

Der Suezkanal.

Von Geh. Regierungsrat Wernecke, Berlin.

Das Rote Meer treibt mit seiner Länge von rd. 2350 km sozusagen einen Keil zwischen Asien und Afrika hinein, der im Süden nur 20 km, also noch nicht einmal so breit wie die Straße von Calais ist; nur am Nordende der so gebildeten Einbuchtung hängen beide Erdteile noch in der Landenge zusammen, die heute der Suez-Kanal, die Grenze zwischen ihnen bildend, durchschneidet. Aber auch am Nordende des 450 000 km² großen Roten Meeres bilden zwei weitere Meerbusen, der von Suez und der kleinere von Akaba wiederum Keile in der Landbrücke, die, abgesehen von dem Einschnitt durch den Suez-Kanal, beide Erdteile heute noch verbindet, von der aber anzunehmen ist, daß sie auch einmal gefehlt hat. Man kann sich die Entstehung dieses Teils der Erdoberfläche wohl so vorstellen, daß Asien und Afrika hier ursprünglich zusammengehängt haben, daß sie dann durch welterschütternde Umwälzungen — welterschütternd im wahren Sinne des Worts — voneinander getrennt worden sind, daß schließlich aber der Spalt, der sich zwischen ihnen aufgetan hatte, an seinem Nordende wieder verlandet ist. Des Menschen Hand blieb es vorbehalten, Jahrtausende später hier einen Zustand zu schaffen, der dem ursprünglichen insofern wieder nahe kommt, als die hier gebildete Landbrücke wieder durchbrochen und so eine Verbindung zwischen dem Roten und dem Mittelländischen Meer durch den Suez-Kanal hergestellt ist.

Die Vorgeschichte des Suezkanals reicht weit in das Altertum hinein. Schon um das Jahr 2000 v. Chr. baute nach Strabo, dem griechischen Geographen, dem wir den größten Teil unserer Erdkunde des Altertums verdanken, der Pharao Sesostris unter Benutzung des Nils einen Kanal zur Verbindung des Roten mit dem Mittelländischen Meer, der aber wieder versandete. Im 13. Jahrhundert v. Chr. soll Ramses den Versuch, einen Kanal zu bauen, wiederholt haben. Nach Herodot, der Ägypten bereist hat, aber im Gegensatz zu Strabo, dem Geographen, mehr Geschichtsschreiber ist, begann der Pharao Necho (609 bis 595 v. Chr.), also an der Wende des sechsten und siebenten Jahrhunderts, den Bau eines neuen Kanals, der aber auch nicht bis zur Vollendung gedieh. Auch Darius I. Hystaspes (521 bis 485 v. Chr.) war am Bau der beide Meere verbindenden Schifffahrtsstraße beteiligt; er setzte den von Necho begonnenen Bau fort, wie aufgefundene Denksteine erkennen lassen. Der damalige Kanal, Pharaonen-Kanal genannt, ging vom rechten Arm des Nils aus und führte unter Benutzung eines natürlichen Einschnitts im Gelände in den Timsah-See, der damals mit dem Roten Meer von Natur in Verbindung stand und durch den auch der heutige Suez-Kanal führt. Auf diesem Wege konnte man von Ägypten aus zu Wasser die Somali-Küste erreichen. Unter den Ptolemäern, die vom vierten Jahrhundert v. Chr. an Ägypten beherrschten, — zu ihrem Geschlecht gehörte auch Kleopatra, die letzte der ägyptischen Königinnen (gestorben i. J. 30 v. Chr.), — wurde der Kanal vertieft und sein Name wurde daraufhin in Kanal der Ptolemäer umgewandelt. Es sollen nach Strabo schon damals sogar Schifffahrtsschleusen in diesem Kanal angelegt worden sein, während die Geschichte der Technik die Erfindung der Schifffahrtsschleuse in eine spätere Zeit verlegt. Dann verfiel der Kanal, eine Folge des Niedergangs der Macht Ägyptens. Unter Kaiser Trajan (98 bis 117 n. Chr.) und seinem Nachfolger Hadrian (117 bis 138) gab die Macht des römischen Reichs Anlaß, sich wieder mit dem Kanal zu beschäftigen; er wurde, mittlerweile versandete, geräumt und erhielt nun den Namen der Kaiserliche Fluß oder Trajani Amnis. Die Römer unterhielten den Kanal sorgfältig und benutzten ihn fleißig auf dem Wege nach Indien; im Roten Meer, wo das Segeln Schwierigkeiten macht, wurde ein Lotsendienst eingerichtet. Der Kanal vermittelte den Verkehr mit Afrika und Arabien und dem fernen Osten, diente also schon damals dem Zweck, der seine Bedeutung heute ausmacht. Später verfiel der Kanal

wieder, und im 8. Jahrhundert n. Chr. wurde er zugeschüttet, nachdem er mehrere Jahrhunderte den Verkehr aufgenommen hatte. Im siebenten Jahrhundert war zwar unter dem Kalifen Omar eine neue Verbindung zu Wasser zwischen Kairo und Suez entstanden, die aber bald wieder zerstört wurde, um Aufständischen in Hedschas die Zufuhr abzuschneiden. Auch Harun al Raschid, 786 bis 809 Kalif von Bagdad, befaßte sich mit Kanalplänen, verwarf sie aber bald wieder. Die Verbindung zwischen den beiden Meeren rückte erst, abgesehen von vergeblichen Bemühungen der Venezianer im 15. Jahrhundert, den Kanal wieder herzustellen, erneut in das Blickfeld, als die Portugiesen um das Jahr 1500 den Seeweg um das Kap der guten Hoffnung nach Indien entdeckten. Obgleich man damals schon die Verkürzung des Wegs von Europa erkannt haben muß, die sich unter Benutzung des Roten Meeres gegenüber dem Umweg um das Kap herum ergeben hätte, geschah nichts, was hier einen Weg zu Wasser hätte bahnen können, wenn auch dieser Gedanke z. B. den Papst Sixtus V. (1585 bis 1590) und den türkischen Staatthalter Ali im 16. Jahrhundert, sowie Ludwig XIV. (1638 bis 1715) beschäftigte. Die Zeit, in der solche Bauwerke wie die Pyramiden unter Aufwand von ungeheuren Massen von Arbeitern gebaut worden waren, war vorbei, und die damalige Zeit war für die Inangriffnahme einer Arbeit, wie sie der Bau eines Meere verbindenden Kanals bedingt, nicht reif.

Der erste, der in der neueren Zeit den Gedanken wieder aufgriff, das Rote und das Mittelländische Meer durch einen Kanal zu verbinden, war Napoleon Bonaparte. Sein ägyptischer Feldzug im Jahre 1798 war in richtiger Erkenntnis der Bedeutung, die der Weg nach Indien schon damals hatte, — er hat sie auch beibehalten, — gegen dieses Land gerichtet, und es lag daher nur nahe, daß sich seine Aufmerksamkeit auf die Möglichkeit richtete, den Weg nach Indien, aber nicht zum Besten von England, zu verkürzen und zu verbessern. Napoleons Heer gehörten „Géographes-Ingenieurs“ an, ein Beruf, den wohl Napoleon geschaffen hat, und einer von ihnen, J. M. Lepère, machte auch Vorarbeiten für den Suez-Kanal, die aber zu nichts führten, weil Lepère durch seine Messungen zu dem Ergebnis kam, daß die beiden zu verbindenden Meere ihren Spiegel in verschiedener Höhe hätten. Seine, wie sich später herausstellte, unrichtigen Messungen ergaben einen Höhenunterschied von rd. 9 m. Während aber die erwähnten alten Kanäle vom Nil ausgingen, wählte Lepère schon eine Linienführung, die ungefähr der des heutigen Kanals entspricht. Die Zeit war aber auch damals für ein solches Unternehmen, wie es der Suez-Kanal geworden ist, noch nicht reif, und es bedurfte der Tatkraft eines Lesseps neben der Entwicklung, die der Weltverkehr mittlerweile genommen hatte, um ein solches Werk auszuführen. Die Verdienste von Lesseps um das Zustandekommen des Suez-Kanals sollen, wie aus dem eben Gesagten schon hervorgeht, durchaus nicht unterschätzt oder verkleinert werden, schon hier sei aber betont, daß der Franzose Lesseps nicht eigentlich der Erbauer des Suez-Kanals war, sondern daß das Verdienst, die Pläne für ihn aufgestellt zu haben, dem großen Ingenieur Negrelli zukommt, einem der bedeutendsten Ingenieure des 19. Jahrhunderts, den sowohl Italien wie Deutschland als den Ihrigen in Anspruch nehmen, Deutschland insofern, als er Österreicher war, also zu dem Volk gehörte, das jetzt mit dem des Altreichs im Großdeutschen Reich vereinigt ist. Lesseps war ihm gegenüber der Geschäftsmann, der diesen Plänen zur Ausführung verhalf, dabei zwar große Tatkraft entfaltete, aber nicht immer mit ganz lauterem Mitteln arbeitete.

Zu den weitschauenden Geistern, die die Bedeutung des Suez-Kanals, lange ehe er in Angriff genommen werden konnte, richtig erkannt hatten, gehörte auch Leibniz, der bei einem Aufenthalt in Paris im Jahre 1672 eine Denkschrift über eine solche Schifffahrtsstraße verfaßte und sie Ludwig XIV. vorlegte, ohne aber etwas damit zu erreichen. Auch Fürsten im Reiche der Geister wie Humboldt und Goethe beschäftigten sich mit dem

Gedanken, die Landenge von Suez müsse durchbrochen werden, und Goethe, der 1827 in einem seiner Gespräche mit Eckermann eine Suez-, eine Panama-Wasserstraße und eine Verbindung zwischen Main und Donau erörterte, wünschte oder hoffte sogar den Bau des Kanals noch zu erleben. Auch Friedrich List, dessen weiter Blick ein deutsches Eisenbahnnetz, wenigstens auf dem Papier, schuf, trat für den Seeweg nach Indien ohne Umfahrung des Kaps der guten Hoffnung ein und entwickelte die Forderung, Städte wie Hamburg, Bremen, London, Bordeaux, Triest, Antwerpen, Amsterdam und auch New York, also die Häfen, von denen die großen Schifffahrtstraßen der Welt ausgehen, sollten vereint einen Suez-Kanal bauen.

Ein Hindernis für die Durchführung des Plans, Rotes Meer und Mittelländisches Meer durch einen Kanal zu verbinden, bildete lange Zeit die schon erwähnte irrige Meinung, der Spiegel des Roten Meeres liege 9 bis 10 m höher als der des Mittelländischen. Ein italienischer Ingenieur, Gaetano Ghedini, wies jedoch durch ein Nivellement, das er im Jahre 1820 in ägyptischem Auftrag ausführte, nach, daß beide Meere so angenähert gleich hoch stehen, daß der Höhenunterschied für praktische Zwecke keine Rolle spielt, ohne daß aber diese Erkenntnis einen Erfolg gehabt hätte. Die Ergebnisse von Ghedinis Messungen wurden 1830 von einem Engländer Chesnay, weiter von einem Franzosen Linan Bey bestätigt. Ebenso wenig wie diese Messungen vermochten die Bemühungen der Simonisten, jener Weltbeglückter, die ganz richtig glaubten, das Wohl der Menschheit könne durch Verbesserung des Weltverkehrs gefördert werden, den Gedanken, der dem Suez-Kanal zugrunde liegt, vorwärts zu bringen. Einer von ihnen, Prosper Enfantin (geboren 1796; gestorben 1864), ein französischer Eisenbahningenieur, weilte 1833 in Ägypten, um mit Hilfe anderer Ingenieure, die ihn begleiteten, die Möglichkeit des Baus eines Suez-Kanals zu erörtern. Er kehrte aber unverrichteter Sache nach Frankreich zurück. Etwas weiter kam er ungefähr zehn Jahre später, als er vom Generalstatthalter der Türkei in Ägypten, dem Wali Mehemed Ali, gerufen wurde. Dieser hatte in dem Bestreben, Ägypten von der Türkei unabhängig zu machen, die feste Absicht, durch die Landenge von Suez einen Kanal zu bauen, wodurch, wie er glaubte, die Macht Ägyptens so gesteigert werden würde, daß es sich von der Türkei frei machen könnte. Die Ausführung seines Plans scheiterte aber an dem Widerstand Englands, das fürchtete, ein von der Türkei unabhängiges Ägypten könne ihm mehr Unbequemlichkeiten bereiten, als daß sie durch den Vorteil eines verkürzten Seewegs nach Indien aufgewogen werden könnten.

Im Jahre 1846 gründete Enfantin in Paris eine Studiengesellschaft zu dem Zweck, den Bau eines Suez-Kanals vorzubereiten. Ihr gehörte unter anderem der Sohn von George Stephenson, dem Sieger der Lokomotivwettfahrt von Rainhill, Robert Stephenson, ebenso wie sein Vater einer der führenden Eisenbahningenieure jener Zeit, an, ferner Paulin Talabot, ein französischer Bauunternehmer, dem Frankreich und auch Italien einige ihrer ersten Eisenbahnen verdanken. In Deutschland, zu dem ja Österreich zu jener Zeit noch wenigstens mit gewisser Einschränkung gehörte, gab es nur einen Mann, so hieß es damals, der diesen Ingenieuren an die Seite gestellt werden konnte, und das war der schon erwähnte Negrelli, dessen Tätigkeit noch besonders zu würdigen sein wird. Enfantin war es gelungen, deutsche Kreise für seinen Plan zu gewinnen, obgleich Deutschland weit ab von der Straße liegt, die der Suez-Kanal eröffnen sollte. Durch verwandtschaftliche Beziehungen stellte er die Verbindung mit dem Bankhaus Dufour-Feronce in Leipzig her, und so kam es, daß, durch Enfantin gewonnen, Leipziger Kreise unter anderem durch Harkort, der beim Bau der Leipzig—Dresdener Eisenbahn ausschlaggebend mitgewirkt hatte, und Georgi, den späteren Finanzminister Sachsens, an der Studiengesellschaft beteiligt waren. Es ist bemerkenswert, daß man in Leipzig, zweifellos durch die dortige Messe veranlaßt, gelernt hatte, so großzügig zu denken, daß man sich dort,

weit ab von allen Seewegen, an einem Unternehmen beteiligen wollte, das bei weniger großzügiger Auffassung nur Bedeutung für die Schifffahrtsstraßen des Welthandels zu haben schien. Die Anteilnahme an dem Kanalplan war so groß, daß der Landtagsabgeordnete Georgi aus Mylau, der Vater des bekannten Oberbürgermeisters von Leipzig, im sächsischen Landtag aus Anlaß von Verhandlungen über die Handels- und Schifffahrtverträge des Zollvereins auf ihn hinwies.

