

4  
Technisches Museum Wien  
Bibliothek

6906

# DER SUEZKANAL

Seine Geschichte und seine wirtschaftspolitische  
Bedeutung für Europa, Indien und Ägypten

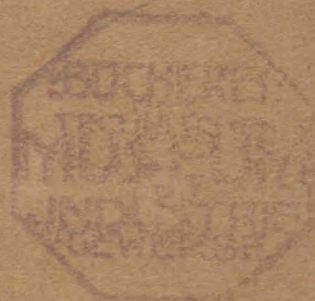
von

Ing. Dr. e. h. Alfred Birk

Professor an der Deutschen Technischen Hochschule, Prag

und

Ingenieur Karl Hermann Müller-Hamburg

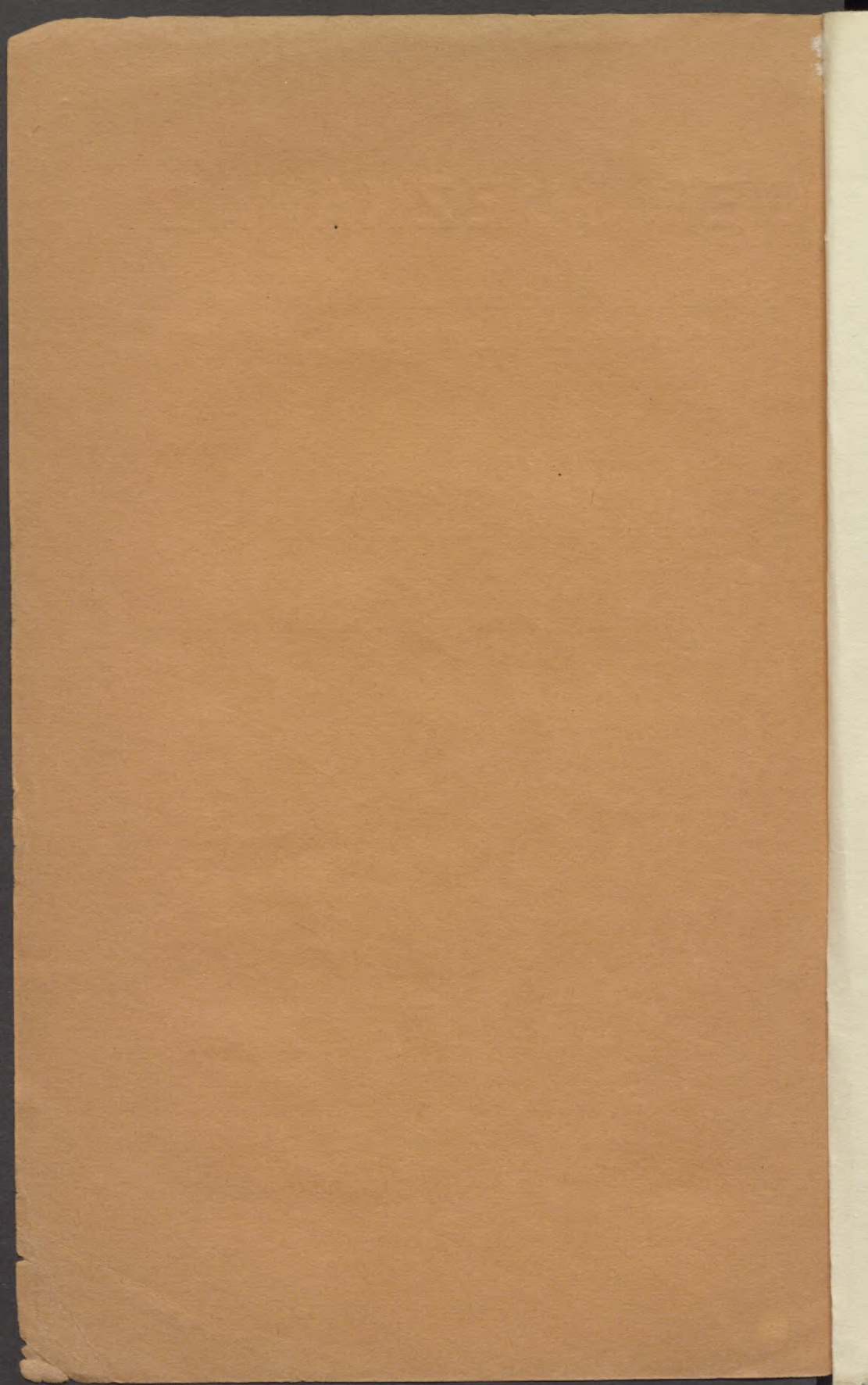


Hamburg 1925

Verlag von Boysen & Maasch

TMW-Bibl

G-6.906



DER SUEZKANAL

DER SUBSKANAL

200

# DER SUEZKANAL

Seine Geschichte und seine wirtschaftspolitische  
Bedeutung für Europa, Indien und Ägypten

von

Ing. Dr. e. h. Alfred Birk

Professor an der Deutschen Technischen Hochschule, Prag

und

Ingenieur Karl Hermann Müller-Hamburg

*Gesch.*

*6906*



Hamburg 1925

Verlag von Boysen & Maasch

Technisches Museum Wien  
Bibliothek

6906

Alle Rechte vorbehalten.  
Copyright 1925 by Boysen & Maasch in Hamburg.

Druck von J. J. Augustin in Glückstadt und Hamburg.

## Einführung.

Dem Werke, das wir hiermit als Ergebnis gewissenhafter Forschung der Öffentlichkeit übergeben, haben wir das Ziel gesteckt: vor den europäischen und asiatischen Völkern den größten allstaatlichen Geldunfug und das ärgste politische und wirtschaftspolitische Ränkespiel des letzten Jahrhunderts aufzudecken.

Vor der Einfahrt zum Suezkanal ist ein Riesen-Zollnetz gespannt, mit dem die Suezkanalgesellschaft alle Güter aus dem fernen Osten auffängt, um sie erst gegen ein Lösegeld von mehr als 10 Francs für die Tonne freizugeben. Von jedem Verbraucher eines Gutes aus dem Osten, also von jedem Bewohner des europäischen Festlandes und der nordafrikanischen Küste zieht die Suezkanalgesellschaft diese Steuer ein. Sie hat dazu keine Berechtigung, denn sie ist nicht die rechtmäßige Nachfolgerin der Gründergesellschaft. Die Gründungsurkunden dieser Suezkanalgesellschaft sind keine rechtlichen Urkunden, sie sind aufgebaut auf Fälschung und Aktienbetrug.

Die Besitzer der Suezkanalgründeranteile sind nicht deren Eigentümer. (Art 147 und 148 des Code pénal.) Die jetzt bestehenden, an der Pariser Börse notierten parts de fondateurs dieser Gesellschaft haben keine Daseinsberechtigung. Die Aktien dieser Gesellschaft tragen einen Text, der aus gefälschten Satzungen entnommen ist. Schon im Jahre 1901 hat die ursprüngliche Gründergesellschaft den ersten Vorstoß zur Entlarvung der von London geführten Luftgründung unternommen. Sie legte den Auftrag zur Durchführung dieses Schrittes in die Hand eines damals noch jungen Anwalts des jetzt sehr bekannten Poincaré.

Der Ehrgeiz, zu den höchsten Stellen in Frankreich aufzusteigen, ließ Poincaré in die Botmäßigkeit Englands gleiten. Er mißbrauchte das in ihn gesetzte große Vertrauen und verwertete die ihm durch seine Auftraggeberin zu Gebote stehenden Urkunden, um sich durch den Einfluß der Suezkanalgewaltigen in Paris und London die Wege zu persönlicher politischer Macht zu ebnen. So wurde er von Großbritannien abhängig, verriet seine Auftraggeberin, verriet das Wohl seines Vaterlandes und brachte namenloses Unglück über Europa.

Während die Folgen dieser Taten Poincarés auf Europa lasten, wird abermals eine Atmosphäre — diesmal rund um das neue europäische

russische Reich — vorbereitet, in der Millionen der Besten unseres alten Europa ersticken sollen zur Sicherung der Kasse am Missing-link des britischen Weltreiches. Wenngleich durch die kluge Außenpolitik Rußlands in allerjüngster Zeit auch die fernöstliche Gefahr großbritannischer Politik gebannt zu sein scheint, so dürfte doch das am politischen Blickfeld des europäischen Festlandes von Downingstreet heranziehende Unwetter um so unheimlicher geworden sein.

In diesem Augenblick stellen wir uns dieser großbritannisch geleiteten, angeblich französisch-britannischen Suezkanalgesellschaft entgegen und erklären, daß ihr gesamtes Tun und Treiben wirtschaftlich und politisch verurteilt werden muß! Seit Jahrzehnten ist die britische Regierung der Gerichtsvollzieher dieser Gesellschaft. Der europäisch-asiatische Körper wurde durch eine beständig kraftaussaugende Behandlung unfähig gemacht für eine gesunde Entwicklung, und Großbritannien hat es meisterhaft verstanden, dem europäischen Festlandskörper schließlich den Atem gänzlich abzuschneiden. Für seine dann notwendig werdende Aufrichtung, zu der sich Großbritannien jeweils hilfreich bereit fand, mußte ihm in jedem Falle der wichtigste Flottenstützpunkt des betreffenden Landes zur Sicherung des Seeweges London—Bombay überantwortet werden. Seit Jahrzehnten sucht Großbritannien den europäisch-asiatischen Kontinentalgedanken durch sein Ränkespiel im Keim zu ersticken. So kann es ruhig schlafen, ohne von der Entwicklung des gefährlichen Kontinentalgedankens träumen zu müssen und der berufsmäßige Friedensvermittler behält doch vor der Welt, die nicht zum Nachdenken kommt, sein menschenfreundliches Aussehen — und die Dividenden der Société du canal de suez wachsen weiter auf den Gräbern ungezählter Schlachtfeldopfer.

Unser Werk soll aber den Leidtragenden nicht nur erzählen, wie all ihr Leid geworden ist, es soll auch darauf hinweisen, daß sie das Recht haben, die ungeheueren Summen, die ohne einen Schein des Rechts nicht nur von den Reichen, sondern im wesentlichen auch von den Ärmsten seit Jahrzehnten durch die Suezkanal-Gesellschaft eingezogen worden sind, wieder einzufordern. Auf dem Wege, den die Suezkanal-Gesellschaft bis jetzt gewandelt ist, soll sie endlich dem entschlossenen Widerstand ihrer Opfer begegnen.

Prag und Hamburg, Herbst 1925.

Ing. Dr. Alfred Birk.  
Ing. Karl Hermann Müller.

## Inhalt.

### I. Die Geschichte des Suezkanals.

<b>I. Die Studiengesellschaft</b> .....	1
1. Infantins Vorarbeiten .....	1
2. Negrelli .....	5
3. Die Gründung der Studiengesellschaft .....	8
4. Die Vorarbeiten der Studiengesellschaft .....	11
5. Die Vorerhebungen der Gruppeningenieure .....	13
6. Verhandlungen über eine gemeinsame Reise der Gruppeningenieure nach Ägypten.....	19
7. Die Revolution und die Zukunftspläne Infantins .....	21
<b>II. Die Studiengesellschaft und Lesseps</b> .....	24
1. Wiederaufnahme erhöhter Tätigkeit führender Männer der Studiengesellschaft .....	24
2. Lesseps .....	28
3. Lesseps' Kampf um die Baugenehmigung.....	36
4. Endgültige Abschüttelung der Studiengesellschaft .....	41
<b>III. Die Kanalentwürfe vor den Fachleuten</b> .....	46
1. Lesseps' Ingenieurkommission .....	46
2. Werbearbeit für den Kanal .....	49
3. Die Kanalentwürfe .....	53
4. Die Beratungen und Beschlüsse der Ingenieurkommission .....	58
<b>IV. Die Kämpfe um die Verwirklichung des Kanalentwurfes</b> .....	62
1. Der Kampf um die Genehmigung der Pforte. Negrellis Tod .....	62
2. Der Kampf um das Baukapital. Die Gründung der Baugesellschaft .....	78
3. Vorbereitungsarbeiten am Isthmus, das Eingreifen Napoleons. Genehmigung des Sultans .....	81
4. Geldschwierigkeiten während des Baues. Vollendung und Eröffnung des Kanals .....	84
<b>V. Bau und Betrieb des Kanals</b> .....	87
1. Linienführung und Querschnitt des Kanals .....	87
2. Die Bauarbeiten .....	89
3. Ein politisches Zwischenspiel .....	93
4. Betrieb und Betriebsergebnisse (1870—1884) .....	94
5. Die Erweiterung des Kanals .....	96
6. Der Bauzustand des Kanals.....	98
<b>VI. Die Kämpfe um die Gründerrechte</b> .....	99
1. Die Listen der Gründungsmitglieder .....	99

2. Gründerrechte .....	101
3. Ansprüche der Erben Negrellis .....	103
4. Ansprüche der Erben Brucks. ....	107
Anmerkungen .....	109

## II. die wirtschaftspolitische Bedeutung.

I. Allgemeines .....	116
Negrelli — Suezkanal	
Pressel — Bagdadbahn	
Friedr. List — Nationale Volkswirtschaft als Brücke zum Osten	
Der diametrale Gegensatz zwischen der Politik und den Interessen der Wirtschaft im europäisch-asiatischen Festland	
II. Der rote Faden .....	125
Wie dieser in Downing-Street gesponnen wird	
III. Die Gründer und ihre Erben .....	136
Die Namen der Vertriebenen und ihre Erben. —	
Schlußwort .....	142

# I. Die Geschichte des Suezkanals.

Von Ing. Dr. Alfred Birk.

## I. Die Studiengesellschaft.

(Société d'études du Canal de Suez).

1. *Enfantins* Vorarbeiten. Jener Abschnitt in der — viele Jahrhunderte zurückreichenden — Geschichte des Suezkanals, der mit der Bauvollendung dieses Verkehrsweges abschließt, knüpft mit seinem Beginne an den Namen Père *Enfantins* an. So nannten die *Simonisten*, die Jünger des Grafen Claude Saint-Simon, ihren jungen Führer Barthelemy Prosper *Enfantin*. Im Jahre 1796 als Sohn eines Pariser Bankherrn geboren, war *Enfantin* mit 16 Jahren in die Polytechnische Schule in Paris eingetreten, aus der man ihn aber schon nach zwei Jahren wegen politischer Umtriebe auswies. Er ging als Handlungsreisender und Bankbeamter in das Ausland. Nach Paris zurückgekehrt, schloß er sich den *Simonisten* an. Ein neues, ein ausübendes Christentum sollte entstehen; der Industrie und der Technik sollten neue Wege erschlossen werden, die die Bildungsbestrebungen der Menschheit zum Siege führen. Die Herrschaft in Staat und Gesellschaft mußte die Industrie erringen; Industrie aber ist jede auf Erwerb gerichtete, der Gesamtheit nutzbringende Tätigkeit. In diesem Sinne war die allgemeine Verbrüderung der Menschen zum Zwecke friedlicher Arbeit das Ziel der *Simonisten*. *Enfantin* gründete eine patriarchalisch-sozialistische Gesellschaft (1825), die jedoch wegen der eigenartigen Durchführung ihrer Grundsätze von der Regierung aufgelöst wurde. *Enfantin* und seine Genossen wanderten ins Gefängnis. Nach wenigen Monaten entlassen, wandte sich nun *Enfantin* tatkräftig jenem Teile seiner Lehren zu, der die schaffensfrohe Tätigkeit zum Nutzen der Allgemeinheit predigte, und griff einen Gedanken auf, den Napoleon Bonaparte bei seinem Aufenthalte in Ägypten (1799) ausgesprochen hatte: Den Bau einer Wasserstraße durch die Landenge von Suez.

