



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Janell, Walther: Deutschlands Anteil am Suezkanal

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



## Deutschlands Anteil am Suezkanal

Von Dr. Walther Janell

„Maximi semper in rebus humanis momenti Aegyptus fuit.“  
Leibniz



Bei Kriegsausbruch scheinen die „Intellektuellen“ des Dreiverbandes vor Wut fast alle den Kopf verloren zu haben, wie ihre Urteile über die hervorragendsten Deutschen glauben lassen: Schillers Ästhetik erscheint ihnen kindisch, Beethoven verdient Mitleid, und Goethe ist ihnen „ein mittelmäßiger Beamter von mäßiger Begabung“. Dabei hätten wenigstens die Engländer allen Grund, Goethe dankbar zu sein und seine vorausschauende Weisheit aufs höchste zu preisen. Ist er doch der erste Deutsche gewesen, der England im Besitz eines Suezkanals zu sehen gewünscht hat, nachdem der große Leibniz bereits 1671 diese Stellung den Franzosen zgedacht hatte. Am 21. Februar 1827 äußerte Goethe zu Eckermann: „Dieses (das heißt einen Kanal zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean) möchte ich erleben; aber ich werde es nicht. Zweitens möchte ich erleben, eine Verbindung der Donau mit dem Rhein hergestellt zu sehen. Aber dieses Unternehmen ist gleichfalls so riesenhaft, daß ich an der Ausführung zweifle, zumal in Erwägung unserer deutschen Mittel. Und endlich drittens möchte ich die Engländer im Besitz eines Kanals von Suez sehen. Diese drei großen Dinge möchte ich erleben, und es wäre wohl der Mühe wert, ihnen zuliebe noch einige fünfzig Jahre auszuhalten.“ Goethes Wunsch ist in Erfüllung gegangen: genau neunundvierzig Jahre nach jener Äußerung, am 21. Februar 1876, begründete der englische Minister Disraeli im Unterhause, warum er den Ankauf eines gewaltigen Aktienpostens der Suezkanalgesellschaft hatte durchführen lassen\*).

\*) Vergleiche hier und sonst den Aufsatz „Das Eindringen Englands in Ägypten“ (Grenzboten 1915) und R. Hennig „Der Kampf um den Suezkanal“ (Der deutsche Krieg, Heft 35).

Vom damaligen deutschen Standpunkt war Goethes Wunsch eigentlich nicht unberechtigt; denn wer hätte in Deutschland damals an die Möglichkeit denken dürfen, deutsche Seemacht und Seegeltung verwirklicht zu sehen! Daß wir heute, ein Weltreich und ein Welthandelsvolk geworden, die Engländer gern am Suez sehen, dürfte niemand behaupten, daß wir oder vielmehr unsere türkischen Bundesgenossen, unterstützt von deutschen Offizieren\*), die stärksten Anstrengungen machen werden, den Kanal England zu entreißen und diesem dadurch die Herrschaft über Ägypten streitig zu machen, das erscheint heute jedem verständlich, der die Bedeutung dieser Verbindung zwischen den Meeren des Nordens und des Südens sieht. Von den geographischen Verhältnissen sagt Philippson in seinem klassischen Werke „Das Mittelmeergebiet“:

