



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Suezkanal. 2.

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

Der Suezkanal.

2.

Sehen wir von allen Hindernissen, welche dem Lessep'schen Unternehmen entgegenstehen, von dem Flugsand der Wüste und dem Triebsand der beiden Meere, von widrigen Winden auf der Suezroute und günstigen Winden auf der Caproute ab, nehmen wir an, daß die Verkehrsströmung zwischen Europa und Ostasien wirklich so bedeutend, die Verkürzung ihres Wegs durch die Oeffnung der Landenge wirklich so werthvoll als die Franzosen behaupten, daß Unternehmen also auszuführen und zu erhalten ist, so werden wir immer noch Zweifel hegen dürfen, ob es jetzt auszuführen ist. Die Weigerung der Pforte, die Concession Said Paschas zu bestätigen, würde, wenn sie allein stände, kein dauerndes Hemmniß sein; denn man hat ihr Zugeständnisse abgenöthigt, die für ihre Existenz verhängnißvoller waren. Aber sie steht eben nicht allein. In ihrer Weigerung weigert sich England, und so lange dieses die Durchstechung der Landenge von Suez hindern kann, wird es sie hindern. Es würde im Fall der Ausführbarkeit derselben sie vielleicht selbst unternehmen, wenn ihm Aegypten gehörte, nimmermehr aber wird es dulden, daß Franzosen die Sache ausführen.

Ein nochmaliger Rückblick auf die Geschichte der ganzen Angelegenheit wird die Gründe dafür aufzeigen. Die Verhandlungen über den Handelsweg über Aegypten sind ausgegangen von der europäischen Diplomatie; erst später wurden sie von den Vertretern der materiellen Interessen aufgenommen. England hat zu einer gewissen Zeit allerdings selbst den Plan gehabt, den jetzt v. Lessep, zweifelsohne im Interesse und Auftrag der französischen Regierung, verfolgt, und es hat ihn nicht bloß deshalb aufgegeben, weil es sich überzeugete, daß er auf zu große Schwierigkeiten stoßen und zu geringem Nutzen für seinen Handel abwerfen würde; ja diese Ueberzeugung steht ihm wol noch jetzt in zweiter Linie, da neue Erfindungen im Bereich der Schifffahrt manche der im vorigen Abschnitt aufgezeigten Hindernisse überwinden, neue Entwicklungen in Indien und China den Werth einer Durchfahrt zwischen Asien und Afrika für England erhöhen können.

Seitdem England seine Angelegenheiten an den Ufern des Ganges dahin gebracht hatte, daß Britisch-Ostindien ein festgeschlossener handelspolitischer Körper geworden, mußte es dahin streben, den nächsten Weg der Verbindung desselben mit Europa zu gewinnen, und diesen sah es in der Route über Suez und das rothe Meer. So richtete man seine Blicke auf eine dereinstige

Besitznahme Aegyptens. Der erste Schritt dazu war die Eroberung Malta's und der Erwerb der jonischen Inseln. Den zweiten Schritt that man von Indien aus. Aden, das Gibraltar des rothen Meeres, wurde erobert und befestigt. Inzwischen regten sich auch andere Mächte, und zwar zunächst Oestreich. Es war nach dem Ende des ägyptisch-türkischen Krieges. Mehemed Ali und Ibrahim Pascha hatten erkannt, daß die Sicherheit ihrer Stellung wesentlich auf dem Willen der europäischen Mächte beruhe. Von diesen Mächten fürchteten sie England, weil es die größten Interessen mit der größten Kraft zu vertreten fähig war. Auf Frankreich konnten sie nicht bauen, weil es damals völlig isolirt dastand. So war ein Platz offen, und diesen nahm die östreichische Diplomatie ein, welche hier die Verluste, die sie auf anderm Terrain der orientalischen Frage erlitten, wieder einzubringen versuchte.

Von England aus hatte man den Plan entworfen, das Mittelmeer mit dem rothen durch eine Eisenbahn zu verbinden. Diese konnte die Schiffsverkehrsverhältnisse zwischen Europa und Indien nicht ändern. Sie hätte in den Händen der Engländer ihren Besitzern so gut wie ausschließlich gedient. Da ließ das wiener Cabinet bei dem Vicekönig den Gedanken eines Kanals neu anregen, und denselben zugleich den französischen Agenten mittheilen. Es wurde Mehemed Ali klar gemacht, daß ein im Besitz und unter der Bürgschaft aller europäischen Mächte stehender Kanal allein im Stande sein werde, sein Land vor Gefährdung durch eine einzelne Macht zu sichern. Die französische Diplomatie, welche lange Zeit vergeblich den englischen Bestrebungen entgegengewirkt hatte, trat nunmehr auf Oestreich's Seite, und von dieser Zeit an ist das Einverständniß der beiden Großmächte in dieser Frage bis auf die letzten Jahre ein dauerndes gewesen.

