



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Suezkanal. 1.

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

Der Suezkanal.

1.

Die Richtung des letzten großen Krieges brachte es mit sich, daß man unter der orientalischen Frage meist nur die Gesamtheit der Verhältnisse im Norden des Bosporus verstand. Die letzten Jahre haben daran erinnert, daß diese Frage noch eine zweite südlich von Konstantinopel liegende Gruppe von Verhältnissen betrifft. Handelte es sich dort um die Donau, das schwarze Meer und die Herrschaft über die Wasserstraße, welche letzteres mit dem mittelländischen verbindet, so ist der Mittelpunkt der Bestrebungen und Gegenwirkungen hier die schmale Landenge, welche das Mittelmeer von dem rothen trennt. Am Horizont steht bei beiden Vorfragen der Gedanke an die Herrschaft über Indien. Die erstere ist 1856. bis auf Weiteres entschieden, das heißt, wie wir alle wissen, nicht entschieden, sondern vertagt worden. Die zweite, welche zunächst in der Gestalt einer bloßen handelspolitischen Frage auftrat, ist in dieser Gestalt jetzt daran, entschieden zu werden, oder vielmehr, sie ist bereits entschieden.

Das Unternehmen des Suezkanals darf, wenn Gladstone in seiner Behauptung, die besten Richter des Werthes eines Unternehmens seien die, welche ihre Capitalien darin anlegten oder nicht anlegten, Recht hat, als gescheitert betrachtet werden. Die Unternehmer hatten sich eines guten Theils der europäischen Presse versichert, um die öffentliche Meinung zu gewinnen; v. Lesseps, die Seele des Ganzen, war bald in England, um durch Meetings zu Gunsten seines Planes zu wirken, bald in Konstantinopel und Sairo, um die Erlaubniß zum Bau zu erlangen, bald in Paris, bald in Wien und Triest, um seinen Zweck zu fördern, und an ihm liegt es sicher nicht, daß der kreisende Berg eine Maus geboren hat. Alles war aufs geschickteste angelegt, und die Handelswelt sollte nun ihr Urtheil sprechen. Die Subscriptionen wurden eröffnet, und einige Wochen schien es, als würden sie den erwünschten Erfolg haben. Die aus Paris inspirirten Blätter verkündeten, daß ein gewaltiger Andrang nach den Bureaux der Compagnie stattfinde, daß Gefahr im Verzuge sei, daß eine Reduction der Zeichnungen auf

den vierten Theil bevorstehe, und dadurch verführt mögen nicht wenige Gläubige viermal so viel Actien genommen haben, als sie ursprünglich beabsichtigten. Jetzt aber ergibt sich, daß trotz dieser unvorsichtigen Hast kaum das erforderliche Capital, und auch dieses natürlich größtentheils nur auf dem Papier zusammengekommen ist. England und der Norden von Deutschland haben sich, wie es scheint, so gut wie gar nicht betheiliget, Oestreich, von wo man eine Zeit lang beträchtliche Beiträge erwarten durfte, mit einem verhältnißmäßig sehr bescheidenen Capital, und so fällt die Hauptsumme der Zeichnungen auf Frankreich, an dessen Börsen infolge jener Ueberladung der Einzelnen mit Actien letztere bereits mit 26 Procent Verlust ausgedoten werden.

Daß die Trübung des politischen Himmels dazu beigetragen hat, die Hoffnungen auf den Erfolg des Unternehmens herabzustimmen, kann zugestanden werden. Der eigentliche letzte Grund des Mißlingens aber liegt tiefer. Er liegt darin, daß alle Voraussetzungen, auf die der Lesspessche Plan gebaut war, sich bei näherer Betrachtung als mehr oder minder unhaltbar bewiesen. Man hatte die Vortheile, die das Unternehmen bringen sollte, zu hoch, die Hindernisse, die sich der Ausführung und noch mehr der Erhaltung des Kanals entgegenstellen, zu gering angeschlagen, und man hatte endlich die politischen Bedenken, die sich für einen der hauptsächlich betheiligten Staaten bei dem Project erheben mußten, nicht in ihrer ganzen Stärke gewürdigt, oder sich gestellt, als ob man sie nicht anerkenne, als ob sie wenigstens leicht zu beseitigen wären. Jetzt erfuhr man, daß die außerfranzösische Handelswelt, besonnener als man sie geglaubt, jene Vortheile und jene Hindernisse sehr wohl abzumessen und jene Bedenken sich vollkommen deutlich zu machen verstanden habe.

Die Hauptpunkte, die in Frage kommen, sind: 1) die wahre Bedeutung der Verkehrsströmung zwischen Europa und Ostasien; 2) die Möglichkeit der technischen Ausführung des Kanals und das Verhältniß zwischen den Kosten und seiner Erhaltung und dem Ertrag seiner Benutzung; damit in Verbindung 3) das Maß, in welchem die Durchstechung der Landenge von Suez die Fahrt von unsern Häfen nach den indischen, chinesischen und australischen abkürzen würde; endlich 4) die Beziehung des Unternehmens zur englischen Politik und der Politik der Mittelmeerstaaten, namentlich Frankreichs.

