



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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

## Maßgebliches und Unmaßgebliches

Reichs-Spiegel. (Minister von Budde. König Eduard auf Reisen und die internationalen Beziehungen. Vom türkisch-ägyptischen Streit. Die Reichstagsentschädigung und die preußische Verfassung. Koloniale Studienreisen.)

Es ist wohl noch niemals vorgekommen, daß einem dahingeshiednen Minister so einstimmig von der Presse aller Parteien der Kranz uneingeschränkter Lobes auf die Bahre gelegt worden ist wie dem seinem Amte und dem gesamten Vaterlande so früh entrissenen Eisenbahnminister von Budde. Deutschland hätte von ihm für sein Verkehrswesen noch große Dienste erwarten dürfen. Die heldenmütige Hingabe an sein Amt, die er besonders in den letzten Monaten in geradezu vorbildlicher Weise betätigte, ist zum Glück bei uns keine vereinzelte Erscheinung, er wollte dem Leben noch jede Stunde für den Dienst abgewinnen, aber um so feltner ist das einhellige Vertrauen und die persönliche Wertschätzung, deren er sich nicht nur in den Handels- und industriellen Kreisen hinsichtlich seiner auf die Vereinfachung des deutschen Eisenbahnwesens gerichteten Bemühungen, in den Parlamenten, sondern auch bei allen deutschen Regierungen erfreute. Unfälle sind ja unsern Eisenbahnen auch unter seiner Verwaltung nicht erspart geblieben, das hieße Unmögliches verlangen, wohl aber hat er mit großer Energie und Umsicht nicht nur Schäden zu beseitigen verstanden, sondern er ist auch ununterbrochen bemüht gewesen, den ganzen Eisenbahnfahrtdienst, die innere Einrichtung der Waggonn und alle sonstigen der Bequemlichkeit der Reisenden dienenden Einrichtungen immer vollkommener zu gestalten. Nicht weniger war er bedacht, dem ganzen Dienst- und Arbeitspersonal nach Möglichkeit Erleichterung zu schaffen. In militärischen Kreisen konnte man wohl gelegentlich hören, es müsse unter Buddes Leitung der Eisenbahnaufmarsch der mobilen deutschen Armee ein wahres Vergnügen sein. Es ist nicht dazu gekommen. Wäre der Dahingeshiedne aber noch berufen gewesen, dem Vaterlande diesen Dienst zu leisten, er würde es sicherlich in hoher Vollendung getan haben. Es hat ja anfangs mancherlei Nasenrumpfen gegeben, daß ein General mit diesem Portefeuille betraut worden war. Aber die Art, wie Minister von Budde das Amt geführt hat, hat alle Gegner dieser Ernennung sehr bald damit ausgeföhnt. Eine seiner vielen hervorragenden Eigenschaften war sein praktischer Blick, seine reale Auffassung der Verhältnisse, die nur der Sache galt, und sein bereitwilliges Eingehn auf jede nützliche Anregung. Dabei kam ihm als altem Soldaten die Kunst, Leute zu behandeln, außerordentlich zustatten. Er hat es in schwierigen Augenblicken ebenso verstanden, das Vertrauen der untern Beamten-schichten sowie der im Eisenbahndienst beschäftigten vielen Tausende von Arbeitern auf seine wohlwollende Fürsorge zu richten, wie er ihnen andererseits für die Fälle von Ausständen, Arbeitseinstellungen und dergleichen an seiner unerbittlichen Strenge keinen Zweifel gelassen hat. Auch da war der alte Soldat am Platze. Die vielen Vorzüge, die er in seiner Person vereinigte, haben nicht nur den maßgebenden Stellen, sondern weiten Kreisen den Gedanken nahegelegt, die Leitung unsers Eisenbahnwesens bei der Wahl des Nachfolgers wiederum militärischen Händen anzuvertrauen. Die damit gemachte Erfahrung ist jedenfalls eine recht gute gewesen.

In internationaler Beziehung ist offenbar eine gewisse Beruhigung eingetreten, soweit die Beziehungen der europäischen Nationen zueinander in Frage kommen. Erwünscht bliebe, daß sich ein Teil unsrer Presse von der ihr anhaftenden Nervosität in bezug auf den König von England frei machte. Alle seine Bewegungen werden unter der Voraussetzung deutschfeindlicher Zwecke registriert und beobachtet. Ob der König den olympischen Spielen bewohnt, auf dem Rückwege Neapel berührt oder gar der Eröffnung der Ausstellung in Mailand beizohnen will — sofort sind allerlei Betrachtungen darüber zur Hand, daß alle diese Bewegungen nur gegen Deutschland gerichtete Zwecke verfolgen. Dem König von Italien wurde es sogar als eine Art Schändlichkeit angerechnet, daß der König von England die erste italienische Weltausstellung besuche, der deutsche Kaiser, der Verbündete, nicht. Würde der Kaiser