Die Beteiligung Deutschlands am Zustandekommen des Suez-Kanals verdient in einer deutschen Darstellung der Vorgänge noch einige Worte. Auf den Einfluß von Enfantin über seinen Verwandten Dufour ist jedenfalls das Eintreten von Georgi für den Suez-Kanal vor dem Landtag zurückzuführen. Er empfahl den Plan dem Wohlwollen und der Anteilnahme der sächsischen Regierung und hatte damit auch Erfolg.

Als im November 1846 die Beratungen führender Männer in der Frage des Suez-Kanals in Paris begannen, war unter ihnen Dufour-Feronce mit Sellier, einem Großindustriellen, ebenfalls aus Leipzig. Die Studiengesellschaft, die daraufhin gegründet wurde, erhielt eine deutsche Gruppe, die aus den schon genannten Dufour, Sellier, Georgi und Harkort, ferner aus dem Geheimen Regierungsrat Thieriot aus Dresden bestand. Allerdings nahmen diese Mitglieder an den Arbeiten nicht als Vertreter Deutschlands, sondern ebenso wie Negrelli „im eigenen Namen“ teil. Auch Humboldt war zum Beitritt aufgefordert worden, bedauerte aber, daß Gründe vorlägen, die seine Beteiligung nicht gestatteten. Die Deutschen erhielten fünf Stimmen in der Studiengesellschaft, die dann bei den Verhandlungen in Paris gegründet wurde; ebenso viele Stimmen entfielen auf Österreich. Dufour überwies die 10 000 Fr., an deren Einzahlung die Beteiligung geknüpft war, und die sächsische Regierung stellte der deutschen Gruppe einen Betrag von 25 000 Fr. (30 Taler für je 300 Fr.) zur Verfügung, dessen Rückzahlung sie sich für den Fall des Zustandekommens des Kanals, jedenfalls aus dem dann aufzubringenden Aktienkapital, ausbedang. Dufour versuchte, auch Bayern für den Kanal zu gewinnen, ebenso die Stadt und die Börse Triest und den Niederösterreichischen Gewerbeverein. Diese damals österreichischen Mitglieder sollten dazu dienen, die Stellung der deutschen Gruppe gegenüber den Franzosen in Anbetracht des Umstandes zu befestigen, daß schon damals die Gefahr nahe lag, Frankreich werde aus naheliegenden Gründen die Übermacht bei dem Kanalunternehmen an sich reißen. Dufour scheint sich überhaupt der Angelegenheit mit Eifer angenommen zu haben.

Bei weiteren Beratungen in Paris im Jahre 1855 über den Bau des Suez-Kanals war die deutsche Gruppe durch den Geheimen Oberbaurat Lentze, vortragenden Rat im damaligen preußischen Ministerium für Handel und öffentliche Bauten, dem Leiter des preußischen Wasserbaus, vertreten. Er sollte sich auch an einer Studienreise nach Ägypten beteiligen; unterwegs erkrankte er aber und kehrte in Malta um.

Zur Belohnung für seine Bemühungen um das Zustandekommen des Suez-Kanals erhielt Deutschland später eine Stimme im Verwaltungsrat der Kanal-Gesellschaft, die ihm aber durch den Vertrag von Versailles wieder entzogen wurde; Holland trat damals an die Stelle von Deutschland. Nach siegreicher Beendigung des gegenwärtigen Krieges wird Deutschland sicher in der Lage sein, seine Stimme wieder bei der Leitung des Suez-Kanals geltend zu machen.

Zu den Förderern des Suez-Kanals gehörte übrigens auch der Erzherzog Maximilian von Österreich, der spätere unglückliche Kaiser von Mexiko. Er war mit Said, dem Vizekönig von Ägypten, dem, wie noch dargelegt werden wird, großes, vielleicht das größte Verdienst am Zustandekommen des Kanals zukommt, befreundet und konnte so seinen Einfluß auf ihn geltend machen.

Zunächst nunmehr ein Wort über Negrelli! Alois von Negrelli war am 23. Januar 1799 in Fiera di Primiero im Trentino, also auf damals österreichischem Gebiet, geboren

Seine Mutter war eine Deutsche. Im Jahre 1849 wurde ihm der Adelsname Ritter von Moldelbe verliehen, womit an seine Verdienste bei Förderung der Schiffbarmachung von Moldau und Elbe hingewiesen werden sollte. Seine technische Laufbahn begann Negrelli mit Straßenbauten im Puster- und Etsch-Tal im Bereich der Baudirektion für Tirol und Vorarlberg, wo Giuseppe Duile, der Verfasser eines Werks über Wildbachverbauung, sein Lehrmeister war. Im Jahre 1825 führte er Wassermessungen im Rhein zwischen Liechtenstein und dem Bodensee durch, und 1832 trat er als Bauinspektor in die Dienste des Kantons St. Gallen, wo er Straßen- und Wasserbauten ausführte. Von hier ging er als leitender Ingenieur für Großbauten nach Zürich im Dienste der dortigen Kaufmannschaft; hier baute er Straßen und die schöne Münsterbrücke über die Limmat. Er bereiste Frankreich, England und Belgien, um die damals im Entstehen begriffenen Eisenbahnen dieser Länder aus eigener Anschauung kennenzulernen, und stellte daraufhin einen Plan für ein Verkehrsnetz der Schweiz auf. Im Jahre 1840 trat er wieder in österreichische Dienste und übernahm die Leitung des Baus der Kaiser Ferdinand-Nord-Eisenbahn Prag—Brünn, nachdem er im Jahre vorher das Amt eines Bundeskommissars für die Beseitigung von Hochwasserschäden in den Kantonen Tessin, Wallis und Uri ausgeübt und bei der Verbauung der Linth mitgewirkt hatte. Im Jahre 1842 gründete Österreich seine Generaldirektion der Eisenbahnen und berief Negrelli in diese Behörde. 1848 folgte die Gründung eines Ministeriums der öffentlichen Bauten, in das er ebenfalls, und zwar als Leiter einer Abteilung, berufen wurde. Bei der Tätigkeit in diesem Amt regte er den Bau der Brennerbahn an; deren Bau aber erst 1862 begonnen wurde. Immerhin hat er mit dieser Anregung als großer, weitblickender Ingenieur den Grund auch zur politischen Achse Berlin—Rom gelegt. Auch mit einem Eisenbahnnetz für Württemberg und mit der Verbindung zwischen Baden und Bayern durch eine Eisenbahn hat er sich in seiner Vielseitigkeit befaßt. Bei all diesen Arbeiten verfolgte er auch die Entwicklung der Eisenbahnen in der Schweiz und beaufsichtigte den Bau der dort von ihm entworfenen Strecken. Im Jahre 1846 hatte er auch die Leitung des Baus der Eisenbahnen Beuthen—Lemberg und Lemberg—Czernowitz gehabt. Seine Stellung im Ministerium gab Negrelli bald wieder auf, um Kommissar für die Beseitigung von Kriegsschäden an den Straßen und Eisenbahnen der Lombardei und von Venetien zu werden, worauf er Präsident der Direktion für Straßen-, Wasser-, Eisenbahn- und Telegraphenbauten in Verona wurde. Auch das Amt des Vorsitzenden in der internationalen Kommission für die Regelung des Po und in der Kommission für die mittellitalienischen Eisenbahnen wurde Negrelli übertragen. Sein Entgegenkommen gegen italienische Wünsche bei dieser Tätigkeit fand nicht den Beifall der Regierung in Wien, und er wurde dorthin zurückgerufen. Im Jahre 1856 wurde er noch Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, aber schon am 1. Oktober 1856 ereilte ihn in Wien nach kurzer Krankheit ein plötzlicher, frühzeitiger Tod.

Schon 1838 hatte Negrelli, durch seine dienstlichen Aufträge auf das Gebiet des Wasserbaus gedrängt und von Humboldt auf einen Suez-Kanal aufmerksam gemacht, sich mit dem Entwurf dieses Kanals beschäftigt, und als er aus seiner Tätigkeit in Oberitalien abberufen wurde, ging er nach Ägypten, um die Vorarbeiten für den Kanal an Ort und Stelle zu vollenden. Als im März 1847 eine Gruppe von italienischen und deutschen Ingenieuren abgereist war, um weitere Pläne für den Kanal aufzustellen, hatte Negrelli ihnen die nötigen Anweisungen und Unterlagen, die er bis dahin vorbereitet hatte, mitgegeben.

Durch das Auftreten von Lesseps ist die Mitarbeit von Negrelli am Suez-Kanal stark in den Hintergrund gerückt worden; später ist sie aber richtig erkannt worden, und beim Neubau des Bahnhofs Trient ist ihm im Jahre 1936 ein Denkstein gesetzt worden, auf dem er als der Erste gepriesen wird, der den Plan eines Kanals zwischen Port Said und

Suez gefaßt habe. In Italien sind zur Zeit Forschungen im Gange, die die Stellung Negrellis bei den Planungen für den Suez-Kanal weiter klären sollen.

Negrelli muß die Seele der Studiengesellschaft für den Suez-Kanal gewesen sein. Er trat mit Feuereifer für den schleusenlosen Kanal, also für die richtige Lösung der zu bewältigenden Aufgabe ein. Ein so bedeutender Ingenieur war der richtige Mann, um die Planung eines so bedeutenden Ingenieurwerks, wie es der Suez-Kanal ist, zu übernehmen, und trotz seiner Überlastung mit anderen Aufgaben fand er sich, als der Ruf an ihn erging, bereit, seine Kräfte diesem Werk zu widmen. Leider hat er die Durchführung seiner Pläne nicht erleben können, er starb neun Jahre vor der festlichen Eröffnungsfahrt. Lesseps konnte nichts Besseres tun, als die Durchführung von Negrellis Plänen ins Werk zu setzen.

Nun zu Negrellis Gegenspieler Lesseps! Ferdinand Vicomte de Lesseps, am 19. November 1805 in Versailles geboren, aus einer alten französischen Beamtenfamilie stammend, trat nach Studien in Pisa und Paris in den französischen diplomatischen Dienst. Im Jahre 1825 war er bereits Vizekonsul in Lissabon, von 1831 bis 1838 tat er Dienst als Konsul in Kairo. Seine Laufbahn führte ihn weiter, ebenfalls als Konsul, nach Tunis, Alexandrien, Rotterdam, Malaga und Barcelona. In den Jahren 1848 und 1849 war er französischer Gesandter in Madrid. 1850 erhielt er einen Sonderauftrag zu geheimen Verhandlungen mit der Regierung in Rom, während deren in Frankreich Neuwahlen stattfanden, die einen Wechsel in der Politik Frankreichs gegenüber Italien zur Folge hatten, und Lesseps konnte seinen Auftrag nicht weiterführen. Verärgert, auch in Ungnade gefallen, trat er aus dem diplomatischen Dienst aus und ging nach Ägypten. Dort war er während seiner Zeit als Konsul in freundschaftliche Beziehungen zu Said Pascha getreten, der, als ein gebildeter Mann und gewiegter Staatsmann geschildert, im Jahre 1854 die Regierung von Ägypten übernahm. Lesseps hatte sich schon vorher mit dem Plan eines Suez-Kanals beschäftigt, auf den er von Infantin aufmerksam gemacht worden war. Er legte seinem Freunde Said Pascha nach dessen Thronbesteigung eine Denkschrift über den Kanal vor, und dieser ging auf den Gedanken, der Kanal müsse gebaut werden, mit Verständnis ein. Lesseps, der als tüchtig und gewandt, aber auch als listenreich geschildert wird, war der Mann, einen solchen Plan, dessen Ausführung viele Hindernisse im Wege standen, durchzukämpfen. Er gründete eine Kanalgesellschaft und verdrängte mit ihr die Studiengesellschaft, die auch den Bau hatte vorbereiten und ihn schließlich, wenn auch zu anderer Form umgestaltet, hätte ausführen sollen.

Lesseps wurden viele Ehrungen zuteil; er wurde Mitglied der Académie française und anderer gelehrten Gesellschaften, auch Ehrenbürger von London. Bei der Eröffnung des Suez-Kanals wurde er mit hohen Orden ausgezeichnet. In späteren Jahren beschäftigte er sich noch mit dem Plan einer Eisenbahn von Moskau nach Bombay und eines Kanals, der die Sahara bewässern und zu einem fruchtbaren Lande machen sollte. Er nahm bekanntlich ein trauriges Ende. Seine Beteiligung am Bau des Panama-Kanals endigte mit einem Fehlschlag, Lesseps wurde zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt, entging aber der Vollstreckung dieses Urteils durch den Tod, der ihn am 7. Dezember 1884 in La Chesnaie im Department Indre erreichte.

Von Zeitgenossen wird Lesseps als ein Mann geschildert, der klein und korpulent war und lebhaftes Gesichtszüge hatte. Er habe es verstanden, den offeneren und gutmütigen zu spielen, dabei eine Begeisterung zu entwickeln, die andere mitriß. Sein Äußeres habe wenig vornehm gewirkt, doch habe er ein gewinnendes Benehmen gehabt. Seine Bildung ließ zu wünschen übrig, er eignete sich jedoch so viel Wissen an, wie nötig war, um sein Ziel zu erreichen. Überall wurde er nicht ernst genommen, Palmerston bezeichnete ihn z. B. als einen Abenteurer, und Napoleon III., der ihn im übrigen unter-

stützte, nannte ihn einen „Farceur“, als ihm berichtet wurde, Lesseps erstrebe als Belohnung für seine Verdienste den Titel als Herzog von Suez.

