



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Studnitz, Arthur v.: Zur Suezkanalfrage.

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

begrenzt; Schritt für Schritt, aber ohne Schwanken und Zurückweichen, besteht die Regierung auf deren Erfüllung und erzwingt sie: der Spruch des Richters und die Zustimmung der öffentlichen Meinung sind ihre festen Stützen; in der Wahl der Personen ist kein Fehlgriff vorgekommen. Und so dürfen wir mit Zuversicht hoffen, daß bei solchen Führern das Kapitel deutsch-römischer Geschichte, das wir erleben, dereinst mit Gottes Hülfe die Ueberschrift tragen wird: Deutschlands Sieg über Rom!

Constantin Bulle.

Zur Suezkanalfrage.

Zur großen Genugthuung aller Handeltreibenden wird gemeldet, daß Herr von Lesseps seine Drohung, die Lootsen zu entlassen, die Leuchttürme auszulöschen und den Kanal unpassirbar zu machen, wenn man auf der durch die internationale Kommission in Konstantinopel festgesetzten Tonnengebühr beharren würde, nicht ausführen wird. Es wird diese Nachricht mit um so größerer Freude begrüßt, als der Londoner Agent der Suezkanalgesellschaft erst vor wenigen Tagen bekannt gemacht hatte, daß alle Schiffe die von Lesseps verlangte höhere Gebühr zahlen müßten und daß diejenigen Schiffe, welche sich dessen weigerten, gezwungen sein würden, entweder ihre Waaren zu Land über den Isthmus zu befördern, wo sie die Schiffe des rothen Meeres in Empfang nehmen würden, oder die alte Route um das Kap der guten Hoffnung zu nehmen. Gleichzeitig wurde angekündigt, daß von jetzt an mit großer Strenge darauf gehalten werden würde, daß die Schiffe ihre Passagegebühr vor dem Eintritt in den Kanal zu zahlen haben.

Herr von Lesseps hat also den Vorstellungen der vereinigten Mächte und den Bajonetten des Khedive nachgegeben und die Eventualität, daß der Vicekönig von Egypten den Kanal in Besitz nehmen und auf eigene Faust verwalten könnte, für die Interessen der Aktionäre des Suezkanals schädlicher erachtet als momentane Unterwerfung unter die Beschlüsse der internationalen Kommission. Denn in der That dürfte seine Opposition die Folge haben, daß die beregten Beschlüsse einer Revision unterzogen werden. Und wie wir glauben, mit vollem Recht!

In dem Firman, welcher die Suezkanalgesellschaft concessionirt, werden derselben, in Anbetracht der sehr großen Privilegien, welche ihr gewährt wurden, gewisse Verpflichtungen auferlegt, die auszulegen dem Sultan zusteht. Nun erhielt die Gesellschaft das Recht, per Tonne, welche durch den Kanal

passirt, eine Maximalgebühr von 10 Franken zu beanspruchen. Da es aber sehr viele Arten von Tonnen gibt, Tonnen nach dem Gewicht, Tonnen nach dem Maaß, Tonnen aus einem zusammengesetzten Verhältnis von Gewicht und Maaß, da fast jede Schifffahrt treibende Nation nach einer anderen Tonne rechnet, so mußte nothwendig einmal die Frage austreten: „Was ist eine Tonne?“ Die Suezkanalgesellschaft erhob die Gebühren nach dem Bruttogewicht und berechnete dieselbe nach einem Principe, welches den Schiffseigenthümern und vornehmlich denjenigen von Dampfschiffen als nicht angemessen erschien. Nach langen Streitigkeiten entschloß sich die Regierung des Sultans, den Rath der fremden Mächte einzuholen. Alle Seemächte Europas, — Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Oesterreich, Rußland, Italien, Spanien, die Niederlande, Belgien, Schweden und Norwegen und Griechenland — entsendeten ihre Vertreter nach Konstantinopel. Einer der französischen Mitglieder war Herr Rumeau, welcher in Wirklichkeit — wie die Times behauptet — Herrn von Lesseps und die Suezkanalgesellschaft vertrat. Die Kommission beschloß einstimmig, daß bei Berechnung der Gebühr das Nettogewicht der Tonne zu Grunde gelegt werden solle und daß das Moorson'sche System, welches seit dem Jahr 1854 in England eingeführt ist, am geeignetsten wäre, um den wirklichen Tonnengehalt eines Schiffes zu erfahren. In Anbetracht indessen, daß die Gesellschaft bis jetzt nur sehr kleine Einnahmen gehabt habe, empfahlen die Mächte eine für die Nettotonne zu zahlende Taxe, welche die bis jetzt für die Bruttotonne gezahlten 10 Franken übersteigt. Diese Nebentaxe, welche nach den verschiedenen Arten von Schiffen variiert, soll indessen um $\frac{1}{2}$ Frank vermindert werden, sobald die Gesamtzahl der Tonnen, welche alljährlich den Kanal passiren, bis zur Höhe von 2,100,000 Tonnen gestiegen sein wird. Jeder neue jährliche Zuwachs von 100,000 Tonnen soll von einer weiteren Verringerung der Uebertaxe um $\frac{1}{2}$ Frank gefolgt sein. Ist aber die Höhe von 2,600,000 Tonnen erreicht, so soll die Uebertaxe gänzlich fortfallen und nur die ursprüngliche Gebühr von 10 Franken gezahlt werden.

