

LINDHEIM, ALFRED VON

Bericht über die Canalisirung der Landenge von Suez

ein Vortrag

Verl. d. nieder.-österr. Gewerbe-Vereines
Wien
1865

books2ebooks – Millions of books just a mouse click away!



European libraries are hosting millions of books from the 15th to the 20th century. All these books have now become available as eBooks – just a mouse click away. Search the online catalogue of a library from the eBooks on Demand (EOD) network and order the book as an eBook from all over the world – 24 hours a day, 7 days a week. The book will be digitised and made accessible to you as an eBook. Pay online with a credit card of your choice and build up your personal digital library!

What is an EOD eBook?

An EOD eBook is a digitised book delivered in the form of a PDF file. In the advanced version, the file contains the image of the scanned original book as well as the automatically recognised full text. Of course marks, notations and other notes in the margins present in the original volume will also appear in this file.

How to order an EOD eBook?



Wherever you see this button, you can order eBooks directly from the online catalogue of a library. Just search the catalogue and select the book you need.

A user friendly interface will guide you through the ordering process. You will receive a confirmation e-mail and you will be able to track your order at your personal tracing site.

How to buy an EOD eBook?

Once the book has been digitised and is ready for downloading you will have several payment options. The most convenient option is to use your credit card and pay via a secure transaction mode. After your payment has been received, you will be able to download the eBook.

Standard EOD eBook – How to use

You receive one single file in the form of a PDF file. You can browse, print and build up your own collection in a convenient manner.

Print

Print out the whole book or only some pages.

Browse

Use the PDF reader and enjoy browsing and zooming with your standard day-to-day-software. There is no need to install other software.

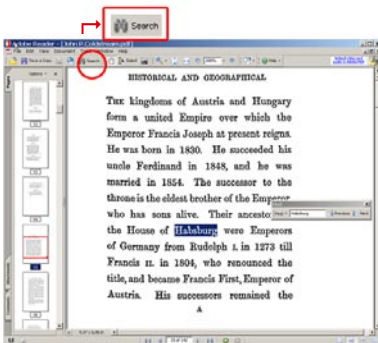
Build up your own collection

The whole book is comprised in one file. Take the book with you on your portable device and build up your personal digital library.

Advanced EOD eBook - How to use

Search & Find

Print out the whole book or only some pages.



With the in-built search feature of your PDF reader, you can browse the book for individual words or part of a word.

Use the binocular symbol in the toolbar or the keyboard shortcut (Ctrl+F) to search for a certain word. "Habsburg" is being searched for in this example. The finding is highlighted.

Copy & Paste Text



Click on the "Select Tool" in the toolbar and select all the text you want to copy within the PDF file. Then open your word processor and paste the copied text there e.g. in Microsoft Word, click on the Edit menu or use the keyboard shortcut (Ctrl+V) in order to Paste the text into your document.

Copy & Paste Images



If you want to copy and paste an image, use the "Snapshot Tool" from the toolbar menu and paste the picture into the designated programme (e.g. word processor or an image processing programme).

Terms and Conditions

With the usage of the EOD service, you accept the Terms and Conditions. EOD provides access to digitized documents strictly for personal, non-commercial purposes.

Terms and Conditions in English: <http://books2ebooks.eu/odm/html/ubw/en/agb.html>

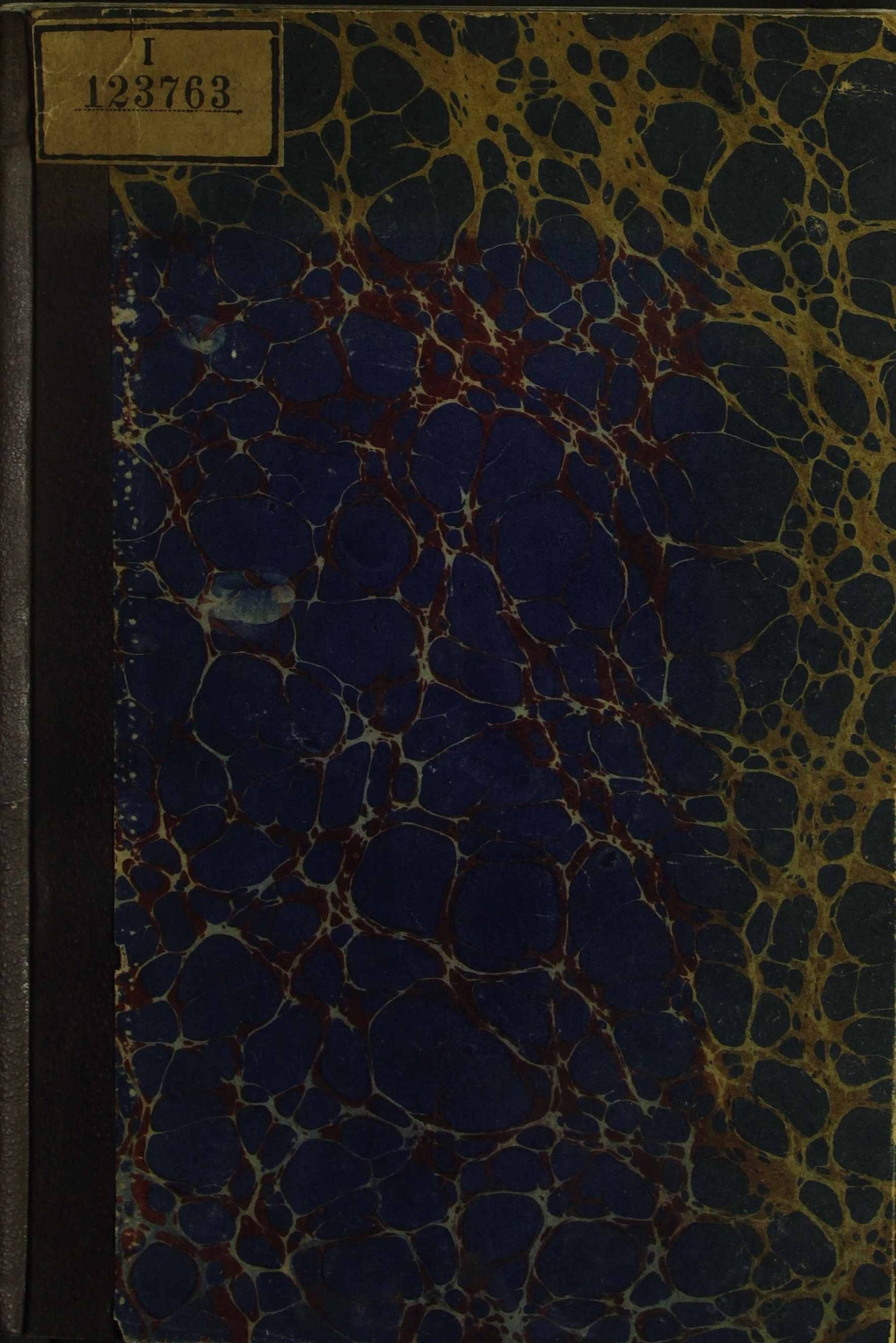
Terms and Conditions in German: <http://books2ebooks.eu/odm/html/ubw/de/agb.html>

More eBooks

More eBooks are available at <http://books2ebooks.eu>

I

123763



B e r i c h t

über die

Canalisirung der Landenge von Suez.

Ein Vortrag

von

Alfred von Lindheim,

Mitglied der internationalen Delegation zur Befestigung der Canalarbeiten,

6. bis 18. April 1865.

Ein Exemplar der mit Genehmigung des n. ö. Gewerbe-Vereines veranstalteten
100 Separatabdrücke.

W i e n.

Verlag des nieder-österreich. Gewerbe-Vereines.

1865.

123763



Bericht über die Canalisirung der Landenge von Suez.

In den ersten Monaten dieses Jahres erließ Herr Ferdinand v. Lesseps, Präsident der für die Erbauung des Suez-Canals zusammengetretenen Actien-Gesellschaft, ein Schreiben an die bedeutendsten Handelskammern der Welt mit der Bitte, durch die Absendung von Delegirten den gegenwärtigen Stand der Canalarbeiten constataren zu lassen, damit diese Delegirten bei ihrer Heimkehr in der Lage seien:

1. Den Handelsstand zu den nöthigen Vorbereitungen für die im Jahre 1868 beginnende große Schifffahrt auf dem Suez-Canal zu bewegen;
2. die Frage in Erwägung zu ziehen, in wie weit die bereits bestehende provisorische Verbindung des mittelländischen und rothen Meeres dem Handel dienstbar und nutzbringend gemacht werden könne.

Der n. ö. Gewerbe-Verein, seit jeher in Wort und That ein Förderer des genannten Canal-Unternehmens, drückte das Verlangen aus, ebenfalls einen Repräsentanten an Ort und Stelle zu senden, und Herr v. Lesseps kam diesem Wunsche in einer Weise nach, welche eben sowohl der geachteten Stellung unseres Vereines im Allgemeinen, als jenen wohlwollenden Gesinnungen im Besonderen entspricht, die der n. ö. Gewerbe-Verein dem Lesseps'schen Unternehmen seit jeher — selbst zu der Zeit, da es noch eine Chimäre war — gewidmet hat.

Mit dem Mandate Ihrer Vertretung beehrt, ist es mir eine angenehme Pflicht, an der Spitze des Ihnen zu erstattenden Berichtes zu erklären, daß Herr Ferdinand v. Lesseps und das gesammte Beamtenpersonal seiner Gesellschaft mich nicht allein mit der herzgewinnendsten Gastfreundschaft empfangen — ich würde den Mangel derselben eher haben verschmerzen können — sondern daß sie mir durch ihren Freimuth, ihr Wissen und ihre Bereitwilligkeit das Studium und die Beurtheilung der Canalfrage wesentlich erleichtert haben. Das Programm unserer Reise nach dem Isthmus von Suez in der Mitte des heurigen Aprilmonates, die Zusammensetzung des internationalen Delegirtencongresses und Alles, was mit größerem oder geringerem Rechte das Gefolge solcher Vereinigungen bildet, erlaubte ich mir bereits Ihnen in mehreren, wenn auch sehr flüchtigen Reisebriefen mitzutheilen. Ich brauche auf diese Details daher an dieser Stelle um so weniger zurückzukommen, als ich Ihnen hier einen rein sachlichen Bericht über den Suez-Canal zu geben wünsche, ein Gesamtbild der gewonnenen Eindrücke. Dieses Gesamtbild ist aber vollkommen unabhängig von der Dauer, dem Programm und der Gesellschaft meiner Reise, soll daher mit diesen Dingen in gar keine Verbindung mehr gebracht werden. Nur eine

Bemerkung über diese gewiß seltene und schöne internationale Vereinigung auf afrikanischem Boden sei mir erlaubt. In wie geringer Zahl die Abgeordneten Oesterreichs gegenüber den anderen Nationen auch erschienen waren, so hatten sich dieselben — bei dem gänzlichen Mangel einer preussischen Vertretung, zugleich die Repräsentanten der deutschen Nation — doch der allerfreundlichsten Aufnahme sowohl Seitens des Wirthes, als der geladenen Gäste zu rühmen. Uns Alle begleitet durch's ganze Leben nicht nur das Andenken an eine der interessantesten, belohnendsten und angenehmsten Reisen, sondern das erhebende Gefühl: in uns die österreichische und — lassen Sie mich diesen Begriff weiter ausdehnen — die deutsche Nation geehrt zu sehen. Und indem ich mich dankend hieran erinnere, gestatten Sie mir wohl, Ihnen gleichzeitig den freundschaftlichen Gruss zu überbringen, den Herr v. Lessers mir für meine Auftraggeber mit auf den Weg gab. Er hat daran die Mittheilung geknüpft, daß Jedermann, der ausgestattet mit einer Empfehlung des n. ö. Gewerbe-Vereines den Isthmus von Suez zu besuchen wünsche, darin willkommen geheißen werden würde.*)

I.