*Enfantin* bereiste Frankreich und warb um Geld für die Ausführung seines Planes. Die Ernte war bescheiden — aber genügte. Im Herbst 1833 ging *Enfantin* mit einer Schar junger Männer —

Architekten, Ingenieure, Schriftsteller, Landwirte, Handwerker, ausgewählt aus der begeisterten arbeitsuchenden Jugend Frankreichs — nach Ägypten. „Wir haben — schreibt er an Emile Barrault, den ersten Schriftleiter des „*Courier français*“, der ebenfalls teilnahm und vorausgeeilt war, — zwischen dem antiken Ägypten und dem alten Judäa eine der zwei neuen Verkehrsstraßen von Europa nach Indien und China zu bauen. Später werden wir auch die andere in Panama ausführen.“<sup>1)</sup> Und an den Finanzmann Ardois in Paris schreibt Infantin: „Wir sind nicht Männer, die gleich den englischen Ingenieuren und Unternehmern Millionen benötigen: wir leben wie Arbeiter; wir sind daran gewöhnt; meine Söhne arbeiteten in Werkstätten; ich arbeitete im Gefängnis. Dieses große, wahrhaft der Welt gehörende Werk muß ein Werk der Begeisterung und Aufopferung sein, wie es der Krieg war. Nur der Ruhm kann diese friedfertigen Soldaten belohnen.“<sup>2)</sup>

Der damalige Wali von Ägypten, Mehemed Ali<sup>3)</sup> betrachtete die Regelung des Nils als wichtigste Aufgabe seiner Regierung<sup>4)</sup> und betraute seinen Oberingenieur Linant, der mit Infantin nach Ägypten gekommen war, mit dem Bau einer gewaltigen Sperre unterhalb Cairos, in der Nähe der großen Pyramiden von Gizeh. Infantin und mehrere seiner Mitarbeiter stellten sich unentgeltlich für dieses Werk zur Verfügung; andere wirkten als Lehrer an den neu errichteten Schulen oder als Ärzte in der Armee. Fünfzehn der jungen Männer, an die schwere Arbeit und an die Witterung nicht gewöhnt, starben bald „auf dem Felde der Ehre in dem Bewußtsein der Größe der Aufgabe, der sie ihr Leben geweiht.“<sup>2)</sup>

Die zunehmenden politischen Wirren, hervorgerufen und genährt durch Mehemed Alis Streben nach Unabhängigkeit von Konstantinopel, zwangen zur Einstellung der meisten bautechnischen Arbeiten; auch die Vorarbeiten für die Nilregelung kamen zum Stillstande; die Kanalfrage mußte ruhen. Infantin verließ mit einem Teile seiner Mitarbeiter Ägypten und kehrte nach Frankreich zurück. War auch die Zeit seinem Unternehmen nicht günstig gewesen, so war die Arbeit doch keine verlorene. Sie hatte den Boden für die geplante Schöpfung vorbereitet; der Samen war ausgestreut, der Frucht bringen sollte. Infantin pflegte und hegte das Keimende. Seine Mitwirkung bei den ersten Bahnbauten in Frankreich, insbesondere bei dem Bau der Eisenbahn von Paris nach Lyon, bei dem er als Generalsekretär tätig war, schufen ihm Verbindungen mit

einflußreichen Männern, die er für seinen Plan zu gewinnen wußte. Die Presse Frankreichs und bald auch die des Auslandes griff die Frage des Suezkanals auf, die überall lebhaft erörtert wurde. Nur in England war man dem Kanale nicht geneigt. Daß dieser Kanal den Kauffahrteischiffen aller Völker zugänglich sein, also den leichteren Schiffen des Mittelmeers einen gewissen Vorrang vor den großen Meeresschiffen Englands gewähren sollte, war England nicht genehm; auch die Mitwirkung Frankreichs an dem Unternehmen erregte Mißfallen bei der englischen Regierung, die den Vorschlag einer Eisenbahn, den der britische Offizier Waghorn schon 1832 dem Wali unterbreitet hatte, bevorzugte. Der Schienenweg sollte von Alexandrien über Cairo nach Suez führen, den Verkehr zwischen Ägypten und Arabien, die Kohlenbeförderung nach Suez und den Handel nach Indien erleichtern. Waghorns Freund Bey Galloway erhielt die Genehmigung zum Bau, den er sorgfältig vorbereitete; schon waren Schienen und Lokomotiven bestellt, als Galloway starb. Der Gedanke ruhte vorläufig, wurde aber von England aus nicht fallen gelassen.

Lebhafter Anteilnahme begegnete die Kanalfrage in Österreich.<sup>5)</sup> Im Jahre 1843 unterbreitete der österreichische Generalkonsul Laurin in Alexandrien dem Fürsten Metternich Vorschläge über den Bau eines Kanals durch die Landenge von Suez, indem er gleichzeitig mitteilte, daß Mehemed Ali bereit wäre, dieses Unternehmen von Weltbedeutung zu fördern, wenn ihm Sicherheit geboten würde, daß der Kanal für alle Zeiten in dem Besitze seiner Familie verbleibe und er entsprechende Abgaben von jedem Schiffe und von allen Waren erhielte, die den Kanal durchfahren. Metternich stimmte dem Wunsche des Fruchtgenusses zu<sup>6)</sup> und bemerkte, daß die Sicherung des Besitzes ohnehin durch die Erbfolge im Paschalik von Ägypten begründet liege. Mehemed Ali — schrieb Metternich — möge sich nur offenherzig an ihn wenden; alle Verhandlungen sollen geheim gehalten werden. Unter anderen schrieb Metternich auch an den Präsidenten der k. k. allgemeinen Hofkammer Carl Friedrich Freiherrn Kübeck zu Kübau:<sup>7)</sup> er sähe den Kanal als Weltereignis erster Größe an; er werde Österreich eine neue Zukunft eröffnen, werde es in die Reihe der vorzüglichsten Handelsstaaten stellen und einen unmittelbaren Verkehr zwischen Österreich und Indien wachrufen, die englisch-ostindische Post solle künftig ihren Weg über Triest nehmen: Kübeck möge der Sache unverwandt größte Aufmerk-

samkeit schenken. Diese entschiedene Anteilnahme Metternichs an der Kanalfrage, welche Anteilnahme durch Alexander von Humboldt rege erhalten und gesteigert wurde, beeinflusste Mehemed Alis weitere Entschlüsse. Schon im Sommer 1844 meldeten die Zeitungen die feste Absicht des Walis von Ägypten, die Landenge von Suez zu durchstechen. <sup>8)</sup>

Nun verdoppelte Infantin seine Tätigkeit. Er machte eingehende Vorerhebungen über Handel und Verkehr nach Ägypten und Indien, um eine gute Grundlage für die Erträgnisberechnung zu gewinnen; sein Freund Arlès-Dufour, ein hervorragender Förderer des französischen Großgewerbes, vermittelte seine Verbindung mit dem Bankherrn Dufour-Feronce in Leipzig, einem Vetter Arlès-Dufours, der dem Unternehmen in Deutschland einen sicheren Stützpunkt schaffen sollte. Am 28. Juni 1845 richtete Infantin an einige der angesehensten Handelshäuser in Frankreich, Deutschland, Österreich, England, auch an den österreichischen Lloyd in Triest ein längeres Schreiben, in dem er eine Darstellung der bisher durchgeführten vorbereitenden Arbeiten gab und die Gründung einer Gesellschaft für den Kanalbau anregte.<sup>2)</sup> „Was die Diplomatie ohne uns erfolglos versucht hat — heißt es in dem Schreiben — bleibt dieser Gesellschaft zu tun: auf der Weltkugel das Zeichen des Friedens und, offen zu sprechen, den Bindestrich zwischen den zwei Teilen der alten Welt, dem Osten und dem Westen zu ziehen; nicht einen Schienenweg oder einen Kanal — das würde zu gering sein für ein solches Zeichen — sondern ein neues Meer. Wenn durch unsere Bemühungen seit zwölf Jahren der Entwurf einer Verbindung der zwei Meere nicht auf dem Boden philosophischer und religiöser Begriffe geblieben ist, wo wir ihn im Jahre 1833 erfaßt und gefördert haben, wenn wir ihn seit mehreren Jahren in das Gebiet der Diplomatie gepflanzt haben, so müssen wir ihm heute mit Ihnen Eingang verschaffen und Kredit eröffnen unter den größten Unternehmungen der Industrie. Es ist nicht mehr eine philosophische Theorie oder etwa eine politische Frage, es ist ein Ereignis.“ „C'est une affaire“, sagt Infantin.

Es sollte eine große zwischenstaatliche Vereinigung zur Prüfung und Durchführung des Unternehmens ins Leben gerufen werden. Dufour-Feronce empfahl die Bildung eines technischen Triumvirats zur Beratung aller einschlägigen Fragen. England und Frankreich hatten würdige Vertreter in Robert Stephenson, dem Sohne des berühmten Erbauers der ersten verwendbaren Lokomotive und der

ersten Dampfeisenbahn, und in Paulin Talabot. „In Deutschland — schrieb Dufour-Feronce — haben wir nur einen Mann, der diesen Ingenieuren an die Seite zu stellen ist und der sie in vielen Beziehungen überragt: Negrelli.“

2. Negrelli. Die bedeutendste, ja die entscheidende Rolle in der Entwicklung und bei der Lösung der Suezkanalfrage spielt Alois von Negrelli. Er hat den Plan für die Anlage des Kanals entworfen, die sich in einem mehr als fünfzigjährigen Betriebe technisch und wirtschaftlich bewährt hat; er hat auch mächtig fördernd in die Verwirklichung der Ausführung des Kanals eingegriffen, die noch andere und bessere Wege gewandelt wäre, wenn ihn das Schicksal nicht zu früh abberufen hätte. Negrellis Schaffen und Wirken ging aber auch weit hinaus über diese Frage. Er hat an der umstürzenden Bewegung des Verkehrswesens in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts tatkräftig und bahnweisend mitgewirkt, so daß ein Blick in sein arbeitsames Leben auch ein Blick in die Kulturentwicklung jener Zeit ist. Ich habe in meinem Werke: „Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs“, dessen zwei Bände nunmehr vollendet vorliegen<sup>9)</sup> versucht, jene Beziehungen darzustellen, die sich zwischen Negrellis Leben und Wirken, Seele und Herz und der Politik und Wirtschaft, dem Sein und werden der bewegten Zeit, in der er lebte, gesponnen haben. Auf dieser eingehenden Darstellung fußend, sei hier eine kurze Lebenslaufbeschreibung Negrellis bis zu dem Zeitpunkte gegeben, da Dufour ihn der Studiengesellschaft als Ingenieur empfahl; sie möge auch das Lob Dufours, das ich oben anführte, als berechtigt erweisen.

Alois Negrelli ist in Primiero geboren, einem bescheidenen Marktflecken im Cisonetale in Südtirol; sein Vater, der dort ein Gut sein Eigen nannte, war ein tatenfroher und wanderlustiger Südländer, seine Mutter, eine geborene Württemberg, eine echt deutsche Frau. Alois war als siebentes Kind der erste Knabe; sein Geburtstag ist der 23. Januar 1799. In seine Kindheit fiel der Einbruch der Franzosen; Alois' Vater wurde in Italien gefangen gesetzt; erst 1814 kehrte er wieder heim; er fand seine Familie, gleich der ganzen Bevölkerung des Tales, auf dem Wege zur Verarmung. Alois kam auf das Priesterseminar nach Feltre und betrieb hier mit großem Eifer Logik und Metaphysik, Physik, Mathematik und architektonisches Zeichnen. Im Jahre 1819 trat er als „unentgelt-

licher verpflichteter Baupraktikant“ in den Dienst der k. k. Baudirektion für Tirol und Vorarlberg. Er folgte bei diesem Schritte seiner persönlichen Neigung, aber auch dem Gebote der Verhältnisse, die eine geldliche Unterstützung von seiten der Eltern auf längere Zeit ausschlossen. Es war ein günstiges Geschick für Negrelli, daß er in einer ungewöhnlich regsamen Zeit seine berufliche Tätigkeit unter Joseph Duile, einem hervorragenden Fachmann im Straßen- und Wasserbau, beginnen konnte. Duile verwendete ihn auf allen Gebieten der viel umfassenden Landesbautätigkeit: zu Vermessungen zu Entwürfen, zu Ausführungen; Negrelli lernte das Bauwesen gründlich kennen; seine Tätigkeit bei der „Rhein correction“, bei der ihm neben seiner Fachbildung auch seine große diplomatische Begabung, sein Geschick bei Verhandlungen zwischen widersprechenden Anschauungen sehr zustatten kam, erregte die Aufmerksamkeit der führenden Männer im Kanton St. Gallen. Im Jahre 1832 erging von hier aus der Ruf an Negrelli, die neugeschaffene wichtige Stelle eines Straßen- und Wasserbauinspektors in St. Gallen zu übernehmen. Die schwere, aber schöne Aufgabe, die ihm zugeordnet war, lockte seinen regen Geist, seine strebende Seele. Seine Vorgesetzten bemühten sich vergebens, ihn dem Lande zu erhalten. Man warnte ihn vor der Republik, vor den Protestanten, vor dem Freigeist, der die Schweiz beherrsche; aber Negrelli fürchtete weder das Eine noch das Andere, obwohl er kaisertreu und gutkatholisch war. Er ging nach St. Gallen (1833); doch schon im Jahre 1835 wählte ihn die „Kaufmannschaft Zürichs“, die eine Reihe großartiger Bauten zur Ausführung übernommen hatte, zum leitenden Ingenieur. Nun eröffnete sich ihm ein Feld erfolgreichen, bahnbrechenden Schaffens, das bald nicht mehr innerhalb der Bannmeile Zürichs verblieb. Negrelli wendete sich in großzügiger Weise gegen die Kirchturmpolitik der Kantone; er entwarf auf Grund seiner Lernreisen durch Frankreich, England und Belgien<sup>10)</sup> ein großes Verkehrsnetz für die Schweiz, bei dem — entsprechend der damaligen technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens — Eisenbahnen, Straßen und Wasserwege glücklich vereinigt erschienen. Negrellis Name errang rasch in der ganzen Schweiz einen guten Klang als der Name eines tüchtigen, vielseitig gebildeten und erfahrenen Fachmannes, dessen Rat man überall gerne hörte und dessen Urteil fast immer entscheidend war. Und nie sprach bei solchem Urteile der Techniker allein, stets kamen auch der gewissenhafte Verwaltungsbeamte und

der weitschauende Volkswirt zum Worte, wie die zahlreichen, von seiner Hand geschriebenen Gutachten beweisen, die sich in seinem Nachlasse vorfanden.<sup>11)</sup>

Im Jahre 1840 kehrte Negrelli nach Österreich zurück; die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hatte ihm die Stelle eines Generalinspektors für die bautechnischen Arbeiten angeboten und er hatte — so wohl er sich auch in der Schweiz fühlte — nicht abgelehnt, weil sich ihm in Österreich, wo sich die Entwicklung des Eisenbahnwesens auf steigender Linie bewegte, ein großes und bedeutsames Arbeitsfeld eröffnete. Am 19. Dezember 1841 erschien das allerhöchste Handschreiben an Kübeck,<sup>7)</sup> das den Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten verfügte. Zur Ausführung aller Vorarbeiten und Bauten wurde eine Generaldirektion geschaffen. Ihre Leitung übernahm der berühmte Erbauer der Strada d'Allemagna (durch das Ampezzanetal) Hermenegild Francesconi, der bis dahin bei der Nordbahn gewirkt hatte. Er berief Negrelli in die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und betraute ihn mit den Vorarbeiten für die nördlichen Bahnen, insbesondere für die Verbindung von Wien nach Prag und ihre Fortsetzung an die sächsische Grenze. Noch im selben Jahre (1842) konnte der Bau der Linie von Olmütz (Station der Ferdinands-Nordbahn) nach Prag in Angriff genommen werden. Am 21. August 1845 führte Negrelli den Eröffnungszug von Olmütz nach Prag. Sein erster Jubelruf aus Prag ging nach Zürich, wo von ihm kurz zuvor mit besonderem Nachdruck der Bau einer Bahn von Zürich nach Basel, für die er schon im Jahre 1841 einen Entwurf ausgearbeitet hatte, neuerlich angeregt worden war. Mitten in dieser eisenbahnbaulichen Tätigkeit traf ihn die Einladung Dufours zur tatkräftigen Mitarbeit an dem erhabenen Plane des Suezkanals. Er nahm sie begeistert an, denn schon in der Schweiz war er durch Alexander Humboldt auf die bedeutsame Äußerung aufmerksam gemacht worden, die Goethe am 21. Februar 1827 zu Eckermann gesprochen hatte und die in dem Wunsche gipfelte, noch die Durchstechung der Landengen von Suez und Panama zu erleben. Der große Gedanke war nicht mehr von ihm gewichen. Nun sollte er Leben erhalten! Mit der ihm eigenen Tatkraft trat er sofort für seine Verwirklichung ein. Er übernahm es, in Österreich das Verständnis für die Bedeutung der Frage in weiten Kreisen wachzurufen und schaffensfreudige Aufmerksamkeit bei den maßgebenden Männern zu wecken. Im „Österreichischen Lloyd“ und in der „Gazetta di

Venetia“ kennzeichnete er die großen Vorteile des Kanals für den Welthandel und vor allem für den Handelsverkehr des adriatischen Meeres, der wieder emporblühen sollte, wie zu der Zeit der Größe Venedigs. Dufour lieferte die Unterlagen für diese Aufsätze. Und schon zu Anfang des Jahres 1846 begann auch in Österreich die Tätigkeit der Presse für den Suezkanal. Durch sie allein — schrieb Dufour an Negrelli — können alle guten Köpfe in Europa für die Sache gewonnen werden.<sup>12)</sup>

3. Die Gründung der Studiengesellschaft. Der Oberingenieur des Straßen- und Wasserbaues in Ägypten, Ingenieur Linant de Bellefont hatte zu jener Zeit bereits einen Plan für den Kanal in großen Zügen entworfen.<sup>13)</sup> Der Kanal sollte — von Suez ausgehend — die Bitterseen durchschneiden und dann östlich des Menzaleh-Sees zur Bucht von Tineh laufen; nur eine Strecke bei Suez und eine andere bei Tineh — beide zusammen 8 Meilen (rd. 61 km) lang — wären zu durchstechen; in dem dazwischen liegenden Lande, das einst das rote Meer überflutete, würden sich nach dem Durchstiche die beiden Meere begegnen. Linant rechnete mit einem Höhenunterschiede der Meere von rund 9 Metern, wie ihn Lepère im Jahre 1799 ermittelt hatte;<sup>14)</sup> er sollte durch zwei Schleusen ausgeglichen werden; der Zug, den die Wässer vom roten zum mittelländischen Meere nehmen würden, wäre zugleich das Mittel, allfällige Sandanhäufungen von Zeit zu Zeit auszuspülen. Um die Einfahrt bei Tineh zu erleichtern und die Anhäufung des Sandes an der Mündung zu verhindern, sollte ein Damm bis zu einer Wassertiefe von 27 Fuß (8,53 m) in das Meer vorgeschoben werden, welche Wassertiefe im Kanal als Mindestmaß angenommen war und für alle Gattungen Ostindienfahrer genügend sein würde. Ein kleiner Kanal von Cairo bis zum Timsah-See hätte die Landenge mit Süßwasser zu versorgen und den Meeres-Schiffahrtsweg mit dem Inneren Ägyptens zu verbinden. Linant schätzte die Baukosten auf 45 Millionen französische Franken.<sup>15)</sup> Diese verhältnismäßig geringe Höhe der Baukosten rief in Negrelli den Gedanken wach, das Unternehmen durch eine Gesellschaft deutscher Kapitalisten, allerdings mit Zuziehung französischer und englischer Geldkräfte zur Ausführung zu bringen. In einem Berichte, den er unter Vorlage der Pläne Linants an Freiherrn von Kübeck am 6. Juli 1846 erstattete, entwickelt er diese Anregung eingehender.<sup>15)</sup> Er schrieb:

„In einem solchen Falle wäre den deutschen Großmächten Veranlassung gegeben, das Protektorat über die Unternehmung zum Schutze der Interessen

ihrer Untertanen zu beanspruchen und die übrigen Großmächte aufzufordern, sich zu diesem Zwecke an sie anzuschließen. Auf diese Weise allein dürfte am nächsten zum Ziele zu gelangen sein, zum Heil aller europäischen Staaten ohne Begünstigung irgendeiner Flagge ein dem Welthandel dienendes Werk dem allgemeinen Verkehr geöffnet werden können. In Ägypten dürften Anträge von seiten deutscher Kapitalisten unter dem Schutze der deutschen Großmächte mit desto größerer Bereitwilligkeit Anklang finden, je mehr es bekannt ist, 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 müßte. Und in der Tat sollen Eröffnungen, welche bereits dem Pascha darüber gemacht worden sind, mit Gunst und Interesse aufgenommen worden sein.

