



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

Politik

Zur italienischen Kolonialpolitik. Ende 1912 oder Anfang 1913 brachte die bedeutendste italienische Kolonialzeitschrift, die *Rivista coloniale* einen Artikel über die Ziele und Aussichten der italienischen Kolonialpolitik, wie sie sich nach der Erwerbung der nordafrikanischen Kolonie Libia (Tripolitaniens und Cyrenaita) gestalteten. Sie hob hervor, nach der Erwerbung von Libia habe Italien nun drei Kolonien, nämlich außerdem noch Eritrea am Roten Meer, und Italienisch-Somaliland am Indischen Ozean. „Wir müssen nun,“ sagte die *Rivista*, „von den drei auseinanderliegenden Punkten des italienischen Afrika (Libia, Eritrea, Somaliland) einen organischen Kolonisationsplan gleichzeitig von allen Seiten ins Werk setzen, und daran denken, daß es dabei noch ein größeres und würdigeres Unternehmen gilt.“ Welches sollte nun dieses „größere und würdigeres Unternehmen“ sein? Das von einer italienischen Kolonialzeitschrift zu hören, ist gerade in heutiger Zeit vielleicht nicht uninteressant. „Man vergesse nicht,“ sagt die *Rivista* weiter, „daß Libia nur dann eine große Kolonie werden kann, wenn ihre wirtschaftlichen Schlüssel in unsere Macht gelangen durch geeignete Grenzberichtigungen und ein Vorgehen bis zum Tschadsee. Man vergesse nicht, daß Eritrea und Somaliland nur zerstreute Fragmente einer geographischen und politischen Einheit sind, die in Zukunft in unsere Hände fallen kann, wenn wir uns dieser beiden wichtigen Ausgangspunkte zur rechten Zeit zu bedienen wissen. Man vergesse nicht, daß wir in Libia, wie in Eritrea und Somaliland zu Nachbarn eine süße lateinische Schwester* (dolce sorella latina) und eine traditionelle Freundin** (amica tradizionale) haben, die aber unangenehm werden könnten, mit denen wir daher in einer näheren oder ferneren Zukunft uns auseinandersetzen haben werden.“

*) Frankreich.

***) England.

Soll also aus den italienischen „Kolonialfragmenten“ eine geographische und politische Einheit werden, so muß man sich mit der süßen lateinischen Schwester und der traditionellen Freundin auseinandersetzen, die mit ihren Besitzungen eben den Zusammenhang zwischen den „Fragmenten“ unterbrechen. Zwischen Eritrea und Somaliland schiebt sich das französische Somaliland (Dobt-Dschibuti) und das englische (Berbera). Zwischen Libia, den Tschad und Eritrea schiebt sich das französische Saharagebiet, der französische und der englisch-ägyptische Sudan. Die süße lateinische Schwester ging nach der italienischen Besetzung von Tripolis energisch vor, um den Italienern die von der *Rivista* als notwendig bezeichnete Ausdehnung bis zum Tschad unmöglich zu machen. Sie besetzte sich in den Gebieten von Borku und Tibesti, und besetzte noch nach Ausbruch des Krieges Barakat bei Ghat in der Südwestecke Tripolitaniens. Wichtiger aber als diese Saharagebiete wäre für Italien eine „Auseinandersetzung“ mit der lateinischen Schwester, die ihm das französische Gebiet von Dobt-Dschibuti (Französisch-Somaliland) am Golf von Aden einbrächte. Dann hätte Italien den wichtigsten und besten Weg nach Abessinien in seiner Hand, den Weg, der heute der Hauptweg ist, und der den beiden italienischen von Norden (Eritrea) und Süden (Italienisch-Somaliland) eine von den Italienern bisher nicht überwundene Konkurrenz macht. Daß auf diesem Wege auch andere Dinge als Waren nach Abessinien hineinkommen, haben die Italiener 1896 wohl erfahren. Kein französischer Garibaldi eilte ihnen damals in ihrem Konflikt mit Abessinien zu Hilfe, sondern die süße lateinische Schwester war voller Freude über die italienischen Mißerfolge und beutete sie zum Vorteil ihrer Eingangspforte von Dschibuti gehörig aus. Die italienischen Pläne von Eisenbahnen nach Abessinien hinein sind bisher nur Pläne geblieben, die einzig wirklich vorhandene Bahn geht von der französischen Kolonie aus und zwar nach dem Teile Abessiniens, der unter den jetzigen