Ich gehe nunmehr zur Sache selbst über und darf wohl voraussetzen, daß Ihnen Zweck und Lage des Suez-Canales nicht mehr ganz unbekannt sein werden. Sie Alle kennen jene Landenge, welche die beiden Welttheile Asien und Afrika in einer Länge von nur 120 Kilometern verbindet, südlich vom rothen Meere oder arabischen Golf, nördlich aber von der mittelländischen See umspült wird. Vollkommene Wüste, gehört diese Landenge, gemeinhin der Isthmus von Suez genannt, in die politische Zusammengehörigkeit des wunderbar beschaffenen Landes Egypten. Und zwar wunderbar beschaffen

1. wegen seiner geographischen Lage als Transitplatz Europa's und des östlichen Asiens,
2. wegen des Nilstromes, welcher das Land in seiner ganzen Ausdehnung durchströmt und sich in die Mittelsee ergießt.

Die Wichtigkeit des ostasiatischen Handels hat daher schon in uralten Zeiten dem ägyptischen Reiche als Durchgangspunct dieses Handels eine große Bedeutung verschafft.

Trotzdem hat dieselbe, je nach dem Gang der Ereignisse, zu- und abgenommen, und man könnte mit Recht behaupten, daß sich heute zum dritten Male die Augen der Welt nach Egypten richten.

Die erste Epoche umfaßt eine Zeitperiode, die man oft beginnen läßt mit dem Ersten der Pharaonen (2300 Jahre v. Chr.) und welche abschließt im 9. Jahrhundert unter der Herrschaft der Chalifen über Egypten. Diese Periode begreift in sich die Handelsthätigkeit der Juden, Phönicier, Griechen, Egyptianer, Römer, und kennzeichnet sich durch den Bestand von

*) Ich vollziehe nur einen Act der Gerechtigkeit, wenn ich hier der wohlwollenden Unterstützung und der überaus freundlichen Aufnahme Erwähnung thue, welche ich während meiner Reise bei dem kaiserlichen Generalconsul zu Cairo, Herrn v. Schreiner, und bei dem Consul Herrn v. Walcher (jetzt in Jerusalem, früher lange in Egypten und voller Sympathie für die Interessen des Handels) gefunden habe. Herrn Dr. v. Spinsio, dem Vertreter der Regierung und freundlichen Begleiter auf der Reise, auf diesem Wege meinen Gruss!

Canälen zwischen dem rothen Meer und dem Nilstrom, resp. dadurch mit dem mittelländischen Meere.

Nach dem Verfall dieser Canäle beginnt die zweite Epoche, die Blüthezeit Venedigs, Genua's und der deutschen Hanfa, voll der unsterblichsten Erinnerungen für Oesterreich, welche gekennzeichnet wird durch den Carawanenhandel.

Diese Epoche schließt wiederum durch die Auffindung eines Seeweges nach Asien durch Vasco de Gama um's Cap der guten Hoffnung im Jahre 1498, und Egypten verliert von Jahr zu Jahr an Bedeutung und Wohlstand. Da wendet sich im 18. Jahrhundert wieder einmal die Aufmerksamkeit der Welt diesem Lande zu und zum ersten Male unter Napoleon I. wird ernstlich in Erwägung gezogen, was die Signatur der letzten oder dritten Epoche des ägyptischen Transithandels bilden wird, d. i.

der unmittelbare Durchstich der Landenge von Suez. Vorbereitend wirkte Warren Hastings durch seinen Tractat, nach welchem im Jahre 1776 den Engländern gestattet wurde, die indischen Producte über Egypten zu befördern. Die englische Regierung verbot zwar diese Straße 1782, aber nicht allzu viele Jahre später war sie es selbst, welche die englische Ueberlandspost durch Egypten gehen und jene Eisenbahn entstehen ließ, die heute beide Meere von Suez bis Alexandrien verbindet. Wie die englische Regierung bisher zu den Feinden des Suez-Canales gehört und die Eisenbahn Suez-Alexandrien für weitaus nothwendiger und nützlicher hält, gerade so ist sie mit allen Kräften seinerzeit für die Capstraße eingestanden, als ein englischer Officier, Manchem von Ihnen, meine Herren, vielleicht noch bekannt, Herr Waghorn, 7 Jahre seines Lebens und sein Vermögen daran setzen mußte, um ihr den Vortheil des Weges über Egypten zu beweisen.

Nun, wir Alle wissen, welche Folgen es heute für die Welt und namentlich für England haben würde, wenn die indo-chinesische Post noch auf der Capstraße befördert werden müßte!

Inzwischen hatte man sich, wie gesagt, schon lebhaft mit der Idee beschäftigt, eine unmittelbare Wasserstraße durch die Landenge zu graben — ein Weg, der natürlich vor allen früher bestandenen Canälen zwischen dem Nil und dem rothen Meer, und ebenso vor jeder Eisenbahn den Vorzug haben mußte. Wiederholte Untersuchungen, darunter die bereits von europäischen Ingenieuren im Jahre 1847 vorgenommenen Nivellements und das darauf fußende Avantproject, hatten zur Evidenz bewiesen, daß die von Aristoteles angeregte und den Napoleonischen Ingenieuren bestätigte Idee eines wesentlichen Unterschiedes der Niveaueverhältnisse des rothen und des mittelländischen Meeres auf einem Irrthum beruhten und der Durchstich des Isthmus möglich sei.

Das Verdienst aber, diesen Gedanken unermüdlich verfolgt und wirklich zur Ausführung gebracht zu haben, gebührt Herrn Ferdinand v. Lesseps, der als französischer General-Consul längere Zeit in Egypten gelebt und mit seinen Verhältnissen innig vertraut war. Seit der frühesten Jugend Mohammed Said Pascha's mit diesem aufgeklärten Prinzen des ägyptischen Herrscherhauses auf's Freundschaftlichste verbunden, war es Lesseps bei des Letzteren Thronbesteigung nicht schwer, neuerdings auf die seit vielen Jahren liebgewonnene Idee des Canales zurückzu- kommen. Die Folge dieser Unterhaltung war der erste Concessionsfirman vom

30. November 1854, in welchem Herr v. Lesseps ermächtigt wurde, eine Gesellschaft für den Durchstich des Isthmus zu bilden. Bereits in diesem ersten Firman war allen Nationen die gleichmäßige Benützung des Canales zugesichert, dagegen der Actiengesellschaft auch die so vielen Anstoß erregende Concession gemacht, daß alle jene Terrains ihr 10 Jahre unentgeltlich und 89 Jahre gegen die gewöhnlichen Steuern gehören sollten, welche sie an den Ufern des als Approvisionierungsstraße nothwendigerweise zu erbauenden Süßwassercanales würden befruchten können.

Die Ausführung dieses Concessionsfirmans war übrigens ausdrücklich an die Genehmigung des Sultans in Constantinopel, als des Oberherrn des Vicekönigs, gebunden, wie dies ausdrücklich der Schluß des Firmans andeutet, und es ist daher — mögen die Vicekönige noch so oft ihre Befugnisse in weit größerem Maße überschritten haben und im Geist des Haticherifs vom Jahre 1841, der die Dynastie Mehmet Ali's schuf und Seite des Großherrn sicherstellte, noch so ausgedehnte Vollmachten enthalten sein, Vollmachten, die gewiß wohl angebracht sind, wenn es sich wie hier um gemeinnützige Unternehmungen handelt — es ist trotz alledem, sage ich nach meiner Ansicht, unzweifelhaft, daß die Ausführung des ersten Concessionsfirmans an die Genehmigung der Pforte gebunden ist, um so mehr, als auswärtige Beziehungen dabei in's Spiel kommen. Diese Genehmigung erfolgte nicht; wohl erließ Seitens des damaligen Großvezirs Reschid Pascha ein Schreiben an den Vicekönig, in welchem das Canal-Unternehmen als

„eines der interessantesten und nützlichsten“

anerkannt wurde; die Bestätigung aber erfolgte nicht, trotz der guten Dispositionen der Pforte, weil der englische Gesandte Lord Stratford dagegen protestirte.

Inzwischen schien dem Vicekönig der Brief des Großvezirs zu genügen; er ließ sich das bereits fertige Avantproject der egyptischen Ingenieure Linant Bey und Mougel Bey zeigen und befahl Herrn v. Lesseps, dasselbe, bevor er eine Actien-Gesellschaft bilde, einer internationalen Commission zur Beurtheilung und beliebigen Aenderung vorzulegen. Dieser Commission steckte er durch das Decret vom 19. Mai 1855 ganz im Sinne Lesseps' nur die eine Grenze, daß der Durchstich direct und unmittelbar vorgenommen werden müsse; jede Trace, welche ihren Ausgang im Mittelmeer westlich der Nilmündung von Damiette nehmen und den Nilstrom durchschreiten würde, müsse zurückgewiesen werden.

Diese internationale Commission, an welcher Seitens Oesterreichs Herr von Negrelli theilnahm, und welche das Project, auf Grund dessen im Großen und Ganzen der Canal heute erbaut wird, verfaßt hat, begab sich in den letzten Monaten des Jahres 1855 in Person nach Egypten und machte sich in folgenden Sätzen schlüssig:

1. Der unmittelbare Durchstich der Landenge von Suez bietet keine Schwierigkeiten, die bei dem heutigen Stande der Wissenschaft nicht zu besiegen wären.

2. Vorausgesetzt, daß der Vicekönig von Egypten vier Fünftel der nothwendigen Arbeitskräfte gewährleistet, kann das Unternehmen binnen 6 Jahren und mit einer Totalausgabe von 200 Millionen ausgeführt werden.

Auf Grund dieses günstigen Resultates und noch immer in der sichern Ueberszeugung, daß die Pforte sein Verfahren endlich billigen werde, bestätigte der Vicekönig unterm 5. Januar 1856 die Statuten einer durch Herrn v. Lesseps zu gründenden Canalbaugesellschaft und specialisirte unter gleichem Datum zugleich die

Concessionen der Regierung und die Pflichten der Canal-Compagnie. Ich führe davon die wichtigsten Momente an, da auf diesen beiden Urkunden das ganze Unternehmen beruht.

P f l i c h t e n .

1. Der Bau des maritimen Canals für die große Schifffahrt und die Approvisionirung der gleichen Strecke mit süßem Wasser mittelst eines vom Nile ausgehenden Canals.

2. Der Zwang, wenigstens vier Fünftel der nothwendigen Arbeiter aus Landesunterthanen zu recrutiren*).

3. Die Umwandlung des inmitten der Landenge gelegenen Timsah-See's in einen Binnenhafen.

4. Die Offenhaltung und Schiffbarkeit des Canales und die gleiche Behandlung aller Flaggen. Die Festsetzung einer Durchgangspassage von höchstens 10 Francs per Tonne und Passagier.

5. Die Abgabe von 15% der Netto-revenue an das egyptische Gouvernement.

6. Die Uebergabe des Canales nach 99 Jahren an das Gouvernement.

7. Die Vorlage der Gründer- und Directoren-Liste zur regierungsseitigen Bestätigung.

8. Die Wahl Alexandriens als Sitz der Gesellschaft, die Controlle durch einen mit allen Vollmachten versehenen landesfürstlichen Ueberwachungs-Commissär.

Rechte und Vortheile der Gesellschaft.

1. Das unentgeltliche Anrecht auf alle (keinem Dritten angehörige) Terrains, welche

a) zum Bau des maritimen Canals und der durch ihn hervorgerufenen Colonien nothwendig sind,

b) durch das von der Gesellschaft in den Isthmus geleitete Süßwasser cultivirt werden,

und zwar letztere durch 10 Jahre steuerfrei, dann aber auf ewige Zeiten gegen die landesübliche Steuer. Die Grenzen dieser Terrains sind durch Karten im Einvernehmen mit der Compagnie geregelt.

2. Die unentgeltliche steuerfreie Benützung der Regierungsbergwerke und Steinbrüche für alle der Unternehmung dienenden Arbeiten.

3. Die zollfreie Einfuhr aller den Zwecken der Unternehmung dienenden Maschinen und Materialien.

4. Die Concessionsdauer von 99 Jahren und die Entschädigung für alles Betriebsmaterial durch den Staat, der nach dieser Zeit in den Besitz des Canales tritt, wenn er es nicht vorzieht, gegen eine Vermehrung von weiteren 5% seiner Tantième der Compagnie die fernere Benützung des Canales zu überlassen.