nach Mailand gegangen sein, so wären in denselben Blättern wahrscheinlich allerlei zarte Andeutungen über die Reiselust und das Allgegenwartsbedürfnis Kaiser Wilhelms zu lesen gewesen. Man hat sich bei uns leider viel zu sehr daran gewöhnt, das Tun und Lassen König Eduards fortwährend von dem Standpunkt aus zu beobachten und zu beurteilen, daß der König andauernd nur von dem Gedanken erfüllt sei, seinem kaiserlichen Neffen und dem Deutschen Reiche irgendeinen Schabernack zu spielen. Sehr großmachtswürdig ist das von uns Deutschen gerade nicht, auch nicht danach angetan, den Engländern und ihrem Könige großen Respekt vor uns beizubringen. Es liegt dem eine gewisse Eifersucht mit einem Beigeschmack von Furcht zugrunde, die wir lieber nicht zeigen sollten. Es macht das nach außen hin keinen guten Eindruck, nötigt den andern Kabinetten sowie der fremden Presse ein Lächeln, wenn nicht mehr, ab und zeigt, daß wir uns von dem stolzen Worte: „Wir Deutschen fürchten Gott und sonst nichts auf der Welt!“ innerlich mehr und mehr entfernen. Die Beobachtung der Bewegungen fremder Herrscher mag für die Diplomatie eine notwendige und nützliche Beschäftigung sein und gehört in das Gebiet ihrer Berichterstattung. Die Presse sollte sich daran mit mehr Vorsicht beteiligen. Ob König Eduard nach Mailand, Paris oder Petersburg geht, braucht uns wirklich nicht aufzuregen. Der jetzige Herrscher Großbritanniens ist von jeher viel und weit gereist, er ist daran gewöhnt, und wenn er es vermeidet, nach Deutschland zu kommen und Berlin aufzusuchen, so müssen wir uns darüber trösten. Nach der Behandlung, die der König in deutschen Blättern, zumal in der deutschen Witzpresse gefunden hat und noch findet, kann man es ihm zum mindesten nicht verdenken, daß er keine übermäßige Sehnsucht nach Deutschland empfindet. Er ist außerdem bekanntlich kein Freund militärischen Gepränges, das seiner hier unvermeidlich warten würde. Aber eine wirkliche Abneigung gegen die Heimat seines Vaters und gegen das Land, dessen Krone seine Schwester getragen hat, hegt er nicht. Seine Erziehung hatte einen starken Einschlag deutschen Elements und deutschen Wesens, er spricht und schreibt auch gut Deutsch. Es ist deshalb eigentlich kein Grund zu der Annahme vorhanden, daß sich der König auf seine alten Tage so umgewandelt haben sollte, das Germaniam esse delendam zu seinem Morgen- und Abendgebet zu machen. Er hat als Thronfolger wohl auf dem Standpunkt gestanden, daß der deutsche Besitz von Elsaß-Lothringen eine dauernde Kriegsgefahr bedeute, weil er die französische Revanchepolitik begründe, die Europa fortwährend in Unruhe versetze. Seitdem ist aber ein Jahrzehnt nach dem andern verfloßen und der nunmehrige König wird sich hoffentlich wohl überzeugt haben, daß der französischen Revanchepolitik tatsächlich mehr die völlig unberechtigte Befürchtung eines deutschen Angriffs zugrunde liegt, und daß sich die französischen Republikaner dabei noch mehr vor ihren Generalen als vor den Deutschen fürchten. Denn ob Sieg, ob Niederlage — die republikanische Staatsidee würde wahrscheinlich der Einsatz des hohen Spieles sein. Deshalb auch das ängstliche Bestreben, Frankreich durch „Allianzen und Freundschaften“ unangreifbar zu machen und durch diese blendende Tatsache zugleich den republikanischen Gedanken — auch einem siegreichen General gegenüber — in der Nation zu festigen. Diese durchaus defensive, im Notfalle aber für England verfügbare Republik mag die volle Sympathie des Königs haben, der doch aber wiederum klug genug ist, sich zu sagen, daß ein gegen Deutschland siegreiches Frankreich für England sehr bald ein recht lästiger Freund werden könnte. Auf alle Fälle wird ein Frankreich, das bei England Schutz und Hilfe sucht, ihm erwünschter sein als ein solches, das der englischen Hilfe entraten zu können glaubt. Da nun jedes deutsch-französische Einvernehmen sehr leicht eine Spitze gegen England erhalten könnte, so ist es begreiflich, daß sich ein solches Einvernehmen bisher immer als unmöglich erwiesen hat. Französische Ministerien, die dazu geneigt waren, sind immer sehr schnell beseitigt worden, und die Nachfolger haben dann England jederzeit sehr genau von dem deutscherseits etwa betätigten Entgegenkommen unterrichtet.

Je mehr Wichtigkeit Afrika für England gewinnt, desto mehr muß ihm daran liegen, mit Frankreich auf gutem Fuße zu bleiben. Dieses System hat auf die Dauer

für beide Länder etwas ungemein gekünsteltes. Ist ihre Sorge um den Frieden Europas wirklich so groß, wie ihre Diplomatie behauptet, so wäre für England wie für Frankreich das Gegebne und das Nächstliegende, ein enges Einvernehmen mit Deutschland zu suchen. Wir würden von Frankreich nichts weiter verlangen als einen wenn auch stillen, so doch endgiltigen Verzicht auf Elsaß-Lothringen; Wünsche, die wir bei England hätten, wären doch wohl nur sehr unbedeutend und kolonialer Natur. Freilich müßten sich dazu England und sein König von der kleinlichen Eifersüchtelei freimachen, die sich gegenwärtig bis auf Kantschou erstreckt und vielleicht mit die Hand im Spiele hat, wenn die Japaner die erdenklichsten Anstrengungen machen, gegen uns im Hinterlande von Kantschou eine unübersteigliche Barriere von japanischen Ansiedlungen aller Art zu errichten. Seitdem die Engländer Weiheiwei vertragsmäßig an China zurückgegeben haben, scheint die deutsche Niederlassung ihnen besonders unbequem zu sein. Außerordentlich bezeichnend ist es, daß ein nicht geringer Teil der englischen Presse in dem türkisch-ägyptischen Streit sofort Deutschland hinter der Türkei witterte, während es sich in Wahrheit mehr um eine Differenz des Scheich ul Islam mit dem Khedive handelte. Daß die Türken die Sinai-Halbinsel nicht ohne weiteres dem Khedive, also England, überlassen wollen, kann ihnen niemand verdenken, aber Deutschland hat mit diesen Dingen nichts weiter zu tun, als in Konstantinopel zur Mäßigung zu raten.