politischen Verhältnissen der wichtigste ist. Es wird für Italien nur darauf ankommen, hier den richtigen Moment und den richtigen Weg zur Auseinandersetzung mit der lateinischen Schwester zu finden. Die Erwerbung von Schibuti würde für Italien die Herrschaft über alle Eingangswege nach Abyssinien und die Herrschaft über den größten Teil aller Somalistämmen bedeuten. Von den letzteren fehlten dann nur noch die in dem englischen Somaliland, die dort unter der Führung des sogenannten „tollen Mullah“ den Engländern soviel Schwierigkeiten machen. Mit den Italienern würden sie sich vielleicht eher abfinden. Die Italiener haben es ja bereits verstanden mit den Senussi, die ja in Nordafrika ihrer „traditionellen Freundin“ England auch mindestens unfreundlich gegenüberstehen, gute Beziehungen anzuknüpfen. Wenigstens empfahl die Rivista coloniale Anfang 1913 durchaus gute Beziehungen zu den Senussi zu pflegen, die bei ihren weitreichenden Verbindungen und ihrer Fähigkeit, die Güte und Brauchbarkeit einer Ware trefflich zu beurteilen, für den italienischen Handel von großem Wert sein würden.

Daß in kolonialen Kreisen Italiens vor dem Krieg wenigstens die Ansicht herrschte, die Zukunft Italiens läge auf dem Wasser, und zwar in erster Linie auf dem des Mittelmeers, dafür ist ein charakteristischer Beleg, daß die Rivista coloniale seit 1913 ein Titelbild zeigt, auf dem man einen antiken Römer mit dem Viktorenbüchel der Nuten und Peile sieht, der auf das Meer hinausblickt. Dort werden die neuen Römer, wenn sie genau hinsehen, das neue Karthago, Biserta, an der Stelle des alten sehen, von dem aus die süße lateinische Schwester sie bedroht, und wenn sie ganz genau hinsehen, sehen sie vielleicht dazwischen noch die englische Insel Malta, wo die Schiffe der traditionellen Freundin liegen, die jetzt ihren Handel unterbindet.

Auf welche Seite eine konsequente Weiterführung der italienischen Kolonialpolitik Italien hinweist, darüber sollte wohl in den Kreisen, die an einer solchen Weiterführung Interesse haben, kein Zweifel bestehen.

Oberregierungsrat Dr. E. Jacobi

Länderkunde

Verkehrsgeschichte der Alpen. Unsere Reisehandbücher für die Alpen pflegen zwar in der Einleitung einen Überblick über die Erdkunde und Geschichte der dabei in Frage kommenden Landesteile zu geben, berichten auch wohl im einzelnen über die geschichtlichen Vorgänge der Landschaften und Städte in Tirol und der Schweiz, aber in der Hauptsache beschränken sie sich auf die Schilderung der gegenwärtigen Zustände und auf die Führung durch die Schönheiten der Alpenwelt. Auf einer höheren Ebene steht eine Reihe von Schriften, die entweder die Landeskunde dieses oder jenes Teiles behandeln oder bestimmte Abschnitte aus der Landes- und Kulturgeschichte zum Gegenstande eingehender Forschungen machen. Derartige Schriften gibt es über alle Gebiete der Alpen; sie gehen zum Teil aus der Zeitschrift des deutschen und österreichischen Alpenvereins, zum Teil aus den Geschichts- und Altertumsvereinen hervor, sind deshalb aber auch von vornherein auf einen begrenzten Leserkreis beschränkt. Zu der landeskundlichen Gruppe kann man die Verkehrsgeschichte der Alpen von P. H. Schefel (Verkehrsgeschichte der Alpen von P. H. Schefel, I. Band 1908. II. Band 1914. Berlin. Dietrich Reimer [Ernst Bohsen] 8 Mark und 12 Mark, 206 und 297 Seiten) rechnen, doch geht sie über den Rahmen einer Einzelschrift hinaus und beansprucht den Wert quellengeschichtlicher Forschungen. Die beiden vorliegenden Bände, denen ein dritter folgen soll, behandeln, um es kurz mit den Worten des Verfassers zu sagen, die Geschichte der Alpenländer in der Römerzeit und im Mittelalter mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrswege, und zwar führt der erste Band, der seinerzeit auch in den Grenzboten besprochen worden ist, bis zum Ende des Ostgotenreiches Theoderichs des Großen, während der zweite, kürzlich erschienenene, das gesamte Mittelalter umfaßt. Bei dem gemessenen Raume, der zur Verfügung steht, ist es unmöglich, auf Einzelheiten einzugehen, zumal da die Fülle des Stoffes ohnehin auf Beschränkung drängt. Wie im Mittelpunkte des ersten Bandes die Schilderung der Römerstraßen in den Alpen

von der Eroberung der Alpenländer durch die Römer bis zum Untergange des weströmischen Reiches steht, so gruppieren sich im zweiten Bande die Forschungen um das Straßenwesen zur Zeit der Römerzüge der deutschen Kaiser und Könige von Karl dem Großen bis zum Ende des Mittelalters.