Die Times, der wir diese Einzelheiten entnehmen, urtheilte, daß es die Pflicht der Mächte sei, ohne Zeit zu verlieren, die Drohungen des Herrn von Lesseps unausführbar zu machen. Da aber dieser Vorschlag durch die Nachgiebigkeit Lesseps' gegenstandslos geworden ist, da nicht mehr zu befürchten steht, daß eine der größten Errungenschaften der Neuzeit, wenn auch nur vorübergehend, seine Nutzbarkeit verliere — denn der Vicekönig wäre nicht im Stande gewesen den Kanal durch seine Beamten verwalten zu lassen —, so ist es um so mehr angemessen, daß man die Klagen der Gesellschaft prüft.

Die Suezkanalgesellschaft hat sich ein großes Verdienst um die Welt er-

worben; sie hat ungeheure Kapitalien geopfert; ihr Vertrauen war bisher unbestegbar, obgleich sie bis jetzt noch keine Dividenden erndtete — und die Welt will sie damit belohnen, daß sie ihr Maaßregeln oktroyirt, welche nach der Ansicht des genialen Leiters des großen Unternehmens nothwendig zum Ruine der Gesellschaft führen müssen? Gewiß, dem Sultan gebührt das Recht, die Koncessionsbedingungen nach dem Urtheil seiner Rathgeber auszuliegen, — mit welchem Rechtsgrundsatz ist es aber vereinbar, daß sich die Welt die Opfer, den Unternehmungsgelst einiger verdienstvollen Leute ohne entsprechende Gegenleistung zu Diensten macht? Die Gebühren mögen drückend sein, ist der Weg um das Kap aber nicht noch viel kostspieliger? —

Die Entfernung von London und Bombay auf dem Kapwege beträgt 11,220 Seemeilen, via Suez nur 6332 Seemeilen. Die Differenz erreicht also die Zahl von 4888 Meilen oder 24 Tage! Für Triest beträgt die Abkürzung aber gar 37 Tage!

Gingedenk dieser Vortheile, welche dem Seeverkehre der größten Seemacht der Welt aus dem Suezkanal erwuchs, ist es um so tadelnswerther, daß sich die gesammte englische Presse gegen die Interessen der Gesellschaft ausspricht. Freilich überraschend ist es nicht! Es war französisches und österreichisches Kapital, es waren die unermüdlichen Anstrengungen der Regierungen dieser beiden Länder, welche die Ausführung des schon vor Jahrtausenden geplanten Werkes endlich, endlich ermöglichten. Hatte der Kanal von Suez schon die Gedanken eines Sesostris, Necho, Darius, Ptolemäus Philadelphus und Amru, dann eines Mustapha, des Freundes Friedrich's des Großen, und Napoleon's erfüllt, wurde trotz aller Enttäuschungen das so sehnlich erwartete Ziel dennoch erreicht, — so waren es wahrlich nicht die Engländer, welche die Wege dazu gebahnt haben. In der Furcht, das Monopol des ostindischen Handels zu verlieren, wandte die englische Regierung all ihren Einfluß daran, das kühne Project zum Scheitern zu bringen. Ja, es gelang ihr durch die eindringliche Vorstellung, daß der Kanal nur deshalb geplant sei, um Aegypten in dauernde Abhängigkeit von Frankreich zu bringen, wirklich, die Pforte zu dem — in der Geschichte des Kanalbaues unvergeßlichen — Schritte zu bewegen, durch ein Dekret die Einstellung der Kanalarbeiten anzuordnen.

Die Folgen dieses Dekretes waren nur vorübergehend. Der Suezkanal wurde am 16. November 1869 unter Beisein des Kaisers von Oesterreich, der Kaiserin von Frankreich, des Kronprinzen von Preußen, des Prinzen Heinrich der Niederlande, der Scheichs und Scherifs vom Rothem Meere, und vieler Notabeln Europas, vieler Araber, Hindus und Chinesen eröffnet! Auch England hatte seit jenem Tage zu erkennen Gelegenheit, daß der neue Verkehrsweg nicht seinen Interessen zuwider lief.

Aber die Gesellschaft? Im Jahre 1870 passirten den Kanal 491 Schiffe von 436,618 Tonnengehalt; die Jahreseinnahme von 1870 betrug nur 6,400,000 Frsch. Im Jahre 1872 hatte die Anzahl der den Kanal passirenden Schiffe 1082 zu 1,439,169 Tonnen und 1871 765 zu 761,467 Tonnen Tragfähigkeit betragen. Die Total-Einnahmen im Jahre 1872 bezifferten sich auf 16,407,591 Frsch. und 1871 auf 8,993,733 Frsch. Im Laufe des Jahres 1873 passirten den Kanal von Suez im Ganzen 1172 Schiffe zu 2,085,032 Tonnen-Tragfähigkeit, und die Einnahmen der Suez-Kanal-Gesellschaft betragen 22,891,861 Frsch.