Der Verlauf der Reichstagsdebatte über die Diätenvorlage hat insofern überrascht, als die Regierung für diesen Schritt, der noch vor Jahresfrist als Unmöglichkeit galt, recht wenig Dank geerntet hat. Es war sehr wesentlich, daß Graf Posadowsky bei der Einbringung einer solchen Vorlage auf den Umstand verwiesen hat, daß ein großer Teil unsrer Reichsgesetze der verfassungsmäßigen Grundlage entbehrt und weil auf Minoritätsbeschlüssen beruhend eigentlich ungesetzlich ist. Den Lesern der Grenzboten ist dieses Argument nicht neu. Bei solchen Beschlüssen wird bekanntlich die Zahl der Anwesenden nicht festgestellt. Sollte es aber doch zum Beispiel von Gegnern eines solchen Gesetzes einmal geschehn, so könnten wir den Fall erleben, daß die Gerichte einem solchen, nicht auf der Annahme durch einen beschlußfähigen Reichstag beruhenden Gesetze die Giltigkeit absprechen. Scherzhaft ist schon bemerkt worden, man könne auf diese Weise eine ganze Menge unbequemer Gesetze wieder loswerden. Von Rechts wegen müßte die Überweisung jeder im Reichstage angenommenen Vorlage vom Präsidium des Reichstags an den Bundesrat mit einer protokollarischen Feststellung begleitet sein, daß der Beschluß verfassungsgemäß rito zustande gekommen ist. Ohne eine solche Bestätigung soll eine aus dem Reichstage zurückgekommene Vorlage im Bundesrat gar nicht weiter in Behandlung genommen werden. Der Vorsitzende des Bundesrats, der Reichskanzler, wäre sicherlich heute schon durchaus gesetzmäßig in der Lage, vom Präsidenten des Reichstags eine Erklärung über die verfassungsmäßige Rechtsgiltigkeit eines solchen Beschlusses zu verlangen. Es wäre das auch vielleicht ein Mittel gewesen, dem Schwänzen der Sitzungen ein Ende zu machen. Da in Zukunft ja jedenfalls eine gesetzliche Anwesenheitskontrolle stattfindet, so bestünde gar keine Schwierigkeit, das Verzeichnis der Fehlenden in jedem Sitzungsbericht zu veröffentlichen. Die Abgeordneten haben sogar ein Anrecht auf ein solches Verzeichnis, um daraus rechtzeitig zu erfahren, ob etwa ein Versehen in der Kontrolle stattgefunden hat. Daß die Sozialdemokraten auf die Vorlage schimpfen, ist selbstverständlich. Das machen sie mit jedem ihnen erwünschten Gesetz, von dem sie wissen, daß es auch ohne sie angenommen wird. Es ist ihre besondere Taktik, gegen Vorlagen zu sprechen und zu schimpfen, deren Annahme sie wünschen.

Die Erledigung der Vorlage scheint übrigens noch manche Schwierigkeiten zu enthüllen. Vor allem ist die dadurch berührte preußische Verfassungsfrage nicht so einfach zu ordnen. Die preußische Verfassung ist vom Könige und von beiden Häusern des Landtags beschworen worden, und ihre Bestimmungen können durch Reichsgesetz nicht ohne weiteres außer Kraft gesetzt werden. Das könnte unter Umständen weit führen. Reichsrecht bricht Landesrecht auf den der Reichsgesetzgebung unterstellten Gebieten, zu denen Verfassungen aber doch nicht ohne weiteres gehören. Es

bedarf da noch eines die preußische Verfassung abändernden Gesetzes, das auch wohl noch an den Landtag kommen wird, aber sogleich erst erlassen werden kann, wenn die Annahme der Vorlage im Reichstage gesichert ist. Wollte man den Grundsatz: „Reichsrecht bricht Landesrecht“ ohne weiteres auf die deutschen Einzelverfassungen ausdehnen, so könnte man in der letzten Konsequenz diese auf solchem Wege einfach beseitigen, ebenso einzelne wichtige Bestimmungen, wie z. B. die der preußischen Verfassung über die Regentschaftsfrage in Preußen, die ja im gegebenen Falle auch für das Reich Gültigkeit hätten. Die Regelung der Reichstagsdiäten wirkt noch eine ganze Reihe von Fragen auf und ist mit der Überweisung eines Fonds an den Präsidenten, wie mancher geglaubt hat, nicht abgemacht. Auch die Regelung der Doppelmandate und der daran haftenden doppelten Diätenzahlung ist nicht so einfach, wenngleich der Standpunkt der Regierungsvorlage, daß die Reichsbestimmungen maßgebend bleiben sollen und die Landtage die ihrigen danach zu modifizieren haben, richtig ist. Es gehören dazu aber gesetzgeberische Maßnahmen in allen einzelnen deutschen Staaten. Auf alle Fälle muß einer doppelten Diätenzahlung, von der mancher geträumt haben mag, beseitigt werden, wenn nicht anders, dann durch Verbot der Doppelmandate.