So wurde bereits 1842 die Zustimmung des Vicekönigs zu dem Kanalbau gegen das Versprechen gewonnen, daß die rechtlichen Verhältnisse des neuen Wasserwegs und zwar zuerst die Kanalabgaben, dann das erbliche Recht auf den Kanal unter Oestreich's Vermittlung durch eine gemeinsame Garantie der Großmächte festgestellt werden sollten. Nachdem dieser Punkt erledigt schien, entstand die Frage, woher das Geld zu nehmen sei. Es wurde von Oestreich vorgeschlagen, den Bau auf Kosten der drei beteiligten Regierungen auszuführen, und zwar dachte man in Wien sein Drittel mit Hilfe Deutschlands zusammenzubringen. Ob zu diesem Zweck Unterhandlungen mit den deutschen Regierungen gepflogen worden sind, ist uns unbekannt. War es der Fall, so müssen sie nicht zum Zweck geführt haben; denn man beschloß am Ende, den Plan einer Ausführung des Kanals auf Regierungskosten zugeben.

Inzwischen hatte man in England eine Gegenmine gelegt. Man hatte erkannt, daß das Mittel gegen den Einfluß Frankreich's und Oestreich's mit

Erfolg aufzutreten, nicht mehr in der Diplomatie, sondern in den materiellen Bedingungen zu suchen sei. Die Idee einer exclusiven Eisenbahn wurde bis auf Weiteres bei Seite gelegt, und der Plan einer Kanalisierung adoptirt. Die ostindische Compagnie warf die Sache an die Börse. Sie wollte jetzt das Geld schaffen, um wenigstens mit dem erforderlichen Capital zuerst am Plage zu sein und so den Vorsprung wieder einzuholen, welchen Oestreich und Frankreich gewonnen hatten. Um das Interesse der englischen Capitalisten zu wecken, schob man die Frage nach der indischen Ueberlandroute in den Vordergrund. Man ging auf die Linie von Suez nach Alexandrien ein und stellte — wer erinnert sich nicht des athemlosen Lieutenants Waghorn und seiner Siebenmeilenstiefelgeschwindigkeit? — Versuche an, ob man rascher über Triest oder über Marseille nach London gelange. Als man in Wien und Paris diese neue Wendung der Dinge gewahr wurde, beeilte man sich, die gleiche Bahn zu betreten, d. h. die Angelegenheit der Privatthätigkeit, den Männern der Börse anheimzugeben. Von Paris und Lyon gingen die ersten Bestrebungen aus. In Triest nahm sich besonders der östreichische Lloyd der Sache an. Deutschland blieb allen Anregungen zur Mitbetheiligung, allen Hinweisen auf „seine Zukunft im Osten“ gegenüber, fast ganz theilnahmlos. Es sah eben seinen wahren Vortheil in entgegengesetzter Richtung, im Westen, im Verkehr mit Amerika. Nachdem 1845 Vorverhandlungen stattgefunden, bildete sich im Jahr 1846 in Paris jene Gesellschaft zur Untersuchung der technischen Fragen, deren wir im vorigen Abschnitt gedachten. Als dieselbe 1848 mit Erforschung der Verhältnisse des Isthmus zu Stande kam, brach die Februarrevolution aus, und es trat in dem Fortschritt der Angelegenheit eine Stockung ein, die von England sofort benutzt wurde.