Die Bildung einer solchen mitteleuropäischen Gesellschaft zur Herstellung des Kanals von Suez dürfte unter gewissen Voraussetzungen nicht außer dem Bereiche des Möglichen liegen und die in den Haupthandelsplätzen Deutschlands, Frankreichs und Englands vereinigte Anzahl einsichtiger Geld- und Einflußkräftiger Männer treffen nun die Vorbereitungen, welche geeignet sein dürften, das Unternehmen seinem Ziele zuzuführen.

Welche Wichtigkeit das Unternehmen zu allernächst für Österreich hat, braucht Unterzeichneter Euer Exzellenz nicht auseinanderzusetzen. Am Tage, wo der Kanal eröffnet würde, hätte die Entdeckung Vasco do Gamas ihre große Bedeutung eingebüßt — und Venedigs Größe, nebst dem Flor ihrer neuen Schwester an Adrians Gestade würde von demselben Tage an wieder aufblühen und der Segen des Handels würde erst durch Österreich, Italien, Tyrol, Kärnten und Krain, kurz durch das weite Gebiet Österreichs zu dem Nachbarlande gelangen.<sup>16</sup>

Fast zu gleicher Zeit hatte in der zweiten Kammer des sächsischen Landtages der Kaufmann Georgi (aus Mylau)<sup>16</sup>) anlässlich der Verhandlungen über die Handels- und Schiffahrtsverträge des Zollvereins auf die Wichtigkeit der Kanalverbindung zwischen dem mittelländischen und dem roten Meere hingewiesen und diese Frage der Anteilnahme und dem Wohlwollen der Staatsregierung empfohlen; ein Anruf, der — wie wir noch hören werden — nicht erfolglos blieb.<sup>17</sup>)

Am 27. November 1846 begannen in Paris die gemeinsamen Beratungen der führenden Männer. Anwesend waren: Ingenieur Stephenson und Henry Starbuck als Vertreter englischer Anteilnehmer, Ingenieur Alois Negrelli, Dufour-Feronce und Sellier (Leipzig) im Namen deutscher und österreichischer Geldmänner, Arlès, Enfantin, Jules Talabot, Leon Talabot und Paulin Talabot als Vertreter französischer Persönlichkeiten. Sämtliche Teilnehmer handelten aber nur — wie in der Niederschrift der Verhandlungen und Be-

schlüsse ausdrücklich betont wird — im „eigenen Namen“. Insbesondere war die Urlaubsbewilligung an Negrelli unter dem Vorbehalte erfolgt, daß er an den Beratungen des „Privatvereins“ nur als „Privattechniker“ teilnehme und jeden Anschein einer amtlichen Sendung vermeide. Kübeck wünschte aber einen ausführlichen Bericht über die Ergebnisse der Zusammenkunft in Paris.<sup>18)</sup>

Die Beratungen wickelten sich rasch ab. Am 30. November 1846 wird der Gesellschaftsvertrag unterzeichnet. Die Gesellschaft nennt sich „Société d'études du Canal de Suez“ — Studiengesellschaft für den Suezkanal; ihr Sitz ist in Paris bei Infantin, rue de la Victoire 34. Das Gesellschaftsvermögen wird mit 150000 Franken festgesetzt und in 30 Anteile zu je 5000 Franken gegliedert. Es werden drei Hauptgruppen gebildet: eine englische mit R. Stephenson als Ingenieur, eine deutsche mit A. Negrelli, eine französische mit P. Talabot als Ingenieur. Jede Gruppe umfaßt zehn Mitglieder und soll ein Drittel des Gesellschaftsvermögens beisteuern. Die Ingenieure stehen außerhalb der Gruppen; sie haben beratende Stimme; sie widmen der Gesellschaft ihre Zeit und ihre Arbeit, haben jedoch zur Bildung des Vermögens nicht beizutragen. Anfangs wollte man der deutschen Gruppe nur sieben Stimmen zustehen; dem entschiedenen Auftreten der Deutschen gelang es aber doch, zehn Stimmen zu erringen: fünf für Deutschland, fünf für Österreich, so erschien der österreichisch-deutsche Einfluß gesichert. Die Satzungen der Gesellschaft<sup>19)</sup> sorgen auch für den Zeitpunkt vor, wo die Vorarbeiten abgeschlossen sein würden und die Studiengesellschaft nach Erfüllung ihrer Aufgabe keine Berechtigung mehr zu ihrem Dasein hätte. Es sind zwei Wege vorgesehen: Die Verzichtleistung auf den Entwurf und die Aufteilung des Vermögens oder die Gründung einer neuen Gesellschaft, einer Baugesellschaft; im letzteren Falle sollen hundert Gründeranteile gebildet werden und auf jeden Anteil der Studiengesellschaft zwei Anteile der Baugesellschaft, auf jeden Ingenieur fünf Anteile entfallen; die restlichen 25 Anteile bleiben gewissermaßen als Anerkennung für besondere Dienste vorbehalten, namentlich für Infantin und seine ehemaligen Mitarbeiter in Ägypten. Der Vertrag bestimmte, daß innerhalb sechs Wochen die Erklärung der einzelnen Gruppen über ihre Bildung vorliegen müsse; die Unmöglichkeit auch nur einer Gruppe die vorgeschriebenen zehn Mitglieder zu gewinnen, soll die Nichtigkeitsklärung der Studiengesellschaft zur Folge haben.

Die Ingenieure der Studiengesellschaft erklärten auf Grund des Entwurfs von Linant den Kanal als ausführbar und beschlossen, im Laufe des Winter 1846/47 die noch erforderlichen Vorarbeiten in Angriff zu nehmen. Negrelli sollte die nördliche Küste der Landenge durchforschen und die Tiefen des Meeres bei Tineh in der Nähe des alten Pelusiums erheben lassen, um die günstigste Stelle für die Kanalmündung festlegen zu können; Stephenson übernahm die gleichen Arbeiten im Roten Meere und Talabot verpflichtete sich, die Höhenaufnahmen zwischen Tineh und Suez und die notwendigen Bodenuntersuchungen vornehmen zu lassen. Nach Abschluß dieser Arbeiten, voraussichtlich im Herbst 1847 wollten Negrelli, Stephenson und Talabot gemeinsam nach Ägypten reisen und in Verbindung mit Linant an Ort und Stelle den Bauentwurf aufstellen.

4. Die Vorarbeiten der Studiengesellschaft. Die deutsche Gruppe entwickelte die größte Tatkraft; sie war von allen drei Gruppen zuerst gebildet. Neben Dufour, Sellier und Georgi traten der sächsische Großindustrielle Harkort (Leipzig) und der Geheime Regierungsrat Thieriot (Dresden) bei. Dufour hatte auch Alexander von Humboldt zum Beitritt eingeladen.<sup>20)</sup> Humboldt bedauerte daß Gründe vorlägen, die ihm den Beitritt zu der Studiengesellschaft nicht gestatten;<sup>21)</sup> seine ablehnende Antwort kam leider so spät, daß im Hinblick auf die gefristete Bildung der Gruppe eine vorliegende Anmeldung aus Österreich angenommen worden war und Preußen unvertreten blieb. In Österreich traten die Stadt Triest, die Handelskammer Triest und der Österreichische Lloyd, an dessen Spitze C. L. von Bruck stand, der Gesellschaft bei; den Bemühungen Negrelli's gelang es auch, den niederösterreichischen Gewerbeverein und die Handelskammer Venedig für die deutsche Gruppe zu gewinnen. Viele hervorragende Persönlichkeiten, wie Schletter (der bayrische Konsul in Leipzig), Brockhaus konnten nicht Aufnahme finden. Dufour meldete am 2. Januar 1847 die Bildung der Gruppe nach Paris, leistete die vorgeschriebene Einzahlung von 10000 Franken und gab einige Tage darauf die Namen der Mitglieder dem Vorsitzenden in Paris bekannt. Unterdessen hatte auch das sächsische Ministerium des Innern dem in Sachsen gebildeten Gruppenausschusse einen Vorschuß von 25000 Franken zum Kurse von 30 Talern für 300 Franken aus Staatskassen bewilligt, dessen Rückzahlung es nur für den Fall der Ausführung des Kanals beanspruchte.<sup>22)</sup> Auch mit Bayern und mit Holland

suchten Dufour und Negrelli in engere Verbindung zu treten, um eine Förderung der Arbeiten zu erlangen. Durch Heranziehung der kleineren Staaten sollte der überwiegende Einfluß der großen Seestaaten im Zaume gehalten werden, damit die Gleichheit in der Behandlung aller Schiffe gewahrt würde; übrigens erschien der holländische Markt auch für die Gewinnung des Baukapitals von großer Bedeutung.

Am 1. Februar 1847 fand in Paris die erste satzungsgemäße Sitzung statt, die auch die Gründung der „Studiengesellschaft“ öffentlich festlegte. Es war aber Dufour und Negrelli nicht möglich, die Mitglieder der französischen und der englischen Gruppe zu erfassen. Infantin und Stephenson blieben auf alle Anfragen die Antwort schuldig. Man angelte dort nach „großen Namen“ von Körperschaften und Männern,<sup>23)</sup> um der deutschen Gruppe nicht nachzustehen, und versäumte darüber eine fortschreitende Tätigkeit. Das Geheimnis, mit dem Infantin und Stephenson sich umgaben, erweckte in Deutschland zunächst Verwunderung, dann im Hinblick auf die deutschen Gruppenmitglieder schwere Bedenken, die sich zum Unwillen steigerten, als Talabot erklärte, er könne seine Ingenieure entgegen allen Vereinbarungen erst im August oder September (1847) nach Ägypten senden. Dufour wendete sich wiederholt mit sehr entschiedenen Worten an Infantin. Ich gebe nachstehend einen Auszug aus Dufours Brief vom 23. Februar 1847,<sup>24)</sup> weil sich daraus die Tatsache ergibt, daß die deutsche Gruppe und ihre Führer nicht Schuld tragen, wenn — wie wir nachstehend noch sehen werden — die Studiengesellschaft mehr oder weniger an ihrer Schwerfälligkeit und Saumseligkeit scheiterte. Dufour schreibt:

„Zweifellos haben nur wir, Negrelli, Sellier und ich das Schriftstück ernst genommen, das wir bei Ihnen unterzeichneten. Wir haben den Personen, die wir eingeladen haben, sich mit uns für das große Werk zu verbinden, die Überzeugung beigebracht, welche uns selbst beseelte: daß die drei Gruppen gemeinsam wie ein Mann handeln würden. Ich überlasse es Ihnen zu erwägen, welche Wirkung wir erzielen werden, wenn wir ankündigen, daß Nichts von Allem, was beschlossen war, vollführt wird. Wird es uns je gelingen, in Deutschland das Vertrauen für die Hauptleitung wieder zu gewinnen? Das ist bedauerndswert! Und Talabot hat eine sehr große Verantwortlichkeit auf sich genommen, indem er die vereinbarten Verpflichtungen nicht erfüllt. Am 18. d. M. schrieb mir Negrelli, daß er mit Ungeduld die Gelder erwartet, um die er Sie für Wien und Alexandrien ersucht hat, um seine kleine Abordnung in Marsch setzen zu können.

Ich hoffe diese Gelder in seiner Hand, noch bevor Sie meinen Brief erhalten;

wenn es unglücklicherweise noch nicht der Fall sein sollte, so bitte ich Sie inständig, sie ihm sogleich bereitzustellen, damit Negrelli wenigstens in dieser Beziehung gegenüber dem österreichischen Lloyd und seinen anderen Körperschaften nicht bloßgestellt ist.

Ich drücke Ihnen die Hand mit sehr bekümmertem Herzen, denn wenn wir so weiter arbeiten, wie wir anfangen, werden wir den Kanal nie vollendet sehen.“

Als trotz dieser Mahnungen weder Brief noch Geld aus Paris anlangten, stellte Dufour am 10. März 1847 für die deutsche Ingenieurabteilung den Betrag von 10000 Franken aus Eigenem zur Verfügung. Den Körperschaften in Österreich sollte der Vorgang verborgen bleiben. Endlich ließ Infantin sich vernehmen; er war in Lyon und in Marseille gewesen; die schwierige Geldlage der Eisenbahngesellschaften Lyon-Avignon und Avignon-Marseille hatten ihn vollauf beschäftigt. Er war nicht ganz untätig gewesen für die große Sache; er hatte die Handelskammern von Lyon und Marseille für die französische Gruppe gewonnen — aber im übrigen blieb er sehr schweigsam; sein Brief enthielt keine Andeutung über die Bildung der französischen und der englischen Gruppe, nichts über die Sitzungen, die allmonatlich in Paris stattfinden sollten, nichts über die Tätigkeit Talabots und Stephensons. Nur das Geld wurde flüssig gemacht: 8000 Franken wurden in Alexandrien, 2000 Franken in Wien angewiesen, 5000 Franken gingen als Honorar an Linant Bey.<sup>25)</sup>

5 Die Vorerhebungen der Gruppeningenieure. Am 25. März 1847 trat die österreichische Ingenieurabteilung im Namen der deutschen Gruppe die Reise über Triest, Corfu und Kreta nach Alexandrien an. Sie bestand aus drei Ingenieuren: T. Pottika, L. Mayer und C. Junker; die Führung der Korrespondenz und die Leitung der ökonomischen Verhältnisse hatte Negrelli dem Expeditions-Sekretär Karl Jassnüger anvertraut, der über seine und der Ingenieure Tätigkeit fortlaufend an Negrelli berichtete.<sup>26)</sup> Negrelli hatte die Abteilung mit vorzüglichen Instrumenten und mit einer kurzen Dienstanleitung („Instruktion“) ausgestattet, die den vollen Beifall Linants und Lambert Beys, des Direktors der technischen Schulen und des Fabrikwesens in Ägypten fand.<sup>27)</sup> Sie bezeichnet als Aufgabe der Ingenieurabteilung die Erforschung der Schifffahrtsverhältnisse an der Küste von Alexandrien bis jenseits Tineh mit besonderer Rücksichtnahme auf die Nilmündungen, die Lage- und Höhenaufnahme des Meeresufers vom Menzalehsee bis jenseits Tineh und die Sondierung des Meeresgrundes östlich von Tineh an jener Stelle, wo Linant den Kanal

münden lassen wollte. Sie fordert weiter die Bestimmung der Windrichtungen, die Untersuchung der Wirkungen der Nilhochwässer auf den Meeresgrund, die Ermittlung der Zusammensetzung der Nilgeschiebe, die Beobachtung der Witterungsverhältnisse, die Erhebung der Höhenunterschiede zwischen Ebbe und Flut. Sie bezeichnet als wichtige Aufgabe, zu erforschen ob Trinkwasser vorhanden oder wie es zu beschaffen sei, wo gute Baustoffe gewonnen werden können, wie die Arbeiterfrage sich lösen lasse, wie hoch sich die Arbeitslöhne und die Förderkosten stellen würden und welche Jahreszeit für den Bau am geeignetsten sei. Die Abteilung wird ermächtigt, notwendigen- und günstigenfalls sich nach Suez zu begeben, um wegweisende Aufklärungen zu gewinnen. Die genaueren Aufnahmen mit dem Messtische werden auf die Umgebung von Tineh beschränkt, soweit sie für die Kanalmündung in Betracht kommen und insofern sie für die Arbeiten der französischen Ingenieure erforderlich werden dürften. Fernerliegende Küstenpunkte sind durch Dreiecksmessung festzulegen; die Einzeichnung des Geländes zwischen diesen letzteren Punkten hat „a la vue“ zu geschehen. Die Sondierung der Küste hat in das Meer bis zu einer Tiefe von 27 Fuß (bei Ebbe) einzudringen, weil diese Tiefe (von rd. 8.50 m) für den ungehinderten Lauf eines beladenen Ostindienfahrers genüge. Untiefen, die der Schifffahrt hinderlich oder gefährlich werden könnten, sind genau zu erheben und in der Küstenkarte zu verzeichnen.

