



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Andree, Richard: Der Sieg der Pacificbahn über den Suez-Canal.

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

hatte. Da kam ein geschlossener Wagen unsrer Höhe zu, dem Regen und Wind entgegen. An dem Fenster zeigte sich Delbrücks Antlitz beim Vorüberfahren. Sein Name flog durch unsre Reihen. „Delbrück, Hurrah!“ rief ein Freiwilliger auf seinem Strohlager, mit der einen gesunden Hand den Helm schwingend. „Delbrück, Hurrah!“ hallte es wieder wohl aus fünfzig Reihen. — Der Sturm hat damals wohl diesen Gruß dem Ohre des Ministers entführt. Vielleicht vermitteln ihn diese Zeilen. Er schien uns damals sehr bezeichnend. Die jungen Krieger, die hier auf ihrem Schmerzenslager Delbrück begrüßten, hatten zuletzt Hurrah gerufen auf dem Schlachtfeld von Sedan, als nach der Gefangennahme des Kaisers die ehrwürdige Weise des „Nun danket alle Gott!“ von Berg zu Thal über die meilenweite Wahlstatt gebraust war. Nun galt ihr nächstes deutsches Hurrah dem Boten der deutschen Einheit. —

Delbrück ist einer der wenigen Staatsmänner, der sich auch in Berlin allgemeiner Popularität erfreut, außer etwa bei jenem Kaliber von Politikern, die auch den Minister von Stein einen Reactionär schelten. Bei einer so kritischen und oppositionslustigen Bevölkerung, wie derjenigen Berlins — die Bevölkerung aller Residenzen, mit Ausnahme Dresdens, ist ja oppositionell gesinnt — verdient diese Thatsache Erwähnung. Als vor einigen Jahren Delbrück wieder einmal die Erhebung in den Adelsstand angenommen haben sollte, schrieb ein bekanntes Witzblatt der Hauptstadt: „Deutschland hat einen seiner besten Bürger verloren.“

Möge die Zeit noch recht fern sein, wo dieses Wort in seinem eigentlichen Sinne wahr wird!

Der Sieg der Pacificbahn über den Suez-Canal.

Es trifft sich wunderbar, daß in derselben Zeit, in welcher das römische Element in Europa von dem germanischen besiegt wird, auch auf dem Gebiete des Verkehrs wesens die von Germanen erbaute Pacificbahn über den französischen Suezcanal im Wettbewerb den Sieg davon trägt.

Wie das Jahr 1866 in der Geschichte des Weltverkehrs eine hervorragende Stellung einnimmt durch die damals glücklich erfolgte Legung des englisch-amerikanischen Telegraphenkabels, so nicht minder auch 1869. Am 10. Mai wurde unfern der Mormonenstadt die letzte aus Cedernholz bestehende Schwelle der Pacificbahn mit der letzten Schiene belegt und mit goldenen Nägeln befestigt. Seitdem verknüpft das eiserne Band den Osten und Westen der Union, die nun ein Land wurde. Ueber 44 Breitgrade erstreckt

sich von Ocean zu Ocean das Culturband, das in Kühnheit seiner Ausführung kaum einen Rivalen hat und an Wichtigkeit von keiner zweiten Bahn übertroffen wird.

In demselben Jahre, am 19. November, sah die einst wüste Landenge von Suez die glänzende Versammlung, die den zu drei Vierteln fertigen Canal des Herrn von Lesseps bei der Eröffnung mit einem Glorienschein umgab, der zur Verherrlichung des Pariser Imperialismus strahlte. Dieser hat den Antrieb zu dem ganzen Unternehmen gegeben, bei dessen Ausführung politische Hintergedanken keineswegs ausgeschlossen waren. Der Canal ist ein Meisterwerk der modernen Technik und die von neidischer Seite gemachten Voraussetzungen, er werde sich nicht bewähren, versanden und tief gehenden Schiffen keinen Durchgang gewähren, haben bis jetzt, nachdem er über zwei Jahre im Betrieb ist, keine Bestätigung gefunden. Weder durch den Wellenschlag der Schrauben noch der Schaufelräder sind die Böschungen beschädigt worden; der Hafen von Port Said ist durch die Nilströmung nicht verschlammmt; in Rußland und England baut man einen Dampfer nach dem andern, welcher die Canalroute benutzen soll — denn Segelschiffe sind so gut wie ausgeschlossen, da sie, wie bekannt, das rothe Meer nur unter den ungünstigsten Verhältnissen passiren können.