„Unmittelbar östlich (von Unterägypten) folgt der Isthmus von Suez, wo sich dem Mittelmeer bis auf 120 Kilometer Abstand das Rote Meer nähert. Ein tiefer, sehr junger (erst am Ende des Pliocän entstandener) Grabenbruch, der sich nordwärts in zwei Zipfel teilt, welche die alte kristalline Masse der Sinaihalbinsel umfassen, auf beiden Seiten von den hohen, alten Horstgebirgen Ostägyptens und Westarabiens begrenzt, ist das Rote Meer seiner Temperatur und seiner organischen Welt nach ein Glied des Indischen Ozeans, ein echt tropisches Meer, während das Mittelmeer bis in seine östlichen Teile hinein sich als Golf des subtropischen Atlantischen Ozeans zu erkennen gibt. Obwohl der Isthmus von Suez sich nur bis zu 16 Meter erhebt, hat doch hier nur ganz kurze Zeit, im älteren Quartär, eine Verbindung beider Meere bestanden . . . Eine Naturgrenze zwischen beiden Ländern (Ägypten und Syrien) bildet der Isthmus nicht. Durch die Windverhältnisse wird die Bedeutung des Roten Meeres für die Segelschiffahrt sehr herabgesetzt. Infolgedessen hat der Verkehr von Ostafrika und Südarabien nach dem Mittelmeer, für den das Rote Meer die gegebene Straße zu sein scheint, meist vorgezogen, in Oberägypten zu Lande den Nil aufzusuchen und diesem stromab zu folgen, während der indische Verkehr meist östlichere Wege aufsuchte. So hat der Isthmus von Suez keine hervorragende Rolle in dem Verkehr vom Mittelmeer zum Indischen Ozean gespielt, eine größere als Landstraße zwischen Ägypten und Vorderasien. Die Umseglung Afrikas durch Vasco de Gama (1497/98) bedeutete also nicht nur die Vermeidung des kurzen Landweges über den Isthmus, sondern eines langen Landtransportes der indischen Waren durch Vorderasien oder die oberägyptische Wüste. Das wurde völlig anders durch die Dampfschiffahrt, der das Rote Meer kein Hindernis mehr bot; der sich nun hier schnell entwickelnde große Verkehr führte zum Bau des Suezkanals, und seitdem ist die Rote-Meer-Linie eine der hervorragendsten Straßen des Weltverkehrs geworden. . . . Der bei

\*) In der kürzlich veröffentlichten Verlustliste Nr. 1 der in türkischen Diensten gefallenem preußischen Offiziere a. D. liest man: Hauptmann a. D. . . ., jetzt kaiserlich Ottomanischer Major, kommandiert zum Stabe eines Armeekorps, gefallen auf der Sinaihalbinsel Februar 1915.

weitem größte Teil des Verkehrs vom Indischen und Großen Ozean nach Europa — der bedeutendste Warenstrom der Erde überhaupt nächst dem zwischen Amerika und Europa — führt vom Suezkanal, wie gesagt, durch das Mittelmeer direkt nach Westeuropa oder Südeuropa. . . .“

Trotzdem das Rote Meer der Segelschiffahrt große Hindernisse entgegenstellte, hat die nur schmale Landenge von Suez schon in uralter Zeit den Wunsch erweckt, eine Wasserverbindung herzustellen, jedoch nicht durch unmittelbare nord-südliche Verbindung der beiden Meere, wie sie der jetzige Kanal bedeutet, sondern unter Benutzung des Nils. Nach der Darstellung griechischer Historiker und Geographen wurde dieser Schiffahrtsweg, bereits unter Ramses dem Zweiten (um 1300 v. Chr.) begonnen, bei Bubastis (nordöstlich von Kairo) vom Nil abzweigend „und ging durch das Wadi Tumilat, einen tiefen Einschnitt in das Wüstenplateau, zum Bittersee auf dem Isthmus von Suez und von hier zur Nordspitze des Roten Meeres“\*). Fortsetzer des Werkes waren Necho, König von Ägypten, und vor allem der Perser Darius. Dieser verkündet auf einer am Suezkanal gefundenen Inschrift\*\*): „Es spricht der König Darius: Ich bin Perser. Von Persien aus eroberte ich Ägypten. Ich befahl diesen Kanal zu graben von dem Strome namens Nil, der in Ägypten fließt, nach dem Meere, das von Persien ausgeht. Es wurde dieser Kanal gegraben so, wie ich befohlen hatte, und Schiffe fuhren von Ägypten durch diesen Kanal nach Persien so, wie es mein Wille war.“ Ob der Durchstich wirklich ganz ausgeführt war, geht aus den Worten des Königs nicht klar hervor, da es denkbar ist, daß man die Schiffe eine kurze Strecke über Land gezogen hat. Darauf deutet die Angabe eines antiken Geographen hin, der Kanal sei auch von Darius nicht vollendet worden, da seine Ingenieure eine Niveaudifferenz zwischen Rotem und Mittelmeer angenommen und befürchtet hätten, das Wasser des Roten Meeres werde Ägypten überschwemmen. Erst die Ptolemäer sollen dann den Durchstich ausgeführt und durch Schleusen jene (übrigens nur vermeintliche) Gefahr vermieden haben; diese Schiffahrtsverbindung erhielt daher den Namen Ptolemäuskanal. Seine Schicksale in späteren Jahrhunderten waren ziemlich bewegte, bis er am Ende des achten nachchristlichen Jahrhunderts von den Arabern aus militärisch-strategischen Gründen zugeschüttet wurde.