Man hatte sich in London nur wider Willen von der Idee einer Eisenbahn unter englischer Hoheit über die Landenge getrennt, und kaum erfuhr man von der Störung durch die Februarereignisse, so ließ man den widerwillig angenommenen Plan der Kanalisierung fallen und betrat den verlassenen Weg wieder. Abbas Pascha, der Nachfolger Mehemed Ali's, wurde gewonnen und plötzlich traf in Wien und Paris die Nachricht ein, derselbe habe einer englischen Gesellschaft die Erlaubniß zum Bau einer Eisenbahn zwischen Alexandrien und Suez erteilt. Damit war der Zeitpunkt gekommen, wo es sich um die Existenz des Kanalproject's handelte, und sofort machten sich Oestreich und Frankreich an die Arbeit, das verlorene Terrain wiederzuerobern. Es gelang zwar nicht, die Eisenbahnconcession rückgängig zu machen, und die projectirte Schienenstraße wurde von Alexandrien bis Kairo von Engländern erbaut. Aber Frankreich, welches jetzt die Hauptrolle unter den Gegnern Englands auf diesem Gebiet zu spielen begann, verstand es, den Nachfolger Abbas Paschas, Said Pascha zu gewinnen. Dieser übertrug die Weiterführung der

Bahn bis Suez den Franzosen und ertheilte, von v. Lesseps unablässig bearbeitet, auch die Erlaubniß zum Bau eines Kanals quer über den Isthmus. Das Privilegium wurde, wie üblich, auf 99 Jahre ausgestellt. Der Kanal wird nach demselben von einer Gesellschaft erbaut, welche den Namen „Compagnie universelle du Canal maritime de Suez“ führt. Die ägyptische Regierung empfängt 15 Procent vom Reingewinn, die Gründer erhalten 10, die Actionäre 75 Procent. Die Abgaben werden von der ägyptischen Regierung und der Gesellschaft gemeinschaftlich festgestellt und von Beamten der letzteren erhoben. Außerdem räumt der Vicekönig der Gesellschaft noch einige Vortheile ein und verspricht Beihilfe bei der Ausführung.

So schien nach dreizehnjähriger Bemühung das Unternehmen seiner Verwirklichung nahe, und es blieb nur die Bildung des nöthigen Actiencapitalß und die Zustimmung der Pforte zu der vom Vicekönig ertheilten Bauconcession noch übrig. Wie weit die erstere gelungen ist, haben wir oben gezeigt, die letztere läßt noch heute auf sich warten und wird, da England sie bekämpft und selbst Oestreich sie jetzt nicht mehr empfiehlt, noch so lange auf sich warten lassen, als die Verhältnisse sich nicht völlig ändern.

„Der Kanal wird gebaut werden,“ ließ sich 1855 eine östreichische Stimme in der Allgemeinen Zeitung vernehmen, „und zwar in Gemeinschaft der drei großen Nationen, welche die Civilisation der Welt vertreten (Der Verfasser meinte damit Frankreich, England und — die östreichische Nation). Aber der Artikel fügt sofort hinzu: „Ebenso wenig ist das Andere zweifelhaft, der wirklich gebaute Kanal wird, weil er eben die höchsten Interessen aller Nationen befriedigt, beständig in Gefahr gerathen, Gegenstand des Sonderinteresses einer einzelnen zu werden.“ Der Verfasser hoffte damals, das werde sich verhüten lassen, wenn der alte Metternichsche Gedanke, den Kanal unter die gemeinsame Garantie der europäischen Mächte zu stellen, ausgeführt würde. Er möchte sich diese Ansicht jetzt zweimal überlegen müssen, bevor er sie niederschriebe. Er würde an einem Vergleich der Garantie, welche der Pforte 1856 geleistet worden ist, mit dem Verhalten Frankreichs in der montenegrinischen und rumänischen Frage, und an einem fernern Vergleich der Garantien des wiener Vertrags mit der Wendung der Dinge in Belgien, in Krakau und jetzt in Italien inne werden, daß solche Garantien sehr unsichere Schutzmittel gegen den Ehrgeiz und das Interesse der Mächte sind, wenn sie glauben, daß ihre Zeit gekommen ist.

Beide in England herrschende Parteien haben sich durch den Mund der am Ruder befindlichen Minister gegen die Ausführung des Suezkanals erklärt. Palmerston fürchtete, daß die Bedeutung, welche Aegypten aus der Herstellung der großen Wasserstraße schöpfen könnte, der Integrität der Pforte Gefahr bringen werde. D'Israeli bezeichnete den Plan des Herrn v. Lesseps kurzweg

als verfehlt. Ihre letzten Gründe haben beide verschwiegen. Sie liegen aber auf der Hand.

