



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

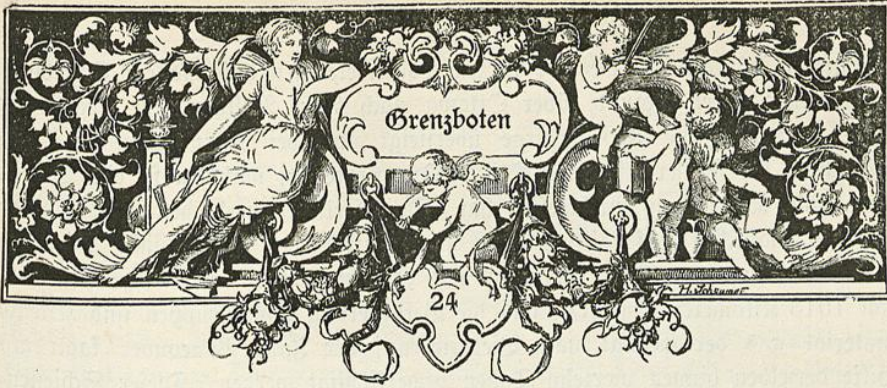
**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Das britische Weltreich und seine Aussichten. 2.

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



## Das britische Weltreich und seine Ausichten.

### 2.

**E**nglands überseeischer Besitz besteht aus Britisch-Nordamerika, Westindien, Teilen der westlichen Küste Afrikas, dem Kaplande, Ostindien mit Ceylon, Birma, Landstrichen auf der Halbinsel Malakka, Hongkong, Port Hamilton und den australischen Kolonien. Die Dauerhaftigkeit desselben wird, abgesehen von der Möglichkeit oder Unmöglichkeit eines Angriffs auf das Zentrum in Europa, von der Verteidigungsfähigkeit der Glieder in den andern Weltteilen und von der freien Verbindung dieser Glieder mit jenem bedingt. Die nördliche Seestraße nach Britisch-Amerika, die in Churchill Harbour an der Hudsonsbai endigt, kann als militärisch gesichert gelten, und die südliche und strategisch wichtigere, deren amerikanische Endstation das stark befestigte und mit großartigen Kohlendepots versehene Halifax ist, darf beinahe als gleich sicher betrachtet werden. Nichts weniger aber als genügend sind die Vorkehrungen, die zu Lande für den Fall eines Angriffs von Seiten des gewaltigen Nachbarn getroffen sind, den England hier an den Vereinigten Staaten hat. Das weit ausgedehnte und spärlich bevölkerte Britisch-Nordamerika ist militärisch fast ohne Stützpunkt. Der Golf von St. Lawrence, der so wichtig ist, weil er die Verbindung mit der großen Seengruppe zwischen Kanada und der Union bildet, ist ohne Befestigungsschutz, abgesehen von Quebec und Halifax finden sich hier keine Festungen, weder auf Kap Breton, noch auf Neufundland, noch auf der Insel Anticosti, dem Helgoland des Lorenzstromes, giebt es ein Fort oder eine Schanze. Die Grenze, welche durch jene Seen geht, wird nur durch die Flotille von Kanonenbooten bewacht, welche England hier schwimmen läßt. Von höchster

Grenzboten II. 1887. 63

Wichtigkeit dagegen ist die vor kurzem vollendete große kanadische Eisenbahn, welche in Quebec beginnt, über Ottawa nach Fort William am Obern See läuft, weiterhin die Felsengebirge übersteigt und bei Port Moody an der Mündung des Frazerflusses den Stillen Ozean erreicht, nachdem sie eine Strecke von 3660 Kilometern durchgemessen hat. Dampferlinien verbinden Fort Moody mit den englischen Häfen in Ostasien, sowie mit Japan und China. Der Weg von Liverpool nach Port Hamilton und Hongkong wird durch diese Anstalten um 1013 Kilometer abgekürzt, und die Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial aus der Heimat nach Victoria auf der Insel Vancouver kann mit Hilfe derselben binnen vierzehn Tagen bewerkstelligt werden. Dieser Schienenstrang ist somit eine Wehrbahn, ein Zentralbindeglied zwischen England, seinen amerikanischen, asiatischen und selbst seinen australischen Kolonien und, weil er die Konzentration befördert, ein militärischer Kräftezeuger, der nicht nur Kanadas weite Gebiete zusammenfaßt, sondern auch das Mittel bietet, sie von einem Punkte aus zu beherrschen. Nur eins ist bis jetzt hierbei unterlassen worden: die Linie streicht ziemlich nahe an der Grenze der Vereinigten Staaten hin, und namentlich ihre westliche Endstation erscheint als von diesen stark bedroht, und dennoch ist keine Maßregel zum Schutze gegen diese Gefahr getroffen.