Neunhundert Jahre hat es bedurft, bis der Gedanke eines Kanals wieder auftauchte. Besonderes Verdienst erwarb sich in dieser Frage Leibniz, der in einer ausführlichen, wohlbegründeten Denkschrift „De expeditione Aegyptiaca Ludovico XIV regi Franciae proponenda“ darlegte, der Herr Ägyptens könne sich die Menschheit verpflichten, wenn er das Rote Meer durch einen

\*) Dies alte Kanalbett benutzte man bei dem Bau des jetzigen teilweise für den Süßwasserkanal, der den Seekanal begleitet.

\*\*\*) Vergleiche F. S. Weißbach in der „Borerasiatischen Bibliothek“, Band III.

Kanal mit dem Nil oder dem Mittelmeer verbinde, wobei er übrigens die Niveauendifferenz in das Reich der Fabel verwies\*).

Die Vorschläge von Leibniz sind damals nicht verwirklicht worden, und auch Napoleon der Erste, der einhundertundzwanzig Jahre später, unzweifelhaft durch die Denkschrift des großen Philosophen beeinflusst\*\*), auf seiner ägyptischen Expedition den großartigen Gedanken wieder aufnehmen ließ, hat ihn noch nicht durchführen können, das war erst der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts beschieden.

Im Herbst 1833\*\*\*) kam ein Franzose namens Esfandin mit einer Schar von Jüngern nach Ägypten, alle voll von begeistertem Eifer für den Bau eines Kanals zwischen Rotem und Mittelmeer. Mußte Esfandin auch 1837 unverrichteter Sache heimkehren, so hatte er doch gründliche Studien an Ort und Stelle machen können, die ihn befähigten, seinen alten, wohlbedachten Plan später wieder ans Licht zu ziehen und angesehenen, einflußreiche Männer in Frankreich, Sachsen, Österreich, wo auch Metternich sich für die Angelegenheit interessierte, und England für ihn zu gewinnen. Bereits 1845 darf er in seinen „Notes sur Suez et noms des hommes qui ont travaillé à la préparation de l'œuvre“ aussprechen: „Il nous reste à faire une société industrielle, ce que la diplomatie tenterait en vain sans nous; il nous reste à tracer sur le globe même le signe de la paix et à vrai dire, le trait d'union entre les deux parties du vieux monde, entre l'Orient et l'Occident; non point un chemin, un canal — ce serait trop peu pour un tel signe, mais une mer nouvelle“ (U. G. S. Nr. 1). Ein Werk des Friedens sollte in dem Kanal entstehen, ein Werk des gesamten Europas. „The construction of the Suez Canal, in the way we proposed it, as an European work, would maintain Europe in its present commercial position, giving the same time a proof that the European nations are aware of the solidarity existing between them for the maintenance of their reciprocal position and of their legitimate influence in the general system of European politics, trade and civilization“, so schreibt der Leipziger Bankier Dufour-Feronce, einer der tätigsten und klarblickendsten Förderer des Kanalplans, an einen englischen Interessenten (U. G. S. Nr. 61). Von besonderer Bedeutung aber mußte der Kanal für den europäischen Kontinent werden. „Den Häfen des Adriatischen und Mittelmeeres,“ so erklärt wieder Dufour-Feronce (U. G. S. Nr. 3),

\*) Vergleiche Leibniz, Werke, herausgegeben von Onno Klopp, Band I (Hannover 1864) Seite 107.

\*\*) Klopp (in seiner Ausgabe) bestreitet dies; aber die Bekanntheit Napoleons mit jenem Plan wird schon durch sein Leibniz-Zitat: „Ägypten ist das wichtigste Land der Erde“ wahrscheinlich gemacht.

\*\*\*) Quellen für die folgenden Angaben bilden die Werke: „Urkunden zur Geschichte des Suezkanals“ von Georgi-Dufour, 1913 (zitiert als U. G. S.) und „Die Geschichte des Suezkanals“, herausgegeben von der Schriftleitung der „Rundschau für Technik und Wirtschaft“, 1912.