*) Es ist höchst sonderbar und ich mache namentlich darauf aufmerksam, daß man diese Verpflichtung, durch welche man den Zusammenfluß fremder Arbeiter vermeiden wollte, damals als eine Last für die Compagnie auffaßte. Lediglich eine nothwendige Ergänzung dieses Paragraphs ist aber die am 20. Juli 1856 Seitens des Vicekönigs eingegangene Lieferungsverbindlichkeit egyptischer Arbeiter, die den Gegnern des Canals so vielen Stoff zu Angriffen gaben; wir kommen darauf zurück.

5. Jurisdiction von Frankreich. Sitz der obersten Administration in Paris und Vertretung durch einen Generalagenten in Alexandrien zur gleichzeitigen Vermittlung der Beziehungen zum Gouvernement.

Der Vicekönig war fortwährend der Ansicht, daß die großherrliche Bestätigung ihm nicht fehlen werde; schien doch die sogar unter 6% Zinsgarantie ertheilte Concession der Euphrat-Eisenbahn und namentlich der so freisinnige Hatti-Humayun vom 18. Februar 1856 auf den Willen der Pforte hinzuweisen, die Communicationen des Reiches nach Thunlichkeit zu vermehren. Zudem erklärte sich die öffentliche Meinung mehr und mehr für den Canal und es wird Sie vielleicht interessiren, daß selbst der greise Fürst Metternich mit der ganzen Lebhaftigkeit seines Alters einer günstigen Lösung der Frage zu dienen suchte. Um jene Zeit war es, wo der Vicekönig in einem Nachtrage zur Concession die persönliche Verpflichtung übernahm, alle zur Ausführung der Canalarbeiten nothwendigen Arbeiter selbst zu stellen. Sie wollen wegen der später aus dieser Verpflichtung entstandenen Folgerungen festhalten, daß der Vicekönig in diesem am 20. Juli 1856 publicirten Erlaß nicht auf die Bestätigung der Pforte compromittirte, daß er vielmehr, wie es heißt:

„De concert avec Mr. Ferdinand de Lesseps comme président fondateur de la compagnie etc. etc.“

einen Privat-Contract schloß, in welchem die Compagnie übrigens die vollkommen detaillirte Verpflichtung übernahm, für die gestellten Arbeiter unter allen Umständen zu sorgen, sowohl für ihre Approvisionirung, als in Krankheitsfällen u. Die Compagnie hatte auch die Reisekosten zu zahlen. Der Gehalt war höher als sonst wohl üblich (1 Francs per Tag). Die Polizei wurde von den Organen der Regierung ausgelibt.

Der Vicekönig hatte sich jedoch getäuscht. Der ersuchte Firman erschien nicht. Da glaubte Ferdinand v. Lesseps nach seinen eigenen Worten den Zeitpunkt gekommen, neben seiner Person auch noch andere Interessen zu creiren, deren Obforge die befreundeten Gesandtschaften nöthigen würde, auch ihrerseits bei der Pforte vorstellig zu werden und ein Gegengewicht für die englischen Bestrebungen zu bilden. Er eröffnete vom 5.—30. März 1858 die Subscription des Gesellschaftscapitals von 200 Millionen Francs. Der Vicekönig zeichnete allein deren 88,821.000 und der Rest ward nach den Ausweisen der Gesellschaft durch Privatsubscribenten gedeckt, wofür ich natürlich keine Garantie übernehme.

Die Gesellschaft wurde somit constituirt und unter den Augen der Pforte ein Beginn der Arbeiten gemacht. Sie wollte nicht sehen, was sich ereignete. Und doch hatte sich unter dem Gesichtspuncte der Landesgesetze etwas sehr Wichtiges ereignet: Besitz war ergriffen worden, ohne darin gestört zu sein, und es gibt nach muhammedanischem Geseze keine Exemtionen.

Die Arbeiten nahmen ihren Fortgang. Zuerst der Kampf gegen die größten Schwierigkeiten, die Einöde, die Trostlosigkeit der Wüste.

Die Installation in derselben nahm lange Zeit in Anspruch. Darauf der Bau des Süßwassercanals; endlich ein Beginn des großen maritimen Canals mit der Rigole vom Mittelmeer bis ungefähr in die Mitte der Landenge. Wir kommen darauf später zurück.

Da starb in seinen besten Jahren der Gründer und Freund des Suez-Canals Saïd Pascha und an seiner Stelle bestieg den Thron ein wohl unterrichteter,

scharfsinniger, aber kaum so großartig und generös denkender Prinz Ismaïl Pascha. Ihm schien die Uebernahme der durch seinen Vorgänger der Canalgesellschaft gegenüber eingegangenen Verbindlichkeiten eine große Last. Eine noch größere schien ihm, mit mehr oder weniger Recht, die Pflicht, der Compagnie in einem der egyptischen Baumwollcultur so günstigen Augenblick und als der größte Plantagenbesitzer in der Lage, von den vorhandenen Arbeitskräften den besten Gebrauch zu machen, der Canal-Compagnie bis 20.000 Arbeiter zu liefern. Sie werden es begreiflich finden, daß der englische Einfluß, daß der Einfluß einer kleinen Partei, die ihren Hauptsitz in Alexandrien hat und sich durch den Canal in ihren Privatinteressen verlegt fühlt, auf diesen ohnedies übelgelaunten Prinzen einen größeren Einfluß üben mußte, als auf Saïd Pascha.

Ich lasse hier unerörtert, was ich mir für eine größere Arbeit vorbehalte, ob der Vicekönig bereits im Jahre 1863 das wollte, was er heute will, d. i. die Ausführung in eigener Hand, oder ob er lediglich minder harte Bedingungen zu erlangen trachtete. Ich lasse die ganze, immerhin mysteriöse Thätigkeit seines Abgesandten Nubar Pascha im Jahre 1863 zu Constantinopel und Paris unberührt. Ich constatiere lediglich, und zwar auf Thatfachen gestützt, daß dieser Abgesandte im Herbst 1863 vom Vicekönig beauftragt wurde, der Compagnie folgende Abänderungen vorzuschlagen:

1. Die Reduction der zu liefernden Arbeiter und die Erhöhung ihres Lohnes auf 2 Francs.
2. Die Rückgabe des Süßwassercanals und das Anrecht auf die zu befruchtenden Terrains gegen die zurückzuerstattende Summe der Baukosten vom Süßwassercanale.

Die Gesellschaft antwortete auf diese Propositionen in einem vortrefflich ausgearbeiteten Exposé, daß sie mit dem verstorbenen Vicekönig beiderseits bindende Verträge eingegangen habe, die der jetzt regierende Prinz durch verschiedene Concessionen (s. die Conventionen vom 18. und 20. März 1863 bezüglich der Einzahlungen auf die Actien des Vicekönigs und die Wasserversorgung vom Nil) bestätigte, daß die beanspruchte Zahl von 20.000 Arbeitern auf 5 Millionen egyptischer Fellahs eine Arbeitskraft zwischen 15—60 Jahren von 250 Individuen repräsentiren, daß Mohamed Saïd bei einer persönlichen Besichtigung der Canalarbeiten ohne Aufseherung versprochen habe, selbst 40.000 Arbeiter zu liefern, wenn nöthig, daß Mohamed Saïd in Rücksicht darauf seine Armee von 30.000 auf 10.000 Soldaten reducirt, daß die Zwangsarbeit auf den Besitzungen der Regierung fortbestehe, endlich daß die Compagnie jederzeit bereit sei, den Lohn dieser Arbeiter zu erhöhen, wenn gleiche Leistungen auf den Besitzungen des Vicekönigs oder irgendwo besser bezahlt würden.

Mit wenigen schlagenden, meiner Ansicht nach aber doch wohl zureichenden Gründen lehnte die Gesellschaft auch jede Rückgabe des Süßwassercanals und der daran liegenden Terrains ab.

Bei den unfreundlichen Gesinnungen des egyptischen Abgesandten hätten die Angelegenheiten vielleicht eine sehr unangenehme Wendung für die Compagnie nehmen können, wäre ihr nicht in diesem gefährlichsten Augenblicke die Unterstützung Kaiser Napoleon's zu Theil geworden. Unter diesen Verhältnissen rieth man dem Vice-

könig zu einem Vergleich und derselbe wählte den Kaiser selbst im Einverständnisse mit der Compagnie zum Schiedsrichter in dieser Angelegenheit.

Dieser schiedsrichterliche Spruch (dat. 6. Juli 1864) enthebt den Vicekönig der Beschaffung von Arbeitern, beschränkt die Terrainconcession auf circa 20.000 Hectaren, welche zur Exploitation und Conservation des Canals unbedingt nothwendig sind, retrocedirt dem Vicekönig den Süßwassercanal, dessen Benützung aber der Compagnie sichergestellt wird — und verurtheilt den Vicekönig in die Gegenleistung einer in 16 Annuitäten an die Compagnie zu zahlenden Entschädigung von 84 Millionen Francs. Die ausführlichen Motive dieser Entscheidung befanden sich in meiner Hand und können bei mir eingesehen werden.

Die Unternehmung setzte inzwischen anstandlos ihre Arbeiten fort, leitete bis 1863 das süße Wasser an's rothe, am 9. April 1864 dasselbe an's mittelländische Meer und vollendete die Rigole des maritimen oder Seewassercanales bis nach Ismailia, dem Mittelpuncte des Isthmus, in so weit, daß bei Beginn dieses Jahres die ersten Fahrten auf der ganzen Länge einer durch den Isthmus sich hinziehenden Wasserlinie gemacht werden konnten.

II.

Hier sind wir bei dem Zeitpuncte angekommen, wo Herr Ferdinand v. Lesseps die Delegirten der commerciellen Welt zur Befestigung seiner Arbeiten einlud, und ich lasse nun, zur Gegenwart übergehend, den Faden der Geschichte fallen. Ehe ich aber mit der kurzen Schilderung des Vorhandenen beginne, muß ich mir erlauben, wenigstens für die Nichteingeweihten einige Worte über die Lage, die Eigenschaften der Landenge von Suez und den darauf gegründeten Plan der zu bauenden Canäle zu sprechen.

Sie wissen, daß Nieder-Egypten, der fruchtbare Theil Egyptens, einen Triangel bildet, dessen Scheitelpunct Cairo ist und dessen einer Schenkel in Port Said, dessen anderer Schenkel aber in Alexandrien am Mittelmeer ausmündet. Nördlich und westlich ist sterile Wüste. Nördlich von Cairo, ungefähr unter demselben Breitengrade gelegen, beginnen die Terrains des Isthmus von Suez, im Großen und Ganzen eine Sandfläche mit einzelnen Versenkungen bildend; da, wo diese Vertiefungen am stärksten sind, liegen die Seen Menzaleh, Ballah, der See Timsah und die meist ausgetrockneten großen und kleinen Bitterseen. Nur zweimal, zu Serapeum und El-Guisr (jetzt Maryam genannt) erhebt sich das Terrain bedeutend, und zwar 11 und 18 Meter über das Niveau des Meeres. Viele Zeichen, unter andern die Eigenthümlichkeit, daß der Sand des Isthmus vollkommen dem in beiden Meeren vorkommenden Sande gleicht, lassen darauf schließen, daß einst beide Meere durch die Natur mit einander vereinigt waren.

Der Canalisirung des Isthmus liegt der von der bereits erwähnten internationalen Commission verfaßte Plan zu Grunde; derselbe schreibt vor:

1. Die Anlage eines Süßwassercanales, ausgehend vom Nil bei Cairo und über die Domäne von Duady und Ismailia nach Suez führend (220 Kilometer lang).

2. Die Anlage eines maritimen oder Seewassercanales, der von Nord nach Süd den Isthmus durchschneidet, die Seen Menzaleh und Ballah, den Berg El-Guisr, den See Timsah, Berg Serapeum, großes und kleines Bassin der Bitter-

seen, den Hügel Chalouf-el-Terraba und die Lagunen von Suez durchzieht. (160 Kilometer lang, wovon 100 Kilometer in gleichem oder tieferem Niveau als die Meere, 60 Kilometer über dem Meeresniveau liegen).