Nach dem britischen Westindien führen zwei Seestraßen: eine nördliche und eine südliche. Jene berührt das strategisch wichtige Bermuda mit der stark besetzten Hauptstadt Hamilton, welche große Kohlendepots und ein Dock hat, und endigt an der Zentralinsel Jamaica, wo die Befestigungen von Port Royal ebenfalls bedeutende Kohlenvorräte und Schiffsetablissemments einschließen. Die zweite verbindet England mit Antigua und Barbadoes, wo sich wieder Kohlendepots für die Kriegsflotte befinden. Geschwaderstation für Westindien ist der wohlbesetzte Hafen von Guadaloupe. Alle diese Inseln stehen durch eine dritte Route mit Gibraltar in Verbindung, von wo eine vierte sich abzweigt, die nach den Kapverdischen Inseln geht, um von hier Schiffe entweder über die Falklandsinseln nach dem Kap Horn oder über die Inseln Ascension und St. Helena nach dem Kap der guten Hoffnung abdampfen zu lassen. Ascension und St. Helena, welche Kohlenstationen erster Klasse haben, sind von größter Wichtigkeit für die britische Flotte, ihr Verlust wäre verhängnisvoll für deren Herrschaft über den Süden des Atlantischen Meeres und für deren Verbindungswege mit Indien und Australien, falls der Suezkanal gesperrt sein sollte. Weder Ascension noch St. Helena, noch ein Punkt auf den Falklandsinseln besitzen Festungen, und das gleiche gilt von der Kapstadt, die, so wichtig auch ihre Lage an der Scheide zweier Erdhälften ist, gleichfalls keine großen Docks hat. Die Werke zum Schutze der Simonsbai sichern höchstens vor Überraschung von der See her. Im Innern der Kolonie und um sie herum hat England an dem holländischen Elemente der Bevölkerung Gegner, die ihm

schon jetzt gefährlich sind und dies unter Umständen noch weit mehr werden können.

Aber kehren wir nach Amerika und nach den westindischen Gewässern zurück. Dort bereiten sich große Dinge vor, indem der schmalste Teil des Festlandes durchbrochen und das Atlantische Meer durch einen doppelten Kanal mit dem Stillen Ozean vereinigt werden soll. Lesseps arbeitet mit Macht an der Vollendung einer Wasserstraße zwischen Panama und Aspinwall, während die Nordamerikaner weiter nördlich an einem Kanal bauen, welcher von San Juan de Nicaragua Seeschiffe nach dem Hafen Brito an der Westküste tragen wird. Diese Werke werden Umwälzungen im Weltverkehr zur Folge haben, die wahrhaft ungeheurer Art sein werden. Schon jetzt läßt sich ermessen, daß nach Eröffnung dieser Wege alle westindischen Seerouten und jeder Stützpunkt im amerikanischen Mittelmeere rasch zehnfach erhöhte Bedeutung gewinnen werden, und daß den Vereinigten Staaten dabei durch Verbindung ihrer atlantischen und pacifischen Küsten der Löwenanteil zufallen und Zentralamerika bald ganz in deren Machtkreis fallen wird. Es ist der größte Schritt zur Verwirklichung der Monroedoktrin, der hier gethan wird. Diese schließliche Verwirklichung kann die Abdankung nicht bloß Englands, sondern ganz Europas in diesen Gegenden der Erde bedeuten. Auch Frankreich wird nicht sich erfüllen sehen, was Freycinet hoffte, als er im Panamakanal sich eine strategische Straße für die französische Kriegsflotte nach Hinterindien öffnen sah. Hier, am amerikanischen Isthmus, schürzt sich ein Knoten, den nur das Schwert eines gegen Nordamerika vereinigten Europa einst zerhauen wird, und um die Wassergräben zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean wird wahrscheinlich härter gekämpft werden, als um die Straße zwischen dem Mittel- und dem Roten Meere. Es gab eine Zeit, wo England dies verhüten konnte. Es mußte den Mut haben, während des Sezessionskrieges die Südstaaten mit allen Mitteln zu unterstützen und so die Union zu sprengen, die dann ohne Zweifel nicht bloß in zwei, sondern in vier nach Charakter und Interessen wesentlich verschiedene Teile zerfallen wäre. Es fand diesen Mut nicht, und es hat jetzt kaum Aussicht, das Versäumte wieder einzubringen. Wenn das Ringen zwischen ihm und der Union um jene Wasserwege und ihre Ufer beginnt, wird es nicht bloß hier einem gewaltigen Gegner die Spitze zu bieten haben, sondern auch in Kanada, dessen französische Bevölkerung sich leicht gegen die ihr immer fremd gebliebenen Briten aufregen läßt, obwohl sie im ganzen nicht über Bedrückung durch sie zu klagen hat.