„würde dadurch der Handel mit dem Orient und China für das ganze feste Land von Europa direkt zufließen. Unsere Fabriken würden die Urstoffe des Orients nicht mehr auf einem ungeheuren Umwege über England beziehen; die deutsche Schifffahrt würde die Bedürfnisse des Gesamt Vaterlandes in eigenen Schiffen herbeiführen.“ Und der Bau des Kanals erschien seinen Betreibern um so notwendiger und dringlicher, als damals die Gefahr bestand, daß Amerika den Panamakanal bauen werde, und Europa sich nicht verhehlen durfte, daß dieser Kanal, „ohne den Durchstich von Suez vollendet, den Mittelpunkt des Welt Handels von Europa nach Amerika versetzen müßte“ (U. G. S. Nr. 68); der Suezkanal sei also eine europäische Notwendigkeit, heißt es in einer Darlegung der Firma Dufour u. Co. an das königlich sächsische Ministerium des Innern (U. G. S. Nr. 66). Nun kam es vor allem auf die Haltung Frankreichs und Englands an: Englands Politik bezüglich Ägyptens vertrat den Gesichtspunkt, man dürfe auf dem Wege nach Indien keine Macht aufkommen lassen, die ihm da entgegentreten könne; Frankreich, das einst die Hoffnung gehegt, durch Mehemed Ali ein neues islamisches Reich in Ägypten und Syrien unter seinem Protektorat entstehen zu sehen, das aber 1840 dem Vierbunde gegenüber hatte nachgeben müssen, suchte, seit 1847 immer mehr Herr in Algier geworden, den damals verlorenen Einfluß wiederzugewinnen und wünschte längst die Errichtung eines selbst für größere Ostindienfahrer schiffbaren Kanals. Während also die Franzosen das Kanalprojekt unterstützten, wollte England sich höchstens zu einer Eisenbahnverbindung über den Isthmus von Suez verstehen, um sein Schifffahrtsmonopol auf dem Atlantischen und Indischen Ozean nicht aufgeben zu müssen.

Um so lebhaftere Unterstützung fanden die Kanalpläne in Sachsen, Oesterreich und anderen deutschen Staaten. Zu ihren eifrigsten Verfechtern gehörte der bereits genannte Bankier Dufour, der bereits 1845 versicherte (U. G. S. Nr. 2): „Daß der Kanal gemacht wird, ist jetzt kaum mehr zu bezweifeln; aber wir in Deutschland müssen uns rühren, daß er nicht ohne uns und zu unserem Nachteil gemacht werde, während er uns unendlich nützen muß, wenn wir bei dessen Benutzung allen anderen gleich stehen!“ Die Angelegenheit müsse mit dem Charakter einer kaufmännischen Spekulation aus der Mitte Deutschlands austauschen und eine Gesellschaft Deutscher Kapitalisten die Ausführung übernehmen. Und ein Mitglied des sächsischen Landtages, Abgeordneter Georgi, führte dort am 9. Juni 1846 unter anderem aus: „Es ist nicht zu bezweifeln, daß, wenn dieses Unternehmen sich realisieren ließe, für Deutschland ein ganz eminenter Nutzen daraus hervorgehen würde. Deutschland würde dadurch dem südöstlichen Asien nähergerückt werden, die Handelsstraße von England und selbst wohl zum Teil von den Vereinigten Staaten von Nordamerika nach Asien würde über Deutschland gehen, und es ließe sich wohl denken, daß ein Teil des Handelsflors, dessen sich im Mittelalter die italienischen und mitteldeutschen Städte wie Augsburg, Nürnberg und andere in so hohem Grade durch den Verkehr des ostindischen Handels über Ägypten erfreuten,

durch Kanalisierung der Landenge von Suez für Deutschland wieder hervorgehen könnte" (U. G. S. Nr. 6). Die Berechtigung dieser Anschauungen erkannte man auch an den amtlichen Stellen, und im Januar 1847 wurde dem in Sachsen gebildeten „Comité zur Herstellung der Vorarbeiten für den Canal von Suez“ ein Vorschuß von 25000 Franken bewilligt. In Österreich war man ebenfalls sehr rührig: das Beste für den Kanal hat hier geleistet der Ingenieur, später Chefingenieur der österreichischen Eisenbahnen, Negrelli: Dufours Korrespondenz mit ihm bezeugt es.