Mehmed Ali, ehrgeizig als Förderer seines Volkes zu gelten und mißtrauisch gegen die europäischen Regierungen, war entschlossen, selbst den Kanal zu bauen; jeder Unternehmung, die sich mit der Absicht des Kanalbaues trug, stand er ablehnend, wenn nicht feindselig gegenüber. Linant Bey machte Jassnüger auf diese Tatsache aufmerksam. Jassnüger erklärte daher dem Pascha in der Audienz, die am 17. April 1847 in Schubra stattfand, daß es seine einzige engumschriebene Aufgabe sei, die für einen künftigen Bau notwendigen Vorarbeiten durchzuführen. Die Antwort des Pascha ist beachtenswert. Er gibt seine Zustimmung zu den Erhebungen bei Tineh und wird sie kräftig unterstützen, doch verlangt er die Vorlage der Pläne. Den Kanal bauen würde er selbst. Europa und insbesondere Österreich solle ihm tüchtige Ingenieure senden; er werde sie bezahlen, wie nur immer ein europäischer Staat ihre Dienste lohnen könne — aber bauen wird er selbst. Bevor er den

Bau beginnen werde, wünsche er, daß die Großmächte Europas ihm Gewähr leisten, daß keine von ihnen jemals aus Sonderinteresse sein Werk an sich reißen wolle oder sich ein Vorrecht zu erstreben suche, daß vielmehr der Kanal der ganzen Welt offen stehe und bleibe und jeder Staat nach seinen Verhältnissen Anteil an dem Segen des Kanals genießen werde. Der Nutzen, der ihm — dem Pascha — gebühre und den er aus der Unternehmung ziehen wolle, werde nur ein billiger sein. Sein Werk werde das Gepräge der Weltpolitik tragen. Hinweisend auf Veröffentlichungen über die Bildung einer Kanal-Baugesellschaft betonte Mehmed Ali sehr entschieden, daß ein Erschleichen oder gar ein Erzwingen der Baubewilligung ausgeschlossen sei; wäre man dennoch anderer Meinung, so kenne man ihn und Ägypten zu wenig; er besitze die Mittel, jeden solchen Vorgang zurückzuweisen.

Jasnüger versicherte, daß eine Baugesellschaft nicht bestehe und führte zum Beweise hierfür an, daß ja eben erst erforscht werden solle, ob und wie günstigenfalls ein Kanal von Tineh nach Suez zu führen sei. Durch diese Erklärung beruhigt, erteilte Mehemed Ali der deutschen Gruppe und gleichzeitig der englischen und französischen Gruppe, die aber bisher noch keinen Schritt zur Erfüllung ihrer Aufgabe getan hatten, die Erlaubnis zu Vorarbeiten. Er beauftragte die Gouverneure von Alexandrien, Mansura und Damiette die Arbeiten der Ingenieure Negrellis tatkräftig zu fördern und stellte für die Dauer der Erhebungen eine „Brigantine mit 18 Kanonen und 120 Leute Bemannung, schmuck herausgeputzt und mit jeder wünschenswerten Sicherheit und Bequemlichkeit herausstaffiert“ unentgeltlich zur Verfügung. Ein guter Backschisch — 400 Franken für die Bemannung, eine goldene Uhr für den Kapitän — machte die Leute willig und zuvorkommend; aber bei der bekannten türkischen Langsamkeit, mit der alle Vorbereitungen sich abwickelten, wurde es Mai, ehe die Ingenieure ihre Tätigkeit aufnehmen konnten, die nun wohl mit größtem Eifer, aber unter großen, ungeahnten Schwierigkeiten durchgeführt wurde. Die Ingenieure litten unter der Hitze der Luft und des Sandes, unter den feuchten ungesunden Dünsten, die der Boden nächtlich ausatmete, unter den Schwärmen von Heuschrecken, die mit dem Südwinde kamen. Aber siegreich überwandene Pflichtgefühl und Ehrgeiz alle Hindernisse. Wertvolle Ergebnisse brachte die Abteilung nach Wien, wo sie im Monat August 1847 eintraf.

An der Möglichkeit des Kanalbaues war nun nicht mehr zu zweifeln. Die großen Schwierigkeiten, von denen vielfach gesprochen worden war, gehörten in das Reich der Einbildungen. Die sorgfältigen Untersuchungen der Geschiebe und des Schlammes, die der Nil mit sich führt, der Richtung, des Gefälles und der Geschwindigkeit dieses Stromes widerlegten unanfechtbar die viel gehegte Anschauung, daß der Nil bei seinem jährlichen Austritt die Einfahrt in den Kanal verschlännen würde. Die Tiefe von 27 Fuß wurde bei einer Entfernung von etwa 3 Seemeilen (3000 Klaftern = 5888 m) von der Küste erreicht; die Abdachung des Meeresgrundes bis zur Tiefe von 27 Fuß verhielt sich wie 1:808. Weder Sandbänke noch Felsen wurden in der Bucht angetroffen. Die Unterschiede zwischen Ebbe und Flut schwanken nur zwischen 2 Zoll und 1 Fuß 8“ (5.27 cm und 52.68 cm). Bei dem Beduinendorfe Gnatich, 5 Stunden südlich der Küste wurde unter Palmen eine Quelle gefunden; es sollen — wie Reisende erzählen — längs der voraussichtlichen Richtung des Kanals noch einige Quellen vorhanden sein. Die Einwohner brachen sich Bausteine aus den Katakomben, holten sie aus den verschütteten Stadtteilen Alexandriens und Rosettas, aus den Marmorbrüchen bei Cairo; die evangelische Kirche in Alexandrien ist aus Steinen von der Insel Malta erbaut; für den Kanal könnte der Baustein durch die, schon in Triest vorteilhaft angewendete Santorinerde von der nahen Insel Santorine im griechischen Archipel ersetzt werden. Arbeiter im Lande zu finden wird schwer sein — sagt der Bericht. Der Araber ist Soldat oder Sklave oder so träge, daß er sich nur soviel zu verdienen sucht, als er zu bescheidenem Leben gebraucht: Oliven oder Zwiebeln, etwas Reis oder Bohnen oder Zwieback. Nur der Wali von Ägypten mit seinen Soldaten, Fördermitteln, Baustoffen und Lebensmitteln kann es ermöglichen, das großartige technisch durchführbare Unternehmen zu einem gedeihlichen Ende zu bringen, wenn die Oberleitung hervorragenden europäischen Ingenieuren anvertraut ist. . . . In diesem Gedanken lag gewissermaßen das Endergebnis der Expedition Negrellis.<sup>28)</sup>

Frankreich und England waren noch immer untätig. Die französische Gruppe zählte wegen des „embarras du chaix“ erst 7 Mitglieder; in England hatte Stephenson bis jetzt alle Kosten allein bestritten, um sich die Bildung der Gruppe für später vorzubehalten. Dufour war übrigens nicht ohne Besorgnis wegen Englands Aufmerksamkeit.<sup>29)</sup> Er hatte auf einer Reise nach England Richard

Cobden, den bekannten Verfechter des Freihandels gesprochen; Cobden hatte dieses und jenes Bedenken gegen den Kanal; er fürchtete den Monsun, jenen heftigen Süd-Ostwind, der länger als ein halbes Jahr im Roten Meere wütet und die Schiffer veranlassen werde, den Weg um das Cap der guten Hoffnung beizubehalten; „er ist überhaupt“, meint Dufour, „nur oberflächlich unterrichtet oder vermeidet absichtlich eine sachliche Erörterung; er ist eben vor allem Engländer und fürchtet die Beeinträchtigung des englischen Handels.“ In Alexandrien hatte sich eine englische Partei gebildet, die im Bangen um ihre Privatvorteile, die der Kanal beeinträchtigen könnte, bestrebt war, die Kanalfrage als ein von den Franzosen in feindlicher Absicht gegen England ausgedachtes Projekt zu verschreien; sie verwies mit Nachdruck darauf, daß der Sitz der Studiengesellschaft in Paris und der französische Einfluß unverkennbar sei. Die wachsende politische Spannung zwischen England und Frankreich war solchem Gerede günstig. „In England — schrieb Dufour an Infantin <sup>30)</sup> — „besteht weder Eifersucht noch Mißtrauen gegen das, was aus Deutschland kommt“, und deshalb „moins l'élément français est en evidence, plus nous avons de chance de succès“. Die deutsche Gruppe allein ist in der Lage, den kosmopolitischen Charakter des Unternehmens zu wahren, ohne den es keinen Erfolg gibt. England muß für den Kanal interessiert werden.“ Die technischen Schwierigkeiten, der Pascha, die Pforte sind alle mit Geld zu überwinden, aber englische Opposition nur durch Überzeugung; „also müssen wir trachten“ — so heißt es in einem Brief Dufours an Negrelli <sup>31)</sup> — „auf die Meinung der Engländer einzuwirken; das ist aber nicht ganz leicht, denn es ist nicht zu leugnen, daß ihnen der Kanal in manchen Beziehungen zwar unbezweifelten mittelbaren Nutzen durch Einführung des Reichtums ihres ostindischen Reiches bringen wird, aber in den Augen derjenigen Leute, welche nur die unmittelbaren Folgen beurteilen, manchen Handelszweig gefährden dürfte“. Dufour regte zu Veröffentlichungen im „Österreichischen Lloyd“ an, in denen England vor allem auf den Vorteil der raschen Truppenbeförderungen nach Ostindien, dem es durch den Kanal schnelle und starke Hilfe bringen könne, aufmerksam zu machen sei.

Dem steten Drängen der deutschen Gruppenführer nachgebend, entsendete Talabot endlich im September 1847 seine Ingenieure nach Ägypten. Die Abteilung war zusammengesetzt aus dem Obrist



Bruneau, dem Oberingenieur Bourdaloue, dem Oberingenieur Pouget, dem Sohne Infantins und 6 technischen Hilfskräften. Die Arbeiten schritten nur langsam vorwärts und wurden überaus kostspielig, lieferten aber Ergebnisse von geradezu entscheidender Bedeutung, insbesondere rücksichtlich des Höhenunterschiedes der beiden Meere. Ich habe schon bemerkt (S. 8), daß die Messungen im Jahre 1799 einen Höhenunterschied von mehr als 9 m ergeben hatten — einen Unterschied, der bei der Entfernung der beiden Endpunkte der Aufnahme von etwa 16 deutschen Meilen (rd. 120 km) doch bei näherer Betrachtung auffällig erscheinen mußte. Die Arbeit war im Zeichen des Krieges entstanden, war mit hastender Eile, ohne Überprüfung, mit Monate währenden Unterbrechungen durchgeführt worden; schon diese Umstände hätten veranlassen sollen, das Ergebnis nicht unbedenklich als richtig anzunehmen; aber andererseits hatten tüchtige Fachleute die Arbeit besorgt und geleitet. Übrigens hatten schon Schriftsteller des Altertums von einem bedeutenden Höhenunterschiede der beiden Meere geschrieben und diese Behauptung war nie angezweifelt worden. Man verteidigte und vertrat sie auch mit wissenschaftlichen Begründungen; so galt namentlich der Einfluß der in beiden Meeren herrschenden Winde als einleuchtende Ursache, die allerdings hinfällig wurde, als sich bei genauerer Untersuchung zeigte, daß diese beständigen Winde im Roten Meere von Norden wehen und also gerade das Gegenteil des von Lepère gefundenen Ergebnisses („Rotes Meer höher als Mittelmeer“) hätten bewirken müssen. Die Zweifel an der Richtigkeit der Höhenmessungen des Jahres 1799 wurden immer lebendiger. Besonders Negrelli hatte zu diesen Messungen kaum Vertrauen und wünschte ihre strenge Überprüfung. Talabot hatte seine Abteilung mit den besten Hilfsmitteln ausgerüstet und ließ die Messungen derart vornehmen, daß sie ergänzend ineinandergriffen und jeder Fehler sich sofort erkenntlich machte; überdies wurde die von Bourdaloue persönlich geleitete Aufnahme noch durch eine Messung in großen Zügen überprüft und richtig befunden.<sup>32)</sup> Es ergab sich bei mittlerem Wasserspiegel:

„Rotes Meer bei Suez höher als Mittelmeer bei Tineh um 0.41 Toises oder 0.80 m.“

Wenn man die Fluthöhen von Alexandrien und Tineh gleich voraussetzt, woran wohl nicht gezweifelt werden kann, so stellen sich die größten Höhenunterschiede beider Meere wie folgt:

„Höchste (Äquinoctialflut) bei Suez höher als bei Tineh um 1.22 Toise oder 2.38 m.

Niederste Ebbe bei Suez tiefer als bei Tineh um 0.23 Toises oder 0,43 m, so daß sogar diese vorübergehenden Unterschiede in ihrem größten Werk kaum das Viertel des früher für die mittleren Spiegel behaupteten also für beständig gehaltenen Unterschiedes erreichen.<sup>33)</sup> Linant hatte bald nach Abreise der französischen Ingenieurabteilung mit den von ihr zurückgelassenen Instrumenten neuerlich eine in allen Teilen überprüfte Höhenmessung vorgenommen, deren Ergebnis nur um 0.18 m von dem oben angegebenen abwich; um diese Größe fand Linant das Tote Meer niedriger als Bourdaloue.<sup>34)</sup> Ebenso unerheblich waren die Abweichungen von den früheren Ergebnissen für mehrere andere Punkte der Landenge. Danach wurden Stimmen laut, welche die neue Tatsache anzweifelten. So hat neben anderen Favier Einwürfe gegen die Richtigkeit der Erhebungen Bourdaloues vorgebracht, allerdings nicht auf Grund von Messungen, sondern auf bloße Konjekturen hin.<sup>35)</sup>

Nun waren nur noch die Arbeiten der englischen Ingenieure ausständig. Aber Stephenson erklärte, daß besondere Aufnahmen an der Küste des Roten Meeres nicht notwendig seien, weil sehr ausführliche Pläne hierüber in den Archiven der Admiralität in London und in den Bureaux der Oriental Steam Navigation Company vorhanden seien. Diese Erklärung wurde in Paris und Leipzig mit großer Befriedigung aufgenommen, weil die französischen Arbeiten auf der Landenge von Suez außerordentlich kostspielig gewesen waren.

6. Verhandlungen über eine gemeinsame Reise der Gruppen-Ingenieure nach Ägypten. Durch die Vorerhebungen Negrellis und Talabots war die Ausführbarkeit des Kanals erwiesen. Es schien nunmehr die geplante gemeinsame Reise der drei Gesellschaftsingenieure dringend notwendig, weil nur die persönliche Kenntnisnahme aller obwaltenden technischen und politischen Verhältnisse durch Negrelli, Talabot und Stephenson der in Aussicht genommenen großen Arbeit die unerläßliche Anregung geben konnte, die sie in Fluß bringen mußte, und weil nur eine solche Tat einem Abflauen der Teilnahme der einflußreichen Kreise, der leitenden Staatsmänner, der Diplomaten und Geldmänner erfolgreich entgegen zu wirken vermochte.

Negrelli war sofort bereit; er leitete die Sache entschlossen in die Wege; er gewann den Architekten W. Kubly in St. Gallen für die Reise; Kubly sollte die Pläne für die Ansiedlungen, Städte und Kolonien entwerfen; er warb einen tüchtigen jungen Arzt, Dr. Raffey in Wien an; er mietete in Kairo ein Haus mit Garten; von allen Seiten, aus nah und fern, kamen Angebote zur Teilnahme; aber die Zahl der Mitreisenden war beschränkt. Talabot ersuchte um Verschiebung der Reise; die Eisenbahnfragen in Frankreich nahmen ihn ganz in Anspruch. Auch Stephenson hatte keine Zeit; der Bau der großen Eisenbrücke über den Conway und Menai und der schwebenden Tunnelbrücke über den Tweed hielt ihn in England fest. Dufour wünschte, daß Negrelli allein reise,<sup>36)</sup> damit der Welt ein Zeichen von der ernstesten Arbeit der Studiengesellschaft gegeben werde. Man spricht davon, daß ein Assistent Stephensons mit Negrelli reisen solle. Dufour war dagegen; er hielt es für vorteilhafter, wenn Negrelli allein gehe und allein die Pläne ausarbeite, die dann von Talabot und Stephenson anzunehmen und zu unterzeichnen wären. Die Stellung der deutschen Gruppe würde durch diesen Vorgang wesentlich gehoben. Und für die zukünftigen Aktionäre läge darin eine unschätzbare Gewähr der guten, sparsamen und rechtlichen Ausführung.