Die Verbindung zwischen dem Roten und dem Mittelländischen Meer war von jeher nicht nur vom Standpunkt des Schiffsverkehrs betrachtet worden, sie hatte daneben die größte Bedeutung für weltumspannende politische Pläne. Das zeigte sich bei den diplomatischen Kämpfen zwischen den damals das Mittelländische Meer beherrschenden Mächten, die der Genehmigung zum Bau des Suez-Kanals vorausgingen. England wird sicher die Bedeutung dieser Wasserstraße nicht verkannt haben, es war aber in dem Gedanken befangen, der Kanal könne den am Mittelländischen Meer anliegenden Ländern mehr zu gute kommen als ihm selbst, und suchte die Durchführung des Unternehmens zu hinterreiben. Als die ersten Dampfverbindungen zwischen Suez und Indien um die Mitte des vorigen Jahrhunderts eingerichtet wurden, wobei Suez von Kairo und damit vom Seeweg durch das Mittelländische Meer her über Land erreicht wurde, war in England allerdings eine Strömung vorhanden, die den Bau des Kanals gern gesehen hätte. Trotz Unterstützung durch das Ministerium für Indien und das des Auswärtigen wurde dieser Plan aber zu gunsten einer Eisenbahn Suez-Kairo wieder aufgegeben, die denn auch mit englischem Gelde gebaut wurde. Über diese Eisenbahn sei hier eingeschaltet, daß sie nach Eröffnung des Suez-Kanals für die Schifffahrt als entbehrlich angesehen und abgebrochen wurde. Im Jahre 1834 wurde sie aber wieder hergestellt, nachdem schon vorher eine Eisenbahn von Kairo aus gegen die Mitte des Kanals, gegen Ismailia, vorgerieben worden war, die sich dort in zwei Arme spaltet und den Kanal in seiner ganzen Länge begleitet.

In England gehörte Lord Palmerston, der von 1830 bis 1858 Minister war, zu den Feinden des Kanals. Er lehnte 1841 einen Vorschlag der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company auf Erbauung eines Kanals ab. Aber um diese Zeit wurde in Österreich die Bedeutung des Seewegs nach Indien richtig erkannt, und Metternich selbst setzte sich für den Kanalplan ein, wobei er besonders dessen Wirkung auf den Verkehr von Triest im Auge hatte. England gab seine ablehnende Haltung nicht auf; es fürchtete, Frankreich, das damals ausschlaggebenden Einfluß auf Ägypten hatte, werde dadurch Vorteile für seinen Handel mit dem Fernen Osten haben, was England schädigen würde. Palmerston unterrichtete in Erlassen den britischen Botschafter in Konstantinopel und den Generalkonsul in Ägypten über die kanalfeindliche Stellungnahme der britischen Regierung und gab ihnen Anweisungen zu entsprechenden Maßnahmen.

Im Jahre 1854 wurde Said Pascha, wie erwähnt, Vizekönig von Ägypten, und er lud alsbald seinen Freund Lesseps ein, ihn zu besuchen. Dieser überreichte ihm die schon erwähnte Denkschrift über den Bau des Suez-Kanals und erlangte daraufhin schon am 30. November 1854 die Genehmigung, eine Gesellschaft zu gründen, deren Zweck der Bau und Betrieb eines der Großschifffahrt dienenden Durchstichs durch die Landenge von Suez mit beiderseitigen geräumigen Einfahrten und Häfen sein sollte. Diese Genehmigung sollte 99 Jahre gelten, würde also, von Eröffnung der öffentlichen Schifffahrt im Kanal am 17. November 1869 an gerechnet, am 16. November 1969 ablaufen. Dann sollte der Kanal entschädigungslos an Ägypten fallen. Die Ausnutzung dieser Genehmigung hing aber noch von der Zustimmung des Oberherrn von Ägypten, des Sultans der Türkei, ab, und hier arbeitete England gegen den Plan. Lesseps reiste selbst nach Konstantinopel, konnte aber zunächst nichts ausrichten. Der britische Botschafter, unter dessen Einfluß der Großwesir stand, sagte ihm, der Kanal werde in den nächsten hundert Jahren nicht gebaut werden. Ebenso erfolglos blieb eine Reise von Lesseps nach London. Man sah den Kanal dort als ein Mittel an, Ägypten von der Türkei unabhängig zu machen, und das stand im Widerspruch zu den Zielen der englischen Politik.

Lesseps ließ sich durch den Widerstand Englands nicht davon abhalten, seinen Plan weiter zu verfolgen. Er gründete im Oktober 1858 die Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, deren Aktienkapital aus 200 Mio Fr., geteilt in 400 000 Stück zu 500 Fr festgesetzt wurde. Es gelang, 207 111 Aktien in Frankreich unterzubringen, 64 000 übernahm der Vizekönig, weitere wurden in der Türkei, in Spanien und in anderen Ländern abgesetzt. England, Österreich, Rußland und die Vereinigten Staaten hielten sich zurück. Unter Leitung von Lesseps wurde auch eine Zeitschrift „L'Isthme de Suez, Journal de l'Union des deux Mers“ herausgegeben, die die Belange der Kanalgesellschaft vertreten sollte.

Am Ostermontag des Jahres 1859 fand in Gegenwart von Lesseps da, wo heute Port Said liegt, der erste Spatenstich für den Bau des Suez-Kanals statt, doch erreichte England durch politischen Druck, daß Said Pascha die Räumung der Baustelle für den 1. November anordnete. Lesseps gelang es aber vor diesem Zeitpunkt, Napoleon, der ihm eine Audienz gewährte, für seine Pläne zu gewinnen, und Frankreich trat nunmehr für den Bau des Suez-Kanals ein, der aber immer noch von England bekämpft wurde. Immerhin konnten die Bauarbeiten fortgesetzt werden, und im November 1862 waren sie soweit gediehen, daß das Wasser des Mittelländischen Meeres bis in die Gegend des heutigen Ismailia geleitet werden konnte. Beim Bau hatte ein Arbeiterheer von zeitweilig 26 000 Köpfen mitgewirkt; es waren zum größten Teil Fellachen, die als Zwangsarbeiter von der ägyptischen Regierung gestellt worden waren.

Doch nun gab es neue Schwierigkeiten. 1863 starb Said Pascha. Unter seinem Nachfolger Ismail Pascha stellte der Großwesir Bedingungen, unter denen die Türkei die Fortsetzung des Baus erlauben wollte, die aber Lesseps ablehnte, obgleich ihm angedroht wurde, die Einstellung der Bauarbeiten würde mit Waffengewalt erzwungen werden. Lesseps aber gelang es, einen Schiedsspruch des Kaisers Napoleon herbeizuführen, auf Grund dessen es Anfang 1866 zum Abschluß von zwei Verträgen zwischen der Suez-Kanal-Gesellschaft und der ägyptischen Regierung kam. Die Zwangsarbeit beim Bau des Kanals, deren Verbot Ismail Pascha schon angestrebt hatte, wurde abgeschafft. Ländereien, die die ägyptische Regierung der Kanalgesellschaft überlassen hatte, wurden zurücküberwiesen, und die Regierung zahlte an die Gesellschaft eine Entschädigung von 84 Mio. Fr. Ein Erlaß der Hohen Pforte vom 19. März 1866 bestätigte die Verträge, und damit war endlich der Bau des Kanals genehmigt.

Die Bauarbeiten waren um diese Zeit bereits zum größten Teil vollendet, so daß es nur noch bis zum 17. November 1869 dauerte, bis die Feierlichkeiten zur Eröffnung des Suez-Kanals stattfinden konnten, was mit dem größten Pomp geschah. An der Spitze der 6000 Ehrengäste, die auf Einladung des Khediven Ismail daran teilnahmen, stand die Kaiserin Eugenie, übrigens eine Großnichte von Lesseps' Mutter, sowie Kaiser Franz Joseph, begleitet von den Ministern Beust und Andrassy. Der preußische Kronprinz, der spätere Kaiser Friedrich, war ebenfalls anwesend, aber nicht in seiner Eigenschaft als Kronprinz; er reiste unter dem Namen eines Grafen von Barnim und nahm als dieser an den Festlichkeiten teil. Ferner waren die Niederlande durch das Kronprinzenpaar und Rußland durch einen Großfürsten vertreten. England zeigte auch jetzt seine Ablehnung des Kanalgedankens und entsandte nur den Botschafter in Konstantinopel zu seiner Vertretung bei den Festlichkeiten. Immerhin schickte der Staatssekretär des Auswärtigen ihrer britischen Majestät an Lesseps selbst ein Glückwunschsreiben.

Am 17. und 18. November 1869 fuhr eine Flotte, aus Schiffen aller Nationen zusammengesetzt, mit Flaggengala durch den Kanal, an der Spitze die Kaiseryacht L'Aigle mit der Kaiserin Eugenie und Lesseps an Bord. Die anderen Schiffe mit ihren Fürstlichkeiten folgten im Abstand einer Viertelstunde, 80 weitere Schiffe schlossen sich an. Im letzten Augenblick wäre die Durchfahrt beinahe unmöglich geworden, eine ägyptische

Fregatte, die eine Art Probefahrt machen sollte, war aufgelaufen, und das Fahrwasser mußte erst durch Sprengungen frei gemacht werden. Lesseps wurde mit hohen Orden überhäuft, und die nächsten Tage brachten rauschende Feste, an denen die Bevölkerung, bis auf weite Entfernung herbeigeeilt, als Zuschauer teilnahm.

Für die Eröffnungsfeier war bei Verdi, der damals, 56 Jahre alt, wohl auf der Höhe seines Schaffens gestanden haben mag, eine Oper bestellt worden; seine Aida war freilich nicht rechtzeitig fertig geworden.

Lesseps, den wir mit der früher erwähnten Beschränkung den Erbauer des Suez-Kanals nennen können, hat den festlichen Tag der Eröffnung, den Höhepunkt seines Lebens, noch 25 Jahre überlebt. Er hat die Festfahrt mit zwei Söhnen und einer Schwiegertochter auf der Yacht der Kaiserin Eugenie mitgemacht. Wenige Tage danach verheiratete er sich zum zweiten Mal, und aus dieser Ehe gingen noch sechs Söhne und sechs Töchter hervor. Einer von den Söhnen von Lesseps hat bei ersten Versuch, die Landenge von Panama mit einem Kanal zu durchschneiden, eine traurige Rolle gespielt, und auch der Vater war in den Panama-Skandal verwickelt. Der Tod im 90. Lebensjahr bewahrte ihn, wie erwähnt, wegen seiner Machenschaften gerichtlich bestraft zu werden.

Negrelli hat kein so hohes Alter erreicht wie Lesseps. Er war, 59 Jahre alt, im Jahre 1858 gestorben. Seine Tochter hat nach seinem Tode noch bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges einen Rechtsstreit gegen die Kanalgesellschaft geführt, begründet auf Entschädigungsansprüche, die sie aus dem Erbe ihres Vaters herleitete, und nach italienischen Mitteilungen klagt sie heute noch gegen die Kanalgesellschaft auf die Herausgabe von Papieren ihres Vaters, die möglicherweise die Vorgeschichte des Suez-Kanals anders beleuchten, als es bisher geschehen ist. Zu dem Ziel, die Vorgeschichte des Suez-Kanals zu klären, haben übrigens auch schon italienische Forschungen geführt, die sich zum Teil auf ägyptische Quellen stützen, und man kann wohl sagen, daß das Charakterbild der am Suez-Kanal beteiligten Personen in der Geschichte schwankt, je nachdem, ob man dabei auf deutsche, französische oder italienische Quellen stößt.

Ein Denkmal für Lesseps steht an der Einfahrt in den Suez-Kanal in Port Said. Boshafte Stimmen behaupten, seine ausgestreckte Hand weise auf die Dienstgebäude hin, wo die Schiffe ihre Gebühren zu entrichten haben.

Als der Bau des Suez-Kanals in Angriff genommen wurde, lagen fünf Pläne für ihn vor. Unter anderem hatten zwei französische Ingenieure, Linant und Mougel, in ägyptischem Auftrag einen Vorentwurf für den Suez-Kanal aufgestellt. Sie waren aber bei ihrer Arbeit im Jahre 1855 noch in den Glauben befangen, daß der Spiegel des Roten Meeres um 9 bis 10 Meter höher liege als der des Mittelländischen Meeres, und sahen eine Anzahl Schleusen von 100 m Länge, 21 m Breite und 6,5 m Mindestwassertiefe vor. Mögen diese Abmessungen für die damalige Zeit genügend gewesen sein, so wäre doch der Kanal mit ihnen bald veraltet gewesen. Die ägyptischen Ingenieure hatten schon ungefähr die heutige Lage für den Suez-Kanal als die richtige erkannt. Eine kürzere Linienführung wäre möglich gewesen, wenn man die Mündung in das Mittelländische Meer weiter nach Osten verlegt hätte, doch wurde die heutige Mündung bei Port Said gewählt, weil dort der Strand steiler abfällt, der Weg in das tiefe Fahrwasser also kürzer ist. Das Meer trägt überdies, wie man damals ermittelte, hier den Strand ab, während weiter östlich Ablagerungen vor sich gehen.