Indem wir den Verfasser der Schrift, aus welcher dies größtenteils entnommen ist, nach Europa zurück begleiten, übergehen wir, was er über die in neuester Zeit veränderte Stellung Großbritanniens zu den Fragen sagt, welche mit der Ostsee und den Mächten an deren Gestade zusammenhängen, und richten unsere Blicke nun auf das Mittelmeer. So lange Großbritannien Besitzungen in

Indien hat, muß es die Etappenstraße, welche durch die ganze Länge jenes Meeres führt, unverfehrt erhalten, koste es, was es wolle. Die erste Etappe ist Gibraltar, eine von Natur sehr starke, mit 2000 Geschützen versehene Festung, die eine Garnison von 6000 Mann hat, in deren Bereich sich aber keine Docks befinden. Die zweite ist Malta, 1772 Kilometer östlich von da gelegen, gleichfalls sehr stark befestigt und gleichfalls mit 6000 Mann besetzt. Durch seine Lage zwischen den beiden Becken des Mittelmeeres und zwischen Abendland und Levante noch wichtiger als Gibraltar, die Wache am Thore zum ersten Becken, beherrscht es das zweite, die ägeische Inselwelt, das ionische und das adriatische Meer und die syrischen und ägyptischen Küsten. So lange hier die britische Flagge weht, kann in diesen Gewässern von einer Herrschaft Osterreichs oder Italiens so wenig die Rede sein wie von einer Herrschaft Frankreichs, falls dieses sich nicht weiter in Nordafrika ausbreitet und verstärkt. Das letztere ist aber zu fürchten. Die Franzosen griffen, nachdem sie Algerien erobert hatten, rechts und links weiter, erst nach Tunis, dann nach einem Stücke von Marokko, dem sie andre Teile dieses sehr entwicklungs-fähigen Reiches anzufügen versuchen werden, und zuletzt werden sie ihre Waffen auf Tripolis und Ägypten richten, auf dem ihre Augen schon seit Jahrzehnten begehrtlich ruhen. Erfüllten sich ihre Hoffnungen in dieser Beziehung, würde Nordafrika ein zusammenhängendes großes französisches Kolonialreich, so wäre von dem Augenblicke an das Mittelmeer ein französischer See und Englands nächster Weg nach Indien trotz Gibraltar und Malta schwer gefährdet. Nächst diesen beiden Punkten kommt noch Cypern in Betracht, mit welchem der Berliner Kongreß Großbritannien beschenkte und dessen militärische und politische Bedeutung vorzüglich darauf beruht, daß mit ihm ein neuer Stützpunkt für alle Seeunternehmungen in der Levante gewonnen wurde; denn die Insel flankirt Syrien und die südliche Küste Kleinasiens und bildet einen Brückenkopf für Alexandrette, den Ausgangspunkt eines Überlandweges durch Mesopotamien nach dem persischen Meerbusen, der durch eine Eisenbahn zu schaffen wäre. Andre mit Cypern erreichte Vorteile bestehen in schneller Verbindung mit wichtigen Häfen und Inseln, mit Rhodus, Kreta, der Besikabucht, den Dardanellen, Beirut u. dergl., in Bedrohung eines Teiles des langhingestreckten Kreta, endlich in strategischer Deckung der nördlichen Mündung des Suezkanals und der ägyptischen Hafenplätze. Von Cypern und Ägypten aus würde die Macht Englands jedem in den Arm fallen, welcher auf den Küstenpunkt jener Euphratbahn die Hand legen wollte. Zu verwundern ist es deshalb, daß die Engländer noch nicht daran gegangen sind, das sehr günstig gelegene Famagusta am Ostende der Insel in einen großen befestigten Kriegshafen umzugestalten. Sicher wird die mesopotamische Eisenbahn, welche für den Transport von Truppen und Material nach Indien mehr zu leisten vermöchte als der Suezkanal, einmal gebaut werden, wenn Rußland nicht durch einen Vorstoß von