Was das Technische betrifft, so sind, wiewohl unter Verdoppelung der ursprünglich für die Vollendung angelegten Zeit, die Voraussetzungen der französischen Ingenieure in Erfüllung gegangen. Ganz anders aber verhält es sich mit den finanziellen und commerziellen Versprechungen des Herrn von Lesseps. Sehen wir jetzt die Nummern des Journal de l'isthme de Suez an, oder die Zeitungsartikel, welche kurz nach der Eröffnung 1869 geschrieben wurden, so gewahren wir fast nur eine lange Reihe enttäuschter Hoffnungen. Wie pomphast wußte man nicht in die Trompete zu stoßen, alles zum größeren Ruhme des französischen Kaiserreichs; welche herrlichen Ausichten wurden den Actionären eröffnet, wie freute sich der ausgebeutete Rhedive, daß er nun endlich die Zinsen der ungeheuren Summen genießen sollte, die er in den Canalschlund gestürzt hatte! Um auch den Engländern, die dem Unternehmen fern gestanden, die Sache einleuchtend zu machen, hatte Herr von Lesseps damals eine Berechnung in Pfunden Sterling aufgestellt, wonach die jährlichen Einnahmen eine Million Pfund St. erreichen sollten. Hiervon sollten abgehen 200.000 Pfd. Sterl. für die Betriebskosten und eine eben so große Summe für die Instandhaltung des Canals. Danach resultirte ein Reingewinn von 600.000 Pfd. St. oder über 15 Millionen Francs, aus welchen man bequem 5 Prozent für 300 Mill. Francs Capital zahlen könne.

Mit dieser Summe von 300 Millionen Francs sind aber die Anlagekosten des Canals keineswegs erschöpft. Die verschiedenen Actien und Obligationen I. 1872.

gationen erreichen eine weit größere Summe. Die ursprünglichen Stammactien betragen gegen 200 Millionen Francs; der Rhedive hat mindestens 100 Millionen Fres. eingezahlt; genau festgestellt erscheint die Summe nicht, doch hat er vor der Hand auf jede Zinszahlung verzichtet, so lange den Actionären nicht eine Dividende von 10 Prozent ausgefolgt werden kann. Zu diesen 300 Millionen Francs kommen $37\frac{1}{2}$ Millionen Francs Prioritäten, die jedoch nur vor den Actien des Vicekönigs, nicht vor den Stammactien, das Vorrecht haben. Endlich viertens die letzte Anleihe, für welche Obligationen im Betrage von 100 Millionen Francs ausgegeben wurden. Danach hat der Suezcanal $437\frac{1}{2}$ Millionen Fres. verschlungen, und diese ungeheuerere Summe soll rentabel gemacht werden.

Ja, wenn selbst die allerkühnsten Hoffnungen in Erfüllung gegangen wären, wenn im Canal Dampfer auf Dampfer sich gedrängt, wenn der Seeweg ums Kap der guten Hoffnung verödet wäre, der Gesamthandel Ostasiens, Indiens, Australiens und des malayischen Archipels sich durch den Canal nach Europa ergossen hätte, auch dann würde kaum Aussicht gewesen sein, allen Ansprüchen gerecht zu werden. Es ist wahr, neue Verkehrswege müssen sich erst eingewöhnen, aber aus Gründen, auf die wir zurückkommen, bleiben auch für den Anfang die Resultate weit hinter dem Minimum der Erwartung zurück.

Statt der Tausende von Fahrzeugen, auf die man gerechnet, passirten 1870 nur 491 Schiffe mit einem Gesamtgehalt von 443,212 Tonnen und 26,592 Passagieren den Canal. Und zwar 292 Schiffe von 251,929 Tonnen in der Richtung von Port Said nach Suez und 199 Schiffe von 191,283 Tonnen in der Richtung von Suez nach Port Said. Diese entrichteten zusammen an Gebühren 5,070,098 Fres. an die Gesellschaft. Diese Summe vertheilt sich auf den Canal- und Passagierzoll, sowie Lootsen- und Schleppdampfergebühren. Dazu gesellte sich noch eine Einnahme von etwa 1,300,000 Francs aus verkauften beim Bau benutzten Vorräthen, so daß die Gesamteinnahmen 6,387,204 Francs im ersten Jahre betragen.

