



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

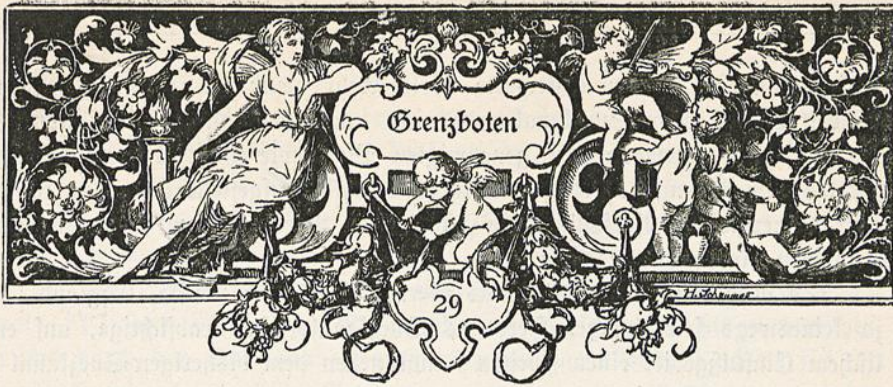
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Neuschler, Otto Hauptmann: An den Wegen des Weltverkehrs 1. Der
Suezkanal

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



An den Wegen des Weltverkehrs

Von Hauptmann Otto Neuschler

1. Der Suezkanal



Die vielseitigen Fortschritte und Verbesserungen auf den Gebieten von Industrie und Technik, von Handel und Gewerbe, die uns die letzten Jahre in reicher Fülle gebracht haben, werden immer gefolgt von einer Vermehrung und Weiterausdehnung des Verkehrs sowohl im kleinen von Ort zu Ort, von Hand zu Hand, wie auch im großen von Weltteil zu Weltteil, von Weltmeer zu Weltmeer. Manche Straße des Weltverkehrs, die noch vor wenigen Jahren und Jahrzehnten als ein Wunder der Technik betrachtet wurde, genügt heute den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs nicht mehr und fordert gebieterisch nach baldiger Erweiterung. Daneben entstehen immer neue Wege, die sich der Weltverkehr einrichtet, mit denen er ferne Länder, weit getrennte Weltteile verbindet, und auf denen ungeheure Entfernungen in früher nie für möglich erachteter Kürze der Zeit zurückgelegt werden.

Mehr und mehr beteiligt sich auch deutscher Fleiß und deutsche Tüchtigkeit auf diesen Gebieten. Bedeutende Bahnlinien sollen in absehbarer Zeit den Persischen Meerbusen und damit den Indischen Ozean mit dem Herzen Europas verbinden und so eine neue Straße des Weltverkehrs schaffen. Daneben ist man in Deutschland selbst daran, eine groß angelegte Verkehrsstraße, die sich nach wenigen Jahrzehnten nicht mehr als ausreichend erwiesen hat, zu vergrößern und den neuzeitlichen Anforderungen entsprechend zu erweitern. Der Nord- und Ostsee verbindende Kaiser-Wilhelm-Kanal wird einem nötigen Umbau unterzogen, durch den er befähigt werden soll, auch den allergrößten Fahrzeugen der Kriegs- und der Handelsmarine Durchlaß zu gewähren.

In ähnlicher Weise wie dieser deutsche Kanal genügt auch der vorwiegend unter britischem Einfluß stehende Suezkanal nicht mehr völlig den

Anforderungen, die der gesteigerte Weltverkehr heute an ihn stellt. Jedoch handelt es sich beim Suezkanal noch nicht um einen von den beteiligten Behörden schon festgesetzten und genehmigten Plan, wie ihn das Deutsche Reich für die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals aufgestellt hat. Es tauchen aber immer wieder Vorschläge zur Hebung des Verkehrs vom Mittelländischen nach dem Roten Meere auf.