Armenien der Sache zuvorkommt oder die Türkei bestimmt, die Erlaubnis zur Vornahme solcher Arbeit hier, auf ihrem Gebiete, zu verweigern. Die Bahn würde den Weg von London nach Indien um 1600 Kilometer verkürzen, Truppen würden mit ihrer Hilfe in vierzehn Tagen von ihrem englischen Einschiffungsorte nach Karatschi am Indus befördert werden können, und der Bau würde nicht mehr als sechs bis sieben Millionen Pfund Sterling kosten. Aber Rußland steht in Karz nur noch 640 Kilometer vom Euphrat und drückt mit der Wucht einer großen festländischen Macht auf die Entschlüsse seines türkischen Nachbarn. Dem gegenüber will es nicht sehr viel bedeuten, daß England bei Basrah an der Mündung des Euphrat Kohlenstationen und nicht fern von da den Scheich von Mohamora zum Freunde hat, und daß es von der Insel Kischm an der Straße von Ormuz aus die Einfahrt in den persischen Meerbusen beherrscht. Außer Gibraltar und seiner Meerenge giebt es noch einen zweiten Eingang ins Mittelmeer, Konstantinopel mit dem Bosphorus. Hier liegt für Westasien die Thür der Zukunft, und wenn ihm der Suezkanal viel von seiner früheren Bedeutung für England genommen hat, so ist dies durch die Fortschritte der Russen in Mittelasien ausgeglichen. Diese haben aber auch auf dem Wege nach Konstantinopel eine große Strecke zurückgelegt. Der Widerstand der Pforte ist schwächer geworden, von Jahr zu Jahr zaghafter verteidigt England seine Interessen auf der Balkanhalbinsel, mehr und mehr schwindet das Vertrauen der dortigen Völker auf seine Freundschaft und seine Macht. Rußland kann seinem Egoismus vor dem christlichen wenigstens den Schein geben, es vertrete das Kreuz gegen den Halbmond. England kann diesen nur als schwächlicher und unzuverlässiger Intrigant für ihre Unabhängigkeit und den Türken als ebenso unzuverlässiger Gönner des Hauptes der muhamedanischen Welt erscheinen — den Türken und den fünfzig Millionen Muslimen, die in Britisch-Indien wohnen. England hat am Bosphorus Ägypten, Mesopotamien und die Seezugänge zu Indien zu verteidigen, besitzt aber nördlich von Cypern keinen Stützpunkt für militärische Unternehmungen. Rußland dagegen hat sich im Schwarzen Meere nicht bloß gewaltige Schutzwehren gegen jenes, sondern auch furchtbare Angriffswaffen gegen die Türkei und gegen die britische Macht im Mittelmeere geschaffen. Sewastopol und die im Krimkriege zerstörte Kriegsflotte sind wieder hergestellt. Daneben besteht in Nikolajeff ein zweiter starker Waffenplatz, und in kurzer Zeit wird in Batum ein dritter vollendet sein. Der letztere Platz wurde den Russen im Berliner Vertrage unter der Bedingung überlassen, daß er zum Freihafen erklärt würde. Im Juli 1886 aber hoben sie diese Klausel auf. Die alten türkischen Befestigungen sind nicht bloß bestehen geblieben, sondern zum Teil verstärkt worden, wie das Fort Burum, welches den Hafen vollständig beherrscht, und eine Lokalbahn verbindet diese Bastionen mit neu errichteten Bollwerken. Man hat vier große Pulvermagazine, ein Lager von Geschossen, Arsenale für Geschütze und Handfeuer-