Die Anlage und Vollendung des Süßwassercanales für die Ernährung und Versorgung der Arbeiter am maritimen Canale, den Materialientransport und den regelmäßigen Postdienst war natürlich die unumgänglichste, nothwendigste Vorbereitungsarbeit, wurde aber trotzdem gleichzeitig mit den Arbeiten des maritimen Canals begonnen. Ich werde später auf die Colonisirung im Isthmus zu sprechen kommen und alle Schwierigkeiten zu würdigen wissen, welche einer Installation in der Wüste entgegenstanden. An dieser Stelle sei nur zum Beweise, wie nothwendig die Anlage des Süßwassercanals für die Unternehmung gewesen, erwähnt, daß die achtmontliche Ausgabe für die Wasserversorgung von 18.000 Arbeitern, welche am El-Guisr (also ungefähr in Mitte des Isthmus) arbeiteten und deren Wasserbedarf auf Kameelen verladen werden mußte, die Totalsumme von 600.000 Francs erreichte.

Nach Schiedsrichterspruch und Contract hatte der Vicekönig den Süßwassercanal von Cairo nach Duaby am 1. März 1865 in einer Breite von 25 Meter zu vollenden, die Gesellschaft für die gemachten Auslagen auf den übrigen Straßen zu entschädigen und je nach dem Stande des Nils ein Maximum der Tiefe von 2.50 und ein Minimum der Tiefe von 1.50 Meter zu erhalten. Daraus erhellt eine tägliches Wasserdebit von 1,891.000—373.000 Kubik-Meter, mithin weitaus genügend für die der Compagnie allezeit zu reservirenden (und zwar für ihre Colonien, Maschinen und Schiffspassage) 70.000 Kubik-Meter. Der Vicekönig ist diesem Vertrage nicht nachgekommen. Die Gesellschaft hat inzwischen unter Benützung und Regelung eines alten, bereits von Mehemed Ali vom Nil bei Zagazig nach der Domäne Duaby gebauten Canales die Wasserleitung nach Ismailia und Suez hergestellt, nur daß heute weder Breite noch Tiefe den vorgeschriebenen Dimensionen entsprechen. Obwohl sehr variirend, ferner unmaßgebend bei dem niedrigen Wasserstand des Nils zur Zeit unserer Besichtigung (vom 6.—17. April, also der ungünstigsten Zeit), glaube ich doch wohl ungefähr die richtigen Durchschnittsmaße anzugeben, wenn ich die vorgefundene Breite des Süßwassercanals mit 9—10 Meter und die Tiefe mit 50 Centimeter bis 1.50 Meter (also durchschnittlich 1 Meter) bezeichne.

Trotzdem besteht auf dem Süßwassercanal, so wie er heute ist, ein ziemlich geregelter Approvisionierungsdienst, der, wie es heißt, und wie wir uns theilweise auch persönlich überzeugen konnten, in Booten von 10 — 40 Tons und mit einer Geschwindigkeit von 3 Kilometern per Stunde von Zagazig bis Suez zurückgelegt wird. Wir selber haben bei ungünstigem Winde und fortwährend remorquirt von Eseln, Maulthieren und Cameelen 6 — 8 Kilometer in der Stunde zurückgelegt.

Der Süßwassercanal wurde durchwegs von egypischen Arbeitern erbaut und kostet, so weit er von der Compagnie gebaut wurde, die Summe von 10 Millionen Franken. Es handelt sich nun aber auch die Strecke von Ismailia bis zum mittelländischen Meere zu versorgen. Dies geschah durch eine Röhrenleitung. In den an dieser Linie liegenden Hauptplätzen sind Bassins angebracht, fähig eine Wassermenge aufzunehmen, welche, im Falle die Röhrenleitung reparirt werden müßte, die Bevölkerung 14 Tage mit süßem Wasser versorgen würde.

Ich komme nun auf den eigentlichen Hauptgegenstand der Unternehmung, auf die Anlage des für die große Schifffahrt bestimmten sogenannten maritimen Canals zu

sprechen. Er ist von Port Saïd bis zu den Bitterseen in einer Breite von 58 Metern, von dort nach Suez in einer Breite von 80 Metern, und nach seiner ganzen Ausdehnung in einer Tiefe von 8 Metern projectirt. Er wird mithin fähig sein, mehrere der größten Schiffe (vielleicht bis zu 4000 Tons Gehalt) und neben einander fahrend aufzunehmen. — Ich muß hier im Allgemeinen erwähnen, daß die Natur die Anlage eines Canales — natürlich nur so weit sie die Niveauverhältnisse des Terrains betrifft — sehr begünstigt. Von den auszugrabenden 160 Kilometern hat eine große Anzahl bereits die vorgeschriebene Breite, und haben 20 Kilometer die gewünschte Tiefe; Beides vermöge der natürlichen Bassins, durch welche der Canal führt.

Vor der Hand und bei unserer Anwesenheit bestand vom maritimen Canale eine Wasserlinie von Port Saïd bis Ismaïlia. Hiervon haben circa 60 Kilometer (also ungefähr bis El Ferdane) bereits die vorgeschriebene, der Rest (ca. 20 Kilometer) eine Breite von 12 — 15 Meter.

Die Tiefe des Wassers auf der Linie ist vielfach von uns Delegirten gemessen worden, es variirt jedoch das Resultat, da auch die Tiefen selbst auf verschiedenen Plätzen variiren. Man findet 3 — 4 Meter, wie man auf verschiedene, wenn auch kurze Strecken zu einem Resultat von 50 Centimetern kam. Darum kann man keineswegs tadeln, wenn einzelne Reisende eine Durchschnittsziffer von 2 Metern etabliert haben; ich selbst komme nach gewissenhafter Untersuchung auch auf eine Durchschnittsziffer von 1.20, vielleicht 1.50 Meter, muß aber bei der großen Verschiedenheit bemerken, daß diese Dimension für den Verkehr erst dann von Werth sein kann, wenn sie überall gleichmäßig sein wird. Die Compagnie glaubt mit Ende dieses Jahres ein Minimum von 1½ Meter zu erreichen, woran zu zweifeln ich keinen Grund habe. Außer diesem nun bereits sichtbaren Fortschritt der Arbeiten durften wir uns durch den Augenschein überzeugen, daß folgende Punkte in Angriff genommen werden:

1. die Hafenarbeiten zu Port Saïd,
2. der Durchstich des Berges von El Guisr,
3. die Ausgrabungen vom See Timsah bis zum Serapeum in einer Länge von 7 Kilometern (wovon ein Theil bereits die vorgeschriebene Breite und ca. 3 Meter Tiefe erreicht),
4. der Durchstich der Höhe von Serapeum,
5. Arbeiten zwischen den Bitterseen und Suez in Ausdehnung von mehreren Kilometern voller Breite und annähernd voller Tiefe.

Aus dem Vorhergesagten ergibt sich, daß, wiewohl die Arbeiten auf 5 wichtigen Punkten mit viel Energie in Angriff genommen sind, doch noch außerordentlich viel zur Vollendung übrig bleibt. Trotzdem wäre es vollkommen irrig, wenn man sagen wollte: es habe fast 6 Jahre gedauert, um die seichte Wasserlinie des maritimen Canales zwischen Mittelmeer und Ismaïlia herzustellen, und darnach die Zeit zu bemessen, welche die Vertiefung dieser Strecke und die an manchen Stellen noch gar nicht begonnene Strecke von Ismaïlia zum rothen Meere in Anspruch nehmen werde. Man muß nie vergessen, daß die Installation in der Wüste, mithin der schwerste Theil des Werkes, vollendet, und daß der Süßwassercanal es erst möglich gemacht hat, mit einiger Sicherheit die Ausführbarkeit, die Dauer der Arbeiten und ihre Kosten vorherzubestimmen. Dann erst war es der Canalcompagnie nämlich möglich, die noch vorhandenen Arbeiten contractlich an Unternehmer zu vergeben, und sie

ist dadurch in die Lage gekommen, sich einen Etat an Zeit und Geld zu machen. — Sie hat in diesem Augenblicke die Unternehmer gefunden und zwar (ich nenne natürlich nur die hauptsächlichsten):

- a) Unternehmung Dussaud für die Hafenarbeiten in Port Saïd mit künstlich gearbeiteten Blöcken 250,000 Cub.-Meter à 40 Frs. 10,000,000 Frs.
- b) Unternehmung Borel-Lavalley & Co., die Ausgrabung des Canales, 51 Millionen Cub.-Meter à 2.50 Frs. (wenigstens) 112,200,000 „
- c) Unternehmung Courbreux für den Durchstich El-Guisr 10,500,000 „

Lassen Sie mich hinzufügen, daß alle Unternehmer die Verpflichtung eingehen mußten, ihre Arbeiten bis zum 1. Juli 1868 (mithin in fast 3 Jahren) vollendet zu haben, und daß speciell die Herren Borel-Lavalley für jeden Monat der Verspätung die Strafe von 500,000 Frs. verwirken, während sie für jeden Monat, den sie bis zur Vollendung ihrer Arbeit ersparen, eine Prämie von gleicher Höhe erhalten.

Ehe ich mit der Gegenwart abschließe und mich mit der Zukunft des Unternehmens beschäftige, werfe ich einen Blick auf die Art und Weise der industriellen Colonisation des Isthmus, auf die Resultate, die man bisher erreicht hat. Meine Herren! Da ich hoffen darf, daß Sie mein Urtheil über den Canal bisher nüchtern gefunden haben, so werden Sie mich auch keiner Uebertreibung schuldig finden, wenn ich diese Resultate als außergewöhnlich vortreffliche, ja wenn ich sie, wenigstens so weit meine Erfahrung reicht, als in der Welt allein dastehend bezeichne. Der größte Feind des Suez-Canales muß mit mir darin übereinstimmen, daß es für die Colonisation durch Europäer kaum größere Schwierigkeiten geben kann, als dieses Wüstenland des Isthmus vom Suez darbietet. Ich habe vorhin das Vergnügen gehabt, Ihnen einen kleinen Beweis davon zu geben, was es heißt, die Arbeiter vor Vollendung des Süßwassercanales mit Trinkwasser zu versorgen. Die gleiche Schwierigkeit bot sich, so lange der Süßwassercanal nicht schiffbar, für die Approvisionirung mit Lebensmitteln dar, und die in Egypten hinzugetretene Fleischnoth, welche eine Zeitlang nöthigte, getrocknetes Fleisch von Marseille zu beziehen, und 80 Kilometer oder ca. 11 Meilen auf Cameelrücken nach Ismaïlia zu transportiren, erhöhte diese Schwierigkeit um ein Bedeutendes. Und nun denken Sie Sich die angestrengteste Arbeit unter dem Einfluß einer Wärme von ca. 33°, die sich beim Chamsinwind auf 45° steigert, denken Sie Sich einen feinen Sand, der das Auge leicht erblinden macht und in dem der Fuß des Menschen gar so bald ermüdet, vergegenwärtigen Sie Sich die Entfernung von Eisenbahnen und Telegraphen und die dadurch so schwierige Aufsicht und Controlle, denken Sie Sich den Mangel an Allem, in einem Wort gesagt, nicht nur was die Seele erhebt, den Muth kräftigt und das Leben angenehm macht, sondern was zum nothdürftigsten, unentbehrlichsten Bedürfniß des Lebens gehört, was der Bettler in Europa selbst nicht vermißt, und nun, meine Herren, bewundern Sie mit mir, nicht weil, sondern obgleich Franzosen die Vollbringer waren, das, was man heute aus dem Isthmus gemacht hat. Heute finden Sie aus dem Nichts erstanden

die Colonie Ismaïlia mit ca. 4000,
 " " El Guïr (Marham) mit ca. 1000,
 " " El Cantara mit einigen Hundert,
 " " Port Saïd mit ca. 5000 Einwohnern;
 daneben mehrere bewohnte Plätze, wie beispielsweise Ramses, Bir, Abon-Ballah,
 Toussoum und Chalouf-el-Terraba.