Als ein sehr erfreulicher Fortschritt sind die parlamentarischen Studienreisen in die Kolonien zu begrüßen. Wie aus der Tagespresse schon bekannt geworden ist, werden sie in diesem Jahre in größerem Umfange nach Ostafrika und Kiautschou stattfinden, Südwestafrika, das es am nötigsten hätte, soll leider erst im nächsten Jahre an die Reihe kommen, dann auch die Südsee. Diese Reisen sind, ebenso wie die im Vorjahre nach Kamerun und nach Togo, durch die Deutsche Kolonialgesellschaft organisiert worden, die sich damit ein nicht geringes Verdienst um die Entwicklung unserer Kolonien erworben hat, richtiger würde es aber vielleicht sein, wenn diese Studienfahrten auf Reichskosten stattfänden. Die hierfür auszugebenden Gelder wären zweifellos viel besser angelegt als die Entschädigungsbeträge für die Beirathung der Plenarsitzungen. Da im Reichstage noch kein einziger Abgeordneter vorhanden ist, der in den Kolonien als Beamter, Offizier, Kaufmann oder Farmer gelebt hat, so bieten diese Reisen wenigstens einigen Ersatz, und sie werden für die wirtschaftliche Erschließung der Schutzgebiete, für die Geneigtheit des Reichstags, die Mittel zu dieser Erschließung, namentlich im Eisenbahnbau, zu bewilligen, von großer Bedeutung sein. Wären solche Studienreisen z. B. nach Südwestafrika seit zehn Jahren oder früher unternommen worden, so wären uns viele kostspielige und blutige Erfahrungen wohl erspart geblieben. Als eine erfreuliche Folgeerscheinung der verständigeren Behandlung, die — vom Auftreten des Abgeordneten Erzberger abgesehen — die kolonialen Angelegenheiten während der gegenwärtigen Session im Reichstage gefunden haben, darf die Tatsache gelten, daß namentlich für Ostafrika mehrere neue Kolonialgesellschaften teils in der Bildung, teils in der Vorbereitung begriffen sind. Besonders Hanf und Guttapercha scheinen viel Aussicht auf lohnenden Gewinn zu bieten, Hanf durch die billige Herstellung, Guttapercha durch den enorm ansteigenden Konsum infolge der Entwicklung des Automobilwesens. Wird erst einmal die neue Organisation der kolonialen Zentralstelle in Berlin unter Dach und Fach gebracht sein, so wird das Vertrauen in die kolonialen Unternehmungen noch bedeutend anwachsen. Damit wird dann auch der Lebensbedingung der afrikanischen Schutzgebiete, einem schnelleren und systematischen Ausbau des Eisenbahnnetzes, vorgearbeitet.

\*S\*

Die syrisch-arabische Eisenbahnverbindung und der türkisch-ägyptische Streit. Nordamerika und Australien waren viel früher mit einem dichten Eisenbahnnetz durchzogen als das Reich des Sultans, das doch auf uraltem Kulturboden errichtet ist. Babylonien und Chaldäa, wo man die frühesten Wurzeln menschlicher Kultur zu suchen hat, entbehren des verkehrbringenden Schienenwegs noch heute, nicht weil es hoffnungslos wäre, das höchst fruchtbare Land wieder zur Blüte zu bringen, sondern weil sich europäische Nationen um den Vorrang

streiten. Die große kompakte kleinasiatische Halbinsel ist endlich mit den ersten Linien erschlossen worden. Kleine Stränge von Haibar Pascha (gegenüber Konstantinopel) und Smyrna aus taten den ersten Pionierdienst. Dann kam die sich bei Eski-Schehir gabelnde große (deutsche) Anatolische Eisenbahn nach Angora einerseits und nach dem uralten Völkertor im Taurus andererseits, die das Land in wunderbarer Weise aus dem Schlaf von anderthalb Jahrtausenden geweckt hat. Auch von Merfina nach Adana im Golf von Alexandrette geht eine kleine Eisenbahn. Vom Taurusstor sollte die Bagdadbahn weiter gehn nach dem Nordrande Mesopotamiens, vorbei an uralten, jedoch gänzlich vergessenen Städten, entlang am Tigris, über Mosul, der den Ruinen von Ninive gegenüberliegenden Stadt, nach Bagdad. Rußland verbat sich die Annäherung sowohl von Angora aus wie nach dem armenischen Taurus zu. England intriguierte gegen die Bagdadbahn. Es gab nicht seine Zustimmung zu der Zollerhöhung, ohne die die Einnahmegarantie nicht sichergestellt werden konnte. Außerdem setzte es der Weiterführung von Bagdad bis zum Persischen Golf Widerstand entgegen, indem es über den Scheich von Kuwait, der den einzigen geeigneten Küstenpunkt beherrscht, ein Protektorat errichtete. So stockt denn die große Eisenbahnlinie von Konstantinopel nach dem Persischen Golf noch immer am Taurus.