Die Vertheidiger des Projectes wiesen zunächst auf die große gewerbliche Produktionskraft Europas hin, die eine entsprechende Consumtionskraft an außereuropäischen Rohproducten erzeuge, und nahmen dann an, daß Indien der beste Markt sei, auf dem diese Kräfte sich ausglich. Der Verkehr zwischen den Ländern des Indus und Ganges und den Hafen- und Fabrikplätzen Europas umfasse die ungeheure Summe von ziemlich zwei Millionen Tonnen Last — eine Güterströmung von Osten nach Westen, die auf Erden ihres Gleichen

nicht habe. Zwischen diesen beiden großen Polen der Erzeugung und des Verbrauches liege nur ein Weg, der unverhältnißmäßig viel kürzer sei, als der alte von Vasco de Gama entdeckte, und dieser Weg gehe eben über die Landenge von Suez. So lange es daher einen Welthandel zwischen dem Osten und Westen der alten Welt gegeben habe, so lange seien die Blicke auf jenen Damm zwischen dem rothen und dem Mittelmeer gerichtet gewesen, und die Bedeutung des asiatisch-afrikanischen Panama werde in dem Maße steigen, als sich die Productions- und Consumtionsverhältnisse der beiden Pole in Asien und Europa ordneten und mehrten.

Darauf ist zu erwidern, daß dieses Raisonement nur Geltung hätte, wenn der Kern und Schwerpunkt der europäischen Gewerbs- und Handelsthätigkeit noch im Süden, in den Mittelmeerländern läge, nicht schon seit mehr als zwei Jahrhunderten nach Norden hinaufgerückt wäre. Im Alterthum und bis zum sechzehnten Jahrhundert war der Nil und das rothe Meer allerdings der Verkehrsweg des Handels Europas, Westasiens und Nordafrikas mit Indien. Die Frage, ob Ophir, das biblische Kalifornien, in Indien zu suchen, ob Phönizier und Aegyptier nach Indien gefahren, bleibe hier unerörtert. Zur Zeit Strabos gelangten die kostbaren vegetabilischen Erzeugnisse Indiens durch Vermittlung arabischer Kaufleute über Alexandrien in die römische Welt.

Ein directer Verkehr griechischer Handelsfahrzeuge mit Ostasien begann unter Domitian, und zwar soll ein Seecapitän Hippalus der erste gewesen sein, welcher die Etesien, d. h. die in jenen Breiten je sechs Monate herrschenden Nordost- und Südwestmouffons zur Ueberfahrt aus dem Meerbusen von Aden nach Muziris, dem großen Stapelplatz Malabars, benutzte. Die Insel Sokotora scheint damals eine der Hauptstationen des abendländischen Handels mit Indien gewesen zu sein; denn es siedelten sich dort griechisch redende Einwanderer an, und vermuthlich ist auch das Christenthum auf diesem Wege nach Indien gelangt. Wann der alte römisch-indische Handelsverkehr durch das rothe Meer einschloß, ist unbekannt; doch wird er über das erste Jahrhundert der Hedschra nicht fortgesetzt worden sein. Die Verbindungen der Araber und der Perser mit Indien sind dagegen nie unterbrochen worden, ja die Araber dehnten ihren Verkehr sogar bis China aus. Aber ihre Handelsstraße ging mehrere Jahrhunderte hindurch nicht über das rothe Meer, sondern sie gaben dem persischen Meerbusen den Vorzug, wo schon unter den Kosroen Obolla an der Stelle des heutigen Bassora als der größte Stapelplatz ostasiatischer Erzeugnisse blühte. Erst als Aegypten sich vom Khalifat losriß, als es nach dem Verfall des Seldschukenreichs und der Vertreibung der Lateiner aus dem heiligen Lande als die Hauptmacht der islamitischen Welt dastand, begann sich der Strom des indischen Verkehrs

wieder durch das Bab El Mandeb zu ergießen, bis endlich Alexandrien sich beinahe das Monopol des sarazenischen Handels im indischen Ocean erwarb. Hier war in dieser Periode alles zu finden, was aus der für die Lateiner jetzt märchenhaft geheimnißvoll gewordenen indischen und chinesischen Welt kam. Hier kaufte man Aloe aus Sokotora, Gold und Elfenbein von Mozambique, Muffelin aus Kambaya, Perlen von den Koromandelbänken, Smaragden und Rubinen von Ceylon, Gewürznelken von den Molukken, Pfeffer und Ingwer aus Malabar, Kampher aus Sumatra, Sandelholz aus Timor, Moschus aus Tonking, Seide und Porzellan aus China. Diesem Waarenzug dankten die Sultane von Kairo ihre besten Einkünfte, Alexandrien seinen Ruf als erste Handelsstadt der Welt, Genua und Venedig und die Handelsstädte Süddeutschlands ihren Reichthum.

Dieser Verkehr blühte indeß kein ganzes Jahrhundert. Die Portugiesen entdeckten allmählig auf ihren Fahrten an der Westküste Afrikas, daß Gold, Elfenbein und Pfeffer auch anderswo als in Alexandrien zu holen war. Seidenzucht, Zucker- und Baumwollenbau verbreiteten sich über Syrien, Griechenland, Sicilien und andere Mittelmeerländer. Der Handel Aegyptens wurde durch die türkischen Eroberer zerstört. Endlich fanden die Portugiesen den Seeweg nach Indien und vernichteten den Handelsverkehr auf dem rothen Meere, indem sie die arabischen Kauffahrer durch kreuzende Kriegsflotten hinwegschreckten. Wäre Aegypten damals noch mächtig gewesen oder hätten die Türken, die jetzt hier herrschten, geahnt, welches Kleinod sie am rothen Meer besaßen, so würden die Portugiesen von ihnen in Verbindung mit den indischen Fürsten ohne große Anstrengung zurückgeworfen worden sein. Es geschah aber nichts der Art, und nebenher kamen auch sämmtliche unter die Osmanenherrschaft gebeugte Mittelmeerländer in ihren Ackerbau- und Gewerbeverhältnissen von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr zurück, so daß jene Verarmung eintrat, welche noch jetzt diese von Natur so reich gesegneten Landstriche charakterisirt.