Heute finden Sie den Telegraphen entlang der ganzen Linie des Canales und einen ganz vorzüglich Seitens der Gesellschaft organisirten Postdienst, auf welchem die Beamten und Arbeiter ihre Correspondenz unentgeltlich befördern und erhalten. Sie können Sich denken, welchen freudigen Eindruck es auf uns Reisende machen mußte, als wir mitten in der Wüste durch Briefe aus der Heimath überrascht wurden, die vielleicht 2 oder 3 Tage vorher mit dem Dampfboote in Alessandria angekommen waren. Ein anderes interessantes Factum wurde uns erzählt. Zufolge eines von Paris eingetroffenen Telegrammes war es dem Director der Unternehmung möglich, 9 Tage nach dessen Empfang in der Hauptstadt Frankreichs einzutreffen. Sicher ist, daß Post- und Telegraphendienst, deren ich hier zuerst Erwähnung thue, da sie die Verbindung mit der Außenwelt documentiren, ein Zeichen der Civilisation sind, und ich werde mich stets der Ueberraschung erinnern, welche ich empfand, als meine Augen zuerst mitten in der Wüste einen Schild von einem Hause mit den Bezeichnungen Post-Dienst des Isthmus, Ausgabe von Briefen, erblickten.

Die Gesellschaft hat zu Ismaïlia, Marham und Port Saïd 3 sehr freundliche und würdig ausgestattete katholische Kirchen für die Gemeinde von ca. 500 Seelen gebaut und sorgt ebenso für den Gottesdienst der muhamedanischen und griechischen Bevölkerung.

Der Gottesdienst und die erste Erziehung der katholischen Kinder wird von Franciscanern besorgt, und geschieht vollkommen auf Kosten der Gesellschaft. Ein Gleiches ist von dem Sanitätsdienst zu sagen und es ist nur löblich, daß die Gesellschaft, als sie die Baucontracte mit den verschiedenen Unternehmern abschloß, diese Verpflichtungen auf den eigenen Schultern beließ. Sie sind zu heilig, um sie der fremden Privatspeculation zu überlassen. Infolge den Aufzeichnungen der Gesellschaft, werden sich die unmittelbaren Ausgaben für den Sanitätsdienst mit

144,980.95 Frcs. vom Jahre 1861

158,857.02 " " " 1862

bezziffert haben, während diese Summen bedeutend erhöht und auf jährliche 350,000 Frcs. gebracht wurden (siehe Antwort auf die Forderungen Rubar-Pascha's), wollte man hierzu die Auslagen für den Bau der Hospitäler und die ausgezahlten Krankenlöhne rechnen. In der That waren diese Summen bei einem durchschnittlichen Arbeiterstande von 15,000 Menschen so enorm, daß die Pflege eine außerordentliche sein mußte, wenn die Gelder richtig verwendet wurden. Auch behauptet die Gesellschaft in ihren officiellen Rapporten, daß während die jährliche Sterblichkeit der französischen Armee 1,94 % betrage, sie im Isthmus 1863 nur 1,40% und 1864 (wiewohl in neuerer Zeit zu den einheimischen Arbeitern wiederum 2000 Griechen, Maltheser, Italiener und Dalmatiner getreten sind) nur noch 1,36 % erreicht habe. Ihr Arzt en Chef kommt zu der

Conclusion, daß der Gesundheitszustand im Isthmus vortrefflich sei. Ich muß also wirklich glauben, daß die Anstalten für den Sanitätsdienst mit großer Freigebigkeit getroffen sind und werde in meiner Ansicht durch das bestärkt, was ich gesehen habe. Speciell genommen, ernteten die Spitäler zu Ell Guisr und Port Saïd (im ersteren waren von den 20 Betten nur eines besetzt) unsern vollen Beifall. Die Stuben sind lustig, die Betten 6 Fuß von einander entfernt. In Port Saïd haben französische Schwestern „vom guten Hirten“ die Krankenpflege übernommen. Die Aerzte und Apotheker wohnen in der Regel nahe den Spitälern und stehen unter der Oberaufsicht eines, wie man mir sagte, sehr tüchtigen Chefarztes.

Bezüglich der Wohnungen habe ich Folgendes zu sagen: Was die Beamten anbetrifft, so sind sie eher zu elegant, als zu dürftig ausgestattet. Was anderswo ein Fehler ist, ist dennoch hier bei so vielen anderen Entbehrungen entschuldbar. Was ich von Arbeiterwohnungen gesehen habe, war hinreichend für alle Ansprüche; die Stadttheile der arabischen und europäischen Wohnungen waren in der Regel von einander getrennt.

Die Preise für die Bedürfnisse des Lebens sind, wenn auch weniger hoch als in Egypten (mit Ausnahme des Fleisches) doch immerhin noch hoch genug. Sie sind weniger hoch, da man nicht vergessen muß, daß man, ob nun mit Recht oder Unrecht, den Artikel 9 des Concessions-Firmans dergestalt auslegt, daß kein in den Isthmus eingeführter Gegenstand einen Zoll entrichtet. Somit sind beispielsweise die Kaufleute in Port Saïd in der Lage

1 Paar sehr gute Stiefel für 17 Frcs.,

1 sehr schönen einfachen Anzug für 60 Frcs.,

1 Kilo Chocolate für 6, 8, 19 Frcs.

zu liefern. Port Saïd ist überdies durch seine Lage am Mittelmeer sehr begünstigt, und man kauft namentlich die Fische dort billig und zwar in der Regel mit 40 Cent. das Kilo.

Für den ganzen Isthmus aber kann man folgende Durchschnittspreise der Lebensmittel in den vergangenen 5 Monaten annehmen:

der Kilo Rindfleisch 3 — 3½ Frcs.,

„ „ Brot 50 Cent.,

„ „ Kartoffel 24 „

der Liter Rothwein 45 „

Ich stelle anheim, ob die mir gewordene Auskunft, daß

ein Beamter mit monatlich 120 Frcs.,

ein Arbeiter mit täglich 2½ Frcs.

bequem auskommen könne, selbst bei freier Wohnung, hinreichenden Glauben verdient.

Ich habe, weil ich dieser Ansicht nicht bin, daher auch von einer Mittheilung keinen weiteren Gebrauch machen wollen, die mir in diesen Tagen von den Hauptbau-Unternehmern des Canales, den Herren Borel, Lavallée & Co. gemacht wurde. Diese Herren, mit Recht an mein lebhaftes Interesse für den Canal appellirend, fragen mich, ob es nicht möglich sei, in Oesterreich einen Unternehmer zu finden, der 500 — 1000 Arbeiter nach dem Isthmus zu senden in der Lage wäre, und rechnen in dieser Beziehung auf unsere ausgezeichneten, im Augenblicke unbeschäftigten böhmischen Eisenbahnarbeiter. Sie wollen dieselben wenigstens durch 2 Jahre beschäftigen und ihnen 4 Frcs. für 10 Stunden Arbeitszeit zahlen. Im Accord, und zwar vermöge Association einzelner Brigaden von je 16 Menschen, werden sie sich 6 Frcs.

verdienen können. Diese Herren schreiben mir sogar, daß vermöge der jetzt getroffenen Einrichtungen die Arbeiter sich selbst für 2 Frs. (mit Suppe, Fleisch und Wein) sehr ausgiebig nähren können. Ich mag aber hierfür keine Garantie übernehmen, namentlich in so lange in Port Said kein österreichisches Consulat besteht, und so sehr ich von der Respectabilität jener Bauunternehmer überzeugt bin, so wenig kann ich mich doch geneigt finden, zur Auswanderung österreichischer Arbeitskräfte beizutragen und meinen Namen an eine solche, dem übeln Ausgange so leicht ausgesetzte Transaction zu knüpfen.

III.

Wir schließen nun mit der Gegenwart ab, und wenden uns zu der Zukunft des Unternehmens, indem wir folgende Fragen zur Beantwortung aufwerfen:

1. Ist der Canal technisch ausführbar und wird er dauernd als Schifffahrtsstraße für große Schiffe benützt werden können?

2. Welche Bedeutung in politischer und commercieller Richtung hat der Suez-Canal?

Was zuerst die technische Frage anbetrifft, so werden Sie, meine Herren, es begreiflich finden, daß ich mich an technische Autoritäten anlehne; ich bin selbst nicht Ingenieur und wäre ich es, so hätten mir sowohl Zeit wie Gelegenheit gefehlt, ein sachverständiges Urtheil abzugeben. Auch halte ich den Weg, den Einzelne erwählen, um zur Lösung des Problems zu gelangen, für verfehlt, da das Resultat ihrer Studien doch nur eine Phantasie bleibt. Ich berühre die technische Frage nur zur Vervollständigung meines Berichtes und um Ihnen die Beruhigung betreffs der Möglichkeit der technischen Ausführung zu geben, jene Beruhigung, die auch mir fehlte, ehe ich die Documente kannte, von denen ich jetzt sprechen will, und welche bestehen:

1. in dem Bericht der internationalen Commission vom December 1856,

2. in dem Bericht von M. J. Hawkshaw, Präsidenten der Gesellschaft der Civilingenieure zu London.

Beide Autoritäten machen sich über die im Munde des Volkes noch immer bestehenden Schwierigkeiten wie folgt schlüssig:

a) Der Canal wird niemals ein Sumpf stehenden Wassers werden, weil seine Mündungen frei bleiben werden und der Canal nicht ohne Luftbewegung sein wird;

b) die Sandeinstreuungen werden die Erhaltung des Canales nicht wesentlich erschweren, weil mit Ausnahme von ca. 36 Kilometern die Umgebung des Canales compacte Sandmassen sind. Alle Sandeinstreuungen gerechnet, sowohl vermöge des Windes, von den Ufern herabfallend als vom Meere einströmend, werden 117,500 Cub.-Meter per Jahr betragen und die Ausbaggerung selbst für die doppelte Anzahl von cubischen Metern 250,000 — 375,000 Francs kosten;

c) die Anschwellungen des Niles im mittelländischen Meere werden sich nicht vor den Canal legen, sondern werden, aufgehalten durch die projectirten Molos zu Port Said, Bänke westlich von diesem Hafen bilden;

d) die Rhede von Suez hat alle Eigenschaften, um den Kopf des Canales zu bilden; sie ist groß und sicher; da dieselbe jedoch wenig tief, muß eine Verbindung zwischen Canal und Meer ausgebaggert werden;

e) der Hafen von Port Said wird nach Vollendung der Hafenbauten allen Be-

dürfnissen der großen Schifffahrt entsprechen. Der Hafengrund ist ein ausgezeichnete;

f) nach Hawſchaw ist es nur nöthig, die Strecke vom rothen Meere bis zu den Bitterseen auszumauern, weil auf dieser Strecke die größte Bewegung stattfinden wird;

g) das rothe Meer ist ganz ebenso schiffbar wie das Mittelmeer, und zwar nicht bloß für Dampf-, sondern auch Segelschiffe, und es ist in einer genügenden Breite frei von Felsenriffen.

Nach dem Vorhergehenden schätzt die internationale Commission die Kosten des Canalbaues incl. aller Zinsen und Spesen auf 200 Mill. Frs., Hawſchaw auf 250 Mill. Frs. und beide übereinstimmend die Kosten der jährlichen Unterhaltung auf 1,570,498 Frs., worauf die sehr richtige von Hawſchaw bestätigte Schlussfolgerung der Commission gebaut wird, daß weder der Durchstich der Suezstraße noch deren Erhaltung praktische Schwierigkeiten zu gewärtigen habe, und daß die bis ins kleinste Detail erwogenen Projecte einem Unternehmen dienen, welches viel bedeutender ist durch seinen Zweck, als die Höhe des Capitaless, welches dasselbe in Anspruch nimmt, und als durch die Schwierigkeiten, die ihm entgegenstehen.

Ja! ruft die internationale Commission aus; es ist nicht möglich, daß ein Hemmnis, so unbedeutend wie dieses kaum 30 Meilen breite Land, sich einem so sichern, einem so einträglichen Fortschritt noch länger widersetze.

Erlauben Sie mir nun, meine Herren, über diesen Fortschritt, über den in die Augen springenden Vortheil für die ganze Welt, zuerst im Allgemeinen und dann vom Standpunkte der einzelnen Nationen betrachtet zu reden.