Besser ist es in Syrien und Palästina gegangen. Sogar eine so abgelegene und durch zwei hohe Gebirgsketten, den Libanon und den Antilibanon, von der Küste geschiedene Stadt wie Damaskus ist seit elf Jahren mit der Eisenbahn erreichbar. Merkwürdig genug wurde von Damaskus aus schon 1894, ein Jahr ehe die Verbindung mit Beirut fertig war, eine Eisenbahn in Betrieb gesetzt. Französische Unternehmer erbauten sie, um das Dampfroß nach Süden, nach dem isolierten vulkanischen Gebirge Hauran fahren lassen zu können. Der Hauran war einst dicht bewohnt, eine ganze Anzahl von Ruinenstädten zeigt, welche Blüte hier im Altertum geherrscht haben muß. Noch heute ist dieses in den Westrand der großen syrischen Wüste eingebettete Land gut bewässert und fruchtbar, sodaß es nicht geringe Mengen Korn auf der Eisenbahn nach Damaskus ausführen kann. Dschebel el Drus, d. h. Drusengebirge, ist heute sein zweiter Name. Es wird hauptsächlich von den Drusen bewohnt, der eigentümlichen, zwischen Islam, Christentum und Aitheidentum stehenden Sekte, die im Mittelalter einst unter dem „Alten vom Berge“ eine große Rolle spielte, die aber noch heute den Christen im Libanon zuweilen gefährlich wird. Im Jahre 1895 vollendete eine andre französische Gesellschaft die Bahn von Beirut nach Damaskus, die man gewöhnlich benutzt, wenn man die Stadt des Paulus, die uralte, jedoch an Überbleibseln arme Stadt am Osthang des Antilibanon besuchen will, die die Fruchtbarkeit ihrer Umgebung einem von den Schneegipfeln des Antilibanon kommenden Flüsschen verdankt. So kann man also seit zwölf Jahren von der altphönizischen Stadt Beirut (Byrthus) durch den kahlen, weißen Libanon und seine nicht anmutigere Parallelkette, den Antilibanon, bis zum Hauran fahren. Zwischen beiden kreuzt man die wohlbewässerte grüne Ebene. Cölesyrien, die einst von vielen wohlhabenden Städten bedeckt war, von denen nur noch eine, Baalbek oder Heliopolis, ein prächtiges Zeugnis ablegt.

Damaskus ist der Sammelpunkt für zahllose mohammedanische Pilger, die von ganz Kleinasien, Syrien und Mesopotamien kommen und sich hier zu Karawanen nach Mekka vereinigen. Schon früh entstand der Gedanke, diesem Verkehr eine Eisenbahn darzubieten. Auf ihn haben auch die Unternehmer der Hauranbahn hauptsächlich gerechnet. Die türkische Regierung, den Erfolg von Eisenbahnunternehmungen in diesen Gegenden sehend, hielt es nun doch für notwendig, selbst die Bahnverbindung herzustellen. Sie entschloß sich, eine Konkurrenzbahn zu bauen und diese allmählich bis zum Roten Meer oder gar bis Mekka zu führen. Im Jahre 1901 wurde mit der Hedschasbahn begonnen, die, wenn sie bis Mekka fortgesetzt wird, 1800 Kilometer Länge erreichen würde. Von Damaskus aus bleibt sie östlicher als die Hauranbahn. Diese trifft sie bei Derat, östlich von dem See Genezareth.

Es sei hier eingeschoben, daß inzwischen eine am 15. Oktober 1905 eröffnete zweite Eisenbahn von der Küste her in diese Gegenden führt. Südlich von Ptolemais (Alfon), am Fuße des sagenberühmten Karmelberges, liegt der kleine Hafenvort Haifa, einer der wenigen Punkte an der syrisch-palästinensischen Küste, wo Seeschiffe landen können. Von hier geht die neue Bahn in südöstlicher Richtung bis zum Jordan, den sie bei Besan (Bethsean, Skythopolis) erreicht. Dann bleibt sie, nordwärts gehend, eine Strecke im Jordantale, zweigt aber ostwärts ab, ehe sie den See Genezareth erreicht. Bei El Muzerib vereinigt sie sich mit der Hauranbahn. Die Hedschasbahn, die sie dann aufnimmt, geht südwärts weiter. Sie läßt Palästina westlich liegen, auch das Tote Meer, das sie schlecht erreichen könnte, weil es 344 Meter unter dem Spiegel des Mittelmeeres liegt, während sie sich selber in einer ziemlich bedeutenden Höhe hält. Sie geht durch das Moabiterland, etwa 50 Kilometer östlich vom Toten Meer bleibend, und verfolgt die alte Karawanenstraße. Vom Toten Meer aus geht in gerader Linie südwärts eine tiefe Terrainspalte, die sich hier allerdings über dem Spiegel des Meeres hält. Bei Akaba, das jetzt wegen des türkisch-ägyptischen Streites viel genannt wird, erreicht sie das Meer, und von hier aus ist sie als Golf von Akaba das eine der beiden nördlichen Hörner, mit denen das Rote Meer seinen Abschluß erhält. Die tiefe Spalte nimmt eigentlich schon zwischen Libanon und Antilibanon ihren Anfang, schließt den See Genezareth und das ganze Jordantal, dann das Tote Meer, endlich das Nabatäerland ein, dessen Hauptstadt Petra in ihren Ruinen noch heute die Bewunderung der Altertumskenner erregt. Die Nabatäer waren ein arabischer Stamm, der sich im letzten Jahrhundert vor Christi Geburt zur Selbständigkeit aufgeschwungen hatte und einen bedeutenden Handel zwischen dem Roten und dem Mitteländischen Meer beherrschte. Sie waren Bundesgenossen des Pompejus. Trajan zerstörte die Hauptstadt Petra.

Nur 10 Kilometer von dieser so lange Zeit verschollenen, erst 1812 von Burckhardt wieder entdeckten, in den Felsen gehauenen Stadt geht in naher Zukunft die Eisenbahn vorbei. Sobald der Betrieb eröffnet sein wird, dürfte sie manchen europäischen Besuch erhalten. Ganz so weit ist es noch nicht, doch die Erdarbeiten waren schon vor zwei Jahren bis Maan geführt, einem 1300 Meter hoch liegenden Punkt an der alten Karawanenstraße, nahe bei Petra. Hier soll vorläufig der Endpunkt bleiben. Von Damaskus bis hier sind es 469 Kilometer, von hier bis zum Golf von Akaba nur noch etwa 100 Kilometer.

