



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

φ.: Die Durchstechung des Isthmus von Korinth.

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

Die Durchstechung des Isthmus von Korinth.

Athen, 12. Januar.

Zu wiederholten Malen schon ist von einer Verbindung des Golfs von Angina mit dem Golf von Korinth die Rede gewesen und dieselbe als wünschenswerth bezeichnet worden. Jetzt ist die Sache durch Ferdinand v. Lesseps in Konstantinopel und Athen wieder auf das Tapet gebracht worden, und wenn es bei dergleichen Unternehmungen bloß auf Energie und technisches Geschick ankäme, so wäre die Landenge, um die es sich handelt, vermuthlich schon halb durchstochen; denn der Genannte hat durch das wesentlich von ihm zu Stande gebrachte große Werk der Verbindung des mittelländischen Meeres mit dem Rothen bewiesen, daß jene beiden Eigenschaften ihm in eminentem Maße beizuhören. Energie und Geschick aber genügen hier wohl, die Ausführung zu sichern; die Erhaltung des Geschaffenen aber wird einer Privatgesellschaft nur möglich sein, wenn ein kalt rechnender, von Illusionen freier Verstand hinzukommt, der sich über das Maß der Benutzung des Werkes durch die seefahrende Welt und somit über den Ertrag desselben in den nächsten Jahren nach seiner Vollendung völlig klar ist. Und hieran mangelt es dem Herrn v. Lesseps: sein Kanal in Aegypten hat sich als ein schönes, stattliches Unternehmen, aber bis jetzt als eine wenig den gehegten Erwartungen entsprechende Speculation auf Gewinn erwiesen. Damit ist aber zugleich sein neuer Plan gerichtet, vorausgesetzt, daß nicht unvorhergesehene Umstände die Lage der Dinge günstiger gestalten, d. h. daß die dabei interessirten Regierungen helfen.

Betrachten wir die Sache näher. Da sie schon früher angeregt worden, so haben auch schon oberflächliche Untersuchungen des in Rede stehenden Terrains stattgefunden. Eine Concession ist von der griechischen Regierung aber noch nicht ertheilt worden, und es wird eine gründliche Prüfung der örtlichen sowie aller anderen Bedingungen der Ausführbarkeit des Planes erforderlich sein, ehe sich ein sicheres Urtheil abgeben läßt.

Der Plan hat natürlich in Griechenland seine Freunde. Dieselben betrachten die Durchstechung des Isthmus als ein für den Handel und die Schifffahrt von Neuheλλάs sehr vortheilhaftes Unternehmen. Sie behaupten, es sei Pflicht der Regierung in Athen, der Gesellschaft, welche sich der Ausführung des Werkes unterzöge, eine starke Subvention zu gewähren oder ihr wenigstens für einen gewissen Zeitraum eine genügende Verzinsung der Kapitalen zu verbürgen, die darauf verwendet werden müßten.

Wir sind anderer Meinung und glauben, daß wir die verständig denkenden Griechen dabei auf unserer Seite haben. Genaue Kostenüberschläge, die durch neue Bodenuntersuchungen vielleicht ein wenig günstiger, wahrscheinlich

aber ungünstiger gestaltet werden würden, haben gezeigt, daß die Durchstechung des Isthmus von Korinth eine Ausgabe von zehn bis zwölf Millionen Drachmen (die Drachme = $7\frac{1}{4}$ Silbergroschen) erfordern würde. Griechenland könnte keine geringere Subvention als sechs Millionen gewähren; denn nur mit einer solchen Beihülfe würde es leicht sein, eine Gesellschaft zusammenzubringen, welche sich der Ausführung der nöthigen Arbeiten unterzöge. Aber Neuhellas hat diese sechs Millionen nicht übrig, es müßte sie also sich borgen. Nehmen wir nun an, daß es eine Anleihe zum Course von 85 und zu 8 Procent Zinsen ausschriebe, (zu andern Bedingungen bekommt es kein Geld) und daß es nur 200.000 Drachmen jährlich zur Amortisation der Anleihe bestimmte, so würde es sein Budget mit mehr als 700.000 Drachmen per Jahr für ziemlich lange Zeit belasten. Eine solche Verpflichtung aber zu übernehmen, ist die griechische Regierung bei dem gegenwärtigen kläglichen Stande ihrer Finanzen platterdings nicht im Stande.