Der Suez-Kanal ist 161 km lang; auf 3,65 km Länge führt er durch die Hafenanlagen von Port Said. Er ist an seiner nördlichen Ausmündung auf der Westseite von einer 2,5 km langen, auf der Ostseite von einer 2,6 km langen Mole eingefast; die erstgenannte ist durch einen Damm auf 6 km verlängert, dessen Ende unter Wasser verläuft, um die Mündung des Kanals vor der Verschlamung durch die vom Damiette-Arm des Nils mitgeführten Sink- und Schwemmstoffe aus dem Nil-Delta zu schützen. Der Damm

kann aber diesen Zweck nicht voll erfüllen. Eine auf 9,2 km Länge ausgebagerte Fahrrinne bildet den Ausgang in das Mittelländische Meer, eine ebensolche, aber nur 3 km lange Fahrrinne den Ausgang in den Golf von Suez. Im Gegensatz zu Port Said, das, unmittelbar am Kanal gelegen, im Anklang an das alte Sais zu Ehren von Said Pascha seinen Namen führt, liegt Suez, das dem Kanal seinen Namen gegeben hat, etwas abseits von ihm, und sein Hafen greift in das Land neben der Kanalmündung ein. Auf den ersten 60 km vom Mittelländischen Meere her, die nach einem Knick am Ende der Hafenanlagen von Port Said in südlicher Richtung geradlinig verlaufen, führt der Kanal durch den Mensaleh- und den Ballah-See. Der erstgenannte ist vom Meer nur durch eine schmale Nehrung getrennt, um als Haff im Sinne der Haffe an der Ostsee bezeichnet zu werden, fehlt ihm aber der Süßwasserzufluß, der sein Salzwasser versüßt. Der Ballah-See ist dagegen ein Binnensee. Zwischen beiden Seen liegt ein niedriger Höhenrücken mit Durchbrechungen, durch die beide Wasserflächen miteinander in Verbindung stehen. Bei Nil-Hochwasser ist der Mensaleh-See 1,5 bis 2 m tief, bei Niederwasser des Nils liegt sein Boden stellenweise trocken. Auf dieser Strecke mußten zur Freilegung der Fahrrinne 20 Mio. m³ sandige und schlammige Massen ausgebagert werden; der Aushub diente dazu, Dämme zu schütten, die den Kanal auf 40 km Länge einfassen. Zwischen den beiden Seen, 45 km vom Nordeingang des Kanals entfernt, liegt El Kantara. Hier stößt die von Osten, von Palästina her kommende, die Sinai-Halbinsel durchquerende Eisenbahn auf den Kanal, eine Regelspurbahn, die im ersten Weltkrieg, in Haifa an das damalige Ende der Eisenbahnen von Palästina anschließend, von englischen Truppen gebaut worden ist. Im Frieden zwischen den beiden Weltkriegen war sie ein wichtiges Bindeglied für den zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr, indem sich über sie der Verkehr zwischen Europa und Ägypten zu Lande, vermittelt durch den Taurus-Expreß im Anschluß an den Orient- und den Simplon-Orient-Expreß, bewegte. Diese Eisenbahn, auf dem anderen Ufer nach Kairo weiterführend, bildet also ein Glied in dem ganz Europa von Calais an und weiter Kleinasien durchziehenden Schienenstrang, der mit seinem Ende in Kairo bis nach Afrika hineinreicht. Je nachdem, ob man zwischen Paris und Istanbul den Orient-Expreß über Straßburg, München, Wien, Budapest und Belgrad oder den Simplon-Orient-Expreß über Mailand, Triest, Belgrad, Sofia wählte, konnte man hier im Frieden eine Fahrt über 6098 km oder 6001 km zurücklegen. Freilich war der Schienenstrang zwischen Istanbul und Haidar Pascha noch durch den Bosporus unterbrochen, und auch der Suez-Kanal mußte auf einer Fähre überschritten werden. Doch Pläne für den Bau einer Brücke über den Bosporus liegen vor, die Mittel zu ihrem Bau sind bewilligt, und so wird man voraussichtlich in nicht zu ferner Zeit nach Kriegsende den Suez-Kanal von Mittel- und West-Europa aus mit der Eisenbahn erreichen können, wobei allerdings zunächst die Strecke Tripolis—Haifa noch im Kraftwagen wird zurückgelegt werden müssen.

Die Eisenbahn El Kantara—Haifa konnte vom Jahre 1918 an in voller Länge befahren werden. Schon im Jahre 1917 war ein Fährverkehr über den Suez-Kanal eingerichtet worden, der lebhafte Nachschubverkehr des englischen Heeres konnte sich aber damit nicht begnügen, und die Kanalgesellschaft mußte sich nach langem Sträuben auf englischen Druck hin damit abfinden, daß bei El Arisch, 5 km von El Kantara entfernt, eine Drehbrücke über den Kanal gebaut wurde. Sie machte dabei zur Bedingung, daß die Brücke nach Beendigung des Krieges wieder abgebrochen würde; es dauerte aber bis 1921, ehe dies geschah. Seitdem wird der Verkehr über den Kanal wieder mit einer Fähre bedient. Vor dem Bau des Suez-Kanals standen bei dem heutigen El Kantara einige Lehmhütten und eine Moschee; es war in diesem Zustand die einzige menschliche Niederlassung in einem Umkreis von 200 km; aus ihr ist eine ansehnliche Stadt geworden.

Auch südlich von El Kantara durchdringt der Kanal weiterhin Bodenschwellen und Seen. Zwischen dem Ballah- und dem etwa 15 km von ihm entfernten Timsah-See

erhebt sich das Gelände um etwa 15 m, zwischen dem Timsah- und dem dann folgenden Großen Bittersee um etwa 11 m. Auf der letztgenannten Erhebung, die heute nach dem Orte Tussum genannt ist, liegt das alte Serapeum, der Tempel des Serapis, des Gottes der ägyptischen Unterwelt. Auf den Großen folgt der Kleine Bittersee. Beide verdanken ihren Namen dem Gehalt ihres Wassers an Bittersalz (schwefelsaurem Magnesium). Beide Seen dehnen sich auf eine Länge von 30 km aus und sind bis 11 km breit. Sie bedecken eine Fläche von 200 km², sind also ungefähr so groß wie der Lago Maggiore mit seinen 212 km² und etwas weniger als halb so groß wie der Bodensee mit seinen 538 km². Ihr Boden liegt 6 bis 12 m tiefer als der Spiegel des Roten Meeres. Hinter dem Ballah-See wendet sich die Achse des Suez-Kanals nach einigen Krümmungen in die Richtung nach Südosten, nimmt aber hinter dem Kleinen Bittersee die Richtung nach Süden wieder auf. Hier durchschneidet sie wieder einen flachen, etwa 7 m hohen Geländerücken, den Schaluff, und durchquert schließlich, in flachem Boden sich etwas nach Westen wendend, tiefliegendes, lagunenartiges Gelände östlich von Suez.

75 km von Port Said, 72 km von Suez entfernt, also etwa in der Mitte des Kanals, ungefähr da, wo der noch zu besprechende Süßwasser-Kanal vom Nil her den Kanal erreicht, liegt Ismailia, eine Stadt, die erst 1862, also während des Baus des Kanals durch einen Befehl Ismails geschaffen wurde, heute eine freundliche Gartenstadt mit etwa 40 000 Einwohnern, die ihr Aufblühen der Suez-Kanal-Gesellschaft verdankt. Hier hat die Kanalgesellschaft das Kanalamt untergebracht und für Unterkunft für ihre Angestellten gesorgt. Hinter ihren Gärten und Parkanlagen beginnt allerdings gleich die Wüste. Vorbild für Ismailia waren englische Städte in Indien.

Wie aus dieser kurzen Beschreibung des Verlaufs des Suez-Kanals hervorgeht, führt er durch Gelände, das sich nur wenig über seinen Spiegel erhebt. Er steht dadurch in schroffem Gegensatz zum Panama-Kanal, der ihm an Verkehrsbedeutung ungefähr gleich kommt, ihn aber als Bauwerk bei weitem übertrifft. Ist er doch ein Schleusenkanal, dessen Scheitelhaltung auf 26 m über dem Spiegel des Atlantischen und 23 m über dem des Stillen Ozeans liegt, und durchdringt er doch Gebirge, die er in Höhen bis zu 163 m anschneidet. Man hat für den Suez-Kanal nicht die Stelle gewählt, wo die Landenge am schmalsten ist; man hätte ihn vielmehr auch 40 km kürzer an anderer Stelle bauen können, aber dann wäre das Gelände nicht so günstig gewesen, und es spricht für den scharfen Blick von Negrelli und seine großzügige Auffassung, daß er die größere Länge nicht scheute, um dadurch an Massenbewegung zu sparen. Schwierigkeiten beim Bau und auch beim Betrieb, die beim Panama-Kanal zuweilen die Besorgnis aufkommen ließen, es sei unmöglich, das Werk durchzuführen — beim ersten Angriff war es ja auch gescheitert, — oder zu erhalten, blieben aber dem Suez-Kanal auch nicht erspart. Es gelang nicht immer, die nötigen Geldmittel für die Fortsetzung der Bauarbeiten rechtzeitig zu beschaffen. Eine Cholera-Epidemie im Jahre 1865 und Typhus im nächsten Jahr richteten Verheerungen unter den Fellachen an. Der Schlamm, der ausgebagert werden mußte, um das Fahrwasser freizulegen, ist geradezu eine Flüssigkeit mit nur geringer innerer Reibung. Während man Erd- und Sandböschungen mit Neigungen von 1 : 1½, zuweilen sogar mit 1 : 1 anlegen kann und anzulegen pflegt, fließt der Suez-Schlamm noch bei einer Böschung von 1 : 3⅓ aus, und die Dammböschungen am Suez-Kanal mußten in einer Neigung von 1 : 5 angelegt werden. Da für den Kanalquerschnitt die Sohlenbreite die maßgebende Abmessung ist, führt eine so flache wasserseitige Böschung zu einer großen Spiegelbreite, die in einem ungünstigen Verhältnis zur Nutzbreite steht, und andererseits ergibt sich für die Breite des Damms an seinem Fuß ein unerwünscht großes Maß und damit ein hoher Rauminhalt des Damms, also ein großer Bedarf an Schüttungsmassen. Bei 22 m Kronenbreite und 8 m Höhe, Abmessungen, die die beim Suez-Kanal in der Regel vorkommenden sind, hat ein Damm eine Fußbreite

von etwa 100 m. Die Gefahr, daß die Schiffe auf dem Fuß der flachen Böschung aufahren und dadurch Verkehrsstörungen hervorrufen, ist dabei groß.

Dem Entwurf des Kanalquerschnitts lag die Forderung zugrunde, daß Schiffe mit 5 m Tiefgang einander kreuzen könnten, der Kanal wurde aber, um Erd- und Felsarbeiten und damit Kosten zu sparen, nicht gleich mit dem vollen Querschnitt hergestellt. In der Schwelle von El Gisir, in der 16 km langen Strecke zwischen Timsah- und Großem Bittersee, streckenweise auch auf dem 75 km langen Zug zwischen dem Kleinen Bittersee und Suez bei der Durchdringung des Schaluff war die Breite des Wasserspiegels auf 60 m eingeschränkt. Noch größer war die Einschnürung der Spiegelbreite bei der Einfahrt in den Großen Bittersee und an der Ausfahrt aus ihm; sie ging hier bis auf 40 m, und das noch dazu in gekrümmten Strecken. Diese Strecken hatten zusammen eine Länge von 40 km. Beim Serapeum und im Schaluff steht im Untergrund Kalkstein an, der sich im Schaluff bis über den Meeresspiegel erhebt. Diese Schwellen zu beseitigen, stieß auf Schwierigkeiten, und man begnügte sich daher zunächst damit, das Fahrwasser nur auf 5,3 m herzustellen.

Im Jahre 1876 beginnend, ist dann daran gearbeitet worden, den Suez-Kanal auf seiner ganzen Länge auf die volle Breite zu bringen, bis 1890 blieb aber der größte zugelassene Tiefgang eines Schiffes, das den Kanal durchfahren wollte, 7,5 m. Weitere Arbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers ermöglichten es, daß im Jahre 1908 Schiffe mit 8,5 m Tiefgang zum Verkehr im Suez-Kanal zugelassen werden konnten. Seit 1936 beträgt die Fahrwassertiefe 12,5 bis 13 m, und Schiffe mit 10,7 m Tiefgang dürfen den Kanal befahren, nachdem schon 1930 Schiffen mit 10 m Tiefgang die Durchfahrt gestattet worden war. Die Sohlenbreite beträgt heute allgemein mindestens 60 m, stellenweise 75 m; in den 13 Krümmungen ist dieses Maß auf 80 m Mindestbreite vergrößert. Der Wasserspiegel ist 120 bis 150 m breit. Das größte Schiff, das bis zum Ausbruch des gegenwärtigen Krieges den Suez-Kanal durchfahren hat, war die *Empress of Great Britain*, die ursprünglich unter dem Namen *Tirpitz* zur deutschen Reederei gehörte; durch den Frieden von Versailles ist sie in englischen Besitz übergegangen und, als Transporter für australische Truppen dienend, im Jahre 1941 torpediert worden. Die ganz großen Dampfer, wie wir sie im Verkehr über den Atlantischen Ozean im Frieden fanden, werden auf den Schifffahrtslinien, die durch den Suez-Kanal führen, nicht eingesetzt.

Der schon erwähnte Süßwasserkanal, auch Ismailia-Kanal genannt, führt, in einer natürlichen Senkung der Erdoberfläche verlaufend, dem Gelände um den Suez-Kanal Nilwasser zu. Das von ihm durchquerte Gelände war wegen seines salzigen Grundwassers früher unbewohnbar, bis heute ist es eine grünende, blühende Gegend geworden. Vor dem Bestehen des Süßwasserkanals mußte ein Park von 16 000 Kamelen gehalten werden, um das nötige Wasser an die Baustellen und Arbeitsplätze heranzubringen. Die Kosten dafür haben mehr als 200 000 Fr. monatlich betragen. Der Süßwasserkanal beginnt bei Zagazig am Nil, führt quer durch die Wüste und erreicht den Suez-Kanal beim Timsah-See gegenüber Ismailia. Hier verzweigt er sich in zwei Arme, die den Suez-Kanal nach Süden und Norden begleiten. Der südliche Arm wurde 1862 fertiggestellt, diente also schon zur Bauzeit zur Wasserversorgung jener Gegend. Bis 1885 führte eine Wasserleitung, bestehend aus zwei Rohren von 16 und 32 cm Durchmesser nach Port Said; dann wurde sie entbehrlich, indem der Süßwasserkanal nach Norden verlängert worden war und Port Said seinen Wasserbedarf aus ihm decken konnte. Der Kanal dient auch der Schifffahrt. Schon 1862 konnte man vom Nil durch den Süßwasserkanal Ismailia erreichen und die Fahrt auf ihm bis Suez fortsetzen. 1865, als der nördliche Teil des Suez-Kanals fertiggestellt war, war außer der Verbindung mit dem Nil, die eine Durchfahrt zwischen dem Roten und dem Mittelländischen Meer ermöglichte, eine Verbindung zu Wasser zwischen Port Said und Suez, also eine zweite Verbindung zwischen den beiden

Meeren, durch den Süßwasserkanal hergestellt. Dieser Kanal ist 1 bis 1,5 m tief, an der Sohle 8 m und in Höhe des Wasserspiegels 14 m breit. Eine Schleuse schließt ihn gegen den Nil ab und ermöglicht die Regelung der Wasserführung. Beim Anschluß an den Suez-Kanal liegt sein Wasserspiegel 6 m über dem Suez-Kanal; der Abstieg wird durch zwei Schleusen von 35 m Länge, 8,5 m Breite und einer Hubhöhe von je 3 m ermöglicht. Sie sind also nur für kleinere Fahrzeuge benutzbar, größere könnten aber auf dem Süßwasserkanal nicht fahren. Nur Nilbarken können auf der Strecke quer durch die Wüste verkehren, die aber auch nicht auf die den Kanal entlang führenden Strecken übergehen können. Sie müssen von der Anschlußstelle aus die Fahrt auf dem Suez-Kanal fortsetzen, wenn sie bis an das Rote Meer oder an das Mittelländische gelangen sollen.