Es ist erstaunlich, wie umfangreich die Studien des Verfassers, der als früherer Soldat besonders zu Beobachtungen der Beführungen an Ort und Stelle befähigt ist, gewesen sein müssen, um alles das zusammenzutragen, was in dem Werke geboten wird, und zwar zuverlässig geboten wird, da die Quellen fortlaufend angegeben werden, namentlich im zweiten Bande. Und doch betont Schefel ausdrücklich, daß sich das Werk nicht in erster Linie an den Geschichtsforscher, sondern an den gebildeten Leser wende. Diesem soll es deshalb auch besonders empfohlen sein, namentlich den vielen Tausenden, die alljährlich in die Alpen gehen und ihre Weisheit aus den roten Büchern von Meyer und Baedeker schöpfen. In der Wirtschaftskunde und in Sportfachen mögen diese Führer vortrefflich sein, aber über die in der Geschichte der Alpenländer wirkenden Naturkräfte, die Entstehung der Alpenvölker, die deutsche Reichspolitik in den Alpenländern, oder über Poesie und Prosa in der mittelalterlichen Alpenwelt und ähnliches kann nur das Schefelsche Werk ausgiebig und zuverlässig unterrichten. Für den wahren Alpenfreund wird deshalb diese Verkehrs-geschichte, die vermutlich mit den Verkehrs-wegen der Neuzeit abschließen wird, eine schätzenswerte Führerin werden.

R. Krieg

Kunst

Unsere Führer im Weltkrieg 1914 hat E. Fröhlich mit der Feder auf Stein gezeichnet und damit dem deutschen Volke eine Gabe von bleibendem Wert beschert. Die von Herrmann Springer in Leipzig (Kommissionsverlag Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung) herausgegebenen prächtigen Kunstblätter sind von einleitenden Worten aus der Feder Karl Lamprechts begleitet, der mit Recht darauf hinweist, daß Liebe und Haß stets Personen gelten wollen, deren Darstellung im Bild sie begehren. Tacitus erzählt, daß die Führer der Germanen sich immer so aufstellen mußten, daß sie von allen gesehen werden konnten — so geht es uns heute noch; das deutsche Volk will seine Fürsten und Helden sehen. E. Fröhlich hat mit sicherer Hand die Eigenart der Männer zu Papier gebracht, deren inneres Wesen wir immer wieder fragend zu ergründen suchen, um unsere Zukunftshoffnung daran zu ranken. Die „kostbare Last deutscher Liebe“ ruht bereits auf Hindenburg, möge sie sich nach getaner Arbeit auch auf die Häupter der anderen Helden segnend breiten können.

Wie kein anderer aber steht in unseren Tagen der Kaiser dem Herzen der Deutschen nahe. Da ist es freudig zu begrüßen, daß der Verlag von Bruckmann A.-G. in München zum geringen Preise von 1,50 M. einen Farbenkunstdruck in Folioformat herausgegeben hat, der den Kaiser in vorbildlicher Naturtreue darstellt. Es handelt sich um eine in Homburg angefertigte Photographie, die mit Pastellstift übermalt wurde. Wir wünschen dem Blatt um seiner außergewöhnlichen Vorzüge willen weiteste Verbreitung. *

Berichtigung. Im Aufsatz von Prof. Dr. Wilhelm Gerloff „Der deutsch-englische Gegenlag“ in Heft 2 der Grenzboten muß es auf Seite 38 Zeile 5 statt 11,7 14,3 (1911) und Zeile 7 statt 80 100 Prozent heißen.

Allen Manuskripten ist Porto hinzuzufügen, da andernfalls bei Ablehnung eine Rücksendung nicht verbürgt werden kann.

Nachdruck sämtlicher Aufsätze nur mit ausdrücklicher Erlaubnis des Verlags gestattet.

Verantwortlich: der Herausgeber Georg Kleinow in Berlin-Schöneberg. — Manuskriptsendungen und Briefe werden erbeten unter der Adresse:

An den Herausgeber der Grenzboten in Berlin-Friedenau, Schwigstr. 1 a.

Fernsprecher der Schriftleitung: Amt Umland 3630, des Verlags: Amt Köpov 6510.

Verlag: Verlag der Grenzboten G. m. b. H. in Berlin SW 11.

Druck: „Der Reichsbote“ G. m. b. H. in Berlin SW 11, Dessauer Straße 36/37.