Negrelli legte 1846 in einem Bericht an seinen Vorgesetzten, Hofkammerpräsidenten von Rübed, dar, welche Wichtigkeit das Unternehmen zu allernächst für Österreich habe: „Am Tage, wo der Kanal eröffnet würde, hätte die Entdeckung Vasco's da Gama ihre große Bedeutung eingebüßt, und Venedigs Größe nebst dem Flor ihrer neuen Schwester an Adriens Gestade würde von demselben Tage an wieder aufblühen, und der Segen des Handels würde erst durch Österreich, Italien, Tirol, Kärnten und Krain, kurz durch das weite Gebiet Österreichs zu dem Nachbarlande gelangen“ (U. G. S. Nr. 7). Auch außerhalb der schwarz-gelben Pfähle sah man Österreichs Mitwirkung als entscheidend an: „Jedenfalls müssen,“ schreibt Dufour 1850 aus Lyon, „die ersten Schritte von Österreich kommen; England wird sie nicht tun, und Frankreich wird alles verderben, wenn es an die Spitze treten wollte. Der Österreichische Lloyd muß sich recht fest in den Sattel setzen, um sich in seiner Dampfschiffahrt im Orient zu behaupten; denn wie ich hier vernehme, soll in Marseille in der nächsten Zeit eine sehr mächtige Dampfschiff-Compagnie hergestellt werden, deren Zweck ist, allen orientalischen Verkehr von Triest ab nach Marseille abzuleiten“ (U. G. S. Nr. 62). In der Tat war bereits 1847 außer der Handelskammer in Triest auch der Österreichische Lloyd dem deutschen Zweigverein des Suezkanal-Comités beigetreten, und man hoffte, dieser Gruppe ein so bedeutendes Gewicht in den künftigen Beratungen zu verschaffen, daß einst Triest der Sitz der Kanalgesellschaft werden würde. Preußen aber, zu dessen Vertreter Alexander von Humboldt ausersehen war, blieb in dem Ausschuß unvertreten, da Humboldt Dufour mitgeteilt hatte, daß Gründe vorwalteten, welche seinen Beitritt nicht gestatteten (U. G. S. Nr. 15).

Die Gründung der „Société d'études du Canal de Suez“ oder des „Comité zur Betreibung der Vorarbeiten für den Canal von Suez“ war inzwischen erfolgt in einer Sitzung vom 30. November 1846 in Paris: die Gesellschaft bestand aus drei Gruppen (jede von zehn Mitgliedern aus den meistbeteiligten Nationen), einer deutschen Gruppe mit Negrelli als Ingenieur, einer englischen mit Robert Stephenson als Ingenieur, einer französischen Gruppe mit Paulin Talabot als Ingenieur. Da die leitenden Ingenieure ihre unentgeltliche Mitwirkung versprochen hatten, so glaubte man die Vorarbeiten mit 150000 Franken finanzieren zu können. Die deutsche Gruppe, die aus folgenden zehn Mitgliedern und Körperschaften bestand:

1. Österreichischer Lloyd in Triest
2. Handelskammer in Triest
3. Stadtrat in Triest
4. Österreichischer Gewerbe-Verein in Wien
5. Handelskammer in Venedig
6. Reg. Rat Thriot in Dresden
7. A. Georgi in Wylau
8. Gustav Hartort in Leipzig
9. L. Sellier in Leipzig
10. A. Dufour-Feronce in Leipzig —

war am tätigsten, wobei ihren Mitgliedern die Fähigkeit zu Hilfe kam, sich „mit vollkommener Entäußerung einer nationalen Parteilassung auf den Standpunkt des Kosmopolitismus zu erheben“ (U. G. S. Nr. 49); sie entsandte bereits im März 1847 eine Ingenieurbrigade für die technischen Vorarbeiten nach Ägypten und leistete die notwendigen Zahlungen pünktlich.