Die Vertheidiger des Suezkanals täuschen sich daher, wenn sie meinen, daß ihr Unternehmen so ohne Weiteres den Bann, der auf dem Leben der Mittelmeeresufer lastet, lösen und ihnen die einstige Blüte wieder verleihen werde. Dazu gehört, daß Aegypten wieder das starkbevölkerte und reiche Land werde, das es unter Sesostris und später unter den Mamelukensultanen war, daß Syrien und Kleinasien sich wieder mit jenen zahlreichen Städten bedecke, die jetzt nur noch in ihren Trümmern vorhanden sind, dazu nicht minder, daß Italien ein anderes Regiment bekomme und wieder mit dem Geist erfüllt werde, welcher die Größe von Florenz, Genua und Venedig schuf.

Dann aber — wo der Faden eines Handelsverkehrs zerrissen ist, bleibt er oft für immer zerrissen, und wie die Dinge gegenwärtig stehen, ist sehr

die Frage, ob der Handelsverkehr von Europa über das rothe Meer nach Indien sich in ersprießlicher Weise wieder anknüpfen läßt. Das rothe Meer erleidet jetzt nicht bloß durch die Seestraße um das Kap der guten Hoffnung, sondern seit Errichtung des Staats Kalifornien und dem Beginn des Menschen- und Waarenzuges über den Isthmus von Panama eine Verminderung seines Werthes. Vor allem aber muß man die große Veränderung in der Natur des Handels beachten, die seit der Entdeckung Amerikas eingetreten ist. Im Mittelalter waren es Edelsteine und Gewürze, welche im Welthandel den ersten Rang einnahmen, besonders die letzteren; denn der Pfefferhandel war wichtiger als irgend ein anderer Zweig kaufmännischer Thätigkeit. Die Hauptartikel des heutigen Welthandels dagegen sind Zucker, Kaffee, Thee, Wolle, vor allem aber Baumwolle. Gehörten diese Producte meist ausschließlich den östlichen Ländern an, so zählen sie jetzt zu den amerikanischen Stapelartikeln. Amerika führt mehr Zucker und Kaffee aus, als alle andern Länder, wo diese Producte gedeihen, der Süden der Vereinigten Staaten allein liefert mehr als fünfmal so viel Baumwolle in unsere Fabriken, wie ganz Asien, und will man dem Welthandel ein engeres Bett anweisen, so ist es der atlantische Ocean, von dem man behaupten kann, er trage die größere Hälfte dessen, was die Welttheile unter sich austauschen. Nicht die romanischen und semitischen Völker repräsentiren jetzt die größte Productionskraft in den Gewerben und die größte Consumtionskraft im Bedarf von Noherzeugnissen, und nicht Indien und China sind es, welche beim Welthandel als die ersten Märkte in Betracht kommen, sondern die Pole der Verkehrsströmung liegen im Norden, im Bereich der germanischen Arbeit, in Nordamerika, in England und in Deutschland. Ein Vergleich der Ein- und Ausfuhr von Alexandria, Triest, Genua und Marseille mit der Ein- und Ausfuhr von Newyork und Neuorleans, London und Hamburg läßt darüber keinen Zweifel übrig, und so wird man zunächst zugeben müssen, daß die Durchstechung der Landenge von Suez fast nur eine örtliche Bedeutung für die Mittelmeerufer habe, daß sie wenigstens keine solche Umwälzung zur Folge haben werde, wie die Entdeckung Amerikas oder der Fahrt nach Ostindien um das Vorgebirg der guten Hoffnung. Indien, China, selbst Australien werden Amerika in seiner Bedeutung für den Handel nie einholen, so wenig wie die romanischen Völker die germanischen in Europa.

Daß der Kanal trotz alledem für den Handel der Mittelmeerstaaten, für die Türkei, Griechenland, Oestreich, Italien und Frankreich Bedeutung habe, ist hiermit nicht widerlegt. Es fragt sich nur, ob diese Staaten allein die Kosten seines Baues und seiner Erhaltung durch ihre Benutzung decken werden. Hierbei ist die erste Frage die nach den technischen Schwierigkeiten, welche sich dem Unternehmen etwa entgegenstellen. Diese wird von den Vertheidigern

des Project's zuerst damit beantwortet, daß die Geschichte von ähnlichen Kanälen an dieser Stelle meldet. Schon Sesostris hatte den Gedanken, den Nil (nicht direct das Mittelmeer, wozu damals keine Veranlassung war) mit dem rothen Meer zu verbinden. Er unternahm den Bau durch das Land Gosen — das heutige Wadi Tumilat — ohne daß erzählt wäre, er habe ihn vollendet. Pharao Necho setzte achthundert Jahre später das Werk fort, scheint es aber, abgeschreckt durch die großen Schwierigkeiten, auf die er stieß^{*)}, ebenfalls unvollendet gelassen zu haben. Darius Hystaspis nahm den Kanal wieder in Angriff und führte die Arbeit wirklich aus. Auf die Dauer erhalten konnte man die Wasserstraße aber nicht, man darf annehmen, weil sie zu rasch versandete, als daß sie die Kosten ihrer Unterhaltung gedeckt hätte. Dies ist wenigstens von dem Kanale sicher, welcher von Ptolemäus Philadelphus um die Mitte des dritten Jahrhunderts v. Chr. angelegt wurde und der nach seinen vielen Krümmungen zu schließen mehr dem Localverkehr Aegyptens als dem Welthandel zwischen Europa und den Ländern südlich und östlich vom rothen Meer diente. Er verschlammte allmählig, bis ihn Kaiser Trajan ausräumen und zugleich einen Seitenarm von der Spitze des Delta bis zum Thal Tumilat herstellen ließ. Beide Kanäle versielen abermals. Amr, der arabische Feldherr, welcher für den Kalifen Omar Aegypten erobert, ließ den Hauptkanal ausbessern und erbot sich zugleich zur Anlegung einer directen Wasserstraße zwischen dem Mittel- und dem rothen Meer. Dieser Antrag kam nicht zur Ausführung. Ebenso wenig gelang es den Venetianern später, ihren Wunsch nach einer Durchstechung der Landenge von Suez bei den Mamelukensultanen durchzusetzen. Endlich sollen auch die türkischen Herrscher Selim I., Murad III. und Soliman II. die Absicht einer directen Kanalverbindung gehegt haben, aber von einer Verwirklichung des Gedankens war nicht die Rede.