Über den den Suez-Kanal auf dem Westufer begleitenden Damm läuft eine 6 bis 8 m breite Betonstraße, auf der man mit dem Kraftwagen die Fahrt zwischen Port Said und Suez in etwa zwei Stunden machen kann. Hinter ihr liegt der Süßwasserkanal, und dann folgt, landeinwärts gelegen, die zweigleisige Eisenbahn Suez-Port Said. Sie umgeht die Bitterseen, führt aber durch die nördlich von ihnen gelegenen Wasserflächen. 1891 von der Kanalgesellschaft in Schmalspur angelegt, ist sie 1904 gegen eine Entschädigung von 19 930 (ägyptische) Pfund von Staate übernommen und auf Regelspur ausgebaut worden.

Von den Orten am Suez-Kanal ist Suez der einzige, der älter ist als der Kanal. Suez hat jetzt zusammen mit Port Tewfik und Port Ibrahim, die mit ihm eine Einheit bilden, etwa 53 000 Einwohner. Es liegt im Hintergrunde des Meerbusens, der nach ihm genannt ist, eines der beiden Zipfel, in die das Rote Meer nach Norden ausläuft. Der zweite, der östlich davon gelegene Busen von Akaba, kam nach englischen Plänen vorübergehend auch dafür in Frage, den südlichen Ausgangspunkt für einen Kanal nach dem Mittelländischen Meer zu bilden. 3 km südlich der Stadt Suez liegen die Hafen- und Werftanlagen, mit der Stadt durch einen Damm verbunden. Sie sind von der ägyptischen Regierung auf dem Meere abgerungenen Grund und Boden angelegt worden. Suez hatte eine natürliche Reede, so daß die Kanalgesellschaft zunächst davon absehen konnte, besondere Anlagen für die Schifffahrt zu schaffen. Unter anderem ist dort heute ein Trockendock vorhanden von 125 zu 30,5 m Grundfläche mit einer Wassertiefe von 11 m. Vor der Fertigstellung des Süßwasserkanals bezog Suez sein Trinkwasser aus der 5 km entfernten Moses-Quelle. Seit 1837 wurde die Überlandpost nach Indien über Suez geleitet, und wenige Jahre später richtete die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company einen in Suez anlegenden Schiffsverkehr ein, der diese Post übernahm. Seit 1857 ist Suez mit Kairo durch eine Eisenbahn verbunden.

Die bedeutendste Stadt am Suez-Kanal ist Port Said an seinem Nordende, westlich vom Kanal gelegen, 1859 aus Anlaß des Baus des Kanals gegründet. 233 km von Kairo entfernt und mit ihm durch eine Eisenbahn verbunden, liegt es, eine unschöne Stadt, in niedrigen, flachen, baumlosen Gelände, also in reizloser Umgebung, wie überhaupt das ganze Suez-Kanal-Gebiet eine Wüste ist, in der die wenigen künstlich bewässerten Orte, dem Kanal ihr Dasein verdankend, Oasen bilden. Auch die Bewohnerschaft von mehr als 100 000 Köpfen in Port Said ist eine Folge des Bestehens des Kanals. Alle Schifffahrtlinien der Welt, die am Weltverkehr beteiligt sind, haben dort Vertreter. Seine Blüte verdankt es im wesentlichen dem Umstand, daß dort die Schiffe ihren Kohlenvorrat ergänzten. Mit dem Übergang der Dampfschifffahrt zur Ölfeuerung hat das Öl die Kohle verdrängt, und in Port Said sind seitdem große Tankanlagen zur Speisung der Schiffe mit diesem Brennstoff geschaffen worden. Seit Eröffnung der Eisenbahn Kairo—Port Said steht der Hafen in lebhaftem Wettbewerb mit Alexandrien um die Ausfuhr aus Ägypten, namentlich was die Baumwolle aus Oberägypten anbelangt. Der Innen- und der Außenhafen haben zusammen eine Wasserfläche von 230 ha. Ein Schwimm-

dock mit einer Länge von 91 m bei 26 m Breite hat in versenktem Zustand eine Wassertiefe von 5,5 m. Ein 53 m hoher Leuchtturm bildet einen Wegweiser für die Schifffahrt.

Erst nach dem ersten Weltkrieg ist Port Fuad gegründet worden, das, als Erweiterung von Port Said auf dem gegenüberliegenden Ufer des Kanals errichtet, heute die Werkstätten und sonstigen technischen Anlagen der Kanalgesellschaft aufnimmt. Im Gegensatz zu dem unschönen Port Said ist es als eine Gartenstadt gedacht. Im Jahre 1926 wurde es vom König Fuad von Ägypten eingeweiht, dem es auch seinen Namen verdankt.

Die beiden weiteren Orte am Suez-Kanal, El Kantara und Ismailia, sind in anderen Zusammenhang bereits erwähnt.

Das Kanalgebiet liegt, wie aus vorangegangenen Bemerkungen bereits ersehen werden kann, in dem Teil unserer Erde, der wohl von allen Trockengebieten als der trockenste bezeichnet werden kann. Selbst im Winter fällt dort nur spärlicher Regen, den der Sand schnell aufsaugt. In Port Said ist die jährliche Regenhöhe nur 83 mm. Die mittlere Jahreswärme ist dort 21 Grad; sie nimmt nach dem Roten Meer hin stark zu. Infolge der Wärme ist die Verdunstung im Roten Meer lebhafter als im Mittelländischen, und die Folge davon ist wieder, daß im Kanal das Wasser von Norden nach Süden strömt, jedoch nicht mit solcher Geschwindigkeit, daß die Schifffahrt dadurch behindert würde.

Der Bau des Suez-Kanals war mit 200 Mio. Fr. veranschlagt, gekostet hat er bis zur Eröffnung der Schifffahrt auf ihm bereits mehr als das Doppelte; seitdem sind noch ungeheure Beträge auf den Ausbau verwendet worden.

Die ersten Schiffe, die, nicht zu der geschilderten Festfahrt gehörig, den Kanal durchfuhren, führten die englische Flagge. England hatte zwar den Bau des Kanals bekämpft, als er aber trotzdem zustande kam, benutzte es ihn gern und hat auch, wie wir noch sehen werden, von ihm zu seinem Vorteil Gebrauch gemacht, sich auch maßgebenden Einfluß auf ihn zu verschaffen gewußt. Hinter den Schiffen der Festfahrt fuhr ein kleines englisches Handelsschiff „Hawk“, also mit dem bezeichnenden Namen eines Raubvogels, der auf Beute aus ist; es brachte für die British-Indische Telegraphen-Gesellschaft Kabel nach Suez. In der Gegenrichtung fuhr als erstes Schiff von Indien kommend die „Danube“ unter englischer Flagge durch den Kanal.

Der Kanalverkehr entwickelte sich nach der pomphaften Eröffnungsfahrt nicht so, wie man gewünscht und erwartet hatte. Bis zum 31. Dezember 1871, also in einem Jahre und etwas mehr als einem Monat wurden nur 486 Schiffe mit einem Gehalt von 437 000 t gezählt, die zwar 4,3 Mio. Fr. an Gebühren gezahlt hatten, ein Betrag, der aber im Verhältnis zu den Baukosten des Kanals, 433 Mio. Fr., und den Aufwendungen für seinen Betrieb und seine Unterhaltung gewürdigt, so betrachtet, also als durchaus ungenügend bezeichnet werden muß. Der Grund für die geringe Benutzung des Kanals war ein doppelter: er lag einerseits im Ausbruch des Deutsch-französischen Krieges, der seinen Einfluß auf den Welthandel und Weltverkehr nicht verfehlte, andererseits in dem Mangel an Wendigkeit der Reedereien, die ihre Schiffe immer noch den gewohnten Weg um das Kap der guten Hoffnung nehmen ließen. Namentlich britische Reedereien waren auch durch Verträge mit der Regierung, die ihnen den Postverkehr zuwies und ihnen dafür Betriebszuschüsse gewährte, gezwungen, den Landweg über Alexandrien nach Suez noch beizubehalten. Das erste Jahr des Betriebs im Suez-Kanal schloß mit einem Fehlbetrag von 10 Mio. Fr. ab, der Preis einer Aktie mit dem erwähnten Nennwert von 500 Fr. ging auf 168 Fr. herunter, der Durchschnittspreis des Jahres war 272 Fr. Lessepis wollte daraufhin das ganze Unternehmen für 240 Mio. Fr. an die europäischen Großmächte abstoßen, fand aber damit nicht die Billigung der Hohen Pforte und sah von der Verfolgung dieses Planes ab, als sich in der Folgezeit der Verkehr hob und sich die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft besserte. Mittlerweile haben sich die Verhältnisse so gestaltet, daß der Altbesitz von Aktien der Suez-Kanal-Gesellschaft eins der besten Geschäfte, vielleicht

Verkehr

sogar das ertragreichste ist, das je gemacht worden ist, und die Erben konnten ihren Vorfahren gar nicht dankbar genug sein, daß jene sich bei der Gründung der Gesellschaft mit ihrem Geld beteiligt haben. Das gilt allerdings nur für die Zeit bis zum Ausbruch des gegenwärtigen Krieges, der den Suez-Kanal, wie nicht anders zu erwarten, schwer in Mitleidenschaft gezogen und eine Lage geschaffen hat, von der noch nicht recht zu ersehen ist, wohin der Weg führen wird.

Die Aktien der Kanalgesellschaft hatten zunächst, wie erwähnt, einen Nennwert von 500 Fr., bald wurden sie aber in Stücke von 250 Fr. geteilt, so daß ihre Zahl jetzt 800 000 beträgt. Die Gründeranteile, zunächst hundert an der Zahl, sind mittlerweile wiederholt geteilt worden; ihre Zahl beträgt jetzt 100 000. Von den Aktien hat die Gesellschaft bis 1937 171 266 geteilt, obgleich bis dahin 951 Mio. Fr. für den Ausbau des Kanals aufgewendet worden waren. Der Wert der Aktien stieg von Jahr zu Jahr, wie die nachstehende Aufstellung zeigt.

Jahr	Wert der Aktien (Nennwert 250 Fr.)
1924	8 000 Fr.
1929	26 000 Fr.
1931	11 250 Fr.
1937	28 300 Fr.
1938	24 000 Fr.

Als der Wert von 10 000 Fr. überschritten wurde, sah sich eine Zeitung, die darüber berichtete, veranlaßt, ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß die genannte Zahl kein Druckfehler sei. Dem Preis der Aktien entsprach ihr Ertrag, der sich wiederum auf den guten Geschäftsgang der Gesellschaft gründete. Für die eingezogenen Aktien waren Genußscheine ausgegeben worden, so daß die Inhaber am Gewinn beteiligt blieben. An dem Überschuß sollten die Aktionäre mit 71%, die Gründer mit 10%, die ägyptische Regierung mit 15%, der Verwaltungsrat mit 2%, die Belegschaft ebenfalls mit 2% beteiligt sein. Der Anteil der ägyptischen Regierung wurde später abgelöst und kommt seit 1880 der Gesellschaft zu gute. Wie sich der Ertrag der Aktien, der Genußscheine und der Gründeranteile in den letzten Jahren vor dem Krieg gestaltet hat, geht aus der nachstehenden Zusammenstellung hervor.

Jahr	Reingewinn der Kanalgesellschaft in Mio. Fr.	auf die Aktie ¹	Gewinnanteil auf den Genußschein	auf den Gründeranteil
1935	553	540 Fr.	491 Fr.	553 Fr.
1936	625	600 Fr.	555 Fr.	626 Fr.
1937	852	820 Fr.	765 Fr.	852 Fr.
1938	914	899 Fr.	?	?
1939	?	580 Fr.	493 Fr.	555 Fr.

Die vorstehend fehlenden Zahlen haben sich nicht ermitteln lassen. Das Jahr 1939 brachte, wie ersichtlich, einen Rückschlag; wenn man aber davon absieht, seinen Ertrag für die Aktionäre, die Inhaber der Genußscheine und die Gründer oder vielmehr deren Erben mit dem Ertrag der vorangegangenen Jahre zu vergleichen, bleibt es bei der schon ausgesprochenen Tatsache, daß die Beteiligung am Suez-Kanal ein außerordentlich ertragreiches Geschäft ist.

Von dem Aktienkapital der Suez-Kanal-Gesellschaft sind 26% in französischen Händen, 10% in denen der Erben der Gründer, 20% in denen der Mitglieder des Verwaltungsrats, und 44% hat die britische Regierung erworben. Von dem französischen Besitz hält

¹ Nennwert 250 Fr.

das Comptoir national d'Escompte 15% der Gesamtmenge. Der Verwaltungsrat hat 32 Mitglieder: 21 vertreten Frankreich, 10 England; das letzte Mitglied ist ein Vertreter der Niederlande, das in den Verwaltungsrat berufen wurde, als Deutschland auf Grund des Vertrags von Versailles aus ihm ausschied. Die Mitglieder des Verwaltungsrats beziehen eine Vergütung von 400 000 Fr. im Jahre. Frankreich belohnte seine Politiker, Staatsmänner und andere verdienstvolle Persönlichkeiten durch Abordnung in den Verwaltungsrat der Kanalgesellschaft, in dem außerdem von Frankreich aus dessen Eisenbahnen, dessen Schwer- und Rüstungsindustrie vertreten sind. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Paris, sie untersteht aber ägyptischem Recht. Ein großer Teil der Rücklagen ist in französischem Grundbesitz angelegt. Wenn man sie danach auch mit weitgehendem Recht als ein französisches Unternehmen bezeichnen kann, so hat es doch England verstanden, ohne der Form nach dazu berechtigt zu sein, sich maßgebenden Einfluß auf die Gesellschaft zu sichern. Sein Aktienbesitz beträgt zwar 353 205 Stück, aber da kein Aktionär und kein Mitglied des Verwaltungsrats mehr als zehn Stimmen in sich vereinigen darf, hat England nur zehn Stimmen im Verwaltungsrat, von denen nur drei durch Vertreter der Regierung ausgeübt werden.