Negrelli weigerte sich beharrlich gegen diesen Vorschlag, der unnütz die Eifersucht der anderen Ingenieure erregen würde. Dufour, Sellier und Thieriot bemühten sich vergebens, ihn umzustimmen. Endlich wurde zwischen den drei Ingenieuren als Zeitpunkt einer gemeinsamen Studienreise nach Ägypten der Monat Januar 1848 bestimmt. Aber die Reise verzögerte sich neuerlich. Talabot begründete die Absage mit dem Hinweis darauf, daß die Arbeiten seiner Ingenieurabteilung noch nicht beendet wären, und Stephenson gebrauchte Ausflüchte aller Art. Negrelli, schon im Besitze des Urlaubs, war betroffen, ärgerlich, verstimmt — fand sich aber schließlich doch in die so geschaffene mißliche Lage. Nicht aber Dufour; er bat Negrelli immer dringender, auf die Mitreise Talabots und Stephensons zu verzichten. „Es ist in dieser Sache — schreibt er — entschieden etwas *jalousie de métier*. Talabot wünscht lieber die Sache verschoben, eventuell vielleicht gefährdet zu sehen, als daß die Ehre, das Avantprojekt gemacht zu haben, ihm entgehen sollte — so scheint es mir wenigstens und ich wünschte, daß Sie sich selbst durch eine persönliche Unterredung mit den Häuptern der fran-

zösischen Gruppe überzeugen könnten, ob ich demselber mit diesem Verdachte zu nahe trete. — Die Franzosen haben seit Bildung der Société d'études eine schlechte Rolle gespielt und ihre National-eitelkeit will es nicht zulassen, daß auch unser Ingenieur en chef der rechte auf dem Platze sei. — Ich kenne meine Pappenheimer, sie gefährden lieber die ganze Sache, als die zweite Violine zu spielen.“ Die späteren Ereignisse in der Studiengesellschaft selbst bewiesen — wie wir sehen werden — daß dieser Verdacht Dufours leider sehr begründet war.

7. Die Revolution und die Zukunftspläne Enfantins. Während noch die Briefe über die ägyptische Reise zwischen Paris, Leipzig und Wien hin und her gingen, brach in Paris und Wien die Revolution aus. Die Frage der Reise nach Ägypten erledigte sich vorläufig von selbst. Bis zum Herbst erhoffte Dufour die Aufhellung des politischen Himmels und eine den friedlichen Arbeiten am Suezkanal günstigere Stimmung. Auch Enfantin war voll Zuversicht auf die Zukunft. Angesichts der gewaltigen Volksbewegungen, die Europa erschütterten, offenbarte sich ihm in dem großen volkswirtschaftlichen Gedanken des Suezkanals eine bedeutende sozialpolitische Tat. Der Simonist lebte noch in ihm — er ist noch nicht erstorben, wie Negrelli meinte — und er sah in Suez das Ziel, nach dem die überschüssigen Arbeitskräfte der Proletarier Europas abzulenken wären. Dufour befürchtete jedoch, daß die Verwirklichung dieser Absicht an dem Einfluß des Klimas scheitern dürfte, das den Europäern anhaltende schwere Arbeit wohl nicht gestatte.

In dieser Zeit allgemeiner Erregung, die ganz in Politik getaucht erscheint, waren es schließlich nur noch Dufour und Negrelli, also die Führer der deutschen-österreichischen Gruppe, die gemeinsam mit Enfantin bemüht waren, das begonnene Werk nicht versumpfen zu lassen, sondern die Geister wachzuhalten, und die immer wieder in Wien, Paris und London bei den Mitgliedern der Studiengesellschaft und bei den Staatsmännern an den großen Gedanken erinnerten. Im August 1848 schrieb Negrelli an Enfantin:<sup>37)</sup>

„Ich komme auf meine Bitte eindringlich zurück und wiederhole Ihnen: Verlieren Sie unseren Kanalwurf nicht aus den Augen! Wohl hat sich alles geändert seit Neujahr 1848, da wir davon sprachen, am 4. März nach Ägypten abzureisen: der Zeitpunkt, auf den wir unsere Reise verschoben haben, wird vielleicht vorübergehen, ohne daß wir unsere Absicht verwirklichen können. Der Vizekönig Mehmed Ali ist tot — aber ich glaube nicht, daß wir unserer

Unternehmung entsagen müssen, überhaupt jetzt, wo Europa den Überschuf seiner Arbeitermassen auf entfernte Gestade werfen muß, um die Lösung unserer sozialen Umgestaltung zu erleichtern, ohne der Gefahr ausgesetzt zu sein, jeden Augenblick das Blut, das Vermögen und die Ruhe seiner Bewohner zu opfern. Drängen Sie doch Talabot, seine Arbeiten zu vollenden und mir zu senden, damit ich alle Einzelheiten studieren kann. Bedenken Sie auch, daß es mir nicht gleichgültig sein kann — welches auch immer der Erfolg unserer neuen Schritte sei, den Faden dieser Sache wieder aufzunehmen — in Unkenntnis der Arbeitsergebnisse zu bleiben, die sozusagen die Fortsetzung jener bilden, die an der Küste des mittelländischen Meeres ausgeführt wurden. . . . .“

Enfantin beantwortete Negrelli's Brief, in dem jedes Wort, aus dem Herzen kommend, wie eine heiße Bitte und flehende Mahnung klingt, mit rücklaufender Post. Diese Antwort ist in Form und Inhalt hoch beachtenswert; ganz besonders wichtig erscheint es, daß sie offen und entschieden für die Übernahme der führenden Rolle in der Suezkanalfrage durch Österreich eintritt. Der Brief, am 23. August 1848 geschrieben, lautet in seinen wichtigsten Abschnitten:<sup>38)</sup>

„Ich gedenke immer mit sehr großer Freude an unsere vollkommene Übereinstimmung über die Art und Weise, in der wir Beide, Sie und ich die Suezfrage der allgemeinen europäischen Bewegung anpassen. Gestatten Sie mir also, Ihnen über diesen Gegenstand Alles zu sagen, was mir seit einiger Zeit durch den Kopf geht, insbesondere seitdem Sie mir mitteilten, daß Sie nach Mailand reisen. Es ist unmöglich, daß die großen Ereignisse, die Europa erschüttern, nicht auch die Art und Weise ändern sollten, in der wir unser Suezwerk ins Leben zu setzen gedenken. Sie trug schon das Siegel dreier Mächte infolge der Bildung dreier Gruppen und dennoch hatte die Sache den Charakter einer privaten Unternehmung zum Zwecke privater Vorteile; sie war ein kaufmännisches, nicht ein politisches Werk. Sie können sich erinnern, daß ich ursprünglich fürchtete, zu viel Politik in unsere Sache zu mengen, weil ich den Zeitpunkt nicht für günstig hielt, und weil ich dachte, daß die Einmischung der Diplomaten der einen oder anderen Macht unser Werk schädigen könnte. Heute halte ich dagegen den Zeitpunkt gekommen — im Augenblicke, wo Frankreich und England sich mit Österreich verbinden, um die Hauptfrage des europäischen Friedens zu lösen und Sie selbst belastet sind mit Krieg und Geschäften. Ist es nicht ein Zeichen der Vorsehung für den Weg, den wir heute verfolgen sollen? Sollen wir nicht unsere Studien anstatt sie in die Büros der Geldmänner zu tragen, lieber auf den Tisch der Diplomaten legen? Ich glaube es ganz entschieden, ich bin überzeugt, daß die Geldmänner jetzt ohnmächtig sind, ein solches Werk auszuführen und zu beschützen, wie ich andererseits Ihre Meinung teile, daß die Diplomaten darin ein mächtiges Mittel sehen können, die Lösung unserer gesellschaftlichen Umgestaltung zu erleichtern. Ich schreibe in diesem Sinne an Talabot, der krank darniederliegt, sende ihm Abschriften Ihrer Briefe und meiner Antwort und dränge, Ihnen unmittelbar Alles zu senden, was er bearbeitet hat — es scheint mir aber nützlich, den Diplomaten, um sie für unseren Plan zu gewinnen, die

bereits vollendeten Arbeiten vorzuweisen, ihnen die Grundzüge unserer Gesellschaft bekannt zu geben und ihren Schutz anzurufen und ihr inniges Einverständnis über diese Frage herbeizuführen, daß sie eine gemeinsame Sache der großen Mächte und eine Bedingung des Friedensvertrages werde, den sie abschließen wollen. Die Gelegenheit scheint mir herrlich und Ihrer würdig, lieber Kollege, es ist unbedingt Österreich, dem in diesem Augenblicke die anregende Rolle<sup>39)</sup> für ein solches Werk zukommt, sein Vorteil drängt es dahin, ebenso wie das Gefühl des Ruhmes, der sich an diesen ersten Schritt auf dem Wege einer Friedensdiplomatie von Weltbedeutung knüpfen wird. Wie Sie es von ganz Europa sagen, so hat es vor Allem Österreich nötig, den Überschuss seiner Arbeitermassen nach Ägypten zu werfen, wie Frankreich nach Algerien — und England wird wohl in seiner Vermittlerrolle die Hand zu dieser europäischen Beruhigung bieten müssen; wenn die französische und die englische Diplomatie die Gelegenheit, England an dieser Ausdehnung Europas gegen die südlichen Küsten zu beteiligen versäumen, wird der Friede der Welt für lange Zeit verzögert und wird der Vertrag, den man für die Lombardei machen wird, nur ein Waffenstillstand von einigen Monaten sein. Bieten Sie den Diplomaten die Frucht unserer Arbeit und die Hilfe der Ingenieure, die am meisten berufen sind, Europa zur friedlichen Eroberung des Ostens zu führen. Bewirken Sie, daß unsere drei Großmächte den Keim entwickeln, den wir gelegt und gehütet haben; verlangen Sie von ihnen, uns amtlich zu beauftragen, daß wir zum Vorteile der Gesamtheit den schönen Traum erfüllen, den wir gestaltet haben, und uns zur Belohnung unsere Ruhmespforte überlassen. Geschäftlich gesprochen: übergeben wir den Mächten unsere Vorarbeiten und lassen wir uns von ihnen die Mittel geben, sie zu verwirklichen. Diplomatisch ausgedrückt: erwirken Sie von Ihrer Regierung den Auftrag, mit den Regierungen Frankreichs und Englands wegen der Ausführung des Kanals zweier Meere auf gemeinsame Kosten und unter der Leitung der Gründervereinigungsingenieure zu verhandeln.“

Negrelli leitete Infantins Brief, der die neuen Bahnen für erfolgreiche Tätigkeit darlegte und den politischen Weitblick Infantins offenbart, unverzüglich an Dufour, der eine Abschrift des ganzen Briefwechsels zwischen Negrelli und Infantin an Bruck nach Frankfurt sandte und Anfangs Oktober die erfreuliche Nachricht erhielt, daß sich die Reichspartei des Parlamentes, das damals in Frankfurt tagte, hoffentlich baldigst mit Suez beschäftigten werde, „wenn sich die gegenwärtigen Stürme nur einigermaßen gelegt haben würden.“ Eine zweite Abschrift des Briefes ging an den Fürsten Metternich, der in London weilte und die Suezfrage stets so warm aufgefaßt hatte, Dufour war der Überzeugung, daß er irgendwie in England Gelegenheit finden werde, seine Stimme zu Gunsten des Kanals zu erheben und so vielleicht auch in der Ferne der guten Sache zu dienen....<sup>40)</sup> England blieb ja das Sorgenkind der deutschen Gruppe.

Es kamen die Oktobertage des Jahres 1848; Österreich wurde in seinen Grundfesten erschüttert; ganz Europa erbebte. Der Gedanke wurde wieder lebendig: Österreich und Deutschland zu einem großen mitteleuropäischen Zollstaate zusammenzuschließen, dessen Handel — wie Dufour hoffnungsvoll betont — auf den vier durch Eisenbahnen und Ströme verbundenen Meeren blühen wird. „Dann kommt auch Suez wieder an die Reihe.“ Es ist begreiflich, wenn die führenden und tatkräftigen Männer der Studiengesellschaft es schwer empfanden, daß die schönen Vorarbeiten so lange unbenützt ruhen mußten und wenn ihnen schließlich um die Zukunft des großen Gedankens ernstlich bange wurde; es blieb ihnen nur die Hoffnung, daß solche Arbeiten nicht untergehen werden. In dem Gedanken, daß das lebende Geschlecht, wenn es das vollendete Werk nicht mehr sehen sollte, doch durch seine Arbeiten und Bestrebungen einen grundlegenden Stein zu dem gewaltigen Bau herbeigetragen und verankert habe, lag für sie alle ein erhebender Trost.

## II. Die Studiengesellschaft und Lesseps.

1. Wiederaufnahme erhöhter Tätigkeit seitens der führenden Männer der Gesellschaft. Allmählich beruhigten sich die politischen Wogen; man dachte wieder an wirtschaftliche Aufgaben. Das Verkehrswesen trat in den Vordergrund dieser Bestrebungen. Überall bemühte man sich seine Entwicklung zu fördern. Auch die „Orientfrage“ wurde in diesem Sinne wieder lebendig und dringender als je zuvor. Die überlieferten Verkehrsverhältnisse genügten nicht mehr im Orienthandel. Der Weg über Aegypten bedurfte gründlicher Umgestaltung. Die Überlandpost von Indien nach Suez lief von Bombay und Calcutta aus. Die Schiffe verkehrten nur einmal im Monat; in der Zeit von Mai bis Juli ruhte die Schifffahrt von Bombay aus vollständig. Von Suez ging der Verkehr auf einer von Mehmed Ali erbauten, 10 bis 15 Klaffer breiten und teilweise gut erhaltenen Straße nach dem etwa 70 engl. Meilen (rd. 113 km) entfernten Cairo; 15 Poststellen vermittelten den Pferdewechsel; europäisch eingerichtete Gasthäuser boten gute Verpflegung; der Verkehr lag in den Händen der „Transitgesellschaft“; vierrädrige Omnibusse zu 12 und zweirädrige Wagen

zu 4 Plätzen, für Personen und Schnellwaren bestimmt, durchfuhren die öde Gegend in 12 Stunden; der Güterverkehr fand mit Kamelen statt, die drei Tage von Suez bis Cairo benötigten; neben ihnen standen Dromedare in Verwendung, die mit geübten Reitern in einem Trabe die ganze Strecke in 12 Stunden zurücklegten. In Bulak, dem Hafen von Cairo, übernahmen Raddampfer die Reisenden und einen Teil der Güter, während der andere Teil von den Kamelen auf einem schmalen Pfade neben der alten verfallenen Straße weiterbefördert wurde. An der Mündung des Mahmudjeh-Kanals — 120 engl. Meilen (193 km) von Cairo entfernt — traten an Stelle der Raddampfer flache, von Dampf getriebene oder von Pferden gezogene Boote, auf denen die Reise bis Alexandrien stattfand. Hier übernahmen englische Schiffe die Überlandpost und beförderten sie nach Marseille.

Der Österreichische Lloyd eröffnete im Jahre 1850 eine unmittelbare Verbindung mit Dampfer von Triest nach Alexandrien und zurück. Es gelang aber trotz aller Bemühungen der Gesellschaft nicht, die indische Post von Marseille abzulenken; selbst nach Wien, ja sogar nach Triest ging die Post englischer Häuser über Marseille. In Frankreich unterstützte man natürlich die englischen Bestrebungen. Um das Jahr 1851 bildete sich eine Dampfschiffahrtsgesellschaft, die den Personen- und Güterverkehr zwischen Avignon und Lyon, anschließend an den Orientverkehr vermitteln wollte. Erst die Vollendung des Schienenweges von Prag nach Dresden gab dem englisch-ostindischen Verkehr neue Anregung; in London und in Ostindien wurden durch den Österreichischen Lloyd Reisehandbücher für die Fahrt von London nach Triest über Wien aufgelegt; der Österreichische Lloyd kürzte die Reisezeit seiner Dampfer, vermehrte die Zahl ihrer Fahrten. Nun aber traten auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika wettbewerbend auf den Plan: der Panamakanal sollte gebaut werden. Mit England wurde ein Vertrag abgeschlossen, in dem beide Staaten der Gesellschaft, die den Kanal bauen würde, ihren Schutz zusagten und den Schiffen aller Völker die Freiheit der Durchfahrt zusicherten. Infantin begrüßte diesen Schritt Englands: hat sich England mit Amerika verbunden um den Panamakanal zu bauen, so kann es nichts dagegen einwenden, daß sich Frankreich mit Österreich verbindet, um den Suezkanal zu schaffen; aber Österreich muß die Führung übernehmen, denn Österreich hat den größten Anteil an einer Belebung des Orient-

verkehrs. „Die Lage Europas — schrieb Infantin an Negrelli — ist eine derartige, daß alle Staatsmänner insbesondere die Deutschlands die Wichtigkeit erkennen müssen, die Aufmerksamkeit der Völker auf äußere Verhältnisse abzulenken, damit die inneren Bewegungen ersterben. Früher haben die Staaten solche Ablenkungen im Kriege gesucht — die Staatsmänner unserer Tage können sie nur in der Industrie finden. In dieser Hinsicht ist Suez eine der größten politischen Taten, die das Wiener Kabinett unternehmen kann.“

Infantin, Dufour und Negrelli blieben in dieser Zeit die einzigen Träger des Gedankens, den die Studiengesellschaft vertrat. Talabot hatte den Kopf voll Sorgen, die ihm die geldlich ungünstige Lage der französischen Eisenbahnen bereitete, und Stephenson machte einen Schritt, der zunächst das ernste Bedenken der drei Genannten wachrief. Er reiste im Winter 1850 nach Ägypten, ohne Infantin oder Negrelli oder Dufour davon zu verständigen oder ihnen über das Ergebnis seiner Reise zu berichten. Dagegen brachten die englischen Zeitungen nach Stephenson's Rückkehr lange Berichte über den Bau einer Eisenbahn auf der Landenge von Suez, über die Zustimmung des Paschas zu Stephenson's Entwurf und über die Einsprache Rußlands gegen diesen Plan. Infantin wollte nun sofort mit England brechen und wünschte ein rasches Eingreifen Österreichs, das sich in Konstantinopel ganz entschieden gegen das „heimliche Anschreiben Ägyptens durch England“ verwahren sollte; Österreich müsse — so meinte Infantin — die Frage dorthin tragen, wohin sie durch die ganze europäische Diplomatie geführt werden müsse, nach Konstantinopel, wo Österreich auch Italien, Spanien und Frankreich, Rußland, Preußen und Holland um sich zu scharen habe, um die Selbstsucht Englands, das in der Suezkanalfrage die Interessen der ganzen Welt bekämpft, zu besiegen. Dufour stimmte Infantin im großen Ganzen bei, wie aus einem Berichte an das sächsische Ministerium des Innern hervorgeht,<sup>41)</sup> obwohl er die Form der Gesellschaftsunternehmung unter dem Schutze der Großmächte als die aussichtsreichste für den Kanalbau ansah. Den Vorgang Stephenson's beurteilte er weniger streng als Infantin. Er sah darin nur die kluge Tat eines berechnenden Geschäftsmannes. Stephenson, meinte er, hält die Kanalfrage für eingeschlafen — er hält mit der Zahlung der Beiträge seine Verpflichtung gegenüber der Studiengesellschaft für erledigt; da sich ihm nun die Gelegenheit biete, durch den Bau einer Eisenbahn Ehre und Nutzen zu gewinnen, so lehnt er den Ruf nach

Ägypten nicht ab und er habe um so weniger Grund dazu, als sich andernfalls im In- und Auslande genug Ingenieure bereitfinden würden, das Werk zu übernehmen. Übrigens war Dufour der Überzeugung, daß der Bau einer Eisenbahn nur dazu beitragen müsse, die Notwendigkeit des Kanals zu erweisen — gleichgültig, ob nun die Eisenbahn sich bewähre oder versage.<sup>42)</sup> Der gleichen Anschauung war Freiherr von Bruck,<sup>43)</sup> der damals als Handelsminister in Österreich wirkte; auch er war der Überzeugung, daß die Eisenbahn nur ein Vorläufer und ein Beweisgrund für den Wasserweg sein werde.