Als Napoleon Aegypten eroberte, tauchte der alte Plan wieder auf; die zur Untersuchung der Vertiklichkeit abgesandte Commission stattete indeß ihren Bericht dahin ab, daß an einen directen Kanal deshalb nicht zu denken sei, weil der Niveauunterschied zwischen dem rothen und dem Mittelmeer mehr als 30 Fuß betrage. 1840 regten Engländer, denen sich bald Oestreicher und Franzosen zugesellten, die Sache von neuem an, und Mehemed Ali bewilligte nach einigem Zaudern die Bildung einer Gesellschaft zur Erforschung der Vertiklichkeit. Dieselbe trat zusammen und ließ durch Stephenson die Rhede von Suez, durch den Oestreicher Negrelli den Golf von Pelusium, durch den Franzosen Talabot das Terrain zwischen den beiden Meeren untersuchen. Inzwischen starb Mehemed Ali, auch traten die Ereignisse von 1848 störend dazwischen.

*) Es starben ihm dabei 120,000 Arbeiter.

und die Arbeiten blieben liegen. Erst 1854 nahm Ferdinand v. Lesseps, ein Verwandter der Kaiserin der Franzosen und bis dahin französischer Generalconsul in Aegypten, in Verbindung mit dem Vicekönig Said Pascha das Project wiederum auf und erhielt von letzterem die Bewilligung zu dessen Ausführung, vorbehaltlich der Ratification des Sultans. Da Falabot sich für einen Kanal vom rothen Meer nach dem Nil und Alexandrien ausgesprochen hatte, v. Lesseps aber eine directe Verbindung der beiden Meere beabsichtigte, so wurde die Dertlichkeit von einer Commission von Sachverständigen nochmals untersucht. Diese Commission, zu welcher Frankreich die Ingenieure Renaud und Vieussou, Oestreich Negrelli, Preußen Lenze, England Rendel und Maclean, Sardinien Paleocapa und Holland Conrad stellte, ging im October 1855 nach Aegypten ab, vereinigte sich dort mit den ägyptischen Ingenieuren Linant Bei und Mougel Bei (beide sind Franzosen) und stattete im folgenden Jahre einen Bericht ab, welcher dem Unternehmen günstig war.

Nach diesem Bericht wäre die Landenge von Suez keine die afrikanischen und asiatischen Gebirgsketten des rothen Meeres verbindende Rippe, sondern ein von drei der Quere nach, d. h. von Osten nach Westen laufenden Bodenerhebungen durchschnittenes Thal, und der Niveauunterschied zwischen beiden Meeren betrüge etwa sieben Fuß, nicht dreißig, wie Napoleons Ingenieure gefunden haben wollten. Von Suez bis zum Golf von Pelusium, nicht weit vom Fort Tineh, ist es $18\frac{1}{2}$ deutsche Meilen. Etwa in der Mitte dieser Strecke findet sich das Becken des jetzt ausgetrockneten Bittersees, bis zu welchem der Weg von Suez ganz eben ist, woraus man in Verbindung mit der Entdeckung, daß der Boden hier bis zu bedeutender Tiefe aus Alluvium besteht, schließen kann, das rothe Meer sei einst bis hierher gegangen. Ungefähr zwei Meilen nördlich liegt ein zweites Wasserbecken, der Timsach- oder Krokodilsee. Das Terrain zwischen den beiden Becken ist wellenförmig, und sein Boden zeigt bis zu einer beträchtlichen Tiefe nur Sand und Kies. Der Timsachsee liegt so tief, daß der Nil in Jahren, wo seine Fluten mehr als 22 Ellen steigen, durch das Wadi Tumilat bis hierher vordringt. In weiterer Verfolgung des Thalmwegs zwischen dem rothen und dem Mittelmeer findet man eine Küstenlagune, den See von Menzah, der nur durch einen schmalen, ungefähr 150 Schritt breiten Sandwall vom Mittelmeer getrennt ist. Zwischen den letzten beiden Wasserbecken begegnet man einer Bodenerhebung, die bei El Gisir vierzig Fuß Höhe über dem Spiegel des Mittelmeers erreicht und aus Flußsand besteht. Die Rhede von Suez bietet für 500 Schiffe einen sichern, unveränderlichen, aus Schlammboden bestehenden Ankergrund auf $2\frac{1}{2}$ bis 7 Faden Tiefe. Die herrschenden Winde sind nicht gefährlich, und der stürmische S. S. O. hält selten lange an. Der Golf von Pelusium ist flacher als der von Suez, er erreicht erst auf $\frac{2}{3}$ deutsche Meilen Entfernung

vom Ufer in seinem östlichen Theil eine Tiefe von 5 Faden. Bis zu dieser Entfernung wird der Ankergrund fortwährend durch Flugsand verändert.