England hatte sich, wie dargelegt, zunächst von den Bestrebungen, einen Suez-Kanal zu bauen, fern gehalten, ja sogar alles versucht, um derartige Pläne zum Scheitern zu bringen; es dauerte aber nur wenige Jahre nach dessen Eröffnung, bis es zu dem bestehenden Kanal eine andere Stellung einnahm. Die Gründe für sein Verhalten sind zunächst nicht recht einzusehen, denn es ist nicht anzunehmen, daß es die Bedeutung des Kanals für die britischen Beziehungen zu seinen östlich davon gelegenen Besitzungen so lange verkannt hätte, wenn es auch zunächst geglaubt hatte, der Kanal werde mehr den Mittelmeerstaaten als ihm selbst zugute kommen. Eine günstige Gelegenheit, sich einzuschalten, boten England die mißlichen Vermögensverhältnisse des Khediven Ismail Pascha. Er hatte über 2 Milliarden aufgewendet, um Bewässerungsanlagen und Eisenbahnen zu bauen, Wüste zu nutzbarem Land zu machen, Schulen für 100 000 Kinder zu errichten und mit verschwenderischer Hand Riesenbeträge für das erwähnte Fest zur Einweihung des Suez-Kanals ausgestreut. Nun brauchte er Geld, und da war ihm sein Besitz an Kanalaktien ein willkommener Rückhalt; er wollte sie zwar nur verpfänden, denn sein Grundsatz war, der Kanal sollte Ägypten gehören, aber England kam seinen Verhandlungen mit französischen Banken, die die Verpfändung der Aktien zum Ziel hatten, zuvor, es überwand die Bedenken Ismails gegen den Verkauf, und England erwarb im November 1875 seine 176 206 Aktien für rd. 4 Mio. Pfd., genauer gesprochen für 3 967 580 Pfund. England hat damit, rein vom Standpunkt eines Bankgeschäfts gesehen, ein glänzendes Geschäft gemacht, von dem politischen Erfolg, der damit verbunden war, braucht hier nicht besonders gesprochen zu werden, er geht aus den späteren Ereignissen mit genügender Deutlichkeit hervor. Bis zum Jahre 1938 haben diese Aktien England 43 Mio. Pfund Dividende eingebracht, und ihr Wert war bis dahin auf 52 Mio. Pfd. gestiegen. Durch Zukauf hat England seinen Aktienbesitz auf 353 205 Stück erhöht. Die Mittel zum Ankauf der Aktien des Khedive, den der Premierminister Disraeli, der spätere Earl of Beaconsfield, übrigens ohne Mitwirkung des Parlaments, durchgeführt hat, waren vom Bankhaus Rothschild zur Verfügung gestellt worden; es erhielt dafür 2,5% Vermittlungsgebühr und 5% Zinsen. Frankreich war auch geneigt gewesen, die Aktien von Ismail Pascha zu erwerben, mußte aber in seiner damaligen Lage, geschwächt durch den Deutsch-französischen Krieg und des Wohlwollens von England bedürftig, davon absehen, als ihm England einen dahingehenden Wink gab.

Der Erwerb der Aktien des Suez-Kanals brachte England einen Ertrag bis 33%. Trotzdem war aber wichtiger und bedeutungsvoller der politische Erfolg. Die starke Beteiligung am Suez-Kanal wurde von England dazu ausgenutzt, sich in die innere Politik

von Ägypten einzumischen. Auf Einzelheiten soll hier nicht eingegangen werden, sie hängen nicht allenthalben mit dem Suez-Kanal zusammen, der nur England die Tür nach Ägypten geöffnet hatte. Es kam im Laufe der Zeit zu der bekannten Beschießung von Alexandrien am 11. und 12. Juli 1882, auf die die Landung von Truppen zum angeblich nötigen Schutze des Suez-Kanals folgte, England machte sich zum Beherrscher Ägyptens, es besetzte das Land mit seinen Truppen, und damit war die Türkei in Ägypten ausgeschaltet und die Rolle Frankreichs als führende Macht in Angelegenheiten des Suez-Kanals, wenn auch nicht der Form nach, so doch tatsächlich zu Ende. Die Folge dieser Vorgänge ist der Zustand, der im gegenwärtigen Krieg besteht: Ägypten gehört zwar nicht zu den kriegführenden Mächten, England hat es aber dahin gebracht, daß der Krieg sich auf ägyptischem Boden abspielt. Auf diese Vorgänge einzugehen, ist nicht der geeignete Augenblick; man müßte von ihnen erst einen gewissen Abstand gewinnen, um sie so zu würdigen, wie es in einer Zeitschrift im Gegensatz zu der Stellungnahme in den Tageszeitungen geboten ist. Aus der neueren Geschichte sei nur noch auf zwei Ereignisse eingegangen, weil sie tatsächlich den Suez-Kanal unmittelbar betrafen, nämlich auf die beiden Vorstöße deutsch-türkischer Truppen gegen den Kanal in den Jahren 1915 und 1916. Am 5. November 1914 hatte Großbritannien der Türkei den Krieg erklärt, worauf es den Suez-Kanal zur Verteidigung durch sein Heer einrichtete. Im Timsah-See wurden englische und französische Kriegsschiffe als schwimmende Batterien eingesetzt. Im Januar 1915 marschierte ein türkisches Expeditionskorps mit General Kreß v. Kressenstein als Generalstabschef gegen den Suez-Kanal, ein Versuch zur Überschreitung des Kanals wurde aber durch einen Sandsturm zum Scheitern gebracht, und ebenso erfolglos blieb ein zweiter Versuch im Juli und August 1916. Die Ufer des Kanals bildeten damals ein fortlaufendes Heerlager, dessen Spuren erst im Jahre 1925 beseitigt worden sind. Außer für die Schiffe der mit Deutschland verbündeten Staaten war der Kanal damals im allgemeinen befahrbar.

Während für die anderen Großmächte, so Deutschland und Frankreich, die Bedeutung des Suez-Kanals schon lange vor dem zweiten Weltkrieg in seiner Eigenschaft als Hochstraße des Weltverkehrs bestand, hat für eine andere Macht, Italien, der Suez-Kanal weitgehende politische Bedeutung erst neuerdings bekommen. Das zeigte sich namentlich im italienischen Feldzug gegen Abessinien, in dem der Suez-Kanal die Etappen- und Nachschubstraße für das italienische Heer war. England hatte damals zwar den Kanal besetzt, die politischen Verhältnisse jener Zeit erlaubten ihm aber nicht, ihn zu sperren, was Italien die Fortsetzung des Krieges unmöglich gemacht hätte. Schon das war aber eine gewisse Niederlage für England.

Am 29. August 1940 konnte der italienische Wehrmachtbericht melden, daß die italienische Luftwaffe den Suez-Kanal überflogen und dabei Bomben abgeworfen hatte, und am 19. Januar 1941 folgte der deutsche Wehrmachtbericht mit der Meldung, daß einzelne deutsche Kampfflugzeuge militärisch wichtige Ziele im Kanalgebiet angegriffen hätten. Seitdem haben sich ähnliche Nachrichten wiederholt, und als diese Zeilen niedergeschrieben wurden, bewegte sich der Krieg in Nordafrika unter der genialen Führung des Feldmarschalls Rommel auf den Suez-Kanal zu. Ohne den Propheten spielen zu wollen, konnte zu diesem Zeitpunkt wohl die Erwartung ausgesprochen werden, der Kanal werde in absehbarer Zeit erreicht, überschritten und damit erobert werden. Mehr kann aber im Augenblick, bei Niederschrift dieser Zeilen, nicht gesagt werden. Immerhin schien der gegenwärtige Zeitpunkt geeignet, einen Rückblick auf die Geschichte des Suez-Kanals zu werfen, auch wenn dieser bei dem Umstand, daß die Ereignisse zur Zeit in lebhaftem Fluß sind, nicht mit einem gewissen Abschluß endigen kann. Im wesentlichen sollte hier und soll auch im folgenden die Zeit vor dem gegenwärtigen Krieg geschildert werden, und nur hier und da wird, soweit das möglich ist, ein Blick auf die

Ereignisse geworfen, die sich sozusagen unter unseren Augen abspielen, ohne daß wir immer den Ausgang voraussehen oder ihre Bedeutung voll würdigen können.

Daß der Suez-Kanal überhaupt in den Krieg einbezogen worden ist, widerspricht vollständig alten Verträgen, aber hier liegt nicht der einzige Fall vor, in dem eine vor dem Krieg festgelegte Lage durch ihn umgestoßen worden ist. Im Jahre 1888 hatten sich Österreich-Ungarn, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Italien, die Niederlande, Rußland, Spanien und die Türkei durch einen in Konstantinopel abgeschlossenen Vertrag, der durch den Frieden von Versailles bestätigt worden ist, dahin geeinigt, daß der Suez-Kanal im Krieg wie im Frieden Schiffen aller Staaten offen stehen sollte und daß keine kriegerischen Handlungen im Kanalgebiet unternommen werden sollten. England umging diesen Vertrag, und die Folge ist der jetzige Zustand mit seinem Kampf um den Kanal, und dieser steht jetzt mit an erster Stelle unter den Zielen, gegen die die Angriffe der Achsenmächte gerichtet sind.

Die Gebührenpolitik der Suez-Kanal-Gesellschaft hat Anlaß zu manchen Angriffen gegen sie gegeben. Die Gebühren, die die Schiffe bei der Durchfahrt durch den Kanal zu zahlen haben, sind erheblich höher als die für die Benutzung des Panama-Kanals, obgleich dieser, allerdings nur halb so lang, als Schleusenkanal höhere Betriebskosten erfordert und auch höhere Baukosten erfordert hat. Die Suez-Kanal-Gebühren werden in den Ländern, deren Schiffe den Kanal in größerer Zahl befahren, als eine Steuer auf den Verkehr angesehen, in Italien sprach man sogar von einer Erpressung. Bei der Genehmigung des Kanals wurden 10 Fr./t, in Gold zu zahlen, als Höchstgebühr festgesetzt. Hier sei gleich eingeschoben, daß die Suez-Kanal-Gesellschaft alle ihre Zahlungen in Gold zu leisten hatte, aber auch alle Zahlungen, die ihr zukamen, in Gold verlangen konnte. Ein Urteil des Obersten Gerichtshofs in Alexandrien hat noch vor gar nicht langer Zeit entschieden, daß die Kanalgesellschaft ihren Schuldendienst in Gold zu leisten habe, aber eine militärische Anordnung — sie kann nur vom englischen Heere ausgegangen sein — befreite die Kanalgesellschaft im Januar 1941 von dieser Verpflichtung. Der Piaster gilt seit 1935 als gesetzliches Zahlungsmittel in Ägypten mit einem Wert von 3,8575 Piaster für einen Frank, und seitdem werden die Kanalgebühren auch in Shilling angegeben. Neben der Gebühr von 10 Fr./t, die für in Ballast fahrende Schiffe auf 8 Fr. ermäßigt ist, wurde für erwachsene Reisende ein Kopfgeld von 10 Fr., für Kinder unter zwölf Jahren von 5 Fr. erhoben. Der Ermittlung des Tonnengehalts lagen zunächst die englischen Vorschriften zugrunde; sie wurden im Jahre 1873 durch für die Kanalgesellschaft ungünstigere Sondervorschriften ersetzt, und es wurde ihr deshalb gestattet, einen Zuschlag zu den genannten Grundgebühren zu erheben. Obgleich der zunehmende Verkehr hohe Einkünfte brachte, gelang es der Verwaltung des Kanals, bis kurz vor dem ersten Weltkrieg einer Herabsetzung der Kanalgebühren zu entgehen; auch bei einer solchen wäre ihr Gewinn immer noch hoch genug gewesen, wie die nachstehende Zusammenstellung der Jahresdividenden zeigt.

Jahr	Dividende
1890	17,3%
1900	21,6%
1905	28,2%
1910	31,6%
1913	33,0%
1927	37,0%
1930	44,3%

Seitdem bis zum gegenwärtigen Kriege haben sich die Dividenden zwischen 33% und 44% bewegt.

Eine Herabsetzung der Gebühren im Jahre 1913 konnte, wie diese Zahlen zeigen, das Steigen des Ertrags nicht aufhalten; sie wurde bald wieder durch eine Erhöhung ausgeglichen, die aber kurze Zeit danach wieder beseitigt wurde, ebenfalls ohne schädlichen Einfluß auf den Ertrag. Nach verschiedenen Schwankungen der Gebühren galt vom 1. Januar 1941 ein Tarif, der 8 Sh/t für beladene Schiffe, 4 Sh/t für in Ballast fahrende und 8 Sh für erwachsene Reisende festsetzte; diese Zahlen bedeuteten eine Erhöhung der bis dahin gültigen Sätze um 35 bis 40%, aber auch dadurch konnte der Rückgang der Einnahmen, verursacht durch die kriegerischen Ereignisse, die Bedrohung der Schifffahrt durch Angriffe aus der Luft und zeitweilige Sperrung des Kanals nicht aufgehalten werden. Die Einnahmen sanken um 80%, die Gesellschaft konnte ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen und geriet sogar in Schulden, obgleich ihre Rücklagen über eine Milliarde Franken betragen. Die gegenwärtige Lage der Gesellschaft ist unklar, was im wesentlichen darin begründet ist, daß der Sitz der Verwaltung Paris ist, der Betrieb aber in Ägypten liegt. Die Gesellschaft hat einen Zahlungsaufschub nachgesucht, obgleich ihre Rücklagen, ihr Grundbesitz in Frankreich usw., ihr noch lange ermöglichen müßten, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Seit September 1940 hat die Kanalgesellschaft die Zahlung ihrer Dividende eingestellt, und ihre Leitung in Paris hält nur noch den dortigen Verwaltungsbetrieb aufrecht. Trotzdem ist das Vertrauen zu den Aktien, die Jahrzehnte lang die günstigsten Anlagewerte waren, erstaunlicherweise nicht erschüttert, und im Frühjahr 1940 wurden immer noch mehr als 20 000 Fr. für eine Aktie gefordert.

Einen sehr wesentlichen Einfluß auf die Verwaltung der Suez-Kanal-Gesellschaft hatte der Abschluß des Waffenstillstandes zwischen Deutschland und Frankreich, und auf den Verkehr im Kanal wirkte sehr stark der Eintritt Italiens in den Krieg. Kurz vor diesen Ereignissen war der Verwaltungsrat noch zu der üblichen Hauptversammlung zusammengetreten, und im Juli wurde noch wie alljährlich der zweite Teil der Jahresdividende ausgezahlt. Der Verwaltungsrat tritt nach Berichten aus dem Dezember 1940 noch zusammen, doch sind dabei die französischen Mitglieder, von denen noch dazu einige durch Tod und aus anderen Gründen ausgeschieden sind, ohne ersetzt zu werden, unter sich. Nach neueren Nachrichten erstrebt England die Gründung einer neuen Suez-Kanal-Gesellschaft in Alexandrien, die keine Beziehungen mehr zu der Gesellschaft in Paris haben soll. Eine solche Gesellschaft würde zwar ägyptisch getarnt sein, sollte aber ganz unter englischem Einfluß stehen. Zweifelhaft kann nach den Ereignissen des Sommers 1942 sein, wie lange der englische Einfluß noch ausreicht, um Ägypten in der beabsichtigten Weise zu beherrschen.