So ging vor einiger Zeit das Gerücht durch die Presse, England, das ja keineswegs selbständiger Herr des Suezkanals ist, beabsichtige, auf englischem Einflußgebiet einen zweiten Kanal neben dem bisherigen Suezkanal zu bauen und die Genehmigung hierzu vom Khedive zu erwerben oder nötigenfalls mit Waffengewalt zu erzwingen.

Dieser Gedanke hat ohne Zweifel auf den ersten Blick etwas bestechendes. Ein neuer Kanal, mit britischem Kapital erbaut, auf britischem Boden, in britischer Verwaltung und vor allem unter britischen Kanonen würde England mit einem Schlage einen Weg nach seiner wertvollsten außereuropäischen Besitzung, nach Indien, schaffen und es unabhängig machen von den die Durchfahrt und die Benutzung des Suezkanals einschränkenden internationalen Bestimmungen und Verträgen. Sicher ein Plan, dessen Ausführung auch ein bedeutendes Opfer an Geld und Arbeit begreiflich machen würde.

Auf der andern Seite stehn diesem Gedanken doch auch recht schwerwiegende Bedenken entgegen. Zunächst ist der Verkehr im Suezkanal doch noch nicht derartig angewachsen, daß er an sich schon die Neuschaffung eines zweiten Kanals nötig machte. Und ein solcher Kanal würde mit den nötigen Hafen- und Schleusenanlagen am Ein- und Ausgang doch eine recht beträchtliche Summe kosten.

Wenn sich aber auch diese Summe ohne allzugroße Schwierigkeiten sicherstellen ließe, so sind doch wichtige politische Gründe gegen den Bau eines zweiten Kanals anzuführen. Schon der französischen Regierung, die an der Verwaltung und an der Benutzung des alten Kanals stark beteiligt ist, kann es nicht zugemutet werden, daß sie einem Unternehmen zustimmen sollte, das geeignet ist, den Wert eines großen und wertvollen nationalen Werkes, das mit Recht der Stolz des französischen Volkes ist, herabzudrücken. Wollte aber die englische Regierung, selbst ohne die Zustimmung Frankreichs, die Genehmigung zum Bau eines solchen zweiten Kanals vom Khedive erzwingen, so würde sie sich den berechtigten Vorwurf zuziehen, sie nütze ihren zweifellos vorhandenen großen Einfluß in Ägypten nicht im Sinne einer ehrlichen Politik der „offnen Tür“, sondern zu völlig eigennützigen, selbstsüchtigen Zwecken aus. Die Ausführung dieses Planes würde einen tödlichen Schlag gegen das englisch-französische Abkommen des Jahres 1904 sein, das England freie Hand in Ägypten zugesichert hatte in dem festen Vertrauen auf die Erhaltung des status quo seitens Englands allen berechtigten Interessen Frankreichs gegenüber.

Kann also dieser Plan bei der gegenwärtigen politischen Lage in Europa zurzeit nicht für ausführbar erachtet werden, so sind doch wohl Verbesserungen auch an dieser Weltverkehrsstraße denkbar, die dem wachsenden Weltverkehr zugute kommen. Solche Vorschläge macht der englische Oberst A. M. Murray in seinem vor kurzem erschienenen Buche *Imperial Outposts**), dem wir bei unsern Ausführungen folgen.

Bei den eigentümlichen Verhältnissen der ganzen Verwaltung des Suezkanals ist jedoch eine einschneidende Veränderung nicht leicht zu erreichen. In das durch den Suezkanal geschaffne eigenartige Monopol teilen sich die französische und die englische Regierung, und zwar diese dank dem genialen, von weitschauendem staatsmännischem Blick zeugenden Schachzug des Lords Beaconsfield, der im Jahre 1875 die Aktien des verschuldeten Khedive in der Höhe von insgesamt 82 Millionen Mark mit einem Schlag für die englische Regierung aufkaufte. So ist heute britisches Kapital mit 632 Millionen Mark am Suezkanal beteiligt, denen aber mehr als das Doppelte an französischem Kapital, nämlich 1326 Millionen Mark, gegenüberstehen.