Dies der Bericht der Commission, auf welchen sich der Lessép'sche Plan gründet. Letzterer, auf Vorschläge Negrellis hin entworfen, ist folgender: Es soll eine Wasserstraße ohne Schleußen vom östlichen Theil der Bucht von Pelusium durch die Becken des Timsach- und des Bittersees und die dazwischen liegenden Bodenerhebungen nach Suez so tief ausgehoben werden, daß sie eine Tiefe von $25\frac{1}{2}$ Fuß besitzt. Die Sohle des Kanals soll von Suez bis zum Bittersee 204, von dort bis zum pelusischen Golf mindestens 140 Fuß breit werden. Um den Schiffen, welche den Kanal benutzen, einen hinreichend bequemen Ankerplatz zu verschaffen, soll ein wenigstens 1,500 Fuß breiter Theil der Meeresbucht auf 4 Faden Tiefe ausgebaggert und mit Dämmen eingefast werden, und außerdem will man dort noch ein entsprechend tiefes Bassin von 600 Fuß Breite ausbaggern und durch Molen in einen Hafen verwandeln. Die geringe Tiefe der Bucht von Pelusium macht die Fortführung des Kanals ins Meer auf etwa 10,000 Fuß nothwendig. Innerhalb der Bucht soll der Kanal in einer Breite von 12,00 Fuß ausgehoben werden, so daß er zugleich als Hafen dienen kann. Der diesen Hafen im Westen schützende Molo wird eine Länge von 10,500, der östliche eine Länge von 7,500 Fuß bekommen. Hinter letzterem soll ein besonderer Hafen von 46,000 Fuß Oberfläche ausgegraben werden. An diese Anlagen schließt sich die Einfassung des Timsachsees mit Hafendämmen und die Verbindung dieses Wasserbeckens mit dem Nil durch einen Seitenkanal, welcher durch das Wadi Tumilat geführt werden und 75 Fuß Breite so wie in der trockensten Zeit 6 Fuß Tiefe haben soll.

Die Kosten für alle diese Bauten sind auf 162 Millionen Franken veranschlagt. Ob der Kanal mit seinen Nebenanlagen dafür ausgeführt werden kann, ist eine Frage, die wir hier nicht verfolgen können. Es sei nur bemerkt, daß die Anlegung der Häfen bei Suez und Pelusium auf Schwierigkeiten stoßen wird, deren Bewältigung allein fast drei Vierteltheile jener Summe erfordern dürfte. Von der Schwierigkeit der Unterhaltung des Ganzen wird sogleich die Rede sein. Daß die angegebene Tiefe und Breite des projectirten Wasserweges dem Welthandel genügen würde, darf zugestanden werden. Allerdings sind grade zwischen den Ländern, deren Verkehr der Kanal erleichtern soll, die größten Schiffe in Gebrauch, da dieselben dem Rheder den größten Gewinn, dem Kaufmann die wohlfeilste Fracht sichern. Aber es ist nicht zu erwarten, daß man viele Fahrzeuge bauen wird, welche mehr als 24 Fuß Tiefgang haben. Da der Kanal diese Tiefe erhalten soll, so würde er selbst von den schwersten Linienschiffen, die man bis jetzt gebaut hat, benutzt werden können.

So gäbe es denn keine unbeflegbare Schwierigkeit in der technischen Ausführung des Kanals, wenn die Angaben der Commission richtig wären. Dieselben sind aber grade in der Hauptsache unrichtig. Das rothe Meer liegt nicht dreißig Fuß höher als das mittelländische, aber auch nicht sieben, sondern kaum zwei Fuß, und wenn ein Niveauunterschied von dreißig Fuß die Erhaltung des Kanals durch zu starke Strömung unmöglich machen würde, so muß ein solcher Unterschied von weniger als zwei Fuß dieselbe deshalb unmöglich machen, weil bei ihm so gut wie gar keine Strömung denkbar ist. Eine starke Strömung ist aber nothwendig, um das sonst durch nichts, oder nur mit ganz unverhältnißmäßigen Kosten abzuwendende Versanden des Kanals zu verhüten. Diese Versandung wird auf doppelte Weise herbeigeführt werden: einmal durch die beiden Meere selbst, dann durch den Flugsand der Wüste. Das hatte schon Talabot befürchtet, als er den directen Kanal abwies und dafür eine Wasserstraße zwischen dem Nil und dem rothen Meer vorschlug. Das zeigt die Richtung der alten Kanäle, die trotzdem nicht erhalten werden konnten. Das hat endlich Stephenson als seine Ueberzeugung ausgesprochen, als er dem Lesspesschen Unternehmen das Horoskop stellte, es werde mit einem „sumpfigen Graben“ endigen.