Wenn nun allerdings die Zahl der den Kanal passirenden Schiffe, ihren Tonnengehalt und die Einnahmen der Gesellschaft eine stetige Vermehrung zeigen, so hat dieselbe dennoch immer noch mit einem großen Deficit zu kämpfen und von Dividendenzahlung ist nicht die Rede.

Wir fragen: Auf welcher Seite liegt das Recht? Auf Seite der Regierungen, welche mehr oder weniger willkürlich die obigen Beschlüsse gefaßt haben, oder auf Seiten der Gesellschaft, welche als Compensation für ihre Opfer die ihr angemessen erscheinenden Gebühren festzusetzen wünscht? —

Doch halt! Um das Recht kümmerte sich von jeher wenig der Gang der Ereignisse! Der eigene Vortheil war meistens allein entscheidend. Aber wie, ist es wirklich der Vortheil Europas, wenn die Förderung seines Handels durch den Ruin kühner Unternehmer erkauft wird?

Vielleicht in diesem Falle. Die unbedingte und sofortige Folge eines solchen Vorganges muß aber sein, daß sich die Zahl derer verringert, welche geneigt sind, große Opfer für den Vortheil ihrer selbst und daher auch der Welt zu bringen. Wird die Stimme der verletzten Aktionaire überhört, so wird sich nur schwer eine zweite Gesellschaft finden, welche ähnliche Unternehmungen wagt.

Und oft genug tauchten nicht weniger riesenhast und ebenso wünschenswerthe Pläne auf. Gerade jetzt ist die Zeit, wo sich neues Kapital dem submarinen Tunnel durch den Kanal, und demjenigen zwischen der schwedischen Landschaft Schonen und der dänischen Insel Seeland zuwenden soll!

Zweierlei Vorschläge haben wir daher zu befürworten. Entweder mögen die Regierungen noch einmal Vertreter nach Konstantinopel senden, um die gefaßten Beschlüsse zu revidiren und der Gesellschaft freie Hand zu lassen — oder, will man auf den geübten Einfluß nicht verzichten, so kann man sich denselben dadurch dauernd und alle Theile befriedigend erhalten, daß man den Kanal auf internationale Kosten kauft und unter internationaler Aufsicht verwaltet.

Ob die Pforte auf einen dieser beiden Vorschläge — die ja schon seit langer Zeit gemacht wurden und für die sich begreiflicherweise namentlich

Herr v. Lesseps lebhaft interessiert — eingehen wird, ist freilich nicht leicht vorauszusagen. Indeß wird Frankreich kaum versäumen all' seinen Einfluß zu Gunsten der Gesellschaft — deren Aktionäre ja vorzugsweise Franzosen sind — geltend zu machen. Das „Journal des Débats“ schreibt mit Bezug auf die Weigerung der Pforte, Herrn v. Lesseps Gehör zu geben, die folgenden bemerkenswerthen Sätze: „Die Entscheidung der Pforte ist eine schwerwiegende. Wir besorgen sehr, daß die Pforte selbst Bresche in ihre Souveränität gelegt habe. Wenn irgend eine finanzielle oder sonstige Gesellschaft es sich beifallen ließe, ihr von Seite der oder jener Macht, welche stark genug ist, um sich Gehör zu verschaffen, unangenehme Einmischungen zuzuziehen, was könnte sie dagegen einwenden und auf welches Princip würde sie ihren Widerstand stützen?“

Was Deutschland betrifft, so steht sein Interesse bei der Suezfrage erst in zweiter Linie. Gerade aber weil es mehr oder weniger die glückliche Rolle des Unparteiischen spielt, dürften sich seine Staatsmänner um so mehr geneigt finden, für das Recht, welches — wie in den meisten Fällen — auch hier mit dem Vorthheil zusammenfällt, einzutreten. *) —

London, Mai 1874.

Arthur v. Studnik.

Der verschluckte Zollverein. Ein französisches Mißverständnis.

Die in Paris und Nantes erscheinende französische Monatschrift „Revue Universelle“ steht mit den Grenzboten in einem collegialen Verhältniß. Wir tauschen unsre Blätter gegenseitig aus, und es wird hier freudig anerkannt, daß die Anregung zu diesem angenehmen Verhältniß von dem französischen Collegen ausgegangen ist.

Niemand wird bereuen, die Monatshefte der französischen Revue eingehend zu studiren. Sie erfüllt ihr Versprechen: über Politik, Wissenschaft, Literatur, Kunst, Industrie, Ackerbau, Gesundheitspflege, Finanzen, Handel, Mode und „Vermischtes (faits divers)“ zu berichten mit anerkannter Werth

*) Wir haben unsere, von unserm Herrn Mitarbeiter wesentlich abweichenden Ansichten in der Suezkanalfrage wiederholt dargelegt. D. Red.