Die Angriffe auf Alexandrien hatten zunächst eine Zunahme des Verkehrs in Port Said zur Folge, bis auch dieser Hafen angegriffen wurde. Dann nahm der Verkehr in Suez zu, indem der englische Nachschub dort auf die Eisenbahn umgeschlagen wurde. Die Beschädigungen des Kanalbetts waren schon im Jahre 1941 zeitweilig so, daß die Arbeiten zur Instandsetzung ihnen nicht folgen konnten. Sperrungen des Kanals durch gesunkene Schiffe hatten mit ihnen zur Folge, daß Stauungen von Schiffsraum bis 200 000 t im Kanal auftraten.

Zu den Sparmaßnahmen, die die Kanalgesellschaft aus Anlaß der jüngsten Ereignisse treffen mußte, gehört auch ein Abbau ihrer Belegschaft. Beamte und Angestellte der Betriebsverwaltung wurden entlassen; bezeichnenderweise richtete sich diese Maßnahme gegen solche ägyptischer Staatsangehörigkeit. Die Beamtgehälter wurden gekürzt, im Herbst 1941 konnten aber auch die gekürzten Gehälter nicht mehr gezahlt werden, sie mußten vom ägyptischen Staat übernommen werden. Hinter all diesen Maßnahmen ist englischer Druck zu erkennen.

Die eben erwähnte Belegschaft der Betriebsverwaltung setzte sich in bezeichnender

Weise wie folgt zusammen. 59% der Beamten in leitenden Stellen waren Franzosen, 14% Italiener, 8% Griechen, 7% Engländer. Die Zahl der Arbeiter betrug im Jahre 1938 rund 2800; unter ihnen waren 52% Ägypter, 20% Griechen, 18% Italiener. Die Angestellten, also die Gruppe zwischen Beamten und Arbeitern, sind meist Italiener oder Griechen. Nur der Westeuropäer gilt zur Besetzung leitender Stellen für geeignet, während in der Kleinarbeit des Außendienstes die Verschlagenheit der Orientalen zur Geltung kommt. Unter den Lotsen, die gewandte Leute sein müssen und auch sind, — Schiffsunfälle kommen infolgedessen selten vor, — ist Frankreich und England stark vertreten.

Der vorstehende Bericht über die Entwicklung der Dividenden, über den Stand der Aktien usw., über den Rückschlag, den der gegenwärtige Krieg zur Folge hatte, ließen schon erkennen, daß der Verkehr im Suez-Kanal sich günstig entwickelt hatte. Der Anfang brachte allerdings, wie schon erwähnt, eine Enttäuschung, aber bald setzte eine günstigere Entwicklung ein, wie die nachstehende Aufstellung der Schiffe, die den Kanal befuhren, und ihr Tonnengehalt zeigen.

Jahr	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt in Mio. t
1875	1494	2,94
1900	3441	9,74
1910	4538	16,59
1920	4009	17,58
1929	6274	33,47
1932	5032	28,34
1935	5992	32,81
1936	5877	32,38
1938	6171	34,42

Lesseps hatte bei seinen Berechnungen einen Jahresverkehr von 2,6 bis 3 Mio. t angenommen, der schon im Jahre 1875 erreicht wurde. Dann rechnete er mit 6 Mio. t, und diese Menge wurde bereits 1890 überschritten. Der Rückgang in den Zahlen der Schiffe von 1910 bis 1920 wurde durch den größeren Tonnengehalt ausgeglichen. Die Weltwirtschaftskrise, die 1929 einsetzte, verschonte auch den Suez-Kanal nicht, aber bald setzte wieder eine Steigerung des Verkehrs ein. Zugunsten des Suez-Kanals wirkte sich das Überhandnehmen mechanischen Antriebs in der Weltschifffahrt aus, der das Segel verdrängte, und die damit verbundene Vergrößerung der einzelnen Schiffe. In demselben Sinne wie die Überhandnahme des Dampfes äußerte sich der Übergang vom Holzschiff zu der Bauweise in Stahl; eine Vergrößerung des Raumgehalts auf ein Mehrfaches war die Folge. Von 1890 bis 1938 hat die Größe der einzelnen Einheit auf fast das Dreifache zugenommen. Seit 1924 war der Tonnengehalt der Schiffe meist 7000 bis 8000 t. 1938 war der Anteil der Schiffe von 4000 bis 10 000 t 77% der Gesamtzahl; dazu kamen 20% mit mehr als 20 000 t Gehalt.

England hat zwar bei den Vorarbeiten für den Suez-Kanal seine damalige Macht — und lange mit Erfolg — dazu benutzt, die Ausführung des Planes zu hintertreiben, aber als der Kanal fertiggestellt war, ist es sein größter Nutznießer geworden. Im Jahre 1882 war es mit 80% des Tonnengehalts am Verkehr im Suez-Kanal beteiligt, dann allerdings ging sein Anteil zurück, und andere Länder holten auf. Im Jahre 1914 war der englische Anteil auf 66%, 1938 auf 50% zurückgegangen. Auf Großbritannien folgte im Jahre 1938 Italien mit 13%, also erst in weitem Abstand an zweiter Stelle stehend, Deutschland mit 9%, die Niederlande mit 8%, Frankreich mit 5%, Norwegen mit 4%, Griechenland mit 2%, Japan, die Vereinigten Staaten und Dänemark mit je 1%, Schweden und Rußland mit weniger als 1%. Deutschland hatte im Jahre 1913

mit 16,7% an zweiter Stelle gestanden, fiel dann wieder auf die dritte Stelle zurück und rückte 1930 wieder an die zweite, die es bis 1934 behielt. Der Feldzug Italiens in Abessinien hatte den Erfolg, daß Italien seinen Verkehr durch den Suez-Kanal von 1934 mit 2,09 Mill. t auf 6,08 und 6,55 Mill. t in den Jahren 1935 und 1936 steigerte und damit für diese Jahre, mit 18,5% und 20,2% der Gesamtmenge die zweite Stelle einnahm. Bis 1938 war allerdings, nachdem der abessinische Verkehr abgeflaut war, der italienische Anteil wieder auf 13,4% gesunken. Der großbritannische Anteil betrug in den Jahren 1935 und 1936 48% und 46,5%.

Neben dem Güterverkehr spielt sich im Suez-Kanal im Frieden aus naheliegenden Gründen ein lebhafter Personenverkehr ab, obgleich die Fahrt durch die Hitze des Roten Meeres reichlich unangenehm empfunden wird. Die Durchfahrt durch den Kanal war zunächst nur bei Tage gestattet, und die Schiffe, die abends ankamen, mußten in den Endhäfen den Morgen erwarten. Besonders in Port Said entwickelte sich infolgedessen ein lebhafter Nachtbetrieb mit dem Erfolg, daß dieser Hafen einen sehr schlechten Ruf hatte. Seit 1887 ist der Kanal befeuert und wird auch nachts befahren; ob dadurch Port Said seinen Ruf verbessert hat, ist hier nicht bekannt. Der Reisende, der in Port Said einen Aufenthalt nehmen will, kann ja auf der Straße oder auf der Eisenbahn, die den Kanal begleiten, sein Schiff wieder einholen.

Die Zahl der Reisenden, die den Suez-Kanal in den letzten Jahren durchfahren haben, ist aus der nachstehenden Zahlenreihe ersichtlich.

Jahr	Zahl der Reisenden
1927	340 308
1930	305 202
1933	253 940
1934	262 122
1935	625 465
1936	781 929
1937	697 800
1938	479 802

Auch hier macht sich die 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise bemerkbar, noch auffallender ist aber der Sprung im Jahre 1935, verursacht durch den italienischen Feldzug gegen Abessinien, der zur Folge hatte, daß im nächsten Jahre, 1936, unter den 781 929 Reisenden 459 745 Soldaten aller Grade, darunter 400 000 Italiener, 47 500 Engländer und 12 000 Franzosen waren. Die Beendigung des Feldzugs hatte wieder einen Rückgang des Personenverkehrs zur Folge.

Was die Richtung anbelangt, in der sich der Verkehr durch den Suez-Kanal bewegt, so überwiegt die Richtung von Süden nach Norden. Hier kommt Getreide, Reis, Mais, Baumwolle, Jute und Erdöl, auch Pflanzenöl und Ölf Früchte, Erze und Metalle aus Indien, Burma, Ceylon, aus den Ländern am Iranischen Golf, aus China, Japan, von den Philippinen und anderen Gegenden des Fernen Ostens, um Europa mit dem zu versorgen, was es von den Erzeugnissen jener Gegenden braucht. Erdöl und seine Erzeugnisse machen etwa 20% des Verkehrs in dieser Richtung aus, der sich im ganzen auf etwa zwei Drittel des Gesamtverkehrs beläuft; für den Gegenverkehr bleibt nur ein Drittel. In dieser Richtung schickt Europa Fertigerzeugnisse, namentlich Maschinen, aber auch in anderer Form verarbeitete Metalle, Düngemittel, Steinkohle, Zement, Holzschliff, Salz, Getränke, Eisenbahnbedarf, Erzeugnisse der chemischen Industrie nach den Ländern im weiten Hinterland des Kanals. Seit im Jahre 1914 der Verkehr durch den Panama-Kanal eröffnet worden ist, hat sich dessen Wettbewerb etwas geltend ge-

macht, indem der Verkehr aus dem Fernen Osten sich dem Panama-Kanal zuwendete, weil die Kanalgebühren dort niedriger sind und der Weg ungefähr gleich lang ist.

Das Mittelländische Meer war bis zur Eröffnung des Suez-Kanals ein Binnenmeer. Seine Küsten waren bedeckt von Ländern mit hoher, alter Kultur und mit regem Wirtschaftsleben; es hat also immer einen lebhaften Binnenverkehr gehabt, und auch der westliche Ausgang nach dem freien Ozean erzeugte Verkehr. Durch die Eröffnung der Schifffahrt im Suez-Kanal wurde ihm aber sein zweiter Ausgang geöffnet, und es wurde zu einer Hochstraße des Weltverkehrs, die namentlich England, nicht nur aus rein verkehrlichen, sondern auch aus politischen Gründen zugute kam. Ähnliches gilt vom Roten Meer. Bismarck hat einmal den Suez-Kanal das Reichsgenick des Britenreichs genannt, und an diesem Genick wird es jetzt gepackt. Von anderer Seite rührt die Bezeichnung des Kanals als die Luftröhre des britischen Reichs her, und diese wird ihm jetzt abgeschnürt. Die Verkürzung des Wegs durch Benutzung des Suez-Kanals hat ja nicht nur Bedeutung durch die Zeitersparnis an sich, die damit gegenüber der Fahrt um das Kap der guten Hoffnung verbunden ist und die namentlich von den Reisenden angenehm empfunden wird, wenn sie nicht reisen, um zu reisen, sondern ihr Ziel im Auge haben. Der Schiffsbetrieb auf der Fahrt verschlingt bekanntlich täglich hohe Geldbeträge, die Verkürzung der Fahrt bedeutet also eine erhebliche Ersparnis an Kosten. Die Schiffe können infolge der Zeitersparnis im Laufe des Jahres eine größere Anzahl von Fahrten zwischen den Endpunkten, die sie verbinden, machen, wodurch die festen Kosten, der Zinsendienst usw. für die einzelne Fahrt verringert werden. Infolgedessen sind die Reedereien in der Lage, die hohen Kanalgebühren auf sich zu nehmen, durch die ihnen allerdings ein Teil des sonst möglichen Gewinns weggesteuert wird. Vielleicht wird aber nach Beendigung des Krieges die Gebührenpolitik des Suez-Kanals so umgestellt, daß an die Stelle der rein liberalistischen Grundsätze, die sie jetzt beherrschen und die lediglich nach dem Ziel hohen Erwerbs für die Kanalgesellschaft ausgerichtet waren, gemeinwirtschaftliche Grundsätze treten. Die hohen Erträge des Kanalbetriebs, die zu 90% aus den Schiffsgebühren herrührten, hätten es ja eigentlich ermöglichen müssen, daß seine Anlagekosten abgeschrieben, daß das Aktienkapital getilgt würde und daß der Kanal der Allgemeinheit gegen Gebühren zur Verfügung gestellt würde, die lediglich die Deckung der laufenden Kosten ermöglichen. Bei Würdigung der Kanalgebühren muß auch berücksichtigt werden, daß bei der Größe der Schiffe, die im Suez-Kanal verkehren, der Einheitssatz mit einem hohen Vordersatz vervielfältigt wird, so daß schon für das einzelne Schiff ein hoher Betrag herauskommt, der für die Kanalgesellschaft noch deshalb besonders ins Gewicht fällt, weil er für eine große Anzahl von Schiffen entrichtet wird.

So unangenehm die Schifffahrt die hohen Kanalgebühren empfindet, so konnte sie sich der Last nicht entziehen, sie zu bezahlen, denn die Verkürzung des Weges, die die Fahrt durch den Suez-Kanal gegenüber der Reise um das Kap mit sich bringt, ist sehr beträchtlich, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung hervorgeht.