Die türkische Regierung hat lange Zeit beabsichtigt, die Hedschasbahn vorläufig nur bis Akaba zu bauen; vielleicht hatte sie die Geldmittel nicht, noch 1330 Kilometer weiter bis Mekka zu gehn. Bei Akaba konnte die Bahn an das Meer kommen, und hier hätte man Dampfer bereithalten können, mit denen die Pilger bis Dscheddah, der Hafenstadt Mekkas, hätten gelangen können. Nach englischen Quellen soll dies wieder aufgegeben worden sein. Weshalb, das ist so recht nicht zu ersehen, zumal da wohl kaum Aussicht ist, daß die eigentliche Hedschasbahn bis Mekka in Kürze hergestellt wird. Allerdings wäre das für die Pilger vorteilhafter, denn wenn sie 40 Kilometer die Stunde fahren, so können sie die ganze Strecke in 33 Stunden oder etwa zwei Tagesfahrten zurücklegen und sind nicht den ansteckenden Krankheiten ausgesetzt, die sich auf Pilgerschiffen so leicht einstellen. Aber woher soll die Pforte das Geld nehmen?

Es ist wohl nicht bedeutungslos, daß gerade mit der Annäherung des Bahnbaues an den Busen von Akaba der türkisch-ägyptische Streit über das Dorf Taba entstanden ist, das ganz nahe bei Akaba liegt. An und für sich ist Taba sicher keinen Zwist wert. Wie überall in diesen Gegenden, so herrscht auch hier große Dürre. Die Araber können ganz wenig Vieh ernähren, nur so viel, daß ein kleines Dorf zur Notdurft davon leben kann. Handel und Verkehr sind selbstverständlich gar nicht vorhanden. Der Busen von Akaba liegt zwischen Arabien und der Sinaihalbinsel. Taba liegt einige Kilometer westlich von dem Ort Akaba, der eigentlich nur ein Fort sein soll, jedoch unbestritten in türkischem Besitz ist, während die

Sinaihalbinsel zu Ägypten gehört. Man ist über den Streit ganz auf englische Quellen angewiesen, und diese stehen selbstverständlich auf ägyptischer Seite. Ihnen zufolge hat der Sultan 1841 die Sinaihalbinsel an Ägypten überwiesen, damit der Khedive die auf der von uns mehrfach erwähnten Straße ziehenden Pilger gegen beduinische Angriffe von der Sinaihalbinsel besser schützen könne. Sogar Akaba selbst habe der Khedive besetzen sollen. Seitdem haben die Pilger die Landroute verlassen, sie fahren zu Schiff durch den Suezkanal nach Schemdah. Im Jahre 1892 wollte die Pforte das Abkommen aufheben, weil Garnisonen in Akaba nicht mehr nötig seien. Nach einigem Hin und Her erkannte Ägypten an, daß die Türkei El Wih und Akaba wieder mit dem Wilajet Hedschas vereinigt habe, jedoch solle auf der Sinaihalbinsel der status quo bleiben wie bisher. Diese solle wieder von Ägypten verwaltet werden wie zu der Zeit Ismael Paschas und Mehemet Tewfik Paschas. In einer türkischen Depesche an die englische Regierung wurde der ägyptischen Regierung ausdrücklich das Land zugesprochen zwischen Akaba und El Arisch. Dieses liegt südlich von der Südgrenze Palästinas; es ist auf unsern Karten, zum Beispiel Stieler, Andree, als ägyptisch bezeichnet. Taba liege nach dieser englischen Autorität (Times vom 17. April) westlich von der Linie, sei also ägyptisch. Nun hätten, so heißt es dort weiter, vor einigen Jahren die Ägypter angefangen, die bisher sehr vernachlässigten dortigen Grenzen besser zu markieren, sie hätten beabsichtigt, eine kleine Garnison nach Taba zu legen. Da wird wohl der Hund begraben liegen. Grenzen haben in der Tat in einem an Pflanzenwuchs, Tierleben und Mineralschätzen so armen, obendrein vom Verkehr gemiednen Lande keine große Bedeutung, zumal wenn auch keine strategischen Rücksichten in Frage kommen. Weshalb schreitet Ägypten plötzlich zu der Sicherung dieser wertlosen Grenze? Man kann kaum einen andern Grund erfinden als den, daß die Annäherung der türkischen Eisenbahn bevorstand. Die Ägypter wollten auf dem Platze sein, ehe sich hier eine Verbindung zwischen der Seeschifffahrt und der türkischen Eisenbahn entwickelte. Danach muß man annehmen, daß der Anspruch Ägyptens auf Taba doch nicht so ganz klar sei, oder aber, daß man nicht eben sehr von der Absicht erfüllt war, die Türken im unangefochtnen Besitz von Akaba zu lassen.

Als nun der türkische Befehlshaber von Akaba erfuhr, was die Ägypter beabsichtigten, ließ er Taba besetzen und als zur Provinz Hedschas gehörend erklären; es gehöre zum Distrikt Akaba und sei deshalb laut jener Erklärung vom Jahre 1892 wieder mit Hedschas vereinigt. Die Ägypter erwidern, es gebe gar keinen „Distrikt Akaba“; dieses sei eben nur ein Fort, 1892 sei auch nur ein Fort Akaba (Kalaat el Akaba) erwähnt worden. Gerade nach Taba seien 1892 die aus Akaba zurückgezogenen Truppen gebracht worden, was keinen Sinn gehabt habe, wenn Taba zu Akaba gehört habe. Die ägyptische Regierung widerspreite einer freundschaftlichen Behandlung der Frage nicht, verlange aber, daß zuvor die türkischen Truppen aus Taba zurückgezogen würden.