Der Verwaltungsrat des Suezkanals besteht aus zweiundzwanzig französischen und zehn englischen Direktoren; von den zuletzt genannten vertreten drei die englische Regierung, während sieben die Vertretung der englischen Reederei in Händen haben. Die französischen und die englischen Wünsche stehen einander jedoch vielfach feindlich gegenüber; während die französischen Direktoren darauf ausgehen, die Dividenden ihrer Aktionäre zu vergrößern, trachten die englischen danach, die Abgaben des Durchgangsverkehrs herabzusetzen. Annähernd zwei Drittel des Tonnengehalts, der den Suezkanal durchzieht, fahren unter britischer Flagge.***) Die britischen Reederei aber beklagen sich, daß sie für die Taschen derer, die den Kanal nicht benutzen, hohe Abgaben

*) London, bei John Murray, 1907.

***)

Benützung des Suezkanals seit seiner Eröffnung

	Zahl der durch- gefahrenen Schiffe	Netto- Tonnengehalt	Anteil Großbritanniens am Tonnengehalt
1869	10	6576	95,6 Prozent
1870	486	436609	66,4 "
1890	3389	6890094	77,3 "
1896	3409	8560283	68,0 "
1897	2986	7899373	67,3 "
1898	3503	9238603	68,2 "
1899	3607	9895630	66,6 "
1900	3441	9738152	57,6 "
1901	3699	10823840	57,8 "
1902	3708	11248414	60,2 "
1903	3761	11907288	62,2 "
1904	4237	13401835	65,9 "
1905	4116	13134105	63,6 "
1906	3957	13445504	61,7 "

(Aus Whitakers Almanach 1908)

zahlen müssen, während die sich in der Minderzahl befindenden englischen Direktoren bei jedem Antrag auf Herabsetzung der Abgaben auf fast unüberwindlichen Widerstand stoßen. Ein entsprechender Ausgleich könnte wohl nur in der Weise geschaffen werden, daß den englischen Reedern aus den dem englischen Schatzamt aus den Suezkanaleinnahmen zufließenden Summen ein gewisser Anteil herausbezahlt würde. Im ganzen sind dem englischen Schatzamt seit dem Jahre 1875 nicht weniger als 200 Millionen Mark an Dividenden und Zinsen (also mehr als das Doppelte des damaligen Ankaufspreises der Kanalaktien) zugeflossen.

Ganz ohne Einfluß ist zwar die Tätigkeit der englischen Direktoren auch nicht geblieben. Der ursprüngliche Tarif betrug im Jahre 1870 10 Franken für die Tonne, wurde dann im Jahre 1874 auf 13 Franken erhöht und vom Jahre 1877 an je um $\frac{1}{2}$ Frank im Jahre herabgesetzt, bis er schließlich auf 9 Franken bis zum Jahre 1893 blieb. In diesem Jahre entschloß sich der Verwaltungsrat in Anbetracht des dauernd wachsenden Verkehrs auf das nachdrückliche Verlangen der englischen Direktoren hin zu einer weiteren Ermäßigung um $\frac{1}{2}$ Frank. Im Jahre 1907 wurden dann vom 1. Januar an die Kosten für eine Tonne noch einmal um 75 Centimes herabgesetzt, sodaß heute die Abgabe $7\frac{3}{4}$ Franken für die Tonne beträgt. Eine weitere Zunahme des Verkehrs würde für die Zukunft nicht nur eine nochmalige Herabsetzung der Abgaben, sondern auch die Aufwendung beträchtlicher Mittel zum weiteren Ausbau des Kanals ermöglichen.

Und darin, nicht im Bau eines zweiten Kanals sieht Oberst Murray das anzustrebende Ziel. Auf diesem Gebiete ist aber auch tatsächlich vom Direktorium gutes geleistet worden; diesem den Vorwurf der Rückständigkeit zu machen, wäre unberechtigt. Während der letzten beiden Jahrzehnte haben ununterbrochene Grabarbeiten im und am Kanal stattgefunden.