Mit der Gewalt des Wassers stehen die von demselben mitgeführten Erdtheile in einem gewissen Verhältniß, und diese Erdtheile fallen in dem Maße zu Boden, in welchem die Kraft des Wassers abnimmt, woraus die allmälige Erhöhung eines Strombettes sich erklärt. Wo ein Wasserdruck dem Wasserstrom grade entgegentritt, bildet sich ein Niederschlag jener Erdtheile, wie die Delta des Nil und des Ganges im Großen, die Sandbänke an der Mündung der Elbe im Kleinen zeigen. Gräben und Kanäle ferner in Gegenden beweglichen Sandes, werden, auch wenn sie noch so tief und breit sind, mit der Zeit vom Winde zugeschüttet. Hafendämme werden nicht vor Versandung schützen, wo ein Meeresstrom vorhanden ist, wie der vor dem pelusischen Golf, welcher den Nilsand mit sich führt und bereits die Häfen Phöniziens unbrauchbar gemacht hat. Der durch die Verengung des rothen Meeres nach Norden und durch S. S. D.-Stürme verstärkte Anprall der Flutwellen an die Mündung des Kanals bei Suez wird ebenfalls eine nachtheilige Einwirkung auf den Kanal üben, indem er dort Triebsandmassen hinwälzen wird. Wenigstens zeigt die Behauptung der Commission, daß die Gewässer des rothen Meeres sich meist bis an den Timsachsee, also bis in die Mitte des projectirten Wasserwegs erstrecken, wenn sie richtig ist, nur, daß an dieser Stelle Sand an die Stelle des Wassers getreten ist. Das Flutwasser des rothen Meeres wird, wie die Commission selbst meint, in den Kanal eindringen, also bald eine stärkere, bald eine schwächere Bewegung und um die Mitte der Ebbe wahrscheinlich gar keine Strömung haben, und somit bis in den Hafen bei Pelusium, der,

wie gezeigt, ohnehin durch den Nilsand gefährdet ist, Erdtheile ablagern. Die Commission glaubt ferner, das rothe und das Mittelmeer hätten hier einst zusammengehungen. Wir geben dies zu, finden darin aber nur die Bestätigung unsrer Ansicht, daß von Norden her die Schlammtheile des Nil, von Süden her von der Flut des rothen Meeres angeschwemmte Trieb sand, von Osten und Westen der Flug sand der Wüste die Verwandlung der Meerenge in eine Landenge bewirkt hat. Es kommt auf dem Isthmus kein eigentliches Felsenlager vor. Sehr wohl, dann rührt der dortige Flug sand nicht von einer Steinverwitterung, sondern anderswo her. An der Küste des Mittelmeers bilden Gesteintrümmer die Dünen und Sandbänke, und die Commission fürchtet selbst diese und will sich davor durch die oben angegebene Hinausrückung des Kanals in die See schützen. Wir wissen aber bereits, daß ihr dies nichts helfen wird. Sie befindet sich zwischen zwei gleich gefährlichen Gewalten. Läßt sie den Kanal nahe am Strande münden (was schon deshalb nicht thunlich ist, weil er dann großen Schiffen nicht zugänglich wäre) so schadet ihm der Wind mit seinem Flug sand, führt sie den Kanal so weit hinaus, wie angeführt, so spült ihm in wenigen Jahren der Nil eine Barre vor seine Einfahrt.

Eine Hauptstelle, von wo der Kanal durch Flug sand bedroht wird, ist der Dschebel Attakah an der Nordwestseite des rothen Meeres, und hier ist nicht allein der Wind die bewegende Kraft, sondern auch starke Regenstürze schwemmen alljährlich Massen von Sand und Geröll nach dem Nordrande des rothen Meeres herab, und die Commission sollte bedacht haben, was sie sagte, als sie die Vermuthung aussprach, daß dieses Meer durch einen solchen mit Orkan verbundenen, Sand- und Steinmassen mit sich wälzenden Gewitterregen von seiner nördlichsten Bucht, dem Bittersee, durch den der Kanal geführt werden soll, getrennt worden sei. Andere gefährliche Stellen finden sich noch mehre. Durch die Ost- und Westwinde wird der Sand auf die ganze Länge des projectirten Kanals getrieben; denn wo wie hier kein Bindemittel, wie Gesträuch oder Bäume, den trocknen, staubartig feinen Flug sand festhält, da hat der Wind Macht über ihn, treibt ihn fort, selbst über bedeutende Hügel, lagert ihn ab in Vertiefungen und häuft ihn hier und dort an, wie unter andern das erwähnte Dünengebilde bei El Gisz zeigt (welches beiläufig nicht, wie die Commission sagt, 40, sondern nahezu 60 Fuß hoch ist), nimmt ihn aber auch gelegentlich wieder mit fort und schafft anderwärts damit ein Thal in einen Hügel um. v. Lesseps erzählt, um dies zu unterstützen, daß man nach Verlauf eines Jahres hier noch deutliche Spuren seines Lagers gefunden habe. Aber man darf annehmen, daß er sich für dasselbe nicht den ungünstigsten, sondern einen gegen den Wüstenwind möglichst geschützten Ort ausgesucht habe.

Ist es wahr, was ein Vertheidiger des Projects behauptet, daß nämlich der Kanal der Pharaonen, der Ptolemäer und der Sarazenen schwieriger auszuführen und kostspieliger gewesen, als der directe Kanal des Herrn v. Lesseps, daß er noch obendrein störend in das Bewässerungssystem Unterägyptens eingegriffen und Nebenarbeiten erfordert habe, welche die Wohlfahrt des Landes beeinträchtigt, so ist dies eben nur ein Beweis, daß die Araber, die Ptolemäer und die Könige von Memphis und Theben die unüberwindlichen Schwierigkeiten gekannt haben, einen Kanal in gerader Richtung vom rothen zum mittelländischen Meer auf die Dauer fahrbar zu erhalten, und wir sollten uns das zur Notiz dienen lassen.

