten Hafen von der Welt! Ein sofort an den damaligen Ministerresidenten in Tunis, Cambon, eingegebenes Gesuch um die Erlaubnis zur Errichtung eines Handelshafens erzielte zunächst nur den Bescheid, man müsse warten, bis die Eisenbahnlinie, die Bizerta mit dem tunesischen Bahnnetz verbinden sollte, endgültig festgelegt sei. Aber schon 1885 beschloß die Marineverwaltung die Einrichtung einer

Torpedostation, Ausbaggerungen wurden vorgenommen, und mit den Molenbauten wurde begonnen. Wie sich im Zusammenhang damit alsbald der Handelsverkehr in dem vormals so verödeten Hafen hob, zeigt z. B. die Schiffsbewegung 1886 mit 267 Schiffen und 3099 Tonnen Waren, die Schiffsbewegung 1892 mit 490 Schiffen und 5298 Tonnen Waren.

Im Jahre 1892 legten schon Schiffe von 300 bis 400 Tonnen an den Quais an. Die weitere Entwicklung folgte Schlag auf Schlag, nachdem durch sorgfältige Sondierungen die Ausbaggerungsfähigkeit des Bodens festgestellt und in der Nähe Steinbrüche mit eignen Zufahrtsgeleisen aufgemacht worden waren. Am 13. August 1890 trat eine Anzahl französischer Kapitalisten — Herfent, Couvreur, Lesueur, Decanville — zur Compagnie du port de Bizerte zusammen, und diese Gesellschaft verpflichtete sich der französisch-tunesischen Regierung gegenüber zur Herstellung des Hafens in seiner jetzigen Gestalt, wogegen sie folgende Gerechtsame erhielt: die auf jährlich 200 000 Franken geschätzte Bizertaseefischerei, alle Hafenrechte auf fünfundsiebzig Jahre, alles im Laufe der Arbeiten neu gewonnene Land und hierzu noch als Vorausbezahlung 2 Millionen Franken. Am 23. Mai 1891 wurde durch den Ministerresidenten Massicault der Grundstein zu den Häuserreihen der Neustadt gelegt. Die aufs äußerste gesteigerte Thätigkeit mit mächtigen Baggern, Dampfkränen usw. bewirkte, daß am 13. März 1894 die Ville d'Alger, die 5,50 Meter Tiefgang hat, gefahrlos einfahren, und fernerhin am 4. Juni 1895 das aus drei Panzern, drei Aviso's und mehreren Torpedobooten bestehende mittelländische Geschwader unter Vizeadmiral La Fille durch den fünf Seemeilen langen Kanal in das innere Becken gelangen konnte, dort Evolutionen vornahm und auf diese Weise Besitz von dem Hafen ergriff, der dann offiziell am 1. Juli 1895 eröffnet wurde. Die Baukosten des Handelshafens betrugen 12 Millionen Franken. Nachdem noch am 14. Mai 1896 eine mächtige Felsbank durch Sprengung beseitigt worden war, führte im Juli desselben Jahres der wohlbekannte Admiral Gervais im Triumph die großen Panzerschiffe Chanzy, Redoutable, Brennus mit 5, 7,8 und 8 Metern Tiefgang in die wunderbare Sebrabucht, den vordersten Teil des auf 20 Geviertkilometer ausgebreiteten gewaltigen Binnensees. Im Norden und Westen der Stadt erhoben sich starke Forts — 1897 waren es acht —, und die Einfahrt bewachte aus einer Höhe von 20 Metern herab ein aufs stärkste armiertes Fort bei Schrek ben Schaban.

Aber trotzdem fehlte und fehlt noch viel, wenn man den Hafen in eine starke Hilfsoperationsbasis mit Trockendocks, Reparaturwerkstätten, Magazine, Arsenalen umwandeln will.