	Entfernung in Seemeilen (zu 1,85 km) auf dem Wege	
	zwischen	über das Kap der guten Hoffnung durch den Suez-Kanal
Hamburg und Bombay	11 220	6 420
Marseille und Bombay	10 560	4 368
London und Schonan	12 000	3 800
Liverpool und Bombay	10 680	6 223
Liverpool und Yokohama	14 436	11 113
Liverpool und Melbourne	11 890	10 018
Neapel und Massaua	10 410	2 300
		13*

Am bedeutendsten ist also, abgesehen von Neapel-Massaua, die Verkürzung des Wegs unter Benutzung des Suez-Kanals für die Verbindung zwischen London und Schonan (Singapur); sie beträgt rd. 68%. Für England hat sie freilich jetzt ihre Bedeutung verloren, aber sie ist Jahrzehnte lang für den Verkehr zwischen dem Mutterland und dessen wichtigsten Stützpunkt im Fernen Osten von großem Wert gewesen. Erst neuerdings ist Italien in dem hier behandelten Sinne ein Nutznießer des Suez-Kanals geworden; für seinen Verkehr mit Eritrea betrug die Verkürzung des Wegs sogar fast 80%, und wenn dieser Vorteil zur Zeit nicht ausgenutzt werden kann, so ist doch zu erwarten, daß sich nach Beendigung des gegenwärtigen Kriegs durch den Sieg der Achsenmächte von neuem ein lebhafter Verkehr zwischen Italien und seinen Besitzungen am Roten Meer entwickeln wird; der Vorteil des Wegs durch den Suez-Kanal wird dann unserem Verbündeten in erhöhtem Maße zu gute kommen. Unbedeutend ist die Verkürzung der Entfernung unter Benutzung des Suez-Kanals bei der Fahrt zwischen England einerseits und Australien und Japan andererseits, eine Verbindung, für die unter Umständen der Panama-Kanal mit dem Suez-Kanal in Wettbewerb tritt.

Übrigens darf nicht außer Acht gelassen werden, daß der kürzeste Weg nicht immer der vorteilhafteste für die Schifffahrt ist. Das würde ohne Einschränkung nur gelten, wenn es sich lediglich um den Verkehr zwischen den beiden Endpunkten einer Strecke handelte; da aber Schiffe auf einer Fernfahrt auch Zwischenverkehr zu bedienen pflegen, so kann ein Umweg den Vorteil haben, daß ihnen Ladungen zufallen, die ihnen bei Benutzung des kürzesten Wegs entgehen würden.

Eine Zeit lang stand während dieses Krieges an erster Stelle für England die Frage, — und die Länder der Achse verfolgten sie aus naheliegenden Gründen mit gespannter Aufmerksamkeit, — um wie viel länger der Weg ist, den englische Schiffe infolge Sperrung des Mittelländischen Meeres, also auch des Suez-Kanals von Westen her, zurücklegen müssen, um den Fernen Osten und auch das nähere Hinterland des Suez-Kanals von Osten her zu erreichen. Diese Frage hat allerdings zur Zeit nur theoretische Bedeutung, denn auch der Ferne Osten ist nunmehr für die englische Schifffahrt gesperrt und der Weg um das Kap der guten Hoffnung herum nach Suez ist auch nicht ohne Gefahren, sie spielte aber insofern eine Zeit lang eine wichtige Rolle, als auf dem weiteren Weg die Schiffe länger unterwegs blieben, diese Verlängerung der Reisedauer also gleichbedeutend mit einer Verknappung des Schiffsraums ist. Den Vorteil davon, daß der britische Verkehr um das Kap geleitet werden mußte, hatten übrigens die Häfen von Südafrika, indem sie in der letzten Zeit einen Verkehr zu verzeichnen hatten, wie er seit Eröffnung des Suez-Kanals noch nicht dagewesen war.

Die Festfahrt durch den Suez-Kanal am 17. und 18. November 1969 hatte 16 Stunden reine Fahrzeit gedauert. In der Nacht hatten die Schiffe still liegen müssen, denn der Kanal war damals nicht befeuert. Auch heute noch muß zur Schonung der Dämme, die den Kanal einfassen, langsam gefahren werden; die Fahrgeschwindigkeit beträgt 12 bis 14 km, bei der Durchfahrt durch die Seen kann sie etwas erhöht werden. Die Fahrt durch den Kanal dauerte ursprünglich einschließlich der Wartezeiten etwa 44 Stunden, heute, d. h. so lange noch ein regelmäßiger Verkehr stattfand, etwa 13 Stunden. Unter der verminderten Fahrgeschwindigkeit leidet die Steuerfähigkeit der Schiffe, und es besteht daher Lotsenzwang, Manche Schiffe müssen im Kanal ein Hilfsruder erhalten. Der Verkehr der Schiffe im Kanal wird von einer Anzahl von Signalstellen aus geregelt. Kreuzungen sind seit 1935 auf der ganzen Länge des Kanals möglich, doch muß eins der kreuzenden Schiffe dabei anhalten und an einigen der in einer Zahl von 3000 vorhandenen Dalben festmachen.

Vor Eröffnung des Suez-Kanals dauerte eine Reise von einem der westlichen Mittelmeerhäfen nach Indien etwa drei Monate, für die Fahrt mit dem Segelschiff von London

nach Bombay wird für die Zeit um 1840 eine Dauer von 120 bis 150 Tagen angegeben, und die wenigen Dampfer, die es um die Zeit gab, als der Kanal eröffnet wurde, fuhren nicht viel schneller. Die Möglichkeit, den Kanal zu benutzen, kürzte die Reise nach Indien mit neueren Dampfern auf etwa 14 Tage ab.

Nachdem ein unternehmender englischer Offizier im vierten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts einen „Überland- und Schnellverkehr“ für die indische Post erprobt hatte, richtete die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company alsbald einen Personenverkehr zwischen England und Indien über Ägypten ein. Von Alexandrien nach Rosette wurden die Reisenden auf dem damals vorhandenen Kanal in einer Dahabieh geschleppt, was acht bis zehn Stunden dauerte. Dann ging die Fahrt auf dem Nil weiter bis Kairo, was noch zehn Stunden in Anspruch nahm. Hier ruhten die Reisenden zwölf Stunden in dem bekannten Hotel Sheppard, das damals neu war. Ein zweirädriges Gefährt, als Omnibus bezeichnet, brachte sie in weiteren 30 Stunden bei zwölf Stunden reiner Fahrzeit von Kairo nach Suez durch die Wüste, eine Entfernung von etwa 145 km. Hier erhielten sie einen Becher Wasser, nicht etwa zum Trinken, sondern um sich nach der Wüstenfahrt zu waschen. Im Jahre 1845 wurde die Eisenbahnverbindung eröffnet, was eine große Verbesserung bedeutete. Ein Bericht aus jener Zeit, der die Reise beschreibt, sei hier im Auszug wiedergegeben. Die Fahrt von Marseille nach Alexandrien unter Berührung von Malta dauerte sechs Tage. Das Schiff Valetta, 800 t, kam in Alexandrien um 11 Uhr an und der Eisenbahnzug nach Kairo sollte um 4 Uhr abgehen, denn, so sagt unser Gewährsmann, ein Franzose, wenn man mit der Peninsular and Oriental reist, verliert man keine Zeit. Bei der Eisenbahnfahrt gab es einen Halt von einer halben Stunde, um das „Dinner“ einzunehmen, das, als glänzend bezeichnet, im Fahrpreis inbegriffen war. Um Mitternacht wurde Kairo erreicht, und am nächsten Morgen wurde die Fahrt fortgesetzt. Der Anblick der Wüste sei zunächst, sagt unser Reisender, nicht reizlos gewesen; in der Ferne habe man Kamelkarawanen langsam ihres Wegs ziehen sehen. Lästig sei der Staub gewesen, der sich bei einem Windstoß erhob. Die Fahrt dauerte glücklicher Weise nicht lange, eine Zeitangabe fehlt leider, und man habe bald das Rote Meer mit seinem klaren Wasser gesehen, das vorher schon als Fata Morgana die Reisenden getäuscht hätte. Nur die Durchgangsreisenden bezahlten den wahren Fahrpreis für diese Fahrt; Einheimische, die nur zwischen Kairo und Suez mitfahren, bestachen den Schaffner durch ein Trinkgeld. Ein Reisender, der die Fahrt aus geschäftlichen Gründen zweimal im Monat machte, erzählte, er habe seit mehreren Jahren keine Fahrkarte gelöst. In Suez gab es einen Aufenthalt von mehreren Stunden in einem guten Hotel in europäischem Stil. Ein kleiner Dampfer brachte dann die Reisenden auf den Dampfer Yeddo, mit dem sie die Fahrt fortsetzten; er wird als „superb“ bezeichnet, er habe Schraubenantrieb gehabt, bei 1600 t Gehalt des Schiffes leistete die Maschine 460 PS.

Die hier beschriebene Fahrt hatte im ganzen von Marseille bis Bombay vom 5. bis zum 25. Dezember 1862, also 20 Tage gedauert. Zehn Jahre später konnte man schon in der gleichen Zeit von London nach Bombay gelangen. Heute könnte man, wenn nicht Krieg wäre, von Bombay nach Marseille in zwölf Tagen bei weit erhöhter Bequemlichkeit reisen, namentlich bleibt den Fahrgästen der Übergang von einem Verkehrsmittel zum anderen erspart. Die Größe der Schiffe, die der Reisende dabei benutzt, ist mittlerweile auf 15 000 bis 25 000 t angewachsen.

Schon die vorstehenden kurzen Andeutungen über die Möglichkeiten für den Reiseverkehr in der Zeit vor und nach Eröffnung des Suez-Kanals beleuchten seine Verkehrsbedeutung. Noch größer ist natürlich seine Bedeutung für den Güterverkehr, wie ebenfalls aus den vorstehenden Darlegungen hervorgeht. Erschöpfend können sie leider nicht sein, sie würden sonst über den Rahmen eines Zeitschriftenaufsatzes weit hinaus

gehen. Insbesondere konnte aber die Schilderung der Ränke, die der Gründung der Suez-Kanal-Gesellschaft vorausgingen, nur kurz und unvollständig sein. Sie waren zum Teil diplomatisch-politischer Art, zum Teil gingen sie von Lesseps und den anderen Beteiligten aus. Lesseps kannte keine Hindernisse für die Erreichung seines Ziels, und wenn die Mittel, die er anwandte noch so bedenklich waren. Die Ränke, die sich um den Suez-Kanal abspielten, haben auch nach der baulichen Vollendung des Werks nicht aufgehört. Auf politischem Gebiet ist namentlich der Kampf um den Suez-Kanal und damit um Ägypten ein treffendes Beispiel dafür, wie „das perfide Albion“ seine Eroberungspolitik bis in die jüngste Zeit betrieben hat. Ganz übergangen werden soll hier das Verhalten von Lesseps gegenüber den Gründern und die Rechtsstreitigkeiten, die diese, namentlich eine Tochter von Negrelli, anhängig gemacht haben, um ihre Rechte zu wahren; sie scheinen immer noch nicht ganz abgeschlossen zu sein.

Der Suez-Kanal ist jedenfalls ein großes Werk, das erst nach Überwindung sehr erheblicher Schwierigkeiten zustande kommen konnte. Er steht augenblicklich an einem Wendepunkt seiner Geschichte, und es wird eine reizvolle Aufgabe sein, wenn der Krieg zu Ende ist, wenn die durch ihn aufgeworfenen Fragen geklärt sind und wenn man einen genügenden Abstand von den Ereignissen der Gegenwart gewonnen hat, eine Geschichte der neusten Zeit des Suez-Kanals, etwa beginnend mit den Ereignissen aus der Zeit des italienischen Feldzugs gegen Abessinien, zu schreiben.

LITERATUR.

Buchbesprechungen.

Friedrich Rauers, *Kulturgeschichte der Gaststätte*, 1. und 2. Teil: Schriftenreihe der Hermann Esser-Forschungsgemeinschaft für Fremdenverkehr, herausgegeben von Dr. Alfred Ringer, Band 2; Alfred Metzner Verlag, Berlin 1941, XVI und 1480 SS., 708 Abbildungen, Preis gebunden RM 52,—.

Der Verf. legt in diesem umfangreichen Buche ein Lebenswerk vor, das nur als Frucht langjähriger eingehender Studien und einer der großen Liebe zur Sache entspringenden Freude auch am Kleinen und Episodischen, aber doch für gewisse Seiten des Objektes Charakteristisches entstehen konnte.

Eine fast unübersehbare Fülle von Material zur Geschichte der Gaststätte ist hier zusammengetragen und bildet eine reiche Fundgrube nicht nur für den Wirtschaftshistoriker, sondern auch für jeden an diesem Ausschnitt des sozialen Lebens interessierten Leser. Es ist dabei ein besonderer Vorzug des Buches, daß der Verf. es ausgezeichnet verstanden hat, die auf den ersten Blick fast verwirrende Fülle des Materials in eine klar gegliederte und übersichtliche Darstellung zu bringen, die über das Interesse am Einzelnen hinaus die Lektüre des Gesamtwerks zu einem wirklichen Genuß macht.

Es ist im Rahmen einer kurzen Besprechung unmöglich, auf die Fülle des Stoffes einzugehen oder auch nur die Gliederung des Stoffes darzulegen. Man kann nur sagen, daß der Verf. eine wirklich erschöpfende Darstellung aller Arten und Formen gibt, in denen im Lauf der Geschichte die Gaststätte in Deutschland und in anderen Ländern uns entgegentritt — eine Darstellung, die einzigartig ist und nur als Frucht einer langen Lebensarbeit zustande kommen konnte. Ein besonderer Vorzug des Werkes ist auch seine reiche Ausstattung mit Abbildungen, die der Verf. in einer vieljährigen Sammelarbeit beschafft hat, sowie die ausgezeichnete Ausstattung, die der Verlag dem Buche mitgab. Ein Vorzug ist weiter, daß das Buch bei aller Gemeinverständlichkeit und Popularität der Darstellung, die immer wieder auch den zum Sujet gehörenden Humor zu seinem Recht kommen läßt, ein gutes wissenschaftliches Niveau hält.

Wenn der Verf. im Vorwort die Frage stellt, ob er der „richtige kenntnisreiche Mann“ dazu sei, eine Geschichte des Gasthofes und des Wirtshauses zu schreiben, so kann man darauf ohne Bedenken mit „Ja“ antworten. Die Leistung ist einzigartig. Das Buch wird immer ein Standardwerk und eine reiche Fundgrube für alle diejenigen bleiben, die sich als Wissenschaftler oder als sonst fachmäßig Interessierte mit den Fragen der Gaststätte und ihrer Stellung im sozialen Leben der Völker befassen. Prof. Dr. P. Berkenkopf.

Walter Rohrbeck, Professor Dr., *Wirtschafts- und Rechtsfragen der Transportversicherung*. Schriftenreihe des Instituts für Versicherungswissenschaft der Universität Köln, Heft 2., Berlin, Verlag Julius Springer, 1941.

Die zweite Vortragsveranstaltung des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Köln befaßte sich mit einem bedeutenden Zweig des Versicherungswesens, der Transportversicherung. Die dort gehaltenen Vorträge sind in Heft 2 der Schriftenreihe des Instituts niedergelegt.