Griechenland könnte aber ferner auch nicht die Zinsen der auf das Unternehmen zu verwendenden Kapitalien garantiren. Denn dieselben würden wenigstens in den ersten Jahren viel zu große Summen erfordern, um nicht das Budget des Landes, welches seit geraumer Zeit ein nicht unerhebliches Deficit aufweist, in sehr fühlbarer, ja unerträglicher Weise zu belasten.

Diese Rücksichten fallen um so mehr ins Gewicht, als Griechenland aus einer Durchstechung des Isthmus keine sehr beträchtlichen Vortheile ziehen würde. Leicht läßt sich darthun, daß die andern Nationen, die in der Levante Seehandel treiben, namentlich Oesterreich, Rußland, die Türkei, Frankreich und Italien aus einem solchen Unternehmen mehr Nutzen haben würden, als die Kaufleute und Krieger von Griechenland. Die Schiffe jener hätten dann nicht mehr das Kap Matapan zu umsegeln, sie würden ihren Kurs nach dem Canal nehmen. Sie würden dann mehre Tage Proviant und Feuer sparen, und die Fahrzeuge würden, namentlich im Winter, weit weniger Gefahren ausgesetzt sein, da die Reise rascher vor sich gehen und man nicht mehr genöthigt sein würde, das stürmische und von Nebeln heimgesuchte Meer von Candia zu passiren. Der Handel würde sich eine andere Bahn und einen andern Mittelpunkt (statt Syra einen Ort am Isthmus) suchen, aber lebhafter werden, und die Einnahmen der Zollstätten von Triest, Marseille, Brindisi, Salonik, Konstantinopel und Odessa würden sich beträchtlich steigern. Alles das unterliegt kaum einem Zweifel. Dagegen würden die Vortheile, die den Griechen aus der Verlegung der Seehandelsstraße mehr nach Norden erwachsen, erst in zweiter Reihe stehen, und was es am Isthmus gewönne, würde ihm nothwendig in Syra verloren gehen.

Griechenland hat also an der Sache nur ein mäßiges und kein solches Interesse, für welches es Opfer zu bringen verpflichtet wäre. Rechnet Lesseps

daher auf griechische Unterstützung, so wird er sich getäuscht sehen, und rechnet er auf eine Beihülfe von Seiten der genannten andern Staaten, so ist immer noch die Frage, ob diese geneigt sein werden, sie zu gewähren. Sein Unternehmen in Aegypten empfiehlt ein Eingehen auf etwaige dahin gerichtete Anfragen bis jetzt nicht. Doch mögen andere Betrachtungen dafür sprechen.

Zunächst ist die erforderliche Summe nicht erheblich, und selbst wenn dieselbe, wie zu erwarten, nicht ausreichte (bei der vulkanischen Natur und dem häufigen Erdbeben der Landenge zwischen Lutraki und Kalamaki wird der Canal mit besonderer Sorgfalt gebaut werden müssen und sein Bestand großer Gefahr ausgesetzt sein) und die Hälfte mehr nöthig wäre, würden die Kosten in keinem Vergleich mit denen des Kanals zwischen Port Said und Suez stehen. Drei bis fünf Millionen Thaler sind eine große Summe für einen kleinen und armen Staat wie Griechenland, aber sie sind wenig für einen großen und reichen und fast nichts für mehrere große und reiche Staaten zusammen, denen sich der kleine mit einem verhältnißmäßigen Beitrag anschließen könnte.