England, der reichste Staat Europas, würde, vorausgesetzt, der Kanal entspräche seinen Wünschen, nicht nach der Rente zu fragen haben, die er abwürfe. Es würde sich in diesem Fall auch nicht ängstlich darum kümmern, ob der Verbündete in Stambul dadurch beeinträchtigt würde. Ebenso wenig geben handelspolitische Rücksichten hauptsächlich den Maßstab her, an dem man die Angelegenheit in London mißt. Die größere Belebung der Kaufahrteischiffahrt im Mittelmeer, die Hebung der dortigen Hafensstädte, die Herstellung eines Seewegs, auf dem Oestreich, Italien und Frankreich ihre Bedürfnisse an Rohproducten direct und mit geringern Kosten von Indien und China importiren könnten, statt sie an der londoner Börse zu kaufen, mag vielleicht nicht gern gesehen werden; aber das Selbstvertrauen der Engländer und ihre Ueberzeugung, alle nicht grade durch Staatsgewalten geförderte Concurrency aus dem Felde schlagen zu können, ist viel zu stark und bis jetzt viel zu berechtigt, als daß ein solcher Neid sich zur Furcht überflügelt zu werden steigern könnte. Auch ist zu bemerken, daß in den hier in Betracht kommenden Hauptgebieten, in Indien, China, Japan und Australien, nicht die Franzosen oder Deutschen, sondern die Amerikaner die eigentlichen commerziellen Nebenbuhler der Briten sind.

Die Bedenken der englischen Regierung gegen das Project des Suezkanals sind vielmehr, wie wir früher bereits in der Kürze darzulegen versuchten, fast ausschließlich politischer Natur. Wie im Westen Nicaragua durch eine sein Gebiet durchschneidende Wasserstraße zwischen dem atlantischen und stillen Ocean eine außerordentliche Bedeutung erlangen würde, so würde Aegypten durch den Suezkanal (seine Erhaltbarkeit natürlich vorausgesetzt) eines der wichtigsten Länder der alten Welt werden. Wie jetzt Alexandrien von Europäern der benachbarten Küsten und Inseln schwärmt und von Jahr zu Jahr mehr eine italienische Physiognomie annimmt, so würde dann in wenigen Decennien das ganze Nilgebiet bis über Kairo hinaus von Italienern, Franzosen und Griechen überschwemmt und besiedelt sein. Der Schwerpunkt des türkischen Reichs würde durch solche Einwanderung von Norden nach Süden, von Konstantinopel nach Kairo verrückt werden, und diese Verrückung des Schwerpunktes müßte sehr bald zur Losreißung Aegyptens von der Herrschaft der Pforte führen. Ein Fürstenthum des Nillandes als eignes Reich unter einem mohammedanischen Fürsten wäre in diesem Fall, wo die Europäer sich in solcher Ausdehnung festgesetzt und mit Privilegien gegen die etwaigen Willensäußerungen der Paschas gewahrt hätten, nicht wohl denkbar. Welcher Europäer unterwürfe sich, wenn er Beistand in nächster Nähe wüßte, dem Intriguenspiel eines orientalischen Hofes, und welcher europäische Diplomat

glaubte, daß man Türken ebenso Wort halten und ebenso ihr Recht werden lassen müßte, als einer civilisirten Nation? Von Palliativmitteln ist hier ebenso wenig wie im Norden des Reichs der Sultane ein dauernder Schutz zu erwarten. Auch Aegypten muß mit der Zeit einmal unter die Herrschaft des Abendlandes zurückkehren, der Suezkanal aber würde, selbst wenn er sich auf die Dauer nicht erhalten ließe, die Krisis beschleunigen und sie herbeiführen, ehe die hier in Frage kommenden Interessen der Großmächte sich ausgeglichen haben. Unter den gegenwärtigen Umständen und unter allen Umständen, wo Frankreich einen starken Herrscher hat, würde das Land eine Beute der Franzosen werden, die in den letzten Jahrzehnten wacker vorgearbeitet haben und in der Kanalconcession, welche von ihnen hauptsächlich erworben und ihnen hauptsächlich ertheilt ist, Rechte besitzen, die geschickt interpretirt und benutzt, einer großen Ausdehnung fähig sind.