In diesem Stand der Dinge kommt die Nachricht, daß die türkische Regierung die ganze Sinaihalbinsel für sich verlange. Es müsse eine Linie von dem oben erwähnten El Arisch in südwestlicher Richtung nach Suez gezogen werden und alles, was südöstlich davon liege, als türkisches Gebiet anerkannt werden. Auch verlange sie das Recht zu der Erbauung einer Eisenbahn von Akaba nach Suez. Diese ganze Nachricht erscheint mehr als fragwürdig. Denn daß England im Namen Ägyptens den äußersten Widerstand dagegen erheben werde, daß türkisches Gebiet bis an das so unendlich wichtige Suez heranreiche, kann sich die Hohe Pforte leicht selbst sagen. Auf einen Erfolg ist dabei schlechtweg nicht zu rechnen. Was aber eine Eisenbahn von Akaba über den nördlichen Teil der Sinaihalbinsel — also den berühmten Berg selber links liegen lassend — der Türkei nützen könnte, ist nicht zu erkennen. Über den Sinai, den Berg, zu gehen, ist völlig ausgeschlossen. Woher sollte eine solche Bahn denn wohl irgendwelchen Verkehr erwarten dürfen? Auf Pilgerwanderungen ist nicht zu rechnen, denn wer von Suez nach Mekka will, wird nicht die qualvoll

heiße, von Akaba zunächst wieder nordwärts nach Maan führende, 1700 Kilometer lange Eisenbahnroute wählen, wo er mit dem Dampfschiff von Suez nach Dscheddah nur 1250 Kilometer hat und dann nur noch 120 Kilometer zu Lande bis Mekka braucht. Bei nur 12 Seemeilen Fahrt kommt der Dampfer, der ja auch während der kühleren Nachtzeit fährt, schon in fünfundsiebzig Stunden nach Dscheddah. Von Syrien wird vollends kein Verkehr nach Suez über Akaba gehn. Die ganze Forderung scheint darum wenig glaublich. Der Zusatz: „Die ägyptische Regierung lehnte die Forderung nachdrücklichst ab“, erschiene selbstverständlich, wenn die Nachricht irgendeinen materiellen Untergrund hätte.

Die Nachricht würde eher erklärbar durch eine nur wenig ältere Timesmeldung aus Kairo (undatiert, Times vom 17. April), der zufolge die Türkei die Eisenbahn von Maan nach Akaba ganz aufgegeben habe, weil sie 3000 bis 4000 Fuß hinunter steigen müsse. Man wolle vielmehr eine Bahn nach Akaba von Mdawara, 110 Kilometer südöstlich von Maan (nach der Habenichtischen Afrikakarte im Perthes'schen Verlag etwa 185 Kilometer südöstlich von Maan) bauen, das besser geeignet sei. Damit würde die Landroute immerhin um 100 Kilometer kürzer. Aber unglaublich bliebe die Angabe doch noch. Denn wer würde in den heißen Gebieten die Eisenbahnfahrt wählen, wenn er die Dampferfahrt mit einem ganz geringen Zeitverlust haben könnte?

England ist mit der Pforte in Konflikt über das Hinterland von Aden. Es begleitet schwerlich die Anstrengungen der Türkei, im Glücklichen Arabien (Jemen, an der Bab el Mandeb-Straße) ihre Herrschaft herzustellen, mit freundlichen Blicken. Bei Kuweit hat es die türkische Besitznehmung mit Gewalt abgewehrt. Da liegt es nahe zu denken, daß der kleine Taba-Akaba-Zwischenfall in irgendeiner noch schwer überschaubaren Weise bestimmt ist, die Türken auch an dieser Stelle vom Indischen Ozean, von dem das Rote Meer doch nur ein Teil ist, fernzuhalten. Zwar wird Akaba als türkisch anerkannt. Aber wenn man dies aufrichtig meint, so ist nicht zu sehen, welchen Sinn der Streit um Taba haben soll.

Was geht uns Marokko an? So fragt wohl mancher, der nicht recht begreift, worüber sie sich eigentlich auf der grünen Insel gestritten haben. Algeciras heißt bekanntlich die Insel, und zwar wie Irland: die grüne Insel; also, Gezire el-Chodra begrüßten die den afrikanischen Steppen entronnenen Araber, die hier zuerst festen Fuß faßten, bei ihrem Einfall in Spanien den lieblichen Ort. Das arabische Wort Gezire, das Wort für Insel, ist allen Orientreisenden wohlbekannt; in Kairo steht, Dulak gegenüber, das Inselhotel, das mit märchenhafter Pracht ausgestattete Schloß von Gezire, das mit seinem großen Park von einer Aktiengesellschaft angekauft und in einen Gasthof umgewandelt worden ist; Algier hat seinen Namen von der dem Hafen vorliegenden Inselreihe, den Inseln, arabisch: Al-Gezair; denselben Namen führt bei den Arabern auch das alte Mesopotamien, das durch die Bagdadbahn zu neuem Leben erweckt werden soll. Also, wozu die Menschen auf diese maurische Insel schicken, damit sie dort über das wildfremde Reich Marokko konferieren, das wir doch höchstens aus dem „Kaufmann von Venedig“ kennen, weil hier ein Prinz von Marokko als Freier der Porzia erscheint? Nun, Marokko ist uns nicht so fremd, wie es scheint; wir kennen viel, sehr viel von Marokko, es spielt in unserm täglichen Leben eine Rolle.