In Ägypten galt es zunächst das Mißtrauen des Vizekönigs zu überwinden, der den Kanal selber bauen wollte, schließlich aber doch die Genehmigung für die Vorstudien erteilte. Diese Erlaubnis erreichten die deutschen Ingenieure um so eher, als dem Vizekönig bekannt sein mußte, „daß außereuropäische Gebietserweiterungen nie in den Absichten deutscher Staaten lagen, und je mehr der Pascha in einer Annäherung an die deutschen Großmächte eine moralische Verstärkung seiner Stellung den ihn im Osten und Westen bedrohenden Gebietsnachbarn gegenüber erblicken mußte“ (U. G. S. Nr. 7). Die deutsche Brigade hatte „die nördliche Küste der Landenge aufzunehmen und die Tiefen des Mittelländischen Meeres bei Tineh zu sondieren, um den passendsten Punkt für die Ausmündung des Kanals zu ermitteln und den Plan zu einem die Ein- und Ausfahrt des Kanals zu jeder Zeit sichernden Hafen zu entwerfen“ (U. G. S. Nr. 16). Der Leiter dieser Arbeiten, Ingenieur Jahnueger, schildert in sehr interessanten, anschaulichen Berichten an Negrelli seine Tätigkeit (U. G. S. Nr. 29 bis 33). Dieser konnte aber aus den Feststellungen seiner Brigade und den durch Stephenson aus den Archiven der englischen Admiralität beschafften Karten die Gleichheit des Wasserstandes in beiden Meeren berechnen und erwarb sich so das Verdienst, jenen uralten Wahn der Niveaudifferenz, an die er vorher noch selber geglaubt hatte, endgültig zerstört zu haben; von da an vertrat er als erster den Gedanken, man müsse den Kanal ohne Schleusen und mit der kürzesten Linienführung bauen.

Worin bestanden nun die Aufgaben der beiden anderen Gruppen? Die englische sollte unter Stephenson's Leitung „dieselben Arbeiten im Roten Meere bewirken, welche Negrelli im Mittelländischen ausführen ließ,“ die französische unter Lalabot „die früher während der französischen Besetzung auf Befehl des Generals Bonaparte hergestellten und später durch ägyptische Ingenieure ergänzten Nivellements von Suez am Roten bis Tineh am Mittelländischen Meere prüfen und nach Befinden vervollständigen, sowie die zu Herstellung gründlicher Anschläge

erforderlichen Bodensondierungen bewerkstelligen“ (U. G. S. Nr. 16). Während diese Gruppe unter Leitung des Ingenieurs Bourdaloue ihrer Aufgabe durchaus gerecht wurde — „Bourdaloue scheint die Sache sehr gründlich zu betreiben, aber sehr langsam und sehr kostspielig,“ urteilt Dufour im November 1847 (U. G. S. Nr. 41) —, trat die Rauheit Stephensons, der mehr für seine Eisenbahnpläne Interesse hatte, deutlich hervor, und schließlich taten die Engländer nichts. Überdies brachten die ungünstigen politischen und finanziellen Zustände der Jahre nach 1847 die Arbeiten zum Stillstand, und es unterblieb auch die geplante Fahrt der drei Oberingenieure, die vorhatten, sich im Oktober 1848 „gemeinschaftlich nach Ägypten zu begeben, die Landenge zu bereisen und gemeinschaftlich mit Herrn Linant (Bey, erstem Ingenieur der ägyptischen Regierung) . . . die Richtung, welche dem Kanal zu geben sein wird, nach persönlicher Prüfung zu bestimmen, die Detailpläne und Anschläge aufstellen zu lassen und so dem Verein die Arbeiten vorzulegen, welche der Ausführung des Werkes zu Grunde gelegt werden können“ (U. G. S. Nr. 16). Doch nutzten Dufour und seine Freunde unermülich die Zeit zur Gewinnung neuer Mitglieder der Société d'études, die freilich zu einer „Société d'exécution“ sich verwandeln zu sehen selbst der optimistische Dufour damals nicht zu hoffen wagte.

Auf eine für die Mitglieder der „Studiengesellschaft“ verhängnisvolle Bahn geriet nun aber die Angelegenheit durch Ferdinand von Lesseps. Dieser, in den dreißiger Jahren als französischer Vizekonsul in Kairo ohne jedes Interesse an den Plänen Infantins, traf „auf der Suche nach Beschäftigung und Verdienst“ 1854 mit diesem zusammen, erschien ihm wie anderen als Onkel der Kaiserin Eugenie von Frankreich wertvoll und wurde auf Betreiben von Arles, Wetter Dufours, und Infantin nach Ägypten entsandt, weil sie bei der Thronbesteigung Said Paschas (1854), mit welchem Lesseps in Paris sehr befreundet gewesen war, voraussetzten, es werde gelingen, die Konzession für Erbauung des Kanals von diesem neuen Pascha zu erlangen. „Dies ist geglückt, und die Punktation zu den Bedingungen ist allerdings sehr günstig,“ wie Dufour 1855 schreibt (U. G. S. Nr. 79).