Herr v. Lesseps will den Kanal nicht bloß mit französischen Mitteln, sondern mit europäischem Gelde und unter Mitwirkung einer europäischen Compagnie bauen. Capitalisten aus Triest und Wien, aus Hamburg und London sollen ihre Stimme mit abgeben dürfen. Aber die „Compagnie universelle“ hat ihren Verwaltungssitz in Paris, ihr Gerichtsforum ebenfalls in Paris, und v. Lesseps, der französische Diplomat, der Vetter der Kaiserin der Franzosen, ist auf volle zehn Jahre zum Vorsitzenden des Directoriums und des Verwaltungsrathes ernannt worden. Schon dies verleiht dem Unternehmen einen französischen Charakter, stellt es überwiegend unter französischen Einfluß, setzt es der geheimen und offenen Maßregelung der in ihren Entschlüssen unberechenbaren, in ihren Mitteln durchaus nicht wählerischen kaiserlichen Autokratie aus.

Nur die vollkommenste Blindheit wird es bei solchen Umständen der englischen Regierung verdenken, wenn sie von dem Lessepsschen Plane nichts wissen mag. Zunächst fürchtet sie wol, daß die Franzosen durch Eröffnung des Isthmus Gelegenheit bekommen würden, sich auf eine für England gefährliche Art in Aegypten und am rothen Meer festzusetzen. Die französischen Eindringlinge würden — schon jetzt ist der französische Consul der einflußreichste in Kairo — Positionen und Einflüsse zu gewinnen suchen, welche das britische Interesse und namentlich die indische Post hindern und beeinträchtigen könnten. Mit tiefstem Verdruß betrachten die Engländer die Eisenbahn, welche eine vom Vicekönig privilegirte französische Gesellschaft von Kairo nach Suez vollendet hat, während die britische Peninsular-Compagny, welche die Bahn von Alexandrien nach Kairo baute, und auch die von dort bis zum rothen Meer herstellen wollte, das Zusehen hat. Die „Times“ hat wiederholt mit bitteren Worten dieses nebenbuhlerische Treiben der Franzosen in Aegypten charakterisirt. „Aus Nationaleifersucht und Nationaleitelkeit,“ sagte sie, „gehn

die Franzosen den Unternehmungen der Engländer über den ganzen Erdkreis nach; lediglich aus Selbstüberschätzung suchen sie sich in die britischen Interessen und Angelegenheiten einzudrängen“, und zwar sei Aegypten hauptsächlich der Tummelplatz ihrer abenteuerlichen Rührigkeit. Der Plan des Suezkanals, thöricht und unausführbar, sei nur dieser französischen Glücksjägerei und Nationaleifersucht entsprungen. Man verfolge mit ihm angeblich Handels- und Schiffahrtzwecke, aber habe man nur erst den Ferman der Pforte in Händen, so werde man gewiß keinen Kanal bauen, sondern das Privilegium zur Festsetzung einer französischen Gesellschaft unter französischem Regierungsschutz benutzen, um die Vervollkommnung des britischen Transitsystems zu hindern, und den Engländern bei ihren großen Arbeiten stets „die Rechte der Pesserschen Gesellschaft“ entgegenstellen.

Wir glauben, daß das Cityblatt hier auf der einen Seite zu viel sagt und auf der andern die Hauptsache verschweigt. v. Pessers mag in der Art seines Auftretens Züge von Abenteuerlichkeit und Industrieritterlichkeit zeigen; daß er aber wirklich an den Bau des Kanals denkt, scheint uns unzweifelhaft. Es wäre wenigstens, wenn er die gesammelten Gelder zu andern Zwecken verwendete, ein Betrug, wie er so kolossal von der Sonne noch nicht gesehen worden. Im Uebrigen hat England nicht das Recht, sich darüber zu beklagen, wenn man ihm Concurrnz macht; denn einmal thut es desgleichen auf allen Punkten, wo es einen Vortheil erblickt, und dann gilt hier wie überall der Satz: Wehre sich wer kann.

Anderer Bedenken sind stichhaltiger. Die französische Regierung würde möglicherweise durch Verträge das Mitbesetzungsrecht in den nöthigen Befestigungen des Weltkanals erlangen. Französische Handelsagenten, Consuln, Polizeimänner und Schutzwachen der Waarenniederlagen würden auftreten und mit der militärischen Entschiedenheit, die man von den Schiffen der Messageries imperiales her zur Genüge kennt, sich den Aegyptern gegenüber Geltung verschaffen. Eine französische Gesellschaft nach der andern würde sich als Zweig aus dem Grundstock der Suezcompagnie entwickeln, sich bei der Regierung des Landes Privilegien für allerhand Unternehmungen erschleichen oder nach Befinden erzwingen und die Thätigkeit der Briten durchkreuzen und lähmen. Diese Concurrnz auszuhalten, würde für England deshalb schwierig sein, weil der jetzige ägyptische Herrscher entschieden französisch gesinnt ist, und weil Frankreich näher bei Aegypten liegt, als England.