In Bezug auf den Stand dieser und andrer Arbeiten gab ein vorjähriger Gesetzentwurf einigermaßen Auskunft, der die materielle Ausrüstung der Kriegshäfen Cherbourg, Rochefort, Bizerta und Bonifazio betraf und 130 Millionen Franken dafür bestimmte. Es war darin nach einem Hinweis auf die Notwendigkeit von Stützpunkten für die französischen Geschwader ausgeführt, daß Bizerta in der Lage sein müsse, das Einlaufen von Schiffen nach einem

Kampf und das Anfern in der Sebrabucht zu schützen, daß sie dort verproviantiert und mit allem nötigen versehen, ja auch ausgebessert werden könnten. Eine besondere Kommission war vom Marineministerium nach Bizerta gesandt worden, um über folgende Arbeiten ihr Urteil abzugeben: Vergrößerung des Vorhafens durch Ausbau der Molen und Vertiefung, Verbreiterung des jetzt 100 Meter breiten und 9 Meter tiefen Einfahrtkanals zur Sebrabucht auf 200 Meter; ferner über Vorkehrungen für stabile und bewegliche Verteidigung, den Bau eines Arsenal's an der Bahn Bizerta-Tunis für Ausrüstung und Ausbesserung von Schiffen und eines großen Schiffsprovianddepots am Südende der Bucht. Das Ergebnis der Untersuchungen der Kommission war, daß zwar alle diese Maßnahmen als „sehr dringlich“ bezeichnet werden müßten, der Hauptnachdruck müsse aber doch auf die drei erstgenannten gelegt werden.

Die Kosten aller dieser Arbeiten wurden auf etwa 50 Millionen berechnet. Was den Zeitpunkt ihrer Beendigung betrifft, so lassen sich für die Vorhabenbauten und die Erweiterung der Einfahrt nur ungefähr die Jahre 1904 bis 1906 angeben. Der schon weit vorgeschrittne Arsenalbau soll 1901 fertig sein, die Quaibauten aber können nicht vor 1906 oder 1907 beendet sein. Die Depot- und Magazinbauten an Land werden entsprechend der Ausbildung der einzelnen Dienstzweige in dem Zeitraum zwischen 1901 und 1907 übergeben werden können.

Daß man sich militärisch in Bizerta schon häuslich einrichtet, beweist auch die erfolgte Verlegung des Sitzes der Artilleriedirektion von Tunis nach Bizerta im Jahre 1900. Die Direktion umfaßt die drei Garnisonen Bizerta, Tunis und Sufa; der letzten sind die südlich liegenden Küstenpunkte Sfax, Gaffa und Gabes angegliedert.

Wie weit alle diese Arbeiten schon heute vorgeschritten sind, entzieht sich natürlich der nähern Beobachtung und Beurteilung. Aber das steht fest: das Dornröschen Benzert ist aus seinem jahrhundertlangen Schlaf erwacht und jetzt wehrhaft mit Dornen umgeben und verwahrt worden, wie noch nie zuvor und wie nicht leicht ein zweiter Platz des Mittelmeers.

Geben wir nun ein allgemeines Bild des alten Benzert, wie es noch steht, und des neuen Bizerte, wie es im weitem Werden und Wachsen begriffen ist. Benzert mit seiner Lage in $38^{\circ} 16'$ nördlicher Breite und $7^{\circ} 37'$ östlicher Länge nimmt so ziemlich genau die Mitte des Riesenbogens zwischen Kap Blanc und Kap Zebib (dem römischen promontorium pulchrum) ein; sein Hafen liegt an einer Stelle, die alle Schiffe, die durch das Mittelmeer nach und von Indien fahren, rekonoszieren müssen, wenn sie den Sterkibänken ausweichen wollen.

Ein merkwürdiges Stadtbild, das uns auf der dem erzherzoglichen Werk angehängten Karte entgegentritt: hier am Meeresufer die malerische, winklige Altstadt mit dem äußern Hafen und einem sich mitten in die Stadt hineinziehenden Meeresarm, der äußere Hafen durch zwei gewaltige Molen dreieckig aus der Meeresbucht herausgeschnitten; und dort die Neustadt, an dem durch

zwei kleinere Innenmolen geschützten Kanal, der am Bahnhof vorbei in den innern Hafen, in die Sebrabucht des großen Bizertasees führt!