Herr von Lesseps hatte auf 25 Millionen Francs gerechnet. Die Einnahmen blieben also um $\frac{3}{4}$ hinter der Erwartung zurück. Die Betriebskosten waren dieser ungünstigen Lage gegenüber auf das Nothdürftigste beschränkt worden. Wie es gegenwärtig am Canale aussieht, darüber berichtet ein neuerer deutscher Reisender, Professor Ebers, der im verfloffenen Jahre den Canal besuhr, Folgendes: „Ich fand eine schrankenlose Windbeutelei, erst im Reclamepalaste des Suezcanals zu Paris, dann auf dem Isthmus selbst. Aber gerade, weil die Schwindelei schrankenlos war, fand, wie das immer geht, das nach dem Wahren suchende Auge keine Schranken und konnte bald das Echte von dem Unehnten unterscheiden. Die Franzosen vollendeten ihre

Arbeit zu drei Vierteln und glaubten die beiden fehlenden Achtel durch den Festschwindel und unerhörte Fanfaronaden ersetzen zu können. Nach der Inauguration erlahmte die Kraft der Unternehmer, und wir waren erstaunt, wie wenig Baggermaschinen in Thätigkeit und wie viele feiernd im Hafen von Suez standen, da wir doch wußten, daß betnahe jedes größere Schiff irgendwo im Sande stecken geblieben war, und vor wenigen Tagen der französische Dampfer „Afrique“ sich sogar genöthigt gesehen hatte, in den Bitteren Seen seine Ladung — meistens Blei — auszuladen. Es fehlt wohl an Geld, aber die Energie der Unternehmer scheint zu Ende zu sein, und überall hörte ich sagen, daß der Compagnie nichts anderes übrig bleibe, als jede Actie so weit herunter zu setzen, daß sie etwa den vierten Theil ihres Ausgabewerthes gelte; mit anderen Worten zu falliren und den Gläubigern 25 Prozent zu gewähren.“

So schreibt ein unparteiischer und vorurtheilsfreier Deutscher; liest man gar englische Berichte, so erscheint das ganze Unternehmen in einem noch weit dunkleren und schwindelhafteren Lichte. Thatsache ist, daß trotz der 800,000 Francs, die im ersten Jahre nach der ohnehin zugestuzten Rechnung übrig blieben, die Actionäre nicht einen Pfennig erhielten, ganz zu schweigen von dem oft vorgerechneten Minimum von 10 Prozent für die Gesamtauslagen von 437½ Millionen Francs.

Indessen die Thatsache, daß im ersten Jahre 800,000 Francs — wenn auch nur nach der Scheinrechnung — als Ertrag nachgewiesen wurden, und daß diese Summe mit dem höher zu rechnenden Verkehr sich bedeutend erhöhen wird, gewährt dem Handel, wenn auch nicht den Actionären, einen Trost. Letztere werden sich mit der guten That begnügen müssen, die Früchte aber fallen anderen in die Hände, und höchst wahrscheinlich den Engländern, die bisher bei Seite standen, jetzt aber vergnügt sich die Hände reiben. Der Rhedive und die übrigen Actionäre werden das Nachsehen haben. Das imperialistische Frankreich, dessen politische Berechnungen und auf den Canal gesetzte Hoffnungen zusammenbrachen, mag sich mit dem Gedanken trösten, den Engländern eine bequeme Straße nach Indien und Ostasien gebaut zu haben. Das ist — wenn auch wider Willen — ein gutes Werk; die Ernte heimsen aber andere ein, und die zweite, auf den Ruinen der ersten Suezcanal-Gesellschaft entstehende Compagnie wird das Rechnen schon besser verstehen.

Freilich auch von den großen Hoffnungen, die man auf den ostasiatischen Verkehr setzte, der ganz durch den Canal gelenkt werden sollte, wird man, wie nun zur Evidenz erwiesen ist, ein sehr bedeutendes Stück abziehen müssen. Als vorurtheilsfreie Leute, die nicht einmal den sanguinischen Standpunkt der Bankers theilten, eine Concurrrenz der Pacificbahn voraus sagten, antwortete ihnen Herr von Lesseps: die billige Schiffracht wird stets die theure Eisen-

bahnfracht bestiegen und was die Abkürzung der Entfernungen zwischen Ostasien und Europa betrifft, so stellt sie sich auf dem einen wie auf dem anderen Wege gleich; daher wird das Schiff mit der billigen Fracht stets Sieger bleiben.