Neulich ließ ich mir von meinem Tapezier einen neuen Lehnstuhl machen, der mit französischem Saffianleder überzogen war. Ein sehr schönes, rotes, feines und weiches, künstlich genarbtcs Leder. Das ist gleich so ein Pröbchen von dem wildfremden Lande, eine marokkanische Erinnerung; denn den Saffian nennt man auch Maroquin oder Marokkoleder. Was bedeutet denn Saffian? Leder, wie es aus der Stadt Saffi an der Westküste Marokkos ausgeführt wird; es ist die am schönsten liegende aller marokkanischen Küstenstädte. Zwischen Saffi und Mogador wurde am 9. April 1895 der deutsche Geschäftsreisende Rockstroh, ein Leipziger, ermordet; der deutsche Gesandte Graf Zattenbach begab sich sofort an Bord eines Kriegsschiffs

nach Safi, um die Bestrafung der Mörder und die Zahlung einer Entschädigung zu verlangen. Wie wunderbar verkettet die Kultur die Dinge und die Menschen, die so weit auseinanderliegen! Zwischen Safi und Mogador wird ein Landsmann von mir ermordet, und die Mordtat wird auch gesühnt, denn als der Sultan mit der Erfüllung seiner Verpflichtungen zögerte, zog Deutschland im Herbst 1895 vor Tanger eine Kriegsflotte zusammen und drohte mit der Beschießung Tangers. Drei deutsche Kaufleute sind kurz hintereinander in Marokko ermordet worden, ein Beweis, wie notwendig eine Reform des marokkanischen Polizeiwesens ist; in Mogador hatte ich selbst einen Verwandten, der für ein Hamburger Haus in Marokko reiste, und der ebensogut das Opfer eines Raubmordes hätte werden können. Und ich sitze hier gleichsam auf Safi.

Eine andre marokkanische Reminiszenz: Als junger Mann machte ich einmal mit einem Wiener Studenten eine Reise nach Steiermark. Mein Freund war der Sohn eines Fabrikbesizers in Böhmen, der die roten orientalischen Mützen, die sogenannten Fesse, erzeugte und ausführte, und zum Abschied schenkte er mir ein Fes aus der Fabrik seines Vaters, das ich nachmals im Orient selbst getragen habe. Nun, Fes ist eine der beiden Haupt- und Residenzstädte des Sultanats Marokko; hier wurden die roten wollenen Mützen ursprünglich hergestellt. Die andre Hauptstadt des Reichs Marokko und die erste Residenz des Sultans heißt Marrakesch, d. h. die Geschmückte; danach heißt eben das ganze Reich Marokko.

Die Namen der Länder und der Hauptstädte fallen oft zusammen, man denke nur an die Moskowiter oder an Namen wie Hannover, Tirol, Salzburg und Mecklenburg, dieses, wie schon aus dem Begriffe Burg hervorgeht, früher ebenfalls der Name des Hauptortes, jetzt eines Dorfes bei Wismar.

Die Araber nennen das Land Marokko selbst: das Abendland, arabisch Maghreb oder El-Gharb; es ist der westliche Teil der mohammedanischen Welt, der äußerste oder entfernteste Westen, Maghreb al-Akfa, wie es heißt, und das erinnert uns daran, daß hier nach altem Glauben das Ende der Welt liegt, wo die Säulen des Herkules stehn, wo Herkules die Äpfel der Hesperiden holte, und wo der Atlas den Himmel trägt. Die Berge tragen gleichsam den Himmel; aus dem mächtigen Gebirge, das von der Küste von Tunis bis zu der atlantischen Küste Marokkos reicht, haben die Alten sinnreich einen Titanen gemacht, der am westlichen Ende der Erde, wo sich Tag und Nacht begegnen, auf seinen Schultern die Himmelskugel trägt. Diese mythologische Figur war auf dem Titel der Kartensammlung des deutschen Geographen Gerhard Kremer abgebildet, die im Jahre 1595 in Duisburg erschien, und seitdem nennt man eine Sammlung von Landkarten einen Atlas. Der Herausgeber übersetzte seinen deutschen Namen Kremer nach damaliger Sitte ins Lateinische und nannte sich: Mercator; „Mercators Projektion“ findet sich noch heute in allen Schulatlanten. Nach demselben Atlas aber ist wieder der Atlantische Ozean oder wie man jetzt gern sagt: der Atlantic benannt, weil dieser seine Ausläufer bespült; der Stoffname Atlas hängt nicht damit zusammen, dieser ist arabisch, während der Gebirgsname Atlas heutzutage nirgends in Afrika in Gebrauch ist. Man kann keinen deutschen Handatlas aufschlagen, mag er nun von Stieler oder von Andree sein, ohne sich dankbar an das Sultanat Marokko zu erinnern, wo der Atlas seine höchsten Gipfel hat und bis in den Himmel reicht, obgleich dieses Gebirge wegen der Feindseligkeit der in ihm wohnenden Berberstämme bis jetzt noch sehr mangelhaft erforscht worden ist. Also mein Stuhl, meine Mütze und sogar der Atlas, worin ich Algeciras und Marokko auffuche, ist etwas von Marokko; es gleicht dem Kästchen, das der Prinz von Marokko im Kaufmann von Venedig wählt und das die Inschrift hat: Wer mich erwählt, gewinnt, was mancher Mann begehrt. Es ist ein recht alter Bekannter; es geht uns sehr viel an.

Rudolf Kleinpaul