Immer noch bewahrt die Altstadt, das „orientalische Venedig,“ ihr echt maurisches Gepräge mit den dunkeln Bazaren, den geheimnisvollen Gewölben, den engen Gäßchen. Lautlos gleiten die Felcken durch die glatten Wasserarme, in denen sich abends die Lichter der Kaffeehäuser und Bazare spiegeln, und hoch ragen ins Mondlicht hinein die weißen viereckigen Minarete und die Fahnenstangen der Moscheen. Noch ertönt auf den Terrassen der heitere Schall der Tambuleks (das ist ein hohes verziertes Thonrohr mit Leder überspannt), der Ton fliegt von Söller zu Söller, bis sich die ganze weiße Stadt mit sanfter Musik erfüllt, in die aus Gitterfenstern dringende Frauenstimmen einfallen, eine Musik, die von der leichten Brandung begleitet weithin in die Nacht verklingt. Aber wie lange wird dieser morgenländische Zauber noch währen, nachdem man von dem uralten Benzert in 2½ Stunden zweimal täglich mit der Bahn in das Klein-Paris Tunis hinüberfahren kann? Ob heute nur noch alle die vier Thore stehn, die im Jahre 1896, mit rostigem Eisenblech über und über beschlagen, den Eingang bewachten!

Das Innere und Innerste der Altstadt wird sich freilich nicht so rasch verändern, und noch lange wird auch hier so gut wie in Stambul und allen Orientstädten bei Regengüssen der Schmutz in den Rinnen herabströmen, die sich inmitten sämtlicher aus zwei Steinreihen bestehender Gassen hinziehen. Zahlreich spannen sich die mit Holzschließen ausgestatteten Bogen über die Straßen, und malerisches Winkelwerk bietet sich dem Auge, wohin es schaut. Dazu bei den Bewohnern der Gassen und Winkel auffallend hübsche Gesichter mit edeln Zügen und statuengleicher Vollendung der Formen, ein überaus schöner und wohlgenährter Menschenschlag! Man zählte 1896 6000 bis 7000 Araber, dazu 1000 Katholiken (Beamte, Fischer, Hafenarbeiter), 700 bis 800 Juden, deren Frauen auch hier durch Üppigkeit auffallen. Während in Algier, wie mir bei meinem dortigen Aufenthalt sofort auffiel und auch von Franzosen bestätigt wurde, eine fremdenfeindliche Stimmung der eingebornen Bevölkerung herrscht, gelten die Araber von Bizerta eher als freundenfreundlich, wie sie denn z. B., was hierfür bezeichnend sein dürfte, ihre — nebenbei bildhübschen — Kinder gern in die französischen Schulen schicken. Fast überall herrscht die Einehe, jedenfalls bei den umwohnenden Bauern, deren Weiber unverhüllt gehn, während die Städterinnen sich sorgfältig hinter schwarzen Schleiern verstecken. Die Altstadt zählt fünf große und sechs kleine Moscheen, die zugleich Studienhäuser (Zaouias) sind, während dieselbe Stadt, als das römische Hippo Zarythus ein uralter Bischofsitz, bis zum Jahre 1830 kein einziges christliches Gotteshaus mehr hatte. Im Jahre 1892 wurde vom Papst der Titel eines Bischofs von Hippo Zarythus aufs neue verliehen. Ein nicht hoch genug zu schätzender Vorzug dieser Altstadt sind die sechs Bäder (Hammams) und die 18 Kilometer aus dem Gebirge hergeführte Wasserleitung, die vorzügliches Wasser spendet.

Noch steht rechts am Eingang zum alten kleinen Hafen die Kasbah (Burg) mit ihrem viereckigen Turm, dem doppelt gebrochenen Zugang und den vielfach eingemauerten römischen Marmorsäulen. Aber am neuen strombreiten Kanal hin dehnt sich zukunftsfreudig und zukunftsgerne die in regelmäßige Häuserblöcke abgeteilte Neustadt mit breiten Avenüen und Straßen; diese sind makadamisiert, mit Bürgersteigen eingefasst, mit eisernen Brunnen geschmückt, die in unerschöpflicher Fülle frisches Trinkwasser bieten; dazu im Mittelpunkt der Stadt ein öffentlicher Garten mit rundem Wasserbecken. Kein Wunder, wenn im Hinblick auf das milde Klima, auf Mineralquellen in den Bergen, auf die Schönheit des Landes und die Eleganz dieser neu geschaffnen Stadt für Bizerta eine Zukunft als besuchter Kurort prophezeit wird! Die entsprechenden Gasthöfe sind schon vorhanden, z. B. das ausgezeichnete Metropohotel, in maurischem Stil gebaut, mit prachtvoller Aussicht über die Kanalmündung hin. Wie billig hier noch die Preise sind, zeigt gerade das Beispiel dieses Gasthofs: Gabelfrühstück oder Diner, den Wein eingeschlossen, kostet 3 Franken, Zimmer 2,50 Franken, Pension 7 Franken täglich. Die Offiziere und die Beamten erhalten Monatspension zu 90 Franken für Verpflegung und 50 Franken für Wohnung.