Negrelli war im Jahre 1849 als Ministerial-Kommissar in die Lombardei und nach Venetien entsendet worden, um die gesamten Arbeiten des Straßen-, Brücken- und Eisenbahnbaues zu leiten. In diesen, von Österreich wieder eroberten Ländern lag alles Kulturleben darnieder. Die österreichische Regierung begann zielbewußt und tatkräftig das Zerstörte wieder aufzurichten und Neues zu schaffen. Dabei richtete sie das Augenmerk vor allem — allerdings vorwiegend aus militärischen Gründen — auf die Herstellung der Verkehrswege, neuer und alter, insbesondere aber der Eisenbahnen. Von großer Wichtigkeit erschien ihr auch die Regelung des Po und die Einrichtung einer zwischenstaatlichen Schifffahrt auf diesem Flusse. Eine weitere auch politisch bedeutsame Aufgabe war die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Lombardei und Venetien einerseits und den italienischen Kleinstaaten Parma, Toskana, Modena und dem Kirchenstaate andererseits. Nach dem Friedensschlusse mit Savoyen im Herbst 1849 wurde für die Durchführung aller dieser Arbeiten eine „Oberdirektion für die öffentlichen Bauten im Königreich Lombardei-Venetien“ ins Leben gerufen und Negrelli als Sektionsrat mit ihrer Leitung betraut. So lag eine geradezu erdrückende Arbeitslast auf ihm, die nicht nur technischer, sondern auch, und zwar mitunter fast ausschließlich diplomatischer Natur war. Und hier offenbarte und bewährte sich neuerlich seine Doppelbegabung als Ingenieur und Diplomat in glänzender Weise. Der Umfang seiner Tätigkeit erweiterte sich noch, als die in Wien neu errichtete „Kommission zur Erhaltung der historischen Baudenkmäler“ ihm die ihr in Venetien zukommenden Aufgaben überwies und auch die Frage einer Schienenverbindung Veronas mit Innsbruck auf die Tagesordnung kam.<sup>44)</sup> Und neben dieser Überfülle beruflicher Tätigkeit, unter der er wiederholt zusammenzubrechen fürchtete, fand er doch noch Zeit und Muße, sich mit der Frage des Suezkanals zu beschäftigen und den

Plan einer unmittelbaren, schleusenlosen Verbindung zwischen Pelusium und Suez in seinen Grundzügen auszudenken und auszuarbeiten, ohne jedoch mit dem Ergebnisse seiner fachlichen Erwägung an die Öffentlichkeit zu treten.

Im Jahre 1855, als Bruck Finanzminister wurde, reifte der Gedanke des Verkaufs der lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen an eine Privatgesellschaft der Verwirklichung entgegen. Französische und englische Geldleute waren bereit, die Bahnlinien zu erwerben. Im Juni 1855 bereiste eine von ihnen beauftragte Kommission die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen; als Fachmann nahm Paulin Talabot teil, der damals Direktor der Paris—Marseiller Eisenbahn war. Negrelli und Talabot fanden Gelegenheit, ihre Anschauungen über die technische Lösung der Suezkanalfrage auszutauschen. Talabot faßte einen Kanal ins Auge, der Suez mit Alexandrien verbinden sollte, damit dieser wichtige Hafen und Verkehrsmittelpunkt am mittelländischen Meere nicht durch den Kanal in den Hintergrund gedrängt werde.

Dufour-Feronce bereitete um jene Zeit einen entscheidenden Schritt vor, für den er Arlès-Dufour zu gewinnen suchte.<sup>45)</sup> Arlès sollte sich unmittelbar und persönlich an Kaiser Napoleon III. wenden und ihn bitten, im Vereine mit der Königin Viktoria und mit dem Kaiser Franz Joseph das große Friedenswerk aus der Taufe zu heben. „Dieses Trio — meinte er — kann alles, was es will und es muß Suez wollen. Zwei Kaiser und eine Königin, die selbst ein Kaiser wert ist, können nicht ein armseliges Boot mit Umladung wollen; das wäre doch nur ein halbes Werk; nur ein großer Kanal, für die größten Meeresschiffe erbaut, entspricht den Bedürfnissen der Welt.“ Dufour setzte seine Hoffnungen vornehmlich auf Bruck, der als gediegener und weitblickender Geschäftsmann die großen Vorteile des Suezkanals wohl zu würdigen wußte, aber er verhehlte sich nicht, daß die Regierungen allein Suez nicht machen würden, wenn es die Öffentlichkeit nicht machte. So drängten Infantin, Dufour, Negrelli immer entschiedener zu einer Tat, sie begegneten aber leider bei den übrigen Männern der Gesellschaft, insbesondere in England einer lähmenden Gleichgültigkeit.

2. Les s e p s. Im Jahre 1848 war Mehmed Ali gestorben; sein Nachfolger Abba Pascha war europäischen Vorschlägen nicht zugänglich. Auch dem Suezkanale brachte er keine Teilnahme entgegen. Nach seinem plötzlichen Tode im Sommer des Jahres 1854 übernahm sein Oheim

Said Pascha die Regierung in Ägypten. Said Pascha, damals 32 Jahre alt, war ein Mann von hoher europäischer Bildung, von aufrechtem geraden Wesen, ein gewiegter Staatsmann. Die Hoffnung auf eine baldige Verwirklichung des Suezkanals belebte sich neu; doch bevor noch die Führer der Studiengesellschaft die in Ägypten geschaffene günstige Sachlage zu verwerten begannen, erschien in der Suezangelegenheit bei Infantin ein Bekannter aus den „ägyptischen Tagen“: Ferdinand Lesseps.

Im Jahre 1805 zu Versailles als Sohn eines Generalkommissars beim französischen Konsulat in Cairo geboren, war Lesseps nach Vollendung der Rechtsstudien kaum zwanzigjährig in die diplomatische Laufbahn eingetreten. In Lissabon und in Tunis errang er sich, dort unter seines Oheims, hier unter seines Vaters Leitung die ersten Sporen im staatsmännischen Dienste. Mit 27 Jahren kam er als Vizekonsul nach Alexandrien und zwei Jahre später als Konsul nach Cairo. Ein tüchtiger Jäger, ein besonders schneidiger Reiter, vielseitig von Bildung, liebenswürdig und gewinnend in seinem Auftreten erwarb er sich rasch die Zuneigung des Vizekönigs; er unterrichtete den jungen Prinzen Said in der Reitkunst, trat ihm aber auch als Lehrer und Freund nahe. Lesseps lernte Infantin und seine Arbeiten und ihr Ziel kennen, ohne jedoch selbst nähere Beziehungen zu Infantins Schaffen anzustreben und zu finden. Bei der Bekämpfung der Pestseuche in Cairo betätigte sich Lesseps mit der ihm eigenen Tatkraft und Unerschrockenheit in erfolgreicher Weise, so daß ihm bei seinem Abschiede von Ägypten im Jahre 1847 große Ehrungen zuteil wurden. Über Rotterdam, Malaga und Barcelona führte ihn seine staatsmännische Laufbahn nach Madrid, wo er die Revolutionsjahre verbrachte. Im Jahre 1850 betraute ihn Napoleon mit einer „geheimen Mission“ in Rom. Hier scheint er Schiffbruch erlitten zu haben; denn er verließ den Staatsdienst und lebte nun zumeist auf dem Landgute seiner Schwiegermutter, der von ihm hochverehrten Frau Delamalle im Berry.

Lesseps hat im Jahre 1887 ein großes Werk: „Erinnerungen von vierzig Jahren“ veröffentlicht. Eine der darin aufgenommenen Abhandlungen trägt die Überschrift: „Rom—Suez—Panama“. Lesseps erzählt hier den Fehlschlag seiner staatsmännischen Tätigkeit in Rom und fügt hinzu: „Voilà l'origine du canal de Suez“. Die unfreiwillige Muße, zu der ihn die politischen Verhältnisse zwangen, habe er — so berichtet er weiter — zur Vertiefung in die Suezkanalfrage benutzt,

nachdem er seit den unter Napoleon I. gepflogenen Erhebungen von der Möglichkeit der Durchstechung des Isthmus von Suez überzeugt war. Das darf man ihm glauben — denn er war ein Mann, der immer lebhaft an den Tagesereignissen teilnahm, und zu diesen Ereignissen zählten auch die Arbeiten der Studiengesellschaft und ihre Ergebnisse, die in den Kreisen der Gebildeten allgemein erörtert wurden. Lesseps erzählt weiter, daß er seinen ehemaligen Schüler Said Pascha zur Thronbesteigung beglückwünschte, daraufhin die Einladung erhielt, nach Cairo zu kommen und daß ihm in diesem Augenblick der Gedanke, den Suezkanal zu verwirklichen, durch den Kopf schoß. Auch das soll nicht bestritten werden. Lesseps war Staatsmann klug und welterfahren und erkannte die günstige Sachlage, die durch den Personenwechsel in Ägypten eingetreten war. Wenn aber Lesseps in dem später noch zu besprechenden Werke „Die Durchstechung des Isthmus von Suez“ den Ausspruch tut: „Je n'avais reçu de qui que ce soit aucune espèce de mission“ — so ist dies eine durch Urschriften des Briefwechsels zwischen Infantin, Talabot, Arlès, Negrelli und Dufour erwiesene Unwahrheit. In einem Briefe an Negrelli vom 20. Dezember 1854 nennt Arlès-Dufour, also ein Mitglied der französischen Gruppe der Studiengesellschaft, Lesseps ausdrücklich: *notre ami et associé.*<sup>46)</sup> Und von dieser Bezeichnung ausgehend, spricht Negrelli in einem Berichte an das österreichische Handelsministerium<sup>47)</sup> vom 26. Dezember 1854 von Lesseps als einem Mitgliede der Studiengesellschaft. Lesseps hat sich nach dem Tode Abba Paschas unmittelbar an Infantin mit dem Vorschlage gewendet, im Auftrage der Studiengesellschaft nach Ägypten zu reisen und von dem ihm befreundeten Said Pascha die Genehmigung zum Baue des Suezkanals für die Gesellschaft zu erwirken. Es scheint nun, daß Lesseps die Reise außerordentlich dringlich darstellte und auf die nicht unbedenkliche Verzögerung hinwies, die durch einen Schriftwechsel mit der deutschen Gruppe über diese Frage herbeigeführt würde. Welche Gründe die Führer der französischen Gruppe veranlaßten, in der Angelegenheit ganz selbständig vorzugehen, ist nicht klargelegt. Vielleicht spielte auch völkische Eifersucht mit, die Lesseps zu nähren verstanden hat. Noch unbegreiflicher ist es, daß an Lesseps nur ein mündlicher Auftrag erteilt wurde, wie aus einem Briefe Arlès-Dufours an Negrelli vom 20. Juni 1855 hervorgeht; in diesem Briefe<sup>48)</sup> heißt es: „Quoiqu'il n'y ait aucun traité signé entre nous . . .“ (obgleich es keinen zwischen uns gezeichneten Ver-

trag gab . . .). Das Vertrauen zu Lesseps ging so weit, daß ihm auch alle wichtigen Schriftstücke und Pläne, darunter die mit weltbekannten Namen ausgestattete Liste der Zeichner von Beiträgen für die Studiengesellschaft ausgefolgt wurden.<sup>49)</sup> Lesseps hat, ohne viel um Vertrauen kämpfen zu müssen, auch einen Reisevorschuß von 6000 Franken erhalten.

Im Oktober 1854 reiste Lesseps nach Ägypten; er begleitete hier den jungen Vizekönig auf einer Reise durch das Land; am 15. November glaubte er den Augenblick gekommen, Suez zur Sprache zu bringen. Im Lager von Marea in der lybischen Wüste überreichte er seinem hohen Freunde ein „Memorandum“ über den Bau des Suezkanals.<sup>50)</sup> Dieses Schriftstück läßt vermuten, daß Lesseps schon damals entschlossen war, die Studiengesellschaft bei Seite zu schieben und eigenmächtig vorzugehen — vorausgesetzt allerdings, daß die Veröffentlichung mit dem Urtexte übereinstimmt; man möchte dies bezweifeln, weil Lesseps sich zu jenem Zeitpunkte doch noch auf die Studiengesellschaft dem Wali gegenüber gestützt haben dürfte, um sicher Erfolg zu erzielen. In dem von ihm veröffentlichten Memorandum spricht Lesseps von Sesostri und den Pharaonen und von der Studiengesellschaft gewissermaßen in einem Atemzuge als von längst abgetanen Sachen; lediglich in einer Fußnote bemerkt er, daß Negrelli Ingenieur für Österreich gewesen sei; ängstlich vermeidet er zu betonen, daß er im Namen der Studiengesellschaft verhandle und nur deren Beauftragter sei. Dieser Umstand bestärkt den oben ausgesprochenen Verdacht, daß Lesseps der Öffentlichkeit gegenüber eine Fälschung des „Memorandums“ begangen hat, um sich als den alleinigen Schöpfer des großen Werkes hinzustellen. Dem Vizekönig und seinen Räten gegenüber hat er — wie schon angedeutet — damals seine wirkliche Rolle wohl noch verheimlicht, denn füglich konnte er ihnen nur durch die Dokumente der Studiengesellschaft die Ausführlichkeit des Durchstiches beweisen. Und daß die Entscheidung der ägyptischen Regierung auf dieser Grundlage fußte, beweist der vom Wali in türkischer Sprache erlassene Ferman vom 30. November 1854, der aber an Lesseps nicht ausgehändigt wurde; erst am 19. Mai 1855 erhielt Lesseps eine Ausfertigung mit einem besonderen Schreiben, in dem ausdrücklich betont wurde, daß die Bauarbeiten erst nach erfolgter Genehmigung der Hohen Pforte begonnen werden dürfen. Da Lesseps über Auftrag des Walis<sup>51)</sup> Übersetzungen des Fermans noch im Jahre 1854 — also bevor er den Erlaß selbst in

Händen hatte — an die Generalkonsuln aller größeren Staaten in Cairo ausfolgte, auch an Arlès Dufour sandte,<sup>52)</sup> so ist jener Ferman vom 30. November 1854 jedenfalls nur die türkische Übersetzung eines von Lesseps selbst dem Wali übergebenen französischen Entwurfes. Der Ferman erteilt Lesseps die Vollmacht, zum Zwecke des Durchstichs der Landenge eine Gesellschaft zu gründen und zu leiten; er bestimmt auch (in Absatz 8), daß die Satzungen dieser Gesellschaft die Namen der Gründer, deren Liste der Wali genehmigen wird, zu enthalten haben und daß diese Liste jene Personen umfassen wird deren Arbeiten, Studien, Mühewaltungen und Geldbeträge in Vorhinein zur Ausführung des Unternehmens beigetragen haben. Von diesem Ferman bestehen drei Fassungen, von denen die dritte Fassung, die die gegenwärtig noch bestehende Suezkanalgesellschaft als die einzig richtige anerkennt, von dem an Arlès gesandten Texte am stärksten abweicht, obwohl sie ebenfalls vom 30. November 1854 datiert ist. Diese dritte Fassung, die erst im August 1855 durch Lesseps Werk „Percement de l'Isthme de Suez“ bekannt wurde, ist ganz unzutreffend als „acte de concession“ bezeichnet und sagt in drei Absätzen (articles), die in der ersten Fassung fehlen, der Gesellschaft Grundstücke, Bergwerke und Baustoffe sowie Steuerbefreiungen zu. Der wahre Wortlaut des Fermans vom 30. November 1854 könnte nur durch eine von Sachverständigen vorgenommene Übersetzung des türkischen Urtextes festgestellt werden; eine solche war bis zum Jahre 1917 nicht zu erlangen.<sup>53)</sup>