Soll die Sache also zu Stande kommen, so müßten sich die Mächte, die vom westlichen nach dem östlichen Becken des Mittelmeeres und umgekehrt vom östlichen nach dem westlichen Handel treiben, über die Mittel zur Durchstechung der gedachten Landenge verständigen. Italien, Frankreich, England, Oesterreich mit der einen, Rußland, die Türkei und Griechenland auf der andern Seite sind die Länder, die das meiste Interesse an einer Abkürzung der Fahrt vom Schwarzen und Azowschen Meere und den Hafensplätzen der westlichen Türkei nach dem westlichen Europa und dem Atlantischen Meere haben. Die Summe von zwölf, oder selbst achtzehn Millionen Drachmen, welche die Ausführung des Lesseps'schen Planes erfordert, würde durch Vertheilung auf jene sieben Staaten unbedeutend werden. Bleiben wir bei zwölf Millionen, so repräsentiren diese 600,000, nehmen wir achtzehn Millionen an, so geben diese 900,000 Drachmen an jährlicher Verzinsung. Jede der obengenannten Mächte würde also ihre Ausgaben jährlich um nur 85,000 oder im schlimmsten Falle um 127,500 Drachmen vermehrt sehen, und das wäre für Griechenland erträglich, für die übrigen Staaten aber eine Bagatelle.

Und wäre dieß eine unproductive Ausgabe? Wir glauben, nicht. Um sich davon zu überzeugen, wird es hinreichen, die Augen auf eine Karte von Europa oder auf ein Tableau der commerziellen Bewegung von der Levante nach dem Südwesten Europas und nach den britischen Inseln zu richten. Indem man die Fahrt abkürzt, mehrt man die Reisen, zumal es hier nicht an Gütern für die Ausfuhr fehlt. Man erinnere sich der Massen von Getreide, welche nach Odessa strömen, und des alljährlich neue Maschinen ansehenden

türkischen Eisenbahnnetzes, welches reiche Provinzen zu beleben und zu erschließen bestimmt ist. Jene Vermehrung der Reisen ist aber nicht allein von Vortheil für die Rheder und vorzüglich für die großen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, unter denen der Oesterreichische Lloyd eine hervorragende Stellung einnimmt, sondern selbstverständlich auch für die Zollstätten in den Häfen der Levante, welche commercielle Beziehungen mit den Hafenplätzen des Westens unterhalten und vice versa. Daraus ergibt sich dann, daß die Einnahmen der Douanen von Marseille, Triest und Konstantinopel z. B. in analoger Weise sich steigern würden, wenn der Kanal in Benutzung genommen würde. Das Geld also, welches die Mächte, deren Schiffe den Handel des Mittelmeeres vermitteln, für eine Verbindung des Busens von Korinth mit dem Busen von Angina ausgeben, muß indirect in ihre Kassen zurückfließen, ohne der unbestreitbaren Vortheile zu gedenken, welche damit für ihren Handel und ihre Rhederei erworben werden — Vortheile, welche von Lesseps und seinen Freunden, wie uns scheint, einigermaßen übertrieben werden, aber auch nach Abzug solcher Gründerzierrathen bedeutend und der Beachtung werth bleiben.

Schließlich würde man die Schiffe, welche den Kanal passiren, ein mäßiges Durchgangsgeld (dasselbe müßte sehr mäßig sein, wenn die neue Seestraße auch von Segelschiffen passirt werden soll) zahlen lassen, und der Ertrag dieser Abgabe würde unter die Mächte zu vertheilen sein, welche ihre Kapitalien zu diesem Unternehmen hergegeben hätten. Die hiesige Regierung sollte, wenn erst die leidige Laurionfrage mit der Verstimmung, die sie in Rom und Versailles hervorgerufen hat, wieder von der Bühne verschwunden sein wird, die Initiative in dieser Angelegenheit ergreifen und den Mittelmeermächten einen Plan in Betreff derselben vorlegen. Ich habe Grund zu dem Glauben, daß eine solche Anregung wenigstens in Wien und Konstantinopel günstiger Aufnahme begegnen würde. Dagegen ist nicht daran zu denken, daß das griechische Gouvernement allein im Stande und Willens sein könnte, sich an der Ausführung des Lesseps'schen Gedankens in dem Maße zu betheiligen, welches eine Verwirklichung desselben erfordert, und eine Privatgesellschaft wird sich ohne Zinsengarantie niemals an die Sache machen.

9.

Reiseskizzen aus Belgien.

Wer gleich uns Jahre lang den Bau der „großen Pferdebahn“ vom Berliner Dönhofsplatz nach den klassischen Gefilden von Schöneberg in einer Grenzboten 1873. I.

19