Trotz dieser damals plausibel erscheinenden Auseinandersetzung hat sich doch gezeigt, daß die Pacificbahn die Bedeutung des Suezcanals außerordentlich verringerte, und auf dem besten Wege ist, ihm den bei Weitem größten Theil des ostasiatischen Handels zu entziehen, der in der That bereits mehr und mehr seinen Weg über San Francisco und New-York nach Europa einzuschlagen beginnt. Thee und Seide langen in staunenswerthen Massen in San Francisco an, werden auf die Eisenbahnwagen verladen und brausen über die Felsengebirge und Prärien fort nach New-York, wo die europäischen Dampfer ihrer harren. In welcher Zunahme dieser Handel begriffen ist und wie er in Bezug auf die Zeit den Weg über Suez schlägt, erkennen wir am besten aus einem Berichte der California Staatszeitung. Die kühnste Phantasie, heißt es dort, hätte die Schnelligkeit nicht ahnen können, mit welcher der asiatische Handel den neuen Verkehrsweg durch unseren Continent aufsuchen würde. Noch vor Jahresfrist glaubte Jedermann, die Unkosten würden viel zu hoch sein, um der Wasserstraße von Suez Concurrenz zu machen. Und doch stellt sich bereits jetzt schon heraus, daß ein beträchtlicher Theil des japanischen und chinesischen Handels nicht allein mit den Vereinigten Staaten, sondern auch mit Europa den Weg über unseren Continent machen und daß ihm ein Theil des australischen und ostindischen Handels folgen wird. Im Juli 1871 kamen von Japan allein 500 Ballen Seide in San Francisco an, welche am 22. Juni in Yokohama verschifft worden waren und 47 Tage später schon in Liverpool abgeliefert wurden, 13 Tage früher, als dies auf der Suezroute möglich gewesen wäre. Die „Alaska“ brachte von Hongkong und Yokohama eine der reichsten Ladungen, die je nach den Vereinigten Staaten gekommen sind. Sie bestand aus 54,665 Kisten Thee, 282 Ballen Seide und 1665 anderen Frachtstücken. — Der Handel nahm ganz plötzlich so kolossale Dimensionen an, daß die Pacific-Mail-Steamship-Company, welche vom Congress Subsidien verlangt hatte, um zweimal statt einmal monatlich einen Dampfer nach Ostasien gehen zu lassen, die Antwort gar nicht abwarten konnte, sondern den doppelten Dienst unverzüglich ins Leben treten ließ. Die amerikanischen Steamer in Asien sind schon auf 60 Tage im Voraus für Frachten vergeben und man ist sogar im Begriff, Klipperschiffe für Beförderung der Thee-Ernte zu miethen.

Daß Japan, schon der kürzeren Entfernung wegen, nach San Francisco gravitire, war vorauszusehen; auch die neuseeländische Post, die sowohl auf der östlichen wie westlichen Route versandt wird, überholt auf der Pacificbahn

die über Suez geschickte allemal. Für die südchinesischen Häfen erschien die Sache fraglich, aber ein Bericht des englischen Postmeisters in Victoria (Hongkong) zeigt, daß auch Kanton und Hongkong für die Suezcanal-Route gefährdet sind. Aus dem Berichte geht hervor, daß zwölf Reisen der Postdampfer von Hongkong über Schanghai nach San Francisco 1870 im Durchschnitt 34 Tage Zeit erforderten; dagegen bedurften die Dampfer von England, welche durch den Suezcanal gingen, bis Hongkong 51 Tage Zeit. Ein Brief aus England nach Hongkong durch die Vereinigten Staaten wird also seinen Bestimmungsort allemal schneller erreichen, wenn der Abgang des Postdampfers von San Francisco — wohin der englische Brief in 14 Tagen gelangt — mit dem Eintreffen der englischen Post correspondirt. Nach Schanghai und allen nördlicher gelegenen Häfen ist der Weg durch die Vereinigten Staaten noch weit günstiger. Niemand wird durch das rothe Meer nach Japan fahren mögen, wenn er über San Francisco dorthin fahren kann; er wird nicht diesen weiten und theuren Weg durch heiße Klimate machen, gegenüber der durch die gemäßigte Zone führenden amerikanischen Route.