Tatsächlich war es Lesseps gelungen, eine (vorläufige) Vollmacht zu erlangen, „pour constituer et diriger la Compagnie universelle du canal maritime de Suez“ (U. G. S. Nr. 72), allerdings auf ihn persönlich lautend. Den vorsichtigen und gewiegten Bankier Dufour machte das mißtrauisch, und er hätte gern „die an Lesseps gegebene Konzession an die drei Monarchen Königin Victoria, Kaiser Franz Joseph und Napoleon dem Dritten gemeinschaftlich abgetreten“ gesehen (U. G. S. Nr. 79), aber er ließ sich damit beruhigen, daß man im Orient immer mit einem Individuum verhandeln wolle und einer nach dortigen Begriffen nicht zu fassenden Gesellschaft nie eine Konzession erteilt haben würde. Das schien also ein bedeutsamer Schritt vorwärts, und Negrelli äußerte sich sehr erfreut über „le grand événement de la concession à notre ami et associé, M. Ferdinand de Lesseps.“ Aber dieser Associé

täuschte das Vertrauen, das man in ihn setzte, und suchte nur seine persönlichen Zwecke und die Befriedigung seines Ehrgeizes, der ihn trieb, als der Urheber eines so gewaltigen Werkes in den Augen der Nachwelt zu erscheinen und — zugleich ein glänzendes Geschäft zu machen. Solche Erwägungen veranlaßten ihn, sich vornehmlich der Mitwirkung Negrellis, des einzigen, der den Kanal ohne Schleusen mit der kürzesten Linienführung bauen wollte, zu sichern. Dieser, der vom Vizekönig bereits 1855 nebst dem österreichischen Finanzminister von Brud zum erblichen Gründermitglied der Kanalgesellschaft ernannt und dessen Plan 1856 endgültig angenommen wurde, war 1857 Generalinspektor der Kanalarbeiten geworden und verhielt sich Lesseps gegenüber, dem er anfangs durchaus vertraut hatte, zurückhaltend. Doch gelang es diesem, nach Negrellis 1858 erfolgtem Tode, dessen Zeichnungen und Entwürfe an sich zu bringen und vor allem mit Hilfe Napoleons vorwärts zu kommen, zumal als Said Pascha, der sich, empört über Lesseps eigenmächtiges Handeln, gänzlich von ihm losgesagt und den Kanalbau selbst auszuführen beschloß, im Jahre 1863 gestorben war. Es galt hier wieder das alte Wort eines Orientkenners gegenüber dem Ingenieur Zahnueger, er müsse seine ganze Stellung Ägypten gegenüber als ein Schauspiel betrachten, das mehrere Akte habe; in den Akten wechselten Personen und Kostüme. Lesseps hatte schon vorher seine Aktien-Gesellschaft, die „Compagnie universelle du Canal de Suez“, ausgebaut, unter Zurückdrängung der Société d'études, und war ihr Generaldirektor geworden. In Frankreich hatte er eine Subskription auf die Kanalaktien eröffnet und viele, namentlich kleine Leute, zur Zeichnung veranlaßt, auch dem Vizekönig Ismail Pascha einfach über 170 000 Aktien aufgezwungen. Im März 1866 erschien endlich das kaiserliche Trakate in Konstantinopel, das die Bauerlaubnis an eine Gesellschaft gab, der jede rechtliche Grundlage fehlte. Das Comité international von 1846, die Société d'études, deren Arbeit durch Lesseps vernichtet worden war, hatte schon 1861 beschloß, sich abwartend zu verhalten und nach dem Erfolg oder dem Scheitern der Pläne von Lesseps ihre ferneren Schritte zu bestimmen: „Sollte der Kanal“ — so schildert Dufour in einem Schreiben vom April 1861 an das sächsische Ministerium die Sache — „wirklich zur Ausführung kommen, so würde der Hauptzweck mehrgenannten Comité's erreicht sein, der hauptsächlich darin bestand, die Erbauung des für die Interessen des Handels der ganzen Welt so wichtigen Kanals zu befördern. Sollte dagegen Herr de Lesseps in seinen Bestrebungen scheitern, so würde in Erwägung zu ziehen sein, welche neuen Mittel zu ergreifen sind, auf einem anderen Wege den Kanal zur Ausführung zu bringen (U. G. S. Nr. 103). Nun wurde ja aber der Kanal gebaut, wobei Lesseps sich wiederum der mächtigen Unterstützung Napoleons zu erfreuen hatte, und „das Comité international“ hatte keine Gelegenheit mehr, weitere Schritte zu tun, ohne sich übrigens tatsächlich aufzulösen. Vielmehr sind die Rechte seiner ehemaligen Mitglieder auf Grund ihrer hervorragenden Tätigkeit und ihrer finanziellen Leistungen durchaus bestehen geblieben, und die