Es ist ein hübsches Schauspiel, wenn früh morgens die Besitzer von Ländereien auf mutigen Rossen aus der Stadt ins Land hineinreiten, während aus dem Innern zur Stadt zahlreiche hochbeladene Kamele kommen und würdevoll auf der Hauptstraße einherschreiten, neben der die Eisenbahn dahinbraust. Zwei Welten dicht nebeneinander, in dem Zusammentönen der messingnen Kamelglocken und der schrillen Lokomotivpfeife friedlich in eins verschmolzen!

Doch das Wichtigste und Interessanteste an allem, was Bizerta heißt, ob Neu- oder Altstadt, sind zweifellos immer wieder die neuen Hafenanlagen, der von dem gewaltigen Nord- und Ostdamm eingefasste äußere Hafen und der mit diesem durch den Kanal verbundene innere Hafen in der Sebrabucht. „Es war, schreibt Erzherzog Ludwig, kein kleiner Gedanke, draußen im tiefen Wasser einen Steindamm zu errichten, der den vom Löwengolf sich herabwälzenden riesigen Wogen trotzen konnte.“ Schon von der See aus sieht man am Gebirge als großen weißen Fleck den Steinbruch, die Carrière de Min Roumi, von dem aus die Kalksteine zu dem Damm auf besonderm Schienenweg geholt wurden. Ein ganzes Bergstück wurde vom Land ins Meer versetzt, um den einen nördlichen Molo herzustellen. Der an seinem Ende 1895 errichtete, 20 Meter hohe eiserne Leuchtturm zeigt weißes Licht. Leichterging der Bau des östlichen Molos von statten, dessen Material im innern Becken aus der Carrière du lac genommen wurde. Auch hier steht ein Leuchtturm, dieser mit grünem Licht. Die beiden Molen haben eine Länge von je 1000 Metern und einen Abstand von 420 Metern bei 13 Meter tiefem Fahrwasser, während das von ihnen und dem Ufer eingeschlossene Dreieck, in das der Kanal vom Binnensee her ausmündet, über 100 Hektare bedeckt. Die Kanalmündung selber wird durch zwei besondrer kleinere Molen geschützt. Der Kanal, der schnurgerade von dem äußern in den innern Hafen führt, wurde

ursprünglich 9 Meter tief gegraben und erhielt an der Wasseroberfläche eine Breite von 100 Metern, die später ums doppelte vergrößert wurde, im Grunde eine solche von 64 Metern. Hier förderte man bei den Baggerungsarbeiten etliche verrostete Geschütze aus spanischer Zeit ans Tageslicht. Nach innen, in den Binnensee, mündet der Kanal gegenüber der Sebraspitze, die vom Nordufer des Sees ausgeht und das Richtungslicht trägt, das die Einfahrt in den Kanal anweist. Rechts hat man beim Einfahren in den Bizertasee die prächtige Sebrabucht, die eigentliche Reede von Bizerta, und so ergibt sich hier der wohl einzig dastehende Fall, daß die Reede innerhalb des eigentlichen Handelshafens liegt. Der Ankerplatz der Sebrabucht bildet den Hinter- und Reservehafen.

Die Strömung im Kanal geht abwechselnd sechs Stunden herein und sechs Stunden hinaus und kann manchmal recht unangenehm auf die Ver-
tauung der Schiffe wirken.

Zu den schon angeführten Größenverhältnissen des Bizertasees wollen wir noch nachtragen, daß er 60 Kilometer im Umkreis, 15 Kilometer in die Länge und 10 bis 11 Kilometer in die Breite mißt, einen Flächeninhalt von 15000 Hektaren umfaßt und eine konstante Tiefe von 12 bis 13 Metern hat. Das ergibt denn einen Hafen, der seinesgleichen sucht, und der englische Admiral Spratt hatte nicht Unrecht, wenn er schon 1881 seine Meinung dahin abgab, der See sei groß genug, alle Flotten der Welt zu beherbergen. An das Ende dieses Salzwassersees schließt sich sogar, durch einen engen Kanal mit ihm verbunden, noch einmal ein Becken an, der Süßwassersee von Gara Lechkeul, $9\frac{1}{4}$ Meilen lang und $6\frac{1}{2}$ Meilen breit, von dessen Ufer die Pyramide des Djebel Lechkeul — mit starker Mineralquelle — aufsteigt.