Wind von der Land- und Seeseite als Träger, die Flut im rothen, der von der Nilmündung kommende Strom im mittelländischen Meere als Treiber von Sandmassen, Regenströme mit Orkan vom Attakahberg, die abwechselnd starke und schwache Hin- und Herbewegung des Wassers im Kanal selbst bedrohen das Unternehmen also in einem Grade, daß man voraussetzen kann, es werde, ausgeführt, sehr bald das Schicksal der früheren Kanäle haben, und die, welche den Versicherungen der Franzosen noch Glauben schenken, werden wohl thun, diesen Glauben aufzugeben. Es dürfte sich sonst ereignen, daß sie sich damit ebenso getäuscht sähen, wie vor einigen Jahren der Vicekönig mit der vielbesprochenen Barrage des Nil, von der man sich Wunderwirkungen auf die Befruchtung des Nilthals versprach und die, nachdem sie mit einem Aufwande von 30 Millionen Franken vollendet war, nur die Ruinen Aegyptens vermehrte.

Ist es nach diesen Erörterungen zweifelhaft, ob sich die Unterhaltungskosten des Suezkanals selbst bei einer sehr starken Benutzung desselben durch alle seefahrenden Nationen decken würden, und könnte, sogar diese vorausgesetzt, von einer guten Verzinsung des dabei angelegten Capitals kaum die Rede sein, so verstärken sich diese Zweifel, wenn man nach dem Maße fragt, in welchem der Kanal den Weg von Europa nach Indien, China und Australien verkürzen würde.

Ein Blick auf die Karte lehrt, daß der Weg nach Bombay und Kalkutta von Venedig, Triest und Marseille um mehr als die Hälfte, von Konstantinopel aus noch bedeutender gegen sein jetziges Maß auf dem Wege um das Borgebirge der guten Hoffnung abgekürzt werden würde. Ein französischer Hydrograph hat ausgerechnet, daß die Ersparniß an Seemeilen für ein nach Ceylon bestimmtes Fahrzeug, auch wenn dasselbe von einem nördlichen Hafenplatz ausliefe, sehr groß sein würde. Dieselbe würde für Petersburg schon 45, für Hamburg 48, für London und Amsterdam 49, für Marseille 62, für Triest 65 und für Konstantinopel 70 Procent betragen. Ein Schiff von London durchmisst auf der Tour nach der genannten Insel 14,340, eines von Mar-

seille 14,500, eines von Triest 15,480, eines von Konstantinopel 15,630 Seemeilen. Der Suezkanal würde diese Entfernung bei dem londoner Schiff auf 7,300, bei dem marseiller auf 5,490, bei dem triester auf 5,220, bei dem von Konstantinopel auf 4,700 Seemeilen vermindern. Das sind scheinbar selbst für die Nord- und Ostseehäfen ungeheure Resultate. Schade nur, daß der französische Hydrograph seine Rechnung ohne den Wirth auf dem Meere, d. h. ohne den Wind gemacht hat, mit dem die Franzosen doch sonst gut bekannt sind. Es ist nämlich deshalb äußerst fraglich, ob die durch den Kanal zu bewirkende Verkürzung des Weges für Schiffe nördlicher Länder wie Deutschland, Scandinavien und England eine entsprechende, ja ob sie überhaupt eine Zeitersparniß mit sich bringt, weil sie ein für die Schifffahrt verhältnißmäßig günstiges Gewässer, das atlantische Meer mit bei weitem schwierigeren Gewässern, dem mittelländischen und dem rothen Meere, zu vertauschen genöthigt wären. Das Mittelmeer ist im März, September und October von furchtbaren Gewittern heimgesucht, die denen der Tropen an Gewalt fast gleichkommen. Die Syrte ist verrufen wegen ihrer Nebel und Stürme. Der ägyptische Chamsin wird häufig zum wüthenden Orkan. Noch ungünstiger für den Seefahrer sind die Verhältnisse auf dem rothen Meere mit seinen plötzlich aus den Wüstengebirgen daher brausenden Stürmen und seinen vielen Felsenklippen und Korallenriffen. Heißt doch sein Eingang Bab El Mandeb, das Thor der Thränen. Von den zwei Transportschiffen, die zu Anfang des indischen Aufstandes nach Suez gesandt wurden, um die über Aegypten kommenden britischen Truppen aufzunehmen und über Aden nach Kalkutta zu befördern, war das eine schon bei der Ankunft in Suez so stark beschädigt, daß die Leute auf ein anderes Fahrzeug gebracht werden mußten, und auch dieses letztere wurde unterwegs zwischen Suez und Aden so leck, daß der Capitän sich genöthigt sah, umzukehren. Lord Panmure sagte hierüber im Oberhause, daß keine menschliche Voraussicht jene Unfälle zu verhindern im Stande gewesen sei. Für die Schifffahrt aus dem rothen Meere nach Ostindien sind die Mouffons im indischen Ocean, welche, wie bemerkt, sechs Monate des Jahres nach der einen und andere sechs Monate nach der andern Richtung wehen, nicht ohne Schwierigkeiten; denn im nördlichen Theile dieses Meeres herrscht der Nordostpassat innerhalb der Monate October bis April, der Südwestpassat dagegen vom April bis zum October, und nicht selten werden hier auch Wirbelwinde dem Schiffer gefährlich. Stellt man hierzu noch andere glaubwürdige Angaben, z. B. die, daß die Geschwindigkeit eines Klippers, nachdem er das Kap der guten Hoffnung doublirt, dort größer sei, als die eines Klippers, der im Kanal remorquirt werde; ferner die, daß nach den Windrichtungen zu urtheilen die Dauer der Fahrt von Birmingham nach Suez fast ebenso lang sein werde als die von Birmingham nach dem Kap;

endlich die, daß die Nord- und Nordwestwinde, welche vom April bis zum September wehen, der Reise von England nach Ostindien, und die Winde, welche vom September bis zum April herrschen, umgekehrt der Tour von Indien nach England und Irland günstig seien, so fehlt, wie es scheint, nur wenig an dem Beweise, daß nicht grade die Länge des Weges bei der Abwägung von Seefahrten am schwersten in die Waagschale fällt.