Was zunächst die Entfernung betrifft, so wird die Straße von Suez die Reise von den verschiedenen europäischen Häfen, nach dem Mittelpunkte der indischen See, nach Ceylon, wie folgt abkürzen:

Europäische Häfen	Entfernung von Ceylon		Unterschied zu Gunsten des Canals von Suez
	um das Vorgebirge der guten Hoffnung	durch den Canal von Suez	
In marine miles			
Petersburg	15660	8620	7040
Stockholm	15330	8290	6040
Danzig	13240	8200	7040
Hamburg	14650	7610	7040
Amsterdam	14460	8420	7040
London	14340	7500	7040
Havre	14130	7090	7040
Lissabon	13500	6190	7310
Barcellona	14330	5500	8830
Marseille	14500	5490	9500
Genua	14690	5440	9250
Triest	15480	5220	10260
Constantinopel	15630	4750	10880
Odeſſa	15960	5080	10880

Die Abkürzung des Weges wird nach einer mir vorliegenden Berechnung betragen:

- a) für die Häfen der Ostsee 46 Tage von 100,
 - b) für die Häfen des Oceans 50 Tage von 100,
 - c) des mittelländischen Meeres 65 Tage von 100,
- und die Reise wird mithin durch die Durchschnittstraße die Hälfte der Zeit in Anspruch nehmen.

„In der Abkürzung der Fahrt besteht der Hauptfortschritt der Schifffahrt“. — Dies die Worte Maury's.

Wir haben gesehen, daß von diesem Gesichtspuncte betrachtet, der Suez-Canal der Gesamt-Schifffahrt die allergrößten Vortheile verspricht. Dennoch ist das Maß dieser Vortheile ein so verschiedenes, daß man heute nicht wissen und ahnen kann, welche Revolution in dem gesammten Handelstreiben der Völker der Durchstich des Suez-Canales hervorbringen wird. Eines steht wohl fest: er kann dem Mittelmeere die Glorie und Herrlichkeit der alten Zeit zurückbringen, aber man muß darüber nicht vergessen, daß dasselbe trotzdem immerdar mit dem Concurrenzwege um das süd-afrikanische Cap zu kämpfen haben wird.

Man muß auch nicht vergessen, daß es sich heute nicht allein mehr um einen indisch-europäischen Verkehr handelt, sondern daß dieselben atlantischen Wogen, die den kühnen Vasco de Gama nach Indien trugen, ein Land umspülen, mit dessen Jugendkraft und Jugendschöne Europa auf allen Gebieten, so auch auf dem Gebiete des Handels einen Kampf zu bestehen haben wird. Und darum ist es gerade interessant zu finden, daß auch Amerika, dessen Handel mit dem gesammten Indien man auf die Hälfte des continental-europäischen Handels schätzt, von der Suezstraße einen bedeutenden Vortheil ziehen wird, wie dies der Delegirte New-Yorks in so beredten Worten geäußert.

Denn New-York wird auf dem Wege über Suez nach Bombay noch immer 1463, New-Orleans aber 1636 deutsche Meilen gewinnen. Freilich kann nur immer von den Ost-, nie von den Westküsten Amerika's die Rede sein, denn diese letzteren, unmittelbar vom stillen Ocean umspült, stehen natürlich im directen Verkehre mit Ostasien, während der Handel der Ostküste mit Ostasien sich gleich dem europäischen Handel um's Cap der guten Hoffnung herumbewegen muß. Freilich glauben Viele, daß dieser Strom des Handels in vollkommen veränderte Bette fließen werde, wenn die Landenge von Central-Amerika erst durchstochen sein werde. Ich will die Möglichkeit dieses Durchstiches, wiewohl er tausendfach mehr Schwierigkeiten als die Suezstraße darbieten soll, nicht bezweifeln; ich will annehmen, daß der Durchstich gelänge, und Ihnen nur mittheilen, was eine sehr sachverständige Feder selbst für diesen Fall dem Handel der amerikanischen Ostküste prophezeit. Sie schreibt:

„Der amerikanische Verkehr wird dem Suezcanal zu gute kommen, selbst wenn ein Seecanal durch den centralamerikanischen Isthmus über kurz oder lang zu Stande kommen sollte. Die Segelschiffe der nordamerikanischen Häfen nämlich, welche in das Antillenmeer oder den mexicanischen Meerbusen (wo der Canal münden müßte) gelangen wollen, vermögen der Golfströmungen wegen (die von Neufundland bis zum Amazonenstrom reichen) nicht die Küste direct herabzusteigen, sondern sie müssen, nach wie vor, über den Ocean den canarischen Inseln zusteuern, um hier die günstigen Passate aufzunehmen, mit denen sie sich dann wieder westlich wenden. Es wird hiernach, um vom Norden aus an die centralamerikanische Küste zu gelangen, ein Dreieck beschrieben, das auch die Fahrt selbst verdreifacht. Man nimmt daher

an, daß alle nordamerikanischen Segler, haben sie erst die Gewässer der canarischen Inseln aufgesucht, nicht zurück durch den Panamacanal, sondern vorwärts durch die Straße von Gibraltar dem Suezcanale zusteuern werden, um so die kürzeste Route zu gewinnen." — So mein Gewährsmann! Man ist also wohl berechtigt, anzunehmen, daß die vereinigten Staaten von Amerika die Straße von Suez mit größerem und directerem Interesse in's Auge fassen werden, als wir Europäer etwa die Straße von Panama. Ebenso falsch ist es, wenn man glaubt, Südamerika und Westindien würden durch die Annäherung Ostasiens eine wesentliche Concurrenz für ihre Producte erhalten. Nichts ist ungegründeter als die Angst vor agricoler Uebersproduction. — Man kann einen Mißwachs, einen Nothstand fürchten; aber welchen Ländern der Himmel die Sonne Cuba's und Domingo's geschenkt hat, für die gab er auch die Gelegenheit zur Verwerthung ihrer Producte. — Immer wachsend, von Jahr zu Jahr steigend in seiner Consumption ersteht diesen Ländern an Amerika selbst der größte und natürlichste Abnehmer, und was ist ferner geographisch richtiger, als daß die Staaten Europa's an den Ufern der Nord- und Ostsee sich immer mehr den Producten Amerika's zuwenden werden, je mehr das Mittelmeer seiner eigentlichen Bestimmung zugeführt wird. — Und dieser Gedanke leitet uns hinüber zu England, zu dem Lande, dessen Regierung wir seit Jahren einen ungerechten und unmoralischen Kampf gegen das Canalunternehmen führen sehen. — Entgegen den aufgeklärtesten Geistern dieser großen Nation, entgegen einem Gladstone und John Stuart Mill sieht der leitende Staatsmann von Großbritannien in der Vollendung dieses Unternehmens noch immer eine politische Gefahr für die indischen Colonien und eine commercielle Gefahr für die Wohlfahrt der englischen Handelsmarine, und mit einer Energie, die einer bessern Sache werth wäre, sehen wir den edlen Lord, dessen aufopfernde Lebensthätigkeit kaum einen unglücklicheren Abschluß hätte finden können, sich verbluten gegen die Macht der großen herrlichen Idee des Suezcanales. — Die Hand, die den Alabama geschützt und den Schavenhaltern Amerika's gereicht wurde, erhebt sich drohend gegen den ägyptischen Vicekönig, wenn er seine verarmten Fellahs gegen gutes Entgelt zu den Arbeiten des Canals schickt; das Auge, das so viele Handelskrisen in England entstehen sah und sie als ein reinigendes Gewitter pries, worauf die Regierung bei einem freien Volke keinerlei Rücksicht nehmen dürfe, blickt mittheilend auf die Actionäre des Suezcanales, und fühlt sich berufen, sie, wie wohl nicht Engländer, vor diesem Schwindel zu warnen und ihnen, die gar nichts Besseres verlangen, als daß man sie in Ruhe lasse, stets auf's Neue und Neue die längst überwundenen Ammenmärchen von der Gefahr des Sandes und des rothen Meeres zu erzählen. Der Mund aber, der einst so laut das Recht Neapels pries, da es Sturm geläutet gegen seinen rechtmäßigen König, der predigt zur selben Stunde im Schlosse zu Cairo, daß die Vicekönige unterthan seien dem Großherrs zu Constantinopel, und der Suezcanal sie unter französischem Einflusse zu selbstständigen Herrschern mache.

Was kann weniger richtig, was kann weniger englisch gehandelt sein, als eine Opposition zu nähren, die die Wohlfahrt der menschlichen Race in so eminenter Weise fördert, als es der Suezcanal thut. — Wir sind gewohnt das englische Volk an der Spitze des Fortschrittes schreiten zu sehen, nicht aber sich als ein faules Thier quer über die Straße legen, damit das eilende Rad darüber in Stücke geht. — Ich mag bei der Achtung, die ich vor der englischen Nation empfinde, Sie

hier gar nicht näher darauf aufmerksam machen, daß, wäre das englische Volk selbst so entartet, um über sein Particularinteresse das Interesse der Gesamtheit vergessen zu wollen, es hiezu wenig oder gar keinen Grund hätte. — Ich will nicht wie Andere behaupten, daß das englische Volk vom Suezcanal den meisten Vortheil haben werde, aber es ist noch viel weniger wahr, daß, weil England jetzt Indien am nächsten und später am fernsten liegt, in demselben Verhältniß seine Handelsmacht abnehmen werde. — Hier heißt es nicht: die bisher die Letzten waren, werden die Ersten sein, sondern die Fleißigsten werden die Ersten sein. Und lange, lange wird England mit seiner Betriebsamkeit, seiner Marine, seinen Kohlen, seiner Industrie und seinen eingerichteten Marktplätzen der König sein nicht nur auf den atlantischen Wellen, sondern auch auf den Wellen des Mittelmeeres. — Bedürfte es hiefür eines bündigen schlagenden Beweises, so wäre es die interessante Thatsache, daß vom Gesammtwerthe des Exportes von Alexandrien im Betrage von 1148,950.303 Piastern (anno 1864) über zwei Drittheile nach England verfrachtet werden. Diese großen Massen finden also trotz der Nähe der Mittelmeerbäfen bessere Rechnung in England, und unter ähnlichen Bedingungen werden auch indische Producte noch lange Zeit einen lohnenden Markt in diesem Lande finden. Außer diesem Punkte will ich noch eines Vortheiles erwähnen, den England durch die Suezstraße in militärischer Hinsicht erwirkt: es ist dies die große Abkürzung seiner Truppentransporte. Die Caproute verschlingt Unsummen von Geld und gefährdet Menschen und Thierleben; die Transitslinie vermittelt der Eisenbahn Alexandria-Suez aber ist enorm theurer, weil man nur mit Dampf zu fahren im Stande ist. Diese Gefahren und Nebelstände werden durch die Suezstraße beseitigt. — Noch thörichtester aber ist die Angst für eine politische Gefahr, für eine Gefahr Indiens. Drohte überhaupt eine Gefahr, so wäre sie bei Rußland und seinen Fortschritten im Osten zu suchen. — Frankreich, so sagt Lesseps ganz richtig, wird England nicht viele tausend Meilen zur See, sondern wenige Stunden von seiner Küste zu finden wissen, wenn es je zum Kriege käme. Ueberdies ist das Mittelmeer durch Gibraltar, das rothe Meer durch Aen und Perim so beherrscht, daß man wohl berechtigt wäre, von einer Gefährdung der andern Mächte durch England, nicht aber von einem entgegengesetzten Verhältnisse zu sprechen. — Wie ganz verschieden von dem Verfahren der englischen Regierung ist die Haltung, welche das holländische Gouvernement gegenüber dem Suezunternehmen eingeschlagen, und doch scheint es festzustehen, daß gerade Holland verhältnißmäßig weniger Vortheile vom Canale ernten wird. Vielmehr muß es fürchten, daß der Handel seiner Colonialproducte nach dem Mittelmeere getragen werden wird, und die Holländer fordern daher von ihrer Regierung, was sich im Munde von Freihändlern allerdings ziemlich komisch ausnimmt, daß der Verkauf der Regierungsproducte aus den Colonien auch fernerhin nur in Holland geschehen dürfe.