Unter solchen Umständen wird begreiflich, daß man in Amerika an zwei weiteren Bahnen baut, die von Ocean zu Ocean führen, und mit ihnen, an die sich gleichfalls Dampferouten nach Asien anschließen werden, muß der Verkehr noch mehr, als bisher der Fall, sich dem amerikanischen Wege zuwenden. Schwer fällt hierbei noch ein anderer Umstand ins Gewicht. San Francisco, der Mittelpunkt der großen Goldgewinnung, ist die erste Münzstätte der Vereinigten Staaten geworden, in der jährlich für mehr als zwanzig Millionen Dollars Gold und Silber ausgeprägt werden. Schon geht kalifornisches Gold und Silber mit den Dampfern nach China, um dort die Handelsbilanz der amerikanischen und europäischen Kaufleute auszugleichen. Als finanzieller Mittelpunkt hebt die Stadt sich zusehends, und wie ihr schon unzweifelhaft die Vermittelung zwischen Amerika einerseits und Australien und Asien andererseits zukommt, so wird sie auch im Geschäftsverkehr zwischen Europa und Asien mehr und mehr eine Rolle spielen.

Von weiterem Einflusse auf den Sieg der amerikanischen Route wird endlich sein, daß man stark damit umgeht, die Fahrten zwischen Europa und New-York um 5 Tage abzukürzen. Es soll das dadurch erlangt werden, daß quer durch Neufundland eine Eisenbahn gebaut wird, von St. Johns nach der St. Georgebai. Von dort soll eine große Fähre die Passagiere und die Post über den Lorenggolf nach Neu-Braunschweig bringen, wo der Anschluß an die Intercolonial Railroad erfolgt. Man rechnet, daß man auf diesem Wege New-York in 8, San Francisco in 13 Tagen erreichen kann! Der Plan, mit dem man eine tägliche Dampferlinie zwischen Europa und Amerika in

Verbindung bringen will, wird sicher zur Ausführung gelangen. Wo bleiben da die Entfernungen!

Richard Andree.

Mus Baden.

Die wichtigste Aufgabe dieser Session unseres Landtags war ohne Zweifel die Berathung des Einführungsgesetzes zum Reichsstrafgesetzbuche.

Daß ein solches Gesetz zu Stande käme, war in gewissen Punkten geradezu eine Nothwendigkeit. Es mußten an der Gerichtsverfassung und dem Strafverfahren Aenderungen vorgenommen werden, wenn überhaupt vom 1. Januar an die abweichenden Sätze des Reichsstrafgesetzbuches gehandhabt werden sollten. Insbesondere war zu bestimmen, von welchen Gerichten die verschiedenen Arten der zum Theil ganz neu bezeichneten strafbaren Handlungen abzuurtheilen seien; sonst wäre, da nur ganz vage Analogieen die früheren genauen Competenzbestimmungen hätten ersetzen können, vom 1. Januar 1872 an der widerwärtigste Befugnißstreit zwischen den Gerichten verschiedener Gattung ausgebrochen. Die Festsetzung einer großen Anzahl anderer Punkte durch das Einführungsgesetz war ferner von unbestreitbarer Zweckmäßigkeit; es wurde ein übersichtlicher Katalog aller derjenigen Strafbestimmungen, welche durch das Reichsstrafrecht beseitigt sind, aufgestellt und damit nach der unbezweifelten Zuständigkeit der Landesgesetzgebung auch diejenigen Straffestsetzungen aufgehoben, über deren Fortbestand hätte Streit entstehen können. Endlich erleichterte das Gesetz dem Beamten seine nicht immer leichte Arbeit dadurch, daß es an den fortbestehenden Strafbestimmungen die durch das Reichsrecht gebotenen Aenderungen anbrachte.

Trotzdem erklärte sich von vornherein das weltliche Haupt der katholischen Volkspartei, Anwalt Scholz von Heidelberg, gegen das ganze Gesetz, angeblich aus Reichstreue, weil es seinem ganzen Charakter nach ein unzulässiger Eingriff in das Gebiet des Reichsrechts sei, in Wahrheit weil den Interessen seiner Partei einige Bestimmungen nicht behagten.

Die Verhandlungen liefen, wie es bei einem derartigen speciell juristischen Thema kaum anders sein kann, über die meisten Artikel rasch hinweg. Nur um einige Punkte von allgemeinerem Interesse concentrirte sich ein heftigerer Streit. Ein resultatloses Vorpostengefecht entbrannte um die Bestimmung des Art. 4., daß bei Nichtbekanntsein des Verfassers eines Preßerzeugnisses, wegen des strafbaren Inhalts einer Druckschrift auch gegen den Redacteur,