Lesseps teilte schon am 6. Dezember 1854 den Führern der französischen Gruppe mit, daß der Vizekönig die „Konzession“ für den Bau des Suezkanals erteilt habe, jedoch nur ihm selbst, das heißt Lesseps persönlich, weil den Orientalen eine anonyme Gesellschaft ein unsympathischer Begriff sei. Mit diesem Hinweise war Lesseps nicht im Unrechte, weil nach moslemitischem Rechte solche Gesellschaften tatsächlich keine Rechtssubjekte bildeten.<sup>54)</sup> Dagegen war die Mitteilung von einer „erteilten Konzession“ eine beabsichtigte Täuschung seiner Pariser Auftraggeber, denn in einem schon am 2. Dezember 1854 an den österreichischen Generalkonsul gerichteten Schreiben vermied Lesseps sorgfältig von einer „Conzession“ zu sprechen und drückte nur die Hoffnung aus, daß der Vizekönig die Zustimmung zum Bau von der Hohen Pforte erhalten werde. Lesseps wußte sehr gut, daß der Vizekönig nicht das Recht hatte, eine Konzession zu erteilen, mit der die Abtretung großer Land-

strecken ottomanischen Gebietes an Ausländer verbunden war; dem Generalkonsul konnte er also nicht von einer Konzession erzählen; anders lag die Sache in Paris. Die Männer, denen er von einer solchen berichtete, waren keine Juristen oder Diplomaten und schenkten ihm volles Vertrauen. In der Tat zweifelten sie auch keinen Augenblick an der Wahrheit des Berichtes; sie atmeten in heller Freude auf und betonten ihren deutschen Freunden gegenüber mit einem gewissen völkischen Stolze, daß ihr Beauftragter es verstanden habe, in der persönlich erlangten „Conzession“ auch ihre Gründerrechte zu wahren, wie aus dem Absatz über die Gründerliste hervorgehe. Dufour in Leipzig begrüßte die Mitteilungen aus Paris nicht ohne Freude, aber auch nicht ohne Sorge. Bemerkenswert für den Scharfsinn, mit dem Dufour herausföhlte, daß in der Sache nicht alles sich entwickle, wie es wohl das Rechte wäre, sind mehrere Äußerungen in einem Briefe an Negrelli, aus dem folgende Sätze hervorgehoben werden müssen:<sup>55)</sup>

„Jetzt betrachte ich als das größte Übel, daß in Ägypten alle, die sich für die Sache interessieren, fast ausschließlich Franzosen sind; zum größten Teile mögen sie auch der Klasse der Aventuriers angehören und es scheint, daß in jenem Lande ungeachtet der „entente cordiale“ der Regierungen und Armeen eine gereizte Stimmung zwischen Engländern und Franzosen fort und fort vorherrscht. Die Kanalangelegenheit hat dort nicht das Gepräge angenommen, welches wir ihr vom Anfange an zu geben beabsichtigten, nämlich sie erscheint nicht als eine kosmopolitische Unternehmung der größten Völker Europas, sondern als ein ausschließlich französisches. Dies ist sehr schlimm, denn es erregt die Eifersucht der Engländer, was sich schon in vielen den Gegenstand betreffenden Artikeln der Times wahrnehmen läßt, welche alle als dem Kanal mißgünstig erscheinen. Es scheint im englischen Publikum die Befürchtung vorherrschend, Frankreich wolle durch den Kanal in Ägypten festen Fuß fassen und sich dann dieses Land aneignen, wie es mit Algier der Fall gewesen ist.

Nun kann aber der Kanal nie zur Ausführung kommen, wenn England ihn nicht will.“

Diese Voraussetzung erfüllte sich allerdings nicht; Lesseps fand Mittel und Wege, ihn England zum Trotze zu erbauen. Dufour-Leipzig suchte aber das Gepräge des Kanalunternehmens als ein kosmopolitisches zu bewahren. In dem vorerwähnten Briefe heißt es weiter:

„Sollte es nicht möglich sein, daß die an Herrn de Lesseps gegebene Konzession an die drei Monarchen Königin Viktoria, Kaiser Franz Joseph und Napoleon III. gemeinschaftlich abgetreten, von diesen aber unserem, aus den drei Nationen gebildeten Comité oder einer Ausführungs-Compagnie übertragen würde? Diese Idee fließt mir so in die Feder im Augenblick, wo ich mich mit Ihnen unterhalte

ich habe sie weder selbst geprüft noch meinen Freunden mitgeteilt und überlasse es Ihnen zu sehen, ob Sie etwas daraus machen wollen oder können. Warum sollten die Monarchen der ersten Länder der Welt nur zu blutigen Kriegszwecken zusammen wirken können und nicht stolz darauf sein, das schönste Werk des Friedens durch den großartigen Einfluß ihrer Namen zu fördern — und so ihr Andenken als erhabenste Wohltäter der Menschheit gemeinschaftlich zu verewigen.“

Zu diesem in seiner weltumfassenden Weite und in seinem Glauben an den Edelsinn der Fürsten echt deutschen Gedanken mochte Dufour wohl auch der Umstand geführt haben, daß Infantin schon am 4. Januar 1855 eine Audienz bei Napoleon genommen und dort eine glänzende Aufnahme gefunden hatte. Selbst die Kaiserin Eugenie, eine Verwandte Lesseps' nahm lebhaften Anteil an der Suezfrage; alle Minister brachten dem Plane Verständnis und Wohlwollen entgegen; der Minister des Äußeren drängte Infantin zum baldigen Aufbau der Gesellschaft und begrüßte gleich dem Kaiser den Entschluß: diese Gesellschaft nicht auf dem Boden zu gründen, auf dem sich gewöhnlich die industriellen Unternehmungen bilden, sondern über ihm, über der Börse, ohne Ausschluß der Geldmänner, aber außerhalb des bunten Getriebes, das sie oft umgibt, und der Fahne von Suez stets jene volle Höhe und Reinheit bewahrend, die ein solches Zeichen der friedlichen Vereinigung aller Völker haben muß<sup>56</sup>.) Diese allseitige und geradezu vorwärtsdrängende Zustimmung aller maßgebenden Persönlichkeiten der Regierung veranlaßte Infantin — und zwar abermals ohne Fühlungnahme mit den deutschen Persönlichkeiten — einen Plan für die Gestaltung des Verwaltungsrates der allstaatlichen Suezkanalgesellschaft\*) auszuarbeiten, den er nur Negrelli und Arles mitteilte.<sup>57</sup>)

Nach diesem Entwurfe sollten an der Spitze des Verwaltungsrates „Ehrenpräsidenten“ stehen, Infantin dachte für Frankreich an einen Prinzen der kaiserlichen Familie oder an den Grafen Morny, den Präsidenten der gesetzgebenden Körperschaft, für Österreich und Deutschland an den Erzherzog Maximilian, den Bruder des regierenden Kaisers und späteren Kaiser von Mexiko oder an die Minister Bruck und Toggenburg,<sup>58</sup>) für England an den Herzog von Northumberland oder den Präsidenten der indischen Gesellschaft und für den Orient an Mohamed Said Pascha oder an Edhem Pascha, den

---

\*) „Organisation du Conseil d'Administration de la Compagnie Universelle du Canal de Suez“.

Außenminister Ägyptens. In den eigentlichen Verwaltungsrat sollten Frankreich, Deutschland (Österreich) und England je 12 Mitglieder, der Orient 6 Mitglieder, entsenden; er sollte aus Vertretern der großen Verkehrsgesellschaften, der Handelskammern, der Generalkonsulate bestehen. Unter den Verwaltungsrat stellte der Entwurf ein aus fünf Franzosen gebildetes „Centralcomité“, dem unter anderen Infantin und Arlès-Dufour angehörten und dem je drei Delegierte Deutschlands und Englands als Verwaltungsmitglieder und ein aus fünf Mitgliedern gebildetes „Comité correspondant“ in Vertretung des „Orientes“ zur Seite standen. Als Generaldirektor der Gesellschaft war der „Concessionär“ Lesseps in Aussicht genommen, als Ingenieure sollten dem Verwaltungsrate P. Talabot, damals Direktor der Lyon—Marseiller Eisenbahngesellschaft, Negrelli, R. Stephenson und Linant Bey angehören. Der Entwurf suchte also dem Wesen des Unternehmens als eines Weltunternehmens möglichst gerecht zu werden, wenn auch durch die Bestellung eines nur aus Franzosen gebildeten „Centralcomités“ und durch die Berufung Lesseps' auf den einflußreichsten Posten ein gewisses Übergewicht für Frankreich gesichert erschien. Lesseps gilt den führenden Männern — das offenbart sich ebenfalls in dem Entwurfe — noch immer als ein vertrauenswürdiges Mitglied der Studiengesellschaft. Und so knüpfte sich an seine Tätigkeit alle Hoffnung Infantins. Er ersuchte die deutschen Führer, die vorletzten noch ausständigen Teilzahlungen der Mitglieder einzufordern, um das Kapital der Gesellschaft in der Höhe von 150 000 Franken flüssig zu halten. Die Gesellschaft war übrigens — wie Dufours Bericht mit Verrechnung an die sächsische Regierung zeigt — außerordentlich sparsam gewesen; Infantin hatte mit den eingezahlten Beträgen weise und haushälterisch gearbeitet. Dufour wendete sich an die Kommune Triest, an den Österreichischen Lloyd, an die Börse in Triest, an die Handelskammer von Venedig, an den Niederösterreichischen Gewerbeverein, an die deutschen Mitglieder, an die sächsische Regierung. Die deutschen Mitglieder und die Handelskammer von Venedig leisteten unverzüglich die Einzahlung, der Stadtmagistrat von Triest erbat verschiedene Aufklärungen, der niederösterreichische Gewerbeverein, der Österreichische Lloyd und die Börse von Triest ließen vorläufig nichts von sich hören. Dufour bat Negrelli, die zögernden Körperschaften zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten zu bestimmen; er wünschte dies, um die Stellung der

deutschen Gruppe den Franzosen gegenüber zu festigen, die durch die Erteilung der „Conzession“ an einen Franzosen und durch ihren Kaiser einen so überwiegenden Einfluß gewonnen haben und „bei denen insbesondere durch die Herbeirufung französischen Geldes zur Übernahme der notleidenden österreichischen Staatsbahnen auf einmal die ihnen innewohnende Neigung zu Selbstüberhebung eben jetzt auch bei den Besten unter ihnen stark hervortritt“. Wohl waren Dufour und Negrelli über das eigenmächtige Vorgehen der Franzosen, namentlich Infantins, und über die ohne Anfrage bei der deutschen Gruppe gemachten Ausgaben verstimmt; sie machten aus dieser Verstimmung auch keinen Hehl — aber sie hielten die Pariser Freunde doch für Ehrenmänner, die gegen die deutsche Gruppe nichts Ungerechtes beschließen würden, wenn diese nur stets auf dem Rechtsboden des Vertrages von 1846 verbliebe und ihre Beiträge ordnungsgemäß einzahle. Dufour regte neuerlich eine Besprechung der drei Gruppen in Paris an, an der auch einflußreiche und „ihrem Äußeren nach imponierende Persönlichkeiten“ teilnehmen sollen — letzteres sei in Paris sehr wichtig, „weil dort mehr als irgendwo auf den inneren Wert nach der äußeren Erscheinung geschlossen zu werden pflegt.“

3. Lesseps' Kampf um die Baugenehmigung. Lesseps ging damals schon ganz entschieden, wenn auch noch nicht ganz offen erkennbar, seine persönlichen Wege. Für ihn war die Kanalfrage keine Frage von allgemeiner allstaatlicher Bedeutung — sie war für ihn eine entscheidende Frage für seine Zukunft, wie er ausdrücklich in einem Briefe an seine Schwiegermutter betont. In diesem Briefe schildert er u. a. auch ein Frühstück, das er mit ägyptischen Prinzen vereint beim Vizekönig auf der Dampferfahrt nach Kairo einnahm; er schildert, wie er seinen Plan der Kanalfrage entwickelte, wie er Linant Bey und Mougel Bey als die hierfür berufensten Ingenieure bezeichnete, deren Vorschläge durch englische, französische und deutsche Ingenieure zu prüfen seien. Eine Kommission müsse unter seinem — Lesseps' — Vorsitze die bestgeeignete Linie feststellen: „La commission que je présiderai“, schrieb er zu Ende des Jahres 1854 seiner Schwiegermutter. Der Studiengesellschaft geschieht in diesem Briefe keine Erwähnung — wenigstens nicht in der Fassung, in der er in den „Erinnerungen“ erscheint. Es ist erwiesen — und solche Beweise sollen noch weiter gebracht werden — daß er insbesondere in diesen Briefen, bei denen er keine Richtigstellung befürchtete, Worte änderte, ausließ und ein-

fügte, denn für ihn hatte die Veröffentlichung der Briefe im Jahre 1884 einen anderen Zweck als den, welchen er bei ihrer Verfassung im Jahre 1854 verfolgte. Wie schon oben (S. 31) mitgeteilt wurde, hatte Lesseps keine von Said Pascha unterzeichnete Ausfertigung des Erlasses vom 30. November 1854 erhalten. Said Pascha verweigerte sie ihm, solange nicht die Zustimmung der Hohen Pforte vorlag. Diese zu erwirken, war nun das eifrige Bemühen Lesseps'. Auf dem Wege zum Erfolge lag England als ernstes Hindernis. Lesseps versuchte, es durch den englischen Generalkonsul in Kairo zu beseitigen. Er verwies ihm gegenüber auf die Urteile der Fachleute über die Ausführbarkeit des Kanals; er verwies auch auf die besondere Eignung des Unternehmens als ein „Spekulationsobjekt“ für Kapitalisten; aber seine Bemühungen blieben erfolglos. Die Zustimmung des Sultans ließ auf sich warten, der englische Einfluß in Konstantinopel war allzu mächtig. Lesseps wendete sich an den österreichischen Botschafter — auch vergebens. Aus Paris kamen Briefe, die seine Rückkehr verlangten, damit die Angelegenheit in die geraden, schon beschlossenen Bahnen gelenkt werden könnte. Lesseps hatte aber vorläufig noch keine Sehnsucht nach Paris. Seine „Erinnerungen“ enthalten einen langen Brief, in dem er seiner Schwiegermutter seine weiteren Schritte mitteilt und begründet. Der Brief trägt in den „Erinnerungen“ das Datum aus den ersten Tagen des Jahres 1855. Sein Prinz und er — schreibt er — wollen die Sache nach ihrem Willen zu Ende führen; er wird nach Konstantinopel reisen und den Sultan selbst drängen. Er hat allein die große Angelegenheit erfaßt — er allein will alle Fäden derselben in der Hand behalten bis zu dem großen Augenblicke, wo sie frei und allein weiter gehen kann. „Da ich noch als junger Mann bei Mehmed Ali als französischer Vertreter residierte — so erzählt er — da sagte dieser bedeutende Reformator eines Tages zu mir: „Merken Sie es sich, junger Freund, wenn Sie im Laufe Ihres Lebens je etwas sehr Wichtiges unternehmen, vertrauen Sie nur sich allein; wenn Zwei sind, ist stets Einer zu viel! — Wenn man in Paris durch die Nachricht über die mir vom Vizekönig verliehenen Vollmachten überrascht ist, wird man es noch mehr über die Einfachheit des finanziellen Aufbaues der Gesellschaft sein, die den Gegenstand meiner Erwägungen bildet und in der ich ein Beispiel hoher Sittlichkeit geben werde.“ Was Lesseps später getan, um sein Unternehmen zu finanzieren, straft diese Worte Lügen; es drängt sich, in Kenntnis dieser seiner Handlungen die Vermutung

auf, daß diese großsprecherischen Stellen des im Urtexte nicht vorhandenen Briefes zu einer Zeit eingefügt wurden, als es Lesseps für notwendig hielt, der Mit- und Nachwelt recht eindringlich von seinen edlen und selbstlosen Absichten zu erzählen. Ende Januar 1855 reiste Lesseps nach Konstantinopel. Er fand bei dem französischen Botschafter Benedetti, bei Baron Bruck, der eben zum österreichischen Finanzminister ernannt worden war, auch bei seinem Nachfolger Baron Koller, füglich selbst bei den Vertretern der Kleinstaaten ein gewisses Entgegenkommen, erhielt sogar die höfliche Zusage einer Förderung des Kanals — nur England leistete Widerstand. Der britische Gesandte Lord Stratford lehnte den von Lesseps angekündigten Besuch ab und als er Lesseps durch Vermittlung Benedettis zu einer Abendgesellschaft einlud, war er höflich, zuvorkommend, bewunderte Lesseps, seine Tatkraft und seine Pläne — aber blieb hart.