Auch die übrigen Staaten an den Ufern der Ost- und Nordsee dürften nicht jene Vortheile haben, wie die Staaten am Mittelmeere. Aber sowohl Schweden, Dänemark, als das habsburgerische Deutschland werden dort Erfolge ernten, wo nur äußerster Fleiß und Genügsamkeit sie ernten kann. — Die Sabotage deutscher Schiffe in Ostasien ist heute schon eine sehr bedeutende, und der Directhandel, namentlich zwischen den Hansestädten und jenen Ländern, keineswegs unbeträchtlich.

Inzwischen wird die Hauptaufgabe der reingermanischen Völker allerdings stets der transatlantische Handel, der Handel mit Amerika bleiben. Darüber sagt Schadebeg, der später freilich zu einer ganz falschen Conclusion gelangt, richtig:

„Von den 160.000 Schiffen mit einer Tragkraft von 350 Millionen Centnern, mit welchen die Meere gegenwärtig bevölkert sind, kommen 90.000 Schiffe mit 280 Millionen Centnern Tragvermögen allein auf den Antheil der germanischen Völker, die das Gestade des atlantischen Oceans bewohnen. Alle Ströme Deutschlands und seine Handelsstraßen eilen hinab in den Schoß des atlantischen Oceans. Der deutsche Handel ist transatlantisch.“

Wir nähern uns jetzt dem Becken des Mittelmeeres, jenem Mittelmeere, von dem Johanson so richtig gesagt hat, daß wir ihm unsere Religionen, unsere Gesetze, unsere Künste, mit einem Worte fast Alles verdanken, was uns über die wilden Völker erhebt. Betrachten wir nun zunächst Egypten selbst und im Vereine mit ihm die Türkei, und constatiren wir das merkwürdige Schauspiel, wie der Staat, welcher heute durch den Canal Ostasien am nächsten gerückt wird, in scheinbarer Opposition zu diesem Unternehmen steht. — Weshalb? Das näher zu begründen, würde hier zu weit führen, umsomehr der Sultan sich, wie es scheint, schon in diesem Augenblick vom englischen Einflusse frei gemacht, und den viceköniglichen Firman mit einigen kleinen Abänderungen bestätigen wird. — Zunächst das directe finanzielle Interesse: Die Regierung participirt mit 15 % an den Beneficien der Gesellschaft. — Viele lächeln hierüber; ich selbst glaube, daß für's Erste die Unternehmung keine allzu glänzende Rente geben wird. — Herr v. Lesseps nimmt an, daß 6 Millionen Tons sich um's Cap bewegen, wovon zwei Drittel später die Suezstraße wählen würden. — Beide Zahlen sind Annahmen, immerhin ist es sehr möglich, daß obige 15 % der Regierung später eine Rente von einigen Millionen Franken zuwenden können. — Die Türkei hat aber wichtigere Interessen. Constantinopel kann, im beschränkteren Sinne, werden was es früher war, ein bedeutender Vermittlungs- und Transitplatz. Die Türkei wird Arabien und dadurch den heiligen Städten Mecca und Medina näher gerückt.

Es gibt nichts Unrichtigeres als die englische Meinung, daß der Canal die Vicekönige von Egypten unabhängig machen werde. — Schnurstraks das Gegentheil davon, denn eine Revolution in Syrien und Arabien, den beiden Punkten, wo ein Aufstand am leichtesten auslodern könnte, wird unmöglich sein, wenn die bis jetzt unbeobachteten entfernten Küsten in lebhaftem Schifffahrtsverkehre stehen. Endlich aber entstehen im Suezcanale neue wichtige Interessen, die Integrität des türkischen Reiches zu beschützen. Kurz, wohin ich blicke, finde ich Vortheile, keine Nachtheile, die den erleuchteten Staatsmännern der hohen Pforte auf die Dauer nicht entgehen können. Seit der Thronbesteigung Ismail Pascha's macht sich nun auch eine Opposition Egyptens geltend. — Der Vicekönig findet — vielleicht nicht mit Unrecht — daß er selbst den Canal hätte bauen können, nachdem er ohnedies über 170 Millionen dafür verausgabte. Alexandrien glaubt durch den neu entstehenden Hafen von Port-Said verdrängt zu werden. Mit der Neue über begangene Fehler, mit dem Reide und der Eifersucht wollen wir nicht rechten. — Hier läßt sich nun manchem Rathgeber des Vicekönigs zurufen, wie Lesseps es that: „Ihr gleicht den Eunuchen des Serails, könnt selbst Nichts leisten und vergeht doch vor Galle, wenn Jemand Anderer etwas leistet.“ — Diese Herren, welche den Vicekönig umschwirren, sollten nie vergessen, daß die Pforte allein das letzte Wort zu sprechen hat, und daß der Sultan und sein Wohlwollen für das egypische Herrscherhaus schwerlich daren willigen werde, daß der Vicekönig sich in ein Unternehmen engagire, das wahrscheinlich ein besseres Geschäft für die Vieseranten als für ihn selbst sein werde.

Mit sehnsüchtigen Blicken schaut Rußland auf das östliche Asien. — Die Mittel, welche es vor dem Pariser Frieden seiner Kriegesflotte zuwendete, dienen jetzt der Entwicklung der Handelsmarine, und eine Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit über 6 Millionen Rubel Capital und 6 fl. 45 fr. Silber Meilensubvention, unterhält 11 Dampferlinien auf dem Mittelmeere, ist sehr beliebt und unternehmend, greift selbst als Kaufmann ein, wo es sich darum handelt, zu einem Geschäfte zu encouragiren. — Sie berührt schon in diesem Augenblicke Port Said, den Hafen der Isthmus-Gesellschaft, und ist entschlossen eine indische Linie zu errichten, sobald der Canal offen sein wird. — Wir brauchen nur wenige Worte, um die Stellung Griechenlands zum Canale zu kennzeichnen. — Seine Lage, das Talent seiner Bewohner für die Schiffferei führen das Land zu einer glücklichen Zukunft, sobald der Handel des Mittelmeeres an Bedeutung zunimmt. — Es ist ein Gleiches, wenn auch in anderer Richtung, mit Spanien der Fall. Nur gesellt sich für dieses Land noch die Annäherung seiner spanischen Colonien hinzu. — Spanien war dessen eingedenk; es ist ein eifriger Beförderer des Suezcanals gewesen. — Blieben außer Oesterreich noch zwei Länder am Mittelmeere übrig: Italien und Frankreich. — Wir wissen, daß Frankreich zu den großen Beförderern des Suezcanales gehört. Wir kennen auch die landläufige Redensart, daß es dabei selbstsüchtige Interessen verfolge. Aber, meine Herren, warum findet man Etwas darin, wenn Frankreich vis-à-vis von Aken einen Strich Landes ankauft, während England dasselbe Aken und Perim befestiget. — Warum mißgönnt Oesterreich Marseille die Vortheile, die es ebenso leicht seinem Triest hätte zuwenden können? — Warum sind wir es nicht, die den Canal bauen. Die Negation verliert Nichts, aber sie erringt auch Nichts.

Wir sollten, meine Herren, auf Italien besser achten und mit ihm auf commerciellem Felde wetteifern. In Brindisi, durch eine Eisenbahn mit Bari und Ancona verbunden, erwächst uns ein bedeutender Concurrent. Es sind die ernstlichsten Unterhandlungen im Zuge, die englische Ueberlandspost über Brindisi durch Italien zu leiten, und hat sich die Bahnadministration zu diesem Zwecke bereit erklärt, 60 Kilometer in der Stunde zurückzulegen. — Avis au lecteur. — Die Schnellschiffe des Lloyd legen 10—11, die Italiener 12½ Seemeilen in der Stunde zurück. — Wir gelangen nun zu Oesterreich und werfen die Frage auf, was hat Oesterreich vom Suezcanale zu erwarten? — Zweite Frage, wie hat es sich auf denselben vorzubereiten? — Vergewärtigt man sich die geographische Situation Oesterreichs, so wird auch der größte Pessimist mir zugeben müssen, daß dieselbe zum Handel mit der östlichen Welt ganz besonders einladet. Am Tiefsten hinein in den europäischen Continent senkt sich der adriatische Meerbusen und ein herrlicher Strom ergießt sich in ein anderes Becken der Mittellsee. Nur für ein Kronland weist der Lauf des Elbeströmes nach dem atlantischen Ocean; der Weg nach den reichsten Ländern der Welt, die Verbindung mit 800 Millionen Menschen, welche die Sandbarre von Suez bisher von uns trennte, bleibt die Furche, welche der Kiel unserer Schiffe in die Wogen des Mittelmeeres schneidet. — Dennoch ziemt es sich, mit Zahlen klar zu machen, in wie weit der Weg durch die Suezstraße für unsere Schiffe und unseren Handel vortheilhafter sein wird, als der bisherige Weg um's Cap.

Die Rechnung stellt sich wie folgt:

Der Werth eines Segelschiffes von 800 Tons beträgt durchschnittlich 90.000 fl., der Werth seiner Ladung von oder nach Ostasien 400.000 fl. *)

Rechnen wir hierauf einen Tageszins à 6 % und eine jährliche Amortisation von 5 % 147 fl.

die tägliche Ausgabe an Lohn, Proviantirung, Steuern, Mehr-
asscuranz etc. 76 "

mithin kostet jeder Tag dem Rheder und Waareneigenthümer 223 fl.

(Die Asscuranzfrage im rothen Meere ist vollkommen gelöst; Segelschiffe zahlen 1—1½ %, Dampfer ½—1 %; demnach habe ich eine Mehraffecuranz in Ansatz gebracht.)

Nehmen wir dagegen die Tonnenabgabe im Canal für 650 Tons effectiven Gehalt à 10 Francs mit 2600 fl. an, so ergibt sich, daß diese Tonnenabgabe gleich ist 11½ Tagen, falls man wie oben Zinsen und Administration in Ansatz bringt, 34 Tagen, wenn man dies nicht thut; da nun die Ersparniß an Zeit beim Wege durch die Suezstraße für Segelschiffe wenigstens 60 Tage beträgt, so bringt dieses Mehr über 11½, resp. 34 Tage einen täglichen Gewinn von 223, resp. 76 fl. gegenüber dem Weg um's Cap.

Bei Clipper mixte, das sind Segelschiffe mit Schraube und Auxiliardampfkraft, tritt zu den Ausgaben der Segelschiffe eine Ausgabe von 1728 fl. pr. Fahrt für sechstägigen Kohlenverbrauch hinzu, wodurch sich die Rechnung so stellt, daß ein Clipper mixte, der wegen ungünstiger Winde im rothen Meere 6 Tage Dampf anwenden muß, gegenüber einem Schiff, welches diese Ausgabe bei der Fahrt um's Cap nicht bedarf, nur dann eine Ersparniß an Kosten ergibt, wenn die obigen Zinsen und Amortisation gerechnet werden müssen.

Man fabelt auch sehr viel von den unwirthbaren Ufern des rothen Meeres; sie sind im Gegentheil besser wie die Capronte zu Kohlenstationen geeignet; so z. B. Suez.

Endlich ergibt die Dampfschiffahrt durch die Suezstraße gegenüber der Straße um's Cap das Resultat einer täglichen Ersparniß von 388 fl. für jeden Tag, den das Schiff über 6½ Tage schneller durch die Suezstraße nach Ceylon kommt.

Daraus ziehe ich die Folgerung:

1. Segelschiffe werden von Triest mit größtem Nutzen von April bis Mitte September nach Indien, von September bis Mitte März die Suezstraße nach Europa passiren können.

2. Da eine solche Schifffahrt aber nach einer Richtung durch 6 Monate wegen des Monsoons im rothen Meer unterbrochen werden muß, so werden, bis Oesterreich ein großer Industriestaat und Triest Stapelplatz für indische Artikel geworden, Auxiliardampfschiffe angewandt werden, und diese geben nur dann einen Nutzen, wenn man sich, wie richtig, Zinsen und Amortisation auf Schiffskörper und Last rechnet.