Wer dorthin eindringt, kann sich von der außerordentlichen Fruchtbarkeit des Landes überzeugen. Bizerta führt jährlich 15000 Tonnen Cerealien aus, die hauptsächlich aus der Medjerdah kommen — Verproviantierungsmöglichkeit des Hafens ist also vollauf gesichert; ferner Holz im Werte von einer Million Franken. Die Viehzucht blüht: kleine aber wohlgenährte Rinder, denen die Hälfte des Jahres eine vortreffliche Weide zur Verfügung steht; Fetzschwanzschafe, Pferde (für 200 Franken bekommt man schon ein gutes Pferd). Der Weinbau ergibt einen Bruttoertrag von 600 bis 1000 Franken für den Hektar. Außerdem muß man hervorheben die bedeutende Ölbaumkultur, Korkeichen usw. Auch der See, der zu den fischreichsten der Welt zählt, wirft außerordentliche Erträge ab. Im Jahre 1891 wurden z. B. an einem Tag 22000 Stück Dorados je von 2 bis 3 Kilogramm gefangen. Erstaunlich niedrig sind in diesem gegneten Landstrich die Arbeitslöhne: der eingeborne Landarbeiter erhält ohne Beköstigung einen Tagelohn von 1,20 bis 1,50 Franken (der italienische Arbeiter 2,50 bis 3).

Nimmt man hierzu das durchaus fieberfreie Klima — wer malarialkrank nach Bizerta kommt, wird hier das Übel los — mit dem Sommer, der kühler ist als in Tunis, dem milden Winter (Maximaltemperatur $24,4^{\circ}$, Minimaltemperatur $12,9^{\circ}$), so begreift man, wie sich der Baron de Cambourg in der

Konferenz der Société des études coloniales dahin aussprechen konnte: *La Tunisie est le Joyau de l'Afrique du nord . . . elle possède un trésor inestimable, le port de Bizerta, le plus beau de la Méditerranée.*

Eine sachliche Auseinandersetzung über die strategische Bedeutung Bizertas ist nicht unsre Sache. Geben wir dem zu Anfang erwähnten französischen Marineoffizier Ollivier das Wort, der sich in seinem preisgekrönten Werk über den Wert der Linie Toulon, Korsika, Bizerta etwa folgendermaßen ausspricht: Die Bedeutung der genannten Linie für Frankreich im Kriege mit irgend welcher Seemacht oder mit zwei oder mehreren im Mittelländischen Meer mit Flottenteilen auftretenden Staaten ergibt sich vor allem daraus, daß sie dieses Meer in zwei Teile zerschneidet und somit unter Umständen die feindlichen Seestreitkräfte in zwei Gruppen trennt — einerseits die des östlichen, italienischen Teils, also die mit dem Stützpunkt von Malta, und andererseits die des westlichen Teils mit Gibraltar im Rücken. Alle Wege von Port Said und aus der Levante nach Gibraltar werden durch diese Linie beherrscht, oder auch abgeschnitten, wenn sie genügend stark ausgebildet ist. Von dieser Zuverlässigkeit dürfte thatsächlich der Ausgang jedes sich im Mittelmeer abspielenden Kriegs für die Republik abhängen. Das ist denn auch längst von Frankreich erkannt worden, und man hat infolgedessen Toulon zu einem Stützpunkt erster Klasse ausgebaut; Bizerta in einen eben solchen umzuwandeln, ist man schon seit Jahren thätig. Nur das in der Verbindungslinie liegende Korsika muß zur Zeit noch als sehr schwach bezeichnet werden.

Um einer Überlastung Toulons vorzubeugen, schlägt Ollivier ein zweites Bizerta an der französischen Südküste selber vor: den entsprechenden Ausbau des 155 Quadratkilometer großen und 3 bis 10 Meter tiefen Strandssees von Berre, der durch den Kanal von Martignes nach Bouc mit dem Meer verbunden ist (unfern der Rhonemündung). Drüben in Afrika wird nächst dem Ausbau von Bizerta die weitere Ausbildung von Mers el Kebir, des Hafens für das nur 7 Kilometer entfernte Oran, zu einem großen Seehafen gefordert. Thatsächlich sind die beiden genannten Orte die einzigen an der langgestreckten Küste des französischen Nordafrikas, die den an Hafenplätze für Kriegszeiten zu stellenden Anforderungen entsprechen. Mers el Kebir würde für das westliche Mittelmeer ungefähr dieselbe Rolle zufallen, wie sie Bizerta für den östlichen Teil wird erfüllen müssen.