waffen und ein Militärlazaret angelegt. Endlich steht in Batum eine Torpedoabteilung. Fassen wir die maritime Kraft des Zarenreiches, die auf dem Pontus schwimmt, zusammen, so haben wir in Sewastopol die großen Schlachtschiffe, an der Kiliamündung die Donauflotte, in Odessa die „freiwillige Flotte“ und an der kaukasischen Küste ein Geschwader von Ruderbooten, seetüchtigen Fahrzeugen, bemannt mit kühnen und geschickten Matrosen und befehligt von Marineoffizieren. Für sichere Unterkunft und Gelegenheit zu neuer Ausrüstung ist an der langgestreckten russischen Küste reichlich gesorgt. Sewastopol und Nikolajeff aber sind die strategischen Vorwerke, von denen einst der Ausfall nach dem goldenen Horn unternommen werden wird, der den Angriff zu Lande begleiten soll. Ist Rußland einmal im unbestrittenen Besitze des Pontus, so kann ihm Konstantinopel nicht mehr entgehen, und hat es den Bosporus, so wird es zu einer Mittelmeermacht, welche den Suezkanal und die große Wasserstraße zwischen Indien und England bedroht und sie im Vereine mit Frankreichs Flotte und Heer ernstlich gefährden könnte.

Wenden wir uns wieder dem Kap zu, wo sich der Indische Ozean dem Atlantischen anschließt, so herrscht die englische Flagge in den Gewässern Ostafrikas bis nach Sansibar, dem großen Thore des dritten Erdteils auf jener Seite. Hier und weiter nordwärts hat Deutschland an den Küsten und im Innern bis zum Kilimandscharo hin Posto gefaßt, um das Land allmählich zu einem zweiten Indien zu entwickeln, und an der östlichen Begrenzung des Kanals von Mozambique versucht die französische Republik sich in Madagaskar festzusetzen und darf sich der ausgezeichneten Flottenstation am Diego Suarez bedienen, wodurch die britische Insel Mauritius mit dem befestigten Hafen und den Docken von Port Louis erhöhte Bedeutung gewinnt. Bei der Insel Sokotora am Kap Guardafui sind wir zugleich am Golfe von Aden, dem südlichen Ausgange des Roten Meeres, angelangt, wo sich England eine Stellung geschaffen hat, welche seine jetzige Stellung in Ägypten ergänzt. Sokotora bildet die erste Warte an der Scheide jenes Golfs, und westlich von hier steht die gewaltige Festung Aden, das Gibraltar dieser Gewässer. Sie erhebt sich über die landeinwärts gelegene Stadt auf einer 525 Meter hohen, steil ansteigenden Halbinsel vulkanischen Ursprungs. Ein erloschener Krater von 10,5 Kilometer Durchmesser trägt die Festungswerke und andre militärische Anlagen, zu denen auch ungeheure Felsenkisternen und die riesigen Kondensatoren gehören, welche das Seewasser für die 5000 Mann starke Garnison und die 30 000 Einwohner der Stadt in trinkbares verwandeln. Versagten diese Anstalten einmal den Dienst, so würde Stadt und Festung verdursten. Doch läßt sich dem durch eine Wasserleitung zwischen diesem und dem Dorfe Scheich Dthman abhelfen, welches sechs Kilometer von dem Krater am westlichen Rande der Bucht liegt und reichhaltige Quellen besitzt, und welches man vor einiger Zeit mit anderm Gebiete dem Sultan von Lahadsch abgekauft hat. Neuerdings