*) Man nimmt an, daß Ostasien heute einen Aus- und Einfuhrverkehr von circa 900 Millionen Thalern besitze. Derselbe steigert sich alljährlich; so stieg in den britisch-indischen Besitzungen: Periode 1858/59 gegen Periode 1862/63.

die Ausfuhr von Caffee von 11 auf 21 Mill. Pfd.

" " Indigo " 9 " 11 "

" " Wolle " 15 " 21 "

" " Thee im Geldwerth von 60.000 auf 223.000 Pf.

3. Alle Dampfschiffe und Personentransporte werden nur noch durch die Suezstraße nach Ostasien gehen können.

Sie sehen, meine Herren, daß diese Frage keineswegs so einfach zu lösen ist, und daß die Suezstraße noch nicht der Talisman ist, der uns von all' unseren Schmerzen erlöst. — Klar und hell ergibt sich daraus, daß sie erst dann recht segensreich für uns sein wird, wenn unsere Industrie erstarkt und Triest durch gute Eisenbahnverbindungen zum Stapelplatz für Mitteleuropa geworden, so daß seine Segelschiffahrt in der Art verwendet werden kann, um im Sommer unsere Producte hinüberzuführen und volle Ladung zur Rückfahrt aufzunehmen, wenn sie nicht vorzieht, Cabotage an der indo-chinesischen und japanischen Küste zu treiben. — Es ergibt sich ferner, daß ein großer Vortheil darin liegen wird, directe Dampferlinien mit Ostasien zu eröffnen und keine Anstrengung gescheit werden sollte, die britische Ueberlandspost durch Oesterreich zu führen. Das Alles sage ich, ohne leugnen zu wollen, daß wir sofort nach Eröffnung der Suezstraße durch die Anregung, welche sie allen Nationen ertheilt, Vortheile erringen werden. — Sie wird uns zuerst zum Nachdenken bringen, und kann uns zu einem blühenden Industriestaat, sie kann Triest zum großen Hafen, Wien zum ersten Transitplatz Mitteleuropa's machen, indem sie Oesterreich namentlich in Deutschland großen Einfluß und die Stellung wiedergibt, welche ihm gebührt. — Dagegen glaube ich, daß die jetzt bestehende, vom 1. Juni d. J. zu eröffnende provisorische Linie nur zum Transitdienst von einem Schiff zum andern, uns keinen Nutzen bringen wird, trotzdem der Tarif 50 % billiger sein dürfte als der Transport auf der Eisenbahn, und zwar 1. so lange die Compagnie keine Garantie für die Lieferzeit übernimmt; 2. insofern wir nicht mit Ostasien, Persien mit eingeschlossen, einen größeren directen Verkehr haben, der erst eintreten wird, wenn große Schiffe die Suezstraße werden betreten können. — Das schließt nicht aus, daß die Compagnie sehr richtig handelt, wenn sie diese provisorische Verbindung eröffnet, und daß sie hiermit dem Personentransport der Messageries und dem Kohlentransporte für die Dampferlinien der Messageries imperiales und D. & N. Compagnie bereits in nächster Zeit große Dienste leisten wird*).

*) So viel heute bekannt, wird sich der Tarif für den Transport durch den provisorischen Canal im Vergleich zur Eisenbahn, wie folgt, stellen:

	Eisenbahn per Tonne	Canal per Tonne
1. Classe	229 Francs	109 Francs
2. " "	173 " "	90 " "
3. " "	138 " "	70 " "
4. " "	115 " "	50 " "
5. " "	104 " "	35 " "
6. " "	92 " "	35 " "
7. " "	69 " "	35 " "
Kohlen-Ausnahmestarif	38 " "	25 " "

Ueberladen in Port Said und Suez bis zur Vollendung der Mosos 5 Francs per Tonne.

Personentransport:
per Bahn von Alexandrien — Suez (7–10 Stunden) Fahrgehalt 120 Piaster und 60 Piaster.
per Canal (30 Stunden) Fahrgehalt 15 Francs. Nahrung! Wir fuhren 27 Stunden von Port Said — Suez.

Gelegenheit nach dem Hafen Port Said, 3mal monatlich (Gesellschaft Borel, Lavallée & Comp. von Alexandrien), 1mal monatlich durch die russische Compagnie. Preise gänzlich ungeregt.

Fasse ich noch einmal die Resultate meiner Reise zusammen, so kann ich nach meinem aufrichtigsten Gefühle nur sagen, der Suezcanal ist ein ernstes, durchführbares, für uns Alle ohne Ausnahme höchwichtiges Unternehmen, das die Sympathie jedes Oesterreichers, die Unterstützung der Regierung im reichsten Maße verdient. — Ich finde, daß es für die Regierung nur eine richtige Politik gibt, das ist die Förderung des Canales auf allen Punkten, sei es in Constantinopel, in England oder in Alexandrien. Unserer Unterstützung war er würdig als Problem; heute ist jeder Tag, den sie früher ausgeübt wird, ein großer Vortheil für Oesterreich. — Hierzu gehört das Hinarbeiten auf eine Neutralitätserklärung des Canales, eine Sicherstellung des Tonnengeldes, welches heute nur auf Privatabkommen zwischen Vizekönig und Compagnie beruht, eine Interpretation des sehr undeutlichen Paragraphen, wonach man auch den Kopf der Schiffsmannschaft mit 10 Frcs. besteuern könnte, endlich die Gründung einer Consularvertretung in Port Said zum Schutze unserer Dalmatiner Arbeiter und gleiche Agenturen an den Küsten des rothen Meeres u. s. w.

Meine Herren! folgern wir aus all' dem Vorhergesagten, daß über kurz oder lang, sagen Sie drei, sagen Sie zehn, sagen Sie fünfzehn Jahre — was zählen Jahrzehnte bei solchen Ereignissen — eine große Revolution im Handelsleben der Völker eintreten werde.

Wir können in diesem Kampf einen hohen Preis ernten, wir können unter neuen Concurrenten zu Grunde gehen. Da tritt die Geschichte als Trösterin an uns heran. Wir haben jüngst von Thiers ein herrliches Gleichniß gehört, an welches ich hier anknüpfen möchte. Als das alte Rom blutend und sterbend in die Hände der Barbaren fiel, da nahm die Kirche den Geist der klassischen Wissenschaften wie ein Kind von der Brust der sterbenden Mutter hinweg, und er gedieh unter ihrem Schutz zur Vereblung der germanischen Völker. Dieselbe Kirche war es, die Jahrhunderte später begeisterte Schaaren nach dem Oriente entsandte und den Grund legte zu dem Levanthandel, dessen Blütezeit mit der Blüthe Italiens und des deutschen Landes zusammenfällt. — Was brauche ich Ihnen noch darüber zu sagen? Noch stehen ja die Dome jener Zeit, noch erfreut sich ja unser Auge mit gleicher Freude an den Werken, welche das Handwerk und die Kunst des Mittelalters geschaffen. Noch erinnern tausend und aber tausend Erinnerungen an der Veneter Macht und der Augsburger Pracht. Da trat — nicht wie ein Schlag aus heiterem Himmel, sondern lange vorbereitet, lange bezweifelt, lange aufgegeben, gerade so wie heute das Ereigniß der Suezstraße — die Auffindung eines Seeweges nach Indien ein. Augsburg verödete; von 90,000 Einwohnern blieben ihm kaum 6000; Süddeutschland schien zu Grunde gerichtet. Und nun betrachten Sie den heutigen Zustand des alten Reiches; sehen Sie Augsburg mit seiner großartigen Industrie-Thätigkeit, sehen Sie Nürnberg mit seinem Ausfuhrhandel. Die Länder, die die letzten waren, welche Theil nehmen konnten an der großen Erfindung Vasco de Gama's, sind sie nicht blühend und glücklich? Nun, meine Herren, wenn solche Erfolge durch Arbeit errungen werden können, wo der Himmel scheinbar gegen uns ist, welche Erfolge wird Oesterreich nicht erringen, da der Himmel selber ihm die Wege zu einer besseren Zukunft ebnet!! —

Alfred von Lindheim.

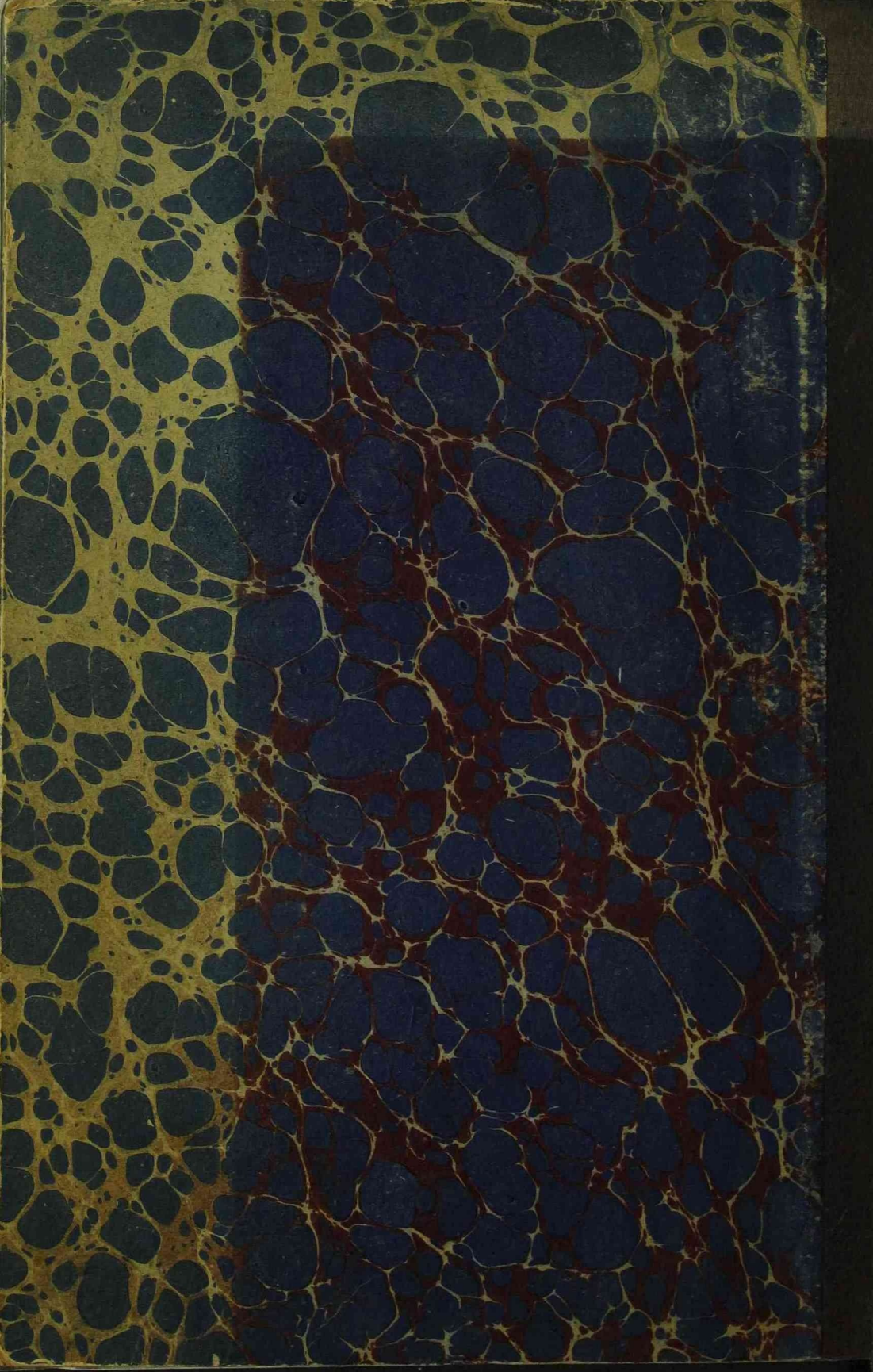
In diesem Augenblick sollen, da die Schleufe bei Ismaïlia am 15. Febr., also 6 Monate früher als Lesséps versprach, fertig wurde, mehrere Ladungen versuchsweise auf dem Canal exportirt werden.

UB WIEN



+AM5517000X

Druck von Carl Gerold's Sohn in Wien.



www.books2ebooks.eu