berechtigten Ansprüche ihrer Erben mit allem Nachdruck wahrzunehmen, ist jetzt eine Vereinigung angesehenen Männer tätig. Jedenfalls haben wir in Deutschland und Österreich keinen Anlaß, Lesseps als den Schöpfer des Kanals zu preisen: seine große Energie soll durchaus anerkannt werden, aber daß er ohne die wissenschaftliche und finanzielle Vorarbeit namentlich der deutschen Mitglieder der alten Studiengesellschaft sein Ziel nicht hätte erreichen können, darf ebensowenig verschwiegen werden wie sein rücksichtsloses Verfahren alten, wohl-erworbenen Rechten gegenüber.

Die weiteren Schicksale des Kanalbaues sind bekannt: der Kanal wurde nach Überwindung großer Hindernisse und Schwierigkeiten aller Art, namentlich von Seiten der Engländer, 1869 fertiggestellt und im November desselben Jahres unter großartigen Feierlichkeiten eröffnet. Nach einigen Jahren des Mißerfolges begann eine bedeutende Steigerung des Verkehrs; England, das bis dahin nichts vom Kanal hatte wissen wollen, erwarb 1875/76 die 177642 Aktien des Vizekönigs Ismail Pascha und spielte sich so zunächst den Kanal und dann ganz Ägypten in die Hände. Die Bedeutung gerade für seine Beziehungen zu Indien und Australien erhellt aus den Verkehrsziffern\*): im Jahre 1870 betrug die Zahl der durchfahrenden Schiffe 486 mit 654914, 1908: 3795 mit 19 Millionen, 1912: 5373 mit 28 Millionen Tonnen; unter den Schiffen des letzten Jahres waren 3335 englische und 698 deutsche.

Von der Bedeutung des Kanals geben diese Zahlen ein Bild; von der Aufmerksamkeit aber, welche die gebildete Welt in den sechziger Jahren seinem Bau und seiner Eröffnung gewidmet hat, zeugen noch heute die Äußerungen dreier Männer, die jene Jahre miterlebt haben: der eine ist Ludwig Bietsch, der treffliche Plauderer und Zeichner, der als Berichterstatter und als einer der „Messieurs les Invités“, also als offizieller Gast des Vizekönigs, der Eröffnung beigewohnt hat. In seinen Erinnerungen\*\*) daran erklärt er, daß aus der überreichen Fülle reizvoller und prächtiger, großartiger und erschütternder Bilder geschichtlicher Ereignisse, denen er . . . vom bevorzugten Platze aus in nächster Nähe zugeschaut habe, leuchtend und glänzend fast vor allen diejenigen hervor-träten, welche im November und Dezember des Jahres 1869 ihm zu sehen und zu erfahren vergönnt gewesen seien. Der andere ist Henrik Ipsen, der große Nordländer, welcher in „Port Said“ und dem „Ballonbrief“ seine ägyptischen Eindrücke schildert. Und der dritte ist unser Wilhelm Raabe, dessen Interesse und Verständnis für weltpolitische Dinge wir aus vielen seiner Werke kennen: so lesen wir noch heute mit größter Aufmerksamkeit, was er im „Abu Telfan“, dessen erste Auflage 1867 erschien, seinen Helden Leonhard Hagebuecher den Seinen in Bumsdorf von der „verfänglichen Weltfrage der Durchstechung der Landenge von Suez“ berichten läßt.

\*) Die Zahlenangaben stammen teils aus Neubaur, „Der Suezkanal“, teils aus Oberhummer, „Ägypten und der Suezkanal“ (Deutsche Revue, Januar 1915).

\*\*) Veröffentlicht 1902 in Belhagens u. Masings Monatsheften.