Im Jahre 1870 hatte der Kanal eine Tiefe von nur 7,9 Metern und eine untere Breite von 21,35 Metern. Im Jahre 1887/88 wurde er um $\frac{1}{2}$ Meter vertieft und an der Bodenfläche nach und nach auf 32,9 Meter verbreitert. Zu derselben Zeit flachte man die Biegungen des Kanals ab, um die Durchfahrtsgeschwindigkeit der Schiffe zu erhöhen. In den Jahren 1898 bis 1904 wurden in Zwischenräumen von rund 5 Kilometern Ausweichstellen angelegt in einer Länge von 750 Metern bei einer Breite der Bodenfläche von 45 Metern. Auch wurde in derselben Zeit der Kanal in seiner ganzen Länge auf eine Tiefe von 9 Metern gebracht, sodaß im Jahre 1902 Schiffen mit einem Tiefgang von 7,9 Metern die Durchfahrt durch den Kanal gestattet werden konnte.

In dieser Weise wird seitdem weiter gearbeitet. Man beabsichtigt, die Tiefe des Kanals auf $9\frac{1}{2}$ Meter zu bringen und seine Sohle auf 39 Meter zu erweitern. Hierdurch würde sich die Durchfahrtsgeschwindigkeit der Schiffe von 9,6 auf 14,5 Kilometer in der Stunde steigern und die durchschnittliche Fahrtdauer durch den Kanal von 18 auf 12 Stunden vermindern lassen.

Schlachtschiffe vermögen zurzeit den Kanal zu durchfahren, nachdem sie ihre schweren Geschütze in Leichterfahrzeuge verladen haben, und wenn sie erst beim Austritt aus dem Kanal Kohlen fassen. Hat der Kanal aber einmal eine Tiefe von 9 Metern, so können selbst Schiffe wie die Dreadnought den Kanal glatt durchfahren und ihre 30-Zentimetergeschütze an Bord behalten.

Von großer Bedeutung für die Zukunft wäre es, wenn sich das Direktorium zu der Ausgabe entschließen wollte, den Kanal in seiner ganzen Länge durch Verbindung der Ausweichstellen auf deren Breite zu erweitern und ihm so eine durchlaufende Breite von 90 Metern an der Oberfläche und von 45 Metern an der Kanalsohle zu geben. Auf diese Weise würde der Kanal gewissermaßen verdoppelt, und die Schiffe könnten ohne Zeitverlust aneinander vorbeifahren. Das Festmachen an einer Ausweichstelle bedeutet stets einen Aufenthalt von mindestens einer Stunde.

Man hat berechnet, daß ein derartiger Ausbau des Kanals die Gesamtsumme von 20 Millionen Mark nicht übersteigen würde. Eine solche Summe aber würde sich im Laufe der Zeiten sicher aufs beste verzinsen. Zudem aber würde ein solcher Ausbau des Kanals die Errichtung eines neuen Wasserwegs ein für allemal unnötig machen.

Eine dauernde Zunahme der Benutzung des Kanals im gleichen Verhältnis mit der jährlichen Vermehrung des Welthandels und der Schifffahrt steht ohne weiteres zu erwarten. Seit dem Eröffnungsjahre des Kanals, in dem sich die Einnahmen auf 44000 Mark beliefen, bis zum Jahre 1904, wo sie eine Summe von über 94 Millionen Mark erreichten, ist ein stetiger, gleichmäßiger Zuwachs des Verkehrs festzustellen. Besonders muß dabei darauf aufmerksam gemacht werden, daß jeder Verminderung der Verkehrsabgaben fast immer eine Zunahme der Einnahmen unmittelbar auf dem Fuße folgte. *)