bemühen sich die Engländer, auch den Handelsverkehr Adens nach diesem Orte zu leiten, der noch im Bereiche der Geschütze ihrer Festung liegt. Auf den Hügeln bei demselben errichtet man Batterien und Forts, die vollständige Sicherheit und Unabhängigkeit von den Werken der Festung gewährleisten und ein großes befestigtes Lager herstellen sollen. Adens Kohlendepot entspricht allen Anforderungen. In Verbindung mit der Insel Perim am Bab El Mandeb, der südlichen Verengerung des Roten Meeres, kann Aden jedes fremde Fahrzeug am Ein- und Auslaufen verhindern. Doch wird Perim von dem östlich davon auf arabischem Boden gelegenen Berge Machali beherrscht, an dessen Fuße die Franzosen das Dorf Scheich Said besitzen. Andererseits hat England noch einige wichtige Punkte dieser Gegenden unter seinen Einfluß gebracht, so die Insel Muscha an der Tadschurrabucht, Saila an der Somalikküste und östlich davon Berbera, das für sehr wertvoll gilt. Es hat sich aber nicht damit begnügt, die südlichen Schlüssel zum Roten Meere zu besitzen, sondern auch nach denen zu dessen nördlichem Thore gegriffen, es hat Ägypten besetzt, und wie an dem natürlichen Eingange zum Mittelmeere in Gibraltar, finden wir an dessen künstlichem Ausgange bei Suez britische Kriegsschiffe, Soldaten und Kanonen. Noch sind hier keine Befestigungen angelegt, aber sehr leicht ließe sich der Kanal durch schwer armirte Batterien und durch Torpedoanlagen allen nichtenglischen Panzerschiffen und Kreuzern dicht verschließen. Das war der Beweggrund für den Feldzug von 1882, an dem die Franzosen unbegreiflicherweise nicht teilnahmen, obwohl es ihnen freistand und durch ihr Interesse geboten war. Jetzt scheint es zu spät, wenn man in Paris versucht, die Engländer wieder zum Abzuge aus dieser überaus vorteilhaften Stellung am Nil zu nötigen. Wenigstens wird dies mit bloßen diplomatischen Mitteln ihnen niemals gelingen, zumal wenn sie allein damit vorgehen. Großbritannien wird solchen gegenüber niemals in Verlegenheit um Vorwände sein, mit denen sich sein Verbleiben rechtfertigen läßt, und es kann in der That auf seine jetzige Stellung im Pharaonenlande nicht leicht Verzicht leisten. Dies verbietet ihm die politische, die militärische und nicht minder die kommerzielle Bedeutung des Landes. Die politische Wichtigkeit Ägyptens liegt in dessen tief- und weitreichendem Einflusse auf die Welt des Islams und namentlich in dessen Einwirkung auf die nordafrikanischen Muslimen, die kommerzielle in seiner Lage am Kanale, der Ostasiens und Australiens Märkte mit denen Europas verbindet; militärisch betrachtet ist es ein Land, welches auf drei Erdteile und zwei Meere beherrschend wirkt, und von dem aus sein Besitzer nach Asien wie nach Afrika, sowie über das Mittelmeer hin nach Südeuropa wuchtige Stöße und Schläge austheilen kann. Syrien und Arabien, desgleichen Tripolis, Sizilien und der Peloponnes erscheinen als von dieser riesigen Festung aus beherrschte Glacis, welche den Hauptschlüssel zu Indien verwahrt.

Der wichtigste Ort an der Westküste der großen Halbinsel dieses Namens

ist Bombay. Die Stadt ist vorteilhaft gelegen und gut befestigt. Als Hauptquartier des englischen Geschwaders in diesen Meeren besitzt sie große Docks und Kohlenlager, und der Hafen wird neben stark armirten Batterien auch von zwei Monitors verteidigt. Außer Bombay beansprucht hier das an der Hauptmündung des Indus liegende Karadschi Beachtung, doch steht bis jetzt nur ein kleines Fort an der Stelle mächtiger Werke, die allein genügenden Schutz für die Zufuhren abgeben könnten, welche von der See für den militärisch so wichtigen Nordwesten der Halbinsel anlangen. Während von Bombay eine Haupttroute durch den Kanal von Mozambique nach dem Kap der guten Hoffnung führt, verbindet eine andre, die Insel Mauritius berührend, jene Südspitze Afrikas mit Point de Galle auf Ceylon, und dieses, sowie das Kap, korrespondiren direkt mit dem sehr bedeutsamen Ring Georges Sound an der Südwestspitze Australiens. Ceylon ist Bindeglied zwischen den afrikanischen, australischen und ostasiatischen Besitzungen Großbritanniens. Es ist das natürliche Vorwerk zur Flankirung der beiden Küstenstriche der indischen Halbinsel und andererseits geeignet zum Stützpunkt beim Vorgehen gegen einen in Australien gelandeten Feind. Indessen ist hier nur der Hafen von Trikunamale befestigt und Kohlenstation, der zwar merkantil wichtig, aber strategisch weniger gut als Colombo erscheint. Im ganzen läßt die Sicherheit der englischen Linien in dem vielbefahrenen Indischen Ozean, obwohl das allein sehr starke Aiden von einigen derselben etwas abseits liegt, für die Gegenwart kaum viel zu wünschen übrig. Aber die Zukunft Indiens hängt von der Entwicklung der Dinge in andern Gegenden ab, von der wir in einem letzten Kapitel sprechen werden.