Dampfschiffe werden mit weniger Schwierigkeit zu kämpfen haben, sagen die von den Vertheidigern des Lessopschen Planes, die solche Einwürfe überhaupt zugeben. Der Nachweis über das Detail dieser Frage, über die Einteilung von Weg und Zeit, namentlich der genaue Nachweis der Rolle, welche die Dampfkraft dabei zu übernehmen hat, ist aber von den Organen, welche die Durchstechung der Landenge von Suez befürworten, noch keineswegs überzeugend geführt worden. Im Gegentheil wird diese Frage von ihnen meist vermieden, wenigstens kurz abgethan. Sie ist aber gleichwol die wichtigste nach der Frage in Betreff der Unterhaltungskosten des Kanals, die ja auch wenn sich der Sand, der ihn bedroht, hinwegdisputiren ließe, noch immer sehr beträchtlich sein und nur dann einen Ueberschuß lassen würden, wenn sich eine sehr bedeutende Verkürzung des Weges durch das Unternehmen darthun ließe. Die beiden Factoren, um die es sich handelt, sind Zeit und Kosten. Als ausgemacht ist anzunehmen, daß ohne Benutzung des Dampfes kein erwähnenswerther Zeitgewinn, daß ohne ihn keine sichere Beschiffung des rothen Meeres möglich ist. Wir können uns nicht überzeugen, daß es rentabel sein kann, Güter auf der projectirten Linie durch reine Dampfschiffe zu befördern, und ebenso wenig können wir die Meinung theilen, daß es durch Fahrzeuge mit Auxiliarmaschine möglich sei. Die wohlfeilste Anwendung der Dampfkraft bei regelmäßigem localem Bedürfniß, wie es bei der Suezlinie der Fall, ist bekanntlich die durch Remorqueure oder Schleppschiffe. Ein Schleppschiff mit Rädern kann nicht segeln oder segelt wenigstens, wenn nicht Vorkehrungen getroffen sind, um den Widerstand der Radkasten zeitweilig zu entfernen, viel langsamer als ein gutgebautes Segelfahrzeug. Es muß also auch da dampfen, wo es nichts zu schleppen hat, auch da essen, d. h. Steinkohlen verzehren, wo es nicht arbeitet, nichts verdient. Der Schleppdienst auf der über Suez führenden europäisch-indischen Linie würde wesentlich einseitig sein, der Schleppdampfer müßte also den Rückweg häufig, stellenweise vermuthlich immer, unbeschäftigt machen. Um das Minimum der Kosten zu erzielen, müßte er also, wenn irgend möglich, diesen Weg segeln. Danach wäre die Aufstellung von Schraubenschleppschiffen als Stationschleppern eine Grundbedingung zur gewinnbringenden Benutzung der projectirten Linie. Ob diese Lösung richtig ist und die einzige in diesem Theil der Frage, überlassen wir andern zu untersuchen. Die Steinkohlen sind an den Küsten des rothen Meeres sehr theuer;

sie kosteten 1851 auf der Strecke von Suez bis Aden dreimal so viel als auf der Strecke von Plymouth bis Alexandrien, und sie sind in der That, wie der östreichische Lloyd weiß, schon hier theuer genug. Wer aber nur einige Kenntniß von der Rhederei hat, weiß, daß dieselbe sehr genau rechnen muß, um einen Verdienst zu erzielen, der die Kosten übersteigt, und so glauben wir bis auf bessere Belehrung von Seiten der Vertheidiger des Vessepschen Unternehmens, daß jeder Pfennig dreimal umgedreht, jede auch die kleinste Kostenersparniß sorgsam ausgenutzt werden müßte, um für die umfangreicheren Güter die Kaplinie durch die Suezlinie zu schlagen — immer natürlich vorausgesetzt, daß die Furcht vor Versandung des Kanals Chimäre ist.

Anderer Einwurfe gegen den Plan lassen sich leicht widerlegen. Man hat behauptet, daß durch den neuen Kanal und den Hafen am Golf von Pelusium die Zukunft Alexandriens bedroht werde. Abgesehen davon, daß der Welthandel, wenn er einen Vortheil dabei sähe, nicht an das Schicksal einer Stadt denken würde, ist dieser Einwand unbegründet, weil Pelusium nur die Mündung des Kanals bilden soll und ein Hafen von Bedeutung nur am Timsachsee gegründet werden würde, wo der Süßwasserkanal vom Nil durch das Wadi Tumilat zu münden bestimmt ist, oder in Suez, welches schon jetzt ein ziemlich lebhafter Hafenplatz ist. Aber selbst wenn sich auf der Stätte des alten Pelusium dereinst eine Handelsstadt von Bedeutung erheben sollte, würde Alexandrien doch bleiben, was es jetzt ist, der naturgemäße Hafen von Aegypten, der Korn- und Baumwollenmarkt Südeuropas.

Ein viel wichtigeres Hinderniß des Unternehmens liegt in der Weigerung der Pforte, demselben ihre Concession zu ertheilen, eine Weigerung, die den türkischen Staatsmännern von England dictirt ist. Dies führt uns auf den vierten Punkt, auf die politische Seite der Frage, die wir in der nächsten Nummer dieser Blätter besprechen werden.