Es ist anzunehmen, daß die hohe Bedeutung des Suezkanals für den Welthandel auch für die Zukunft erhalten bleiben wird, und daß der Kanal die Konkurrenz aller andern Verkehrsstraßen, was den Verkehr zwischen Europa und dem Osten anlangt, wird aushalten können. Oberst Murray hält sogar den Gedanken, die beabsichtigte Bahn durch Kleinasien und Mesopotamien zum Persischen Golf könne einen Teil des Verkehrs aus dem Suezkanal abziehen, mit Ausnahme der für lokale Märkte bestimmten Güter für unwahr-

*) Die Einnahmen aus dem Verkehr durch den Suezkanal hatten folgende Höhe:

1869	44431 Mark	1897	59,4 Millionen Mark	1902	84,6 Millionen Mark
1870	4,2 Millionen Mark	1898	69,2 " "	1903	84,5 " "
1894	60,1 " "	1899	74,4 " "	1904	94,2 " "
1895	63,2 " "	1900	73,9 " "	1905	93,0 " "
1896	66,3 " "	1901	81,9 " "	1906	88,2 " "

Die Dividenden wurden im Jahre 1906 in der Höhe von 141 Franken für gewöhnliche 500-Frankenaktien und in der Höhe von 117,65 Franken für die zinstragenden Aktien ausbezahlt.

(Aus Whitakers Almanach 1908)

scheinlich. Auch der Panamakanal wird nach seiner Vollendung dem Suezkanal keinen merklichen Abbruch tun. Der Weg von England nach Sydney ist um 870, nach Yokohama um 2580 und der nach Schanghai um 5400 Kilometer kürzer durch den Suez- als durch den Panamakanal. Nur der Verkehr der Vereinigten Staaten mit den Philippinen wird nach Fertigstellung des Panamakanals künftig nicht mehr durch den Suezkanal seinen Weg nehmen.

Sonst sind die Aussichten des Suezkanals auch für die fernere Zukunft durchaus günstig. Es bleibt nur zu wünschen, daß die Suezkanalgesellschaft erst ihre Geschäftsführung großzügiger und fortschrittlicher gestaltet, um mit der Weiterausdehnung und der Vergrößerung des Welthandels dauernd Schritt halten zu können.



Die Küstenverteidigung an der Ostsee



Bei der hohen Bedeutung der in Frage stehenden Interessen ist es nicht zu verwundern, daß in der Tagespresse die Verhandlungen über die am 22. April geschlossenen Verträge über die Nordsee und die Ostsee noch immer der Gegenstand lebhafter Erörterungen sind. Nicht zum wenigsten handelt es sich dabei um den Austausch militärischer Anschauungen, insbesondere was die Ostsee anlangt, die mit ihren zahlreichen Küstenbefestigungsanlagen benachbarter Staaten auch in Zukunft kein *Mare clausum* werden soll. Die norwegische, schwedische, dänische, deutsche und russische Küste kommen dafür in Betracht, wenn ja auch Norwegen durch den Integritätsvertrag mit England, Deutschland, Frankreich und Rußland nicht unmittelbar an dem Ostseeabkommen beteiligt ist; sie mögen hier einer kurzen Besprechung unterzogen werden, um das Verständnis für die in Betracht kommenden Fragen zu vervollständigen.

Vom strategischen und geographischen Standpunkt aus wird Norwegen durch das Rjölengebirge in folgende vier Abschnitte geteilt:

1. Der Abschnitt südlich vom Gebirge, der den südöstlichen Teil des Landes umfaßt, worin die Landeshauptstadt und die wichtigsten Armee- und Marinearsenale liegen; hier ist fast die Hälfte der Gesamtbevölkerung sesshaft.

2. Der Abschnitt westlich vom Gebirge oder der südliche und östliche Teil des Landes, der das Küstengebiet umfaßt, das sich von Langesund bis nach Christiansund ausdehnt. Hier liegen die meisten Seestädte, von denen aus die große norwegische Handelsflotte ihren Handel treibt; die Einwohnerzahl bildet den dritten Teil der Gesamtbevölkerung des Landes.

3. Der Abschnitt nördlich vom Gebirge oder der nördliche und westliche Teil des Landes, der als Mittelpunkt die wichtige Stadt Trondhjem und das