Für jetzt werfen wir nur noch einen kurzen Blick auf Australien und Ostasien. Dort sind zunächst nur Ring Georges Sound im Südwesten und Sidney an der langgestreckten Ostküste lediglich befestigt, während aus Port Jackson eine weder zu Lande noch zur See einnehmbare Festung geschaffen werden sollte und könnte, wo sich jetzt nur ein paar Batterien und nicht einmal Docks für das australische Geschwader vorfinden. Port Philipp bei der Mündung von Melbourne ist mit seinen drei Forts ein besserer Schutz gegen einen Feind, der in dieses mächtige Bassin einlaufen will. Dagegen werden die Häfen von Neuseeland wieder durch keinerlei Befestigungen verteidigt, obwohl befestigte Docks und Kohlenstationen hier außerordentlichen Wert haben würden. In Ostasien hat England Oberbirma erobert und seinen Besitzungen einverleibt, um französischen Absichten auf das Land am Hauptstrome Hinterindiens zuvorzukommen. An der chinesischen Grenze besitzt es Hongkong, welches die Straße nach Macao und Kanton beherrscht, und wo es vier Docks, fünf große Schiffsverwerften und eine Kohlenniederlage erster Klasse hat, dessen fünf Forts aber kaum völlig hinreichende Sicherheit gegen eine starke feindliche Flotte bieten. Doch hat sich die Bedeutung dieses Punktes für Großbritannien vermindert, seit es sich vertragsmäßig den Besitz von Port Hamilton an der Straße von

Korea gesichert hat. Diese Inselburg an einem Hauptseewege giebt ihm die Oberaufsicht auf dem ostchinesischen, dem gelben und dem japanischen Meere, und selbst Fahrzeuge, welche den Kurs östlich von Japan einschlagen und, von Süden kommend, nach dem russischen Sachalin und Kamtschatka wollen, durchsteuern von jetzt an die Machtsphäre dieser fast unvergleichlich wichtigen Position, welche bestimmt ist, für die ostasiatischen Gewässer das zu werden, was Gibraltar für das Mittelmeer, Aden für das Rote Meer ist. Schon ist durch rühmlichste Arbeit Port Hamilton mit seinem trefflichen Hafen so gut wie sturmfrei gemacht, und bald wird es uneinnehmbar sein — ein großer Strich durch die Rechnung Rußlands, das sich schon seit Jahrzehnten bestrebt, an der ostasiatischen Küste eisfreie Häfen zu erwerben und nach dem chinesischen Meere vorzudringen. Desto besser aber scheinen ihm die Pläne gelingen zu sollen, die es gegen England von Zentralasien her verfolgt. Darüber im folgenden Abschnitte.\*)



## Woher beziehen wir unsern Lebensbedarf?



S ist gewiß für jeden, der an den wirtschaftlichen Verhältnissen unsers Volkes lebendigen Anteil nimmt, von Interesse, einige Klarheit darüber zu erlangen, woher wir unsern Lebensbedarf entnehmen. Ziehen wir ihn selbst auf heimischem Boden? Oder müssen wir dafür das Ausland zu Hilfe nehmen? In welchem Maße geschieht dies? Welche Summen haben wir dafür dem Auslande zu entrichten? Und woraus bezahlen wir diese Summen? Zur Beantwortung dieser Fragen soll hier ein Überblick zu geben versucht werden, und wir benutzen dazu eine Darstellung, welche in den „Landwirtschaftlichen Jahrbüchern“ (Band 15, Supplement III) der Unterstaatssekretär Marcard gegeben hat. Diese Darstellung faßt allerdings zunächst nur die „Ergebnisse der preussischen Landwirtschaft im Jahre 1884“ ins Auge. In ihren Ausblicken auf die allgemeinen deutschen Verhältnisse und Rückblicken auf die Vorjahre geht sie aber über die Dinge, wie sie sich in Preußen innerhalb eines einzelnen Jahres gestaltet haben, hinaus. Auch lassen ja die Verhältnisse Preußens, das an Größe und Einwohnerzahl etwas mehr als drei Fünftel von ganz Deutschland umfaßt, in den meisten Beziehungen einen Schluß auf die allgemeinen deutschen Verhältnisse zu.

\*) Neueren Nachrichten zufolge, die indes noch der Bestätigung bedürfen, hätte England Port Hamilton an China abgetreten.

Grenzboten II. 1887.