Das ist aber noch nicht alles. Die Bestrebungen der Franzosen in Aegypten gehen über das handelspolitische Feld hinaus, sie gehen auch über die Grenzen Aegyptens hinaus. Wie Rußland darauf hinarbeitete, das schwarze Meer in einen russischen See zu verwandeln, so strebt Frankreich darnach, aus dem Mittelmeer einen französischen See zu machen. Frankreich hat M-

gier erobert und sich dort festgesetzt. Es wird bei Gelegenheit auch Marokko nehmen und sich dort gleichfalls festsetzen. Französischer Einfluß ist in Tunis thätig, das dortige Regiment zu untergraben und Ursachen zu händeln und zur Einmischung zu finden. Französischer Einfluß gewinnt, wie wir alle wissen, in Italien täglich mehr Boden, wirkt in Griechenland und selbst an der Ostküste des adriatischen Meeres. Er würde in diesen Gegenden bereits allmächtig sein, wenn England sich nicht zu rechter Zeit Malta und Korfu gesichert hätte. Fällt Tunis einmal in die Hand Napoleons III., so verlieren Gibraltar, Malta und Korfu sehr viel von ihrer jetzigen Bedeutung. Von diesem Punkte aus, dem alten Karthago, würde Frankreich im geeigneten Moment nicht bloß das Meer der Syrten, sondern auch das adriatische absperrern können, und Algier und das Nildelta sind sich dann um die Hälfte des Weges näher gerückt. Von hier aus würde es Sicilien und Unteritalien zu beherrschen, ja nach Maßgabe der Umstände selbst dort Fuß zu fassen im Stande sein. Von hier aus ließe sich ein Zug nach Aegypten auf das wirksamste unterstützen, und Frankreich war unter schwierigeren Verhältnissen, als die jetzigen sind, unter weit schwierigeren als sie sein würden, wenn die Suezkanalgesellschaft als Pionnier der militärischen Eroberung Aegyptens das Terrain geebnet hätte, schon einmal im Besitz des Landes der Pharaonen.

Wenn Englands Politik nicht in allen Dingen und am wenigsten vielleicht in ihrer Stellung zu Norddeutschland den Ruhm der Weitsichtigkeit verdient, so hat sie hier in Aegypten stets gewußt, worin ihr Vortheil besteht. Aegypten, das „Holland der Levante“, das reichste und entwicklungsfähigste Land an der ganzen Südküste des Mittelmeeres, zu allen Zeiten das Emporium zwischen Morgen- und Abendland, der Schlüssel zu der wichtigsten aller englischen Colonien, nimmt in der britischen Politik eine Hauptstelle ein. Hört das Delta und Thal des Nil auf, ein ohnmächtiges Anhängsel des osmanischen Reiches zu sein, so muß es unmittelbar in britischen Besitz übergehen, wenn Englands Macht im Mittelmeer und in Indien noch ferner an sicherem Anker liegen soll. Als Napoleon I. vor sechzig Jahren das Niland überfiel, galt dies an der Themse für ein Nationalunglück. Man sprach sogar von künstlicher Verödung des Landes durch Ableitung des Stromes, der es bewässert. Man setzte alles daran, die Schlacht bei den Pyramiden wett zu machen, und ruhte nicht eher, als bis dem französischen Nebenbuhler die Position wieder entrisen und den schwachen Händen der Pforte zurückerstattet war. Als später Mehemed Ali mit seinen von französischen Offizieren geschulten Heeren Aegypten vom türkischen Reich losreißen und zum selbstständigen Sultanat erheben wollte, wobei er von Paris aus direct unterstützt wurde, warf sich im Jahre 1840 vor allem das Cabinet von St. James dazwischen und scheute selbst einen Krieg mit Frankreich nicht, als es galt,

den Schützling und voraussichtlichen Vasallen und Erblaffer seines Nebenbuhlers an dem Heraustreten aus seiner bisherigen Stellung zu hindern.