Mit diesen Ausführungen nach dem Buch des französischen Fachmanns decken sich die durch die jüngste französisch-italienische Flottenbewegung in Toulon veranlaßten Angaben der „Marinerundschau“, deren wir auch beiläufig schon gedacht haben. Dort ist darauf hingewiesen worden, welche Mittel Frankreich anwendet, um trotz aller derartigen Freundschaftsbeteuerungen die alleinige Seegewalt im westlichen Mittelmeerbecken zu gewinnen. „Es ist bekannt, wie wichtig die Anlage des Kriegshafens in Bizerta ist. Außer dieser für Italien so schwer in die Waagschale fallenden Maßnahme verdienen vor allem die Schritte hervorgehoben zu werden, die gethan wurden, um an der ganzen tunesischen und algerischen Küste die Befestigungen von Sfag, Tunis, Bône,

Philippeville, Algier, Oran und auf Korsika die Befestigungen von Ajaccio und Bonifaccio zu verstärken. Hierdurch schuf man sich ein strategisches Dreieck, dessen Spitzen in Toulon, Bizerta und Oran ruhn, und das, unterstützt durch die befestigten Häfen Korsikas und der algerisch-tunesischen Küste, für die Beherrschung des westlichen Mittelmeers stärker ist als die strategische Linie Gibraltar-Malta. Korsika insbesondere ist für Frankreich ein guter Stützpunkt für Unternehmungen gegen die toskanische und römische Küste. Daher auch die umfangreichen Forderungen für Korsika im französischen Marinebudget für 1901. Was die nordafrikanische Küste anbelangt, so sind für Oran und Bône zwei Trockendocks für Kriegsschiffe geplant, Bône erhält außerdem eine Torpedobootstation erster Klasse und eine Ladestelle für Unterseeboote. Aus derartigen Thatfachen der französischen Marinopolitik erkennt man besser als aus den billigen Versicherungen der Pariser Blätter, ob Italiens Interesse auf dem Mittelmeer von französischer Seite bedroht ist oder nicht. Und vor allem ein drohendes Fragezeichen nicht nur für Italien, sondern für ganz Europa, das vom Mittelmeer zehrt, ist und bleibt das alte geheimnisvolle, plötzlich wieder auferstandne Hippo Zarythus!"

So konnte es nicht fehlen, daß Admiral Gervais, der erst kürzlich wieder Bizerta besichtigte, nur noch einen Wunsch für diesen Ort kannte, nämlich den spezifisch französischen Wunsch nach besondern Einrichtungen für Unterbringung von Unterseebooten von größerm Tonnengehalt, in noch ausgedehnterm Maß, als dies für Bône schon vorgesehen ist. Sonst war der Admiral von den Befestigungswerken dieses tunesischen Haupthafens sehr befriedigt und entzückt. Und mit ihm zweifellos ganz Frankreich, das hier in der That ein Kleinod aus der Meeresflut gefischt hat, um das es von ganz Europa beneidet, von Italien gefürchtet und — von England rechtshaffen gehaßt wird.



Unstern

Aus den Erzählungen eines alten Advokaten

Von Eduard Dupré*)



Auf dem Bergkeller war Militärmusik. Das war ein geräumiger Garten vor der Stadt. Ein kleiner deutscher Kaufmann, der zur Zeit des Krieges aus Frankreich vertrieben worden war, hatte dort die Wirtshaft erworben und gab den armen Musikanten zuweilen etwas zu verdienen; die lagen damals im allgemeinen ziemlich brach. Man ging aus Patriotismus hin; auch abgesehen davon war es draußen ganz hübsch, und das Bier war gut, die Gesellschaft allerdings sehr klein, immer dieselben Leute, deutsche Beamte aller Art.

*) Verfasser von Fortunatus Laatschy und Dina, zwei Erzählungen, die im Verlag von Fr. Wilt. Grunow erschienen sind.