Der Wunsch der französischen Regierung, Aegypten unter ihre Colonien zählen zu können, hat sich seit jener Niederlage nicht verloren, er ist vielmehr, wie im Vorhergehenden angedeutet, mit dem gesteigerten Interesse der Briten am Lande lebhafter geworden, und er würde wahrlich nicht vermindert werden, wenn der ägyptische Isthmus nun gar eine offene Seestraße nach Arabien, Persien, Indien und China darböte. Ein Conflict würde sich, nachdem man sich in Aegypten eine vorbereitende Stellung geschaffen und daheim gehörig gerüstet, sehr bald herbeiführen lassen, der erste Schachzug würde ohne Zweifel gelingen, das kostbare Stück Erde sammt der Wasserstraße bis in den indischen Ocean hinab mit einem Flügelschlag des französischen Adlers erreicht und erobert sein, und England möchte dann zusehen, wie es das Mittelmeer und Aegypten wieder gewönne, wie es seinen Besitz in Indien auf die Dauer vertheidigte.

Man hat solchen Befürchtungen entgegengehalten, daß die beiden großen Seestationen Englands im Mittelmeer, Malta und Korfu näher an der ägyptischen Küste lägen, als Marseille und Toulon. Aber zur Bewachung Aegyptens gehört außer jenen Positionen noch eine entsprechende britische Flotte. Das englische Geschwader, welches für gewöhnlich im Mittelmeer kreuzt, zählt nicht den dritten Theil der Schiffe, welche im Hafen von Toulon liegen, und England würde unausgesetzt die beträchtlichsten Opfer bringen müssen, wenn es gegenüber den im Mittelmeer heimischen Kriegsmitteln Frankreichs, den Rusland jetzt die seinen beizugesellen sucht, Aegypten vor jedem möglichen Handstreich schützen wollte. Es ist sogar die Frage, ob es dies, wenn Frankreich nicht wieder isolirt wird wie unter Ludwig Philipp, überhaupt im Stande ist. Die neue Kriegsflotte Frankreichs steht bereits der britischen an Material ziemlich gleich, hat eine sehr gute Organisation, ist mehr concentrirt als die englische und hat ein in kurzer Frist schlagfertig zu machendes Heer hinter sich. Mögen Englands Seeleute und Seeoffiziere besser sein als die französischen, so ist dieser Unterschied seit Einführung des Dampfschiffs in die Seekriegführung nicht mehr so wichtig als früher, und was davon zum Vortheil der Engländer übrig bleibt, wird durch die größere Nähe der französischen Häfen ausgeglichen. Nimmt man dazu den Charakter des Kaisers Napoleon III., sein System der Einmischung, seine springende, nur auf den Moment berechnete Politik, so darf man sich nicht wundern, daß trotz seines gegenwärtigen guten Einvernehmens mit dem Inselreich jenseit des Kanals die britische Regierung sich weigert, den directen Seeweg in das Herz ihres ostasiatischen Colonialreichs ohne weiteres öffnen und diese der drohenden Macht des nationalen Nebenbuhlers bloßlegen zu lassen. Ohnehin hat die kaiserliche Regie-

rung durch ihre aufgedrungene Theilnahme an dem chinesischen Kriege, durch ihre Expedition nach Cochinchina und durch ihre Bedrohung Madagascars gezeigt, daß sie beabsichtigt, die französische Flagge neben der britischen in den indischen Meeren wieder wehen zu lassen. Es ist allerdings wahr, Frankreich bedarf nicht des Suezkanals, um seinen Weg nach Indien und China zu finden. Wie früher würden seine Kriegsschiffe auch jetzt den Einzug in die südlichen Gewässer um das Kap der guten Hoffnung herum halten. Aber der sichern Herstellung einer französisch-indischen Position, der Gründung von Handelsetablissemments, Ackerbaucolonien u. s. w. würde der abgekürzte Weg zwischen Asien und Afrika hindurch unstreitig großen Vorschub leisten. Frankreich — so viel steht auf alle Fälle fest — könnte mittels des neuen Seewegs leichter als sonst in den ostasiatischen Meeren die Grundlagen für eine politische Machtstellung gewinnen, und diese würde um so bedrohlicher für England sein, als auch Rußland, Frankreichs natürlichster Verbündeter, nicht bloß gegen Mitteleuropa, sondern auch gegen Großbritannien, von verschiedenen Seiten gegen Indien vordringt.

So lange daher England irgend welchen Einfluß in der Türkei besitzt und so lange die Türkei ihrerseits in Aegypten zu befehlen und zu versagen hat, wird der Kanal über den Isthmus von Suez ungegraben bleiben. Auch Oestreich, welches allerdings alle Veranlassung zu haben schien, das Lesseps'sche Unternehmen zu fördern — ein Blick auf die Lage Triests sagt, was zu sagen ist — ist allmählig lau und zuletzt stumm in der Sache geworden. Der Internuntius in Konstantinopel hat bei der Pforte nichts für das Project gethan, als Lesseps den Ferman zu holen kam, und die östreichische Presse hat, nachdem sie drei Jahre hindurch Loblieder auf die Weisheit gesungen, welche in Aegypten „dem deutschen Handel das Thor nach Indiens Reichthümern öffnen“ gewollt, sich schon vor Monaten dahin erklärt, es werde am besten sein, wenn der Kanal vorläufig zu den Acten gelegt würde. Man wird eben eingesehen haben, daß man im Fall der Betheiligung an der Sache, sein Geld nur ausgabe, um den Franzosen die Herrschaft im Mittelmeer zu erleichtern.

Nicht unwahrscheinlich ist, daß der Plan noch einmal auftaucht, nicht völlig unmöglich, daß er ausgeführt, möglich sogar, wenn auch nur unter Voraussetzung großer Opfer von Seiten Frankreichs, daß der Kanal eine Zeit lang fahrbar erhalten wird. Für diesen Fall aber hat England sich bereits vorgesehen. Noch das letzte Ministerium hat durch die Besitzergreifung von der Insel Perim einen Schritt gethan, welcher beweist, daß man in London das Aeußerste zu wagen entschlossen ist, um in der Angelegenheit das Heft in der Hand zu behalten. Jenes felsige Eiland, welches den Aus- und Eingang in das rothe Meer vollkommen beherrscht, wird seitdem in einen festen Hafen und eine drohende Zwingburg verwandelt. Der Platz kann, wenn die Bauten

vollendet sind, zugleich als Operationsbasis für jede militärische Expedition nach den arabischen und ägyptischen Küsten dienen. Man hat die Besetzung Perims als einen Gewaltact, der ohne die Beistimmung der Pforte geschehen, dargestellt, und die officiösen Blätter in Paris beeiferten sich, dieselbe als Verletzung der Integrität des osmanischen Reiches zu verurtheilen. Die Pforte selbst that nichts, sie protestirte nicht einmal dagegen — ein Beweis, daß sie entweder die Insel im Stillen abgetreten hatte, oder wenigstens von den Maßregeln Englands weniger fürchtet, als von der Durchstechung der ägyptischen Landenge durch französische Hände und unter den Auspicien des Kaisers Napoleon III. Unzweifelhaft wird England noch weiter greifen, wofern das Kanalproject wieder austauchen und sich der Ausführung nähern sollte. Nächst Aden befinden sich vor der Enge von Bab El Mandeb auch die Hauptpunkte der afrikanischen Küste des rothen Meeres so gut wie in ihrem Besiz, und die Legung ihres Telegraphenkabels durch den arabischen Golf nach den ostindischen Hafenorten, wird ihr Gelegenheit geben, alle wichtigen Stellen an diesem Gewässer bis nach Aegypten hinauf mit ihren Posten zu besetzen. Ja es ist nicht undenkbar, daß die Kanalfrage und die an ihr sich steigende Eifersucht sogar zu britischen Besitzergreifungen im untern Aegypten führt. Dann könnte sich England noch einmal fragen, ob der Kanal ihm die Kosten seiner Erhaltung lohne, und dann würde die Antwort vielleicht günstiger für das Unternehmen lauten, als jetzt, wo die Kosten durch die Benutzung des Kanals von Seiten der Kauffahrteischifffahrt gedeckt werden sollen. Zur Bejahung der Frage wird aber auch dann noch für England das Bewußtsein gehören, die Herrschaft der Meere auf die Dauer behaupten zu können.

Von der preussischen Grenze.

Da nun die Conferenz in Paris wirklich zusammentritt, um darüber zu berathen, ob die Regierungen und Nationalversammlungen der Moldau und Walachei das Recht haben, trotz des frühern Entscheides der Conferenz sich in Fokschani zu einer Centralregierung und Centralvertretung Rumäniens zu constituiren, vielleicht auch, ob die Skupschtina von Belgrad ihre Befugnisse nicht übertreten hat, wenn sie Serbien zu einem Erbfürstenthum macht und die Regierung ohne weiteres in ihre Hand nimmt, so wollen wir abwarten, was weiter erfolgen wird; vorläufig