In Paris fühlte man endlich doch mit wachsendem Unbehagen die ablehnende Haltung Lesseps' gegen die Studiengesellschaft. Arlès und Infantin machten ihrem Bevollmächtigten Vorwürfe. Lesseps beharrte im Stillschweigen, bat jedoch seinen Verwandten in Paris, den Grafen Theodor von Lesseps, gelegentlich Arlès zu sagen, daß er — Lesseps — weder Zeit noch Lust habe, mitten in der Arbeit seiner Verhandlungen ihnen zu antworten und daß er niemals in einen Rollentausch einwilligen werde. Er spricht es in diesem Brief ganz offen aus, daß die Studiengesellschaft für ihn nur noch geschichtliche Bedeutung habe. Es scheint, daß Graf Lesseps diesen Wunsch seines Verwandten Arlès gegenüber nicht erfüllt hat — denn in Paris gab man noch immer nicht alle Hoffnungen auf Lesseps auf. Man sollte aber bald eines Besseren belehrt werden.

Als Lesseps alle seine Bemühungen in Konstantinopel scheitern sah, kehrte er nach Kairo zurück und bestürmte den Vizekönig um die Ausfolgung des Fermans, der ihm die Vollmacht zur Gründung einer Gesellschaft gab. Er wies darauf hin, daß auch der Ferman für die ägyptische Eisenbahn vor der Genehmigung durch die Pforte den Engländern übergeben worden war und daß diese daher auch in der Kanalfrage nicht anderen Sinnes sein können, er versprach von seinen Vollmachten nur einen angemessenen Gebrauch zu machen und beschwor den Pascha, nicht auf halbem Wege stehen zu bleiben, Frankreich, Österreich und alle anderen Mächte stützen das geplante große Werk des Paschas — England müsse, meinte er — seinen

unberechtigten Widerstand aufgeben; man dürfe es nur nicht Zeit gewinnen lassen, ihn auszunutzen.

Der Pascha zögerte. Lesseps beschloß nach Frankreich zu reisen; er hoffte von Paris aus die Sache leichter in die rechten Wege leiten zu können. Auch kamen Nachrichten, die seine Anwesenheit in Frankreich dringend notwendig erscheinen ließen, wenn die Angelegenheit nicht eine Richtung nehmen sollte, die seinen Absichten gerade entgegen lief. Infantins Audienzen bei Napoleon beunruhigten ihn; das Einschreiten des Ministers des Äußeren in England war ihm durchaus nicht willkommen; der Kaiser solle sogar — so berichtete man Lesseps — Infantins mißbilligende Anschauung über die nutzlosen Schritte in Konstantinopel teilen und die Kaiserin sei der Studiengesellschaft sehr gewogen.

Unmittelbar vor seiner Abreise aus Cairo, am 30. April 1855, überreichte Lesseps dem Pascha den allgemeinen Entwurf der Ingenieure Linant-Bey und Mougél-Bey für den Suezkanal und beantragte in einem längeren Berichte, ihn einer Kommission hervorragender Wasserbau-Ingenieure aus England, Frankreich Deutschland (Österreich) und Holland zur Begutachtung zu unterbreiten. Nach Festlegung der Kanallinie durch diese Kommission werde mit der Aktienzeichnung begonnen und er — Lesseps — werde rechtzeitig für den Beginn und den ungestörten Fortgang der Arbeiten sorgen; durch seine unermüdlige Tätigkeit habe er bewirkt, daß ihm schon jetzt Beträge in der Höhe von 15 Millionen Franken angeboten worden seien. „Eure Hoheit — heißt es in dem Berichte<sup>59)</sup> — haben schon ein erstes Verzeichnis von sechzig Gründern, welche die im Artikel 11 des Fermans vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, bestimmt. Eure Hoheit lassen mir die Sorge, diese Liste zu vervollständigen durch Aufnahme von Persönlichkeiten, die in jedem Lande zur Gründung des Werkes wirksam beitragen werden und wünschen nur, daß die Gesamtzahl der Gründer sich wenn möglich, nicht über hundert erhebe.“

Der Vizekönig nahm in einem besonderen Schreiben vom 15. Mai 1855 Kenntnis von diesem Berichte, der Lesseps an Stelle einer „Instruktion“ dienen sollte und ließ — wie schon auf Seite 31 erwähnt wurde — Lesseps eine Abschrift des Fermans vom 30. November 1854 mit dem ausdrücklichen schriftlichen Vorbehalte ausfolgen, daß die Bauarbeiten erst nach Genehmigung durch die Hohe Pforte begonnen werden dürften. Es ist bezeichnend, daß Lesseps in seinen

„Erinnerungen“ über die Gründerliste, über alles, was damit zusammenhängt, sehr flüchtig hinweggeht. Es ist aber doch geboten, auch diese Angelegenheit etwas näher zu betrachten; denn diese Gründerlisten — wir werden noch mehreren begegnen — spielten in der Geldbeschaffung für den Kanalbau eine wichtige Rolle und sie bilden die Grundlagen der verschiedenen Klagen, die von den Erben einiger „Gründer“ gegen die Kanalgesellschaft erhoben wurden, um die Anerkennung ihrer Gründerrechte zu erwirken.

Der Urtext des oben erwähnten, vom Wali genehmigten Berichtes ist verschwunden; mit ihm auch die Gründerliste, die ihm beigegeben war; die von der ägyptischen Regierung darnach angestellten Nachforschungen blieben erfolglos.<sup>60)</sup> Es ist aber erwiesen, daß auf der Gründerliste vom Jahre 1855 auch Negrelli und Baron Bruck sich befunden haben; in einem Briefe Lesseps' an Baron Bruck vom 4. Mai 1855, der sich im Nachlasse Enfantins vorfand und dessen Urentwurf bei Lesseps beschlagnahmt wurde, heißt es: „Son Altesse le Viceroy me charge de vous informer, qu' Elle a fait inscrire votre nom et celui de Mr. de Negrelli parmi les membres fondateurs d'une entreprise, qui ne peut pas rencontrer des protecteurs plus éclairés et plus efficaces, que l'illustre ministre d'Autriche et le célèbre ingénieur des travaux de la Lombardo-Vénétie.“]

(Seine Hoheit der Vizekönig beauftragt mich Ihnen mitzuteilen, daß er Ihren Namen und den des Herrn von Negrelli unter die Gründer einer Unternehmung hat einreihen lassen, die keine erleuchteteren und mächtigeren Schützer finden kann, als den ausgezeichneten Minister Österreichs und den berühmten Ingenieur der Bauarbeiten in der Lombardei und in Venetien.)

Dieser Brief, der sich in Lesseps' Erinnerungen vorfindet, ist nur um vier Tage jünger, als der vorerwähnte Bericht an den Wali, sodaß kein Zweifel darüber bestehen kann, daß Bruck und Negrelli in der diesem Berichte beigelegten Gründerliste verzeichnet waren. Baron Bruck beantwortete diese Zuschrift am 20. Mai 1855 mit einem längeren Schreiben, das wir vollinhaltlich wiedergeben, weil es verschiedene Äußerungen Lesseps scharf beleuchtet und die Mittel kennzeichnet, mit denen Lesseps arbeitete, um als Alleinschöpfer des Kanals angesehen zu werden.

Brucks Brief<sup>61)</sup> lautet:

Ich ersehe mit Vergnügen aus Ihrem Briefe vom 4. d. M., daß Sr. Hoheit der Vizekönig von Ägypten den Räten Sr. kaiserl. Majestät des Sultans die Erläuterungen übersendet hat, die er verlangte, um den Entwurf der Verbindung der

beiden Meere zu ratificiren. Jetzt — nachdem der Boden in Konstantinopel entsprechend vorbereitet ist — wird die Ratification hoffentlich bald erfolgen.

Ich werde erfreut sein, Sie bei Ihrer Rückkehr nach Europa in Wien wiederzusehen, um mit Ihnen vorläufig die am meisten geeigneten Mittel für die Bildung der internationalen Baugesellschaft zu besprechen, und Herr Negrelli ist bestimmt, Ihnen nach Paris zu folgen, wo die Mitglieder der Studiengesellschaft sich nach Ihrer Rückkehr aus Ägypten zu versammeln beschlossen haben.

Mit inniger Genugthuung erfahre ich, daß Sr. Hoheit mich, wie auch Herrn v. Negrelli unter die Gründermitglieder der großen Unternehmung hat einreihen lassen, wie wir auch Gründermitglieder der Studiengesellschaft sind, und ich hoffe, daß Sr. Hoheit auch die gleiche Gnade den anderen Gründermitgliedern dieser Gesellschaft erweisen wird.

Bezüglich der Führung des Schifffahrtskanals theile ich vollkommen Ihre Meinung, d. h. ich glaube entschieden, daß der große Zweck nur durch die Durchstechung des Isthmus von Suez und nicht durch eine Durchschneidung Ägyptens und des Nils erreicht wird. Sie können jederzeit auf meine Bereitwilligkeit rechnen, das große Unternehmen in diesen Grenzen und unter diesen Bedingungen zu unterstützen.

Ich habe soeben Herrn von Negrelli, der gegenwärtig in Wien weilt, von dem Empfang Ihres Briefes verständigt und er freut sich mit mir, den allgemeinen Entwurf der Ingenieure Sr. Hoheit des Vicekönigs zu erhalten.

Übrigens behalte ich mir vor, Ihnen die Persönlichkeiten, die am geeignetsten die internationale Suezkanalgesellschaft in Wien, Triest und Venedig vertreten können, bei Ihrer Durchreise durch Wien bekannt zu geben. Man muß im Interesse der großen Unternehmung dies wohl erwägen, weil der gute Erfolg hauptsächlich von der Wahl der Persönlichkeiten für das Protektorat, wie auch für die Leitung und Förderung im Allgemeinen abhängt. Dabei ist größtmögliche Vorsicht gerathen, um die Eifersucht der einflußreichen Persönlichkeiten zu vermeiden.

Bei dieser Gelegenheit muß ich Sie im Vertrauen aufmerksam machen, daß Fürst Metternich seit mehr als dreißig Jahren mit der Suezfrage sich befaßt, immer den Erfolg begünstigend, und daß er sich zurzeit mit einer anregenden Schrift befaßt, die Alles beleuchten soll, was seit 1821 in dieser Richtung geschehen ist.

Meinerseits hatte ich die Absicht, bei den Conferenzen in Wien vorzuschlagen, daß die Suezfrage in die Verhandlungen einbezogen und auf solche Weise unter den Schutz aller Mächte gestellt werde — was bei Wiedereröffnung der Conferenzen sicher auch geschehen wird.“

4. Die endgültige Abschüttelung der Studiengesellschaft. Abschriften dieses Briefes sandte Bruck an Arlès-Dufour und Infantin; beide waren durch die Mitteilung, daß Bruck und Negrelli zu Gründern ernannt und sie übergangen worden seien, wie alle anderen Mitglieder der Studiengesellschaft, sehr unangenehm berührt; denn nun fanden sie bestätigt, was sie schon längst befürchtet hatten: den vollständigen Abfall Lesseps' von der Studiengesellschaft.

Er wurde noch offenkundiger, als Lesseps nach Paris zurückkam, jede Zusammenkunft mit seinen Auftraggebern vermied und sofort mit angeborener Tatkraft alles in Bewegung setzte, um den von Infantin gemachten Schritten jede Bedeutung zu nehmen, diese vor allem dort auszugleichen und wirkungslos zu gestalten, wo sie für ihn verhängnisvoll werden konnten: beim Kaiser selbst. Und hier hatte er rasch Erfolg: durch seine nahe Verwandtschaft mit der jungen Kaiserin gelang es ihm bald, die Studiengesellschaft am Hofe in Ungnade zu bringen. Napoleon verweigerte Infantin die Audienz, in der dieser die Studiengesellschaft gegen die Beschuldigungen Lesseps' verteidigen wollte. Wohin Infantin seine Schritte lenkte, überall fand er schon den Boden durch Lesseps unterwühlt. Es kam schließlich zum offenen Bruche, als Lesseps den Prinzen de la Tour d'Auvergne einlud, in die Verwaltung der von ihm zu begründenden Gesellschaft für den Bau des Suezkanals einzutreten und ihn ausdrücklich vor Infantin und seiner Studiengesellschaft warnte. „Diese Handlung — schrieb Arlès an Lesseps<sup>62)</sup> — gleicht vollständig jener, durch die Sie unsere alten Verbündeten Bruck und Negrelli, mit denen ich Sie in Verbindung gebracht habe, von uns abzuwenden suchen; sie läßt mich befürchten, daß Sie unsere gegenseitigen Stellungen schlecht beurteilen . . . . .“ Mit Wehmut und Verbitterung weist Arlès in diesem Briefe, der in Lesseps' „Erinnerungen“ fehlt, darauf hin, wie er stets als treuer Verbündeter (associé) an Lesseps gehandelt habe und nun als Dank Verdächtigungen und Vorwürfe ernte; er erklärt jede gemeinsame Arbeit mit Lesseps für weiterhin unmöglich und ausgeschlossen, er wird — so erklärt sein Brief — sich nicht mehr in seine Geschäfte mengen, bittet aber, auch ihn unbehelligt zu lassen. „Ich bin überzeugt, daß Sie mich hinlänglich kennen, um zu wissen, daß ich nur mit tiefer Traurigkeit Verbindungen sich lösen sehe, die ich für so ernst hielt, wie den edeln Zweck, der sie begründet hatte.“ Lesseps fühlte sich doch veranlaßt, seine Handlungsweise zu rechtfertigen. In einem längeren Briefe,<sup>63)</sup> der viele persönliche Angelegenheiten zwischen Arlès und Lesseps berührt, weist er vor allem die Behauptung zurück, daß er Baron Bruck durch die „Unternehmung“ kennen gelernt habe; „ich habe die Ehre gehabt, ihn persönlich durch mich selbst in Konstantinopel kennen zu lernen.“ Er erklärt wiederholend, daß die Gesellschaft, die zu gründen ihm anvertraut wurde, der Studiengesellschaft vom Jahre 1847 nicht mehr schulde, als allen anderen Projektsverfassern,

verbündeten oder vereinzelt, die sich — in großer Zahl — seit 50 Jahren mit der Kanalfrage befaßt haben. „Ich betrachte — schließt das Schreiben — die gegenwärtige Angelegenheit des Suezkanals nicht als die meinige. Sie ist zunächst die des Vizekönigs von Ägypten, wie sie schließlich „jene der ganzen Welt sein wird.“

Arlès berichtete über den Briefwechsel und über die Vorfälle, die zu ihm geführt hatten, eingehend an Negrelli. Dieser Brief<sup>64</sup>) ist die Geschichte des Irrtums der französischen Gruppe und ihrer Sorgen; er ist ungewollt das Bekenntnis ihrer Fehler, die in der Eifersucht auf die Tätigkeit der deutschen Gruppe ihre Ursache hatten. Und nun rief Arlès selbst diese deutsche Gruppe zu neuer gemeinsamer Arbeit auf, denn „die Suezangelegenheit ist nicht eine ägyptische oder türkische Sonderangelegenheit, wie Lesseps glaubt — sie ist eine europäische, eine Weltangelegenheit, und die Gesellschaft, die sie ausführen wird, muß der Ausdruck des Willens der Mächte sein, die dieses Werk berührt, nicht aber das Ergebnis der Laune oder des Wohlwollens eines Paschas oder Sultans für den oder jenen Freund.“ Arlès regte eine Zusammenkunft für den Monat Juli in Paris an, wo die Weltausstellung (1855) im vollen Glanze sich darstellen wird; auf dieser Zusammenkunft wäre die Umwandlung der Studiengesellschaft in eine Baugesellschaft zu beschließen. Abweichend von der vorsichtigen, zuwartenden, im Stillen fortschreitenden Arbeit der Studiengesellschaft, die in erster Linie eine sichere, den Erfolg verbürgende Grundlage für das große Werk anstrebte, entfaltete Lesseps eine mehr stürmische und lärmende Tätigkeit. Sein Hauptaugenmerk war auf England gerichtet. Hier hatte bereits Dufour-Feronce mit verschiedenen maßgebenden Persönlichkeiten namens der Studiengesellschaft Fühlung genommen, auch Freunde für den Kanal geworben; dabei die Überzeugung erlangt, daß „die Furcht vor der steigenden Konkurrenz Amerikas das einzige Mittel sei, England für den Suezkanal zu gewinnen“. Er hält es für richtig, die Gesellschaft finanziell in die Hände der großen englischen Kapitalisten und den Bau in die Hände von Leuten, wie die großen englischen Kontrahenten Bracy, und Andere zu spielen. „Sind solche einflußreiche englische Geldmächte direkt interessiert, so setzen sie es schon durch.“ Lesseps wandte sich an die breite Öffentlichkeit. Die „Times“ brachten aus seiner Feder eine längere Abhandlung, in der er immer wieder betonte, daß die Suezangelegenheit eine Angelegenheit der ganzen Welt sei und nicht Frankreichs

allein, und daß er auf die Genehmigung des Sultans vorläufig verzichtet habe, weil er zunächst die Zustimmung Englands zu erreichen wünsche. Die Bausumme solle auf alle Staaten je nach ihrer Bedeutung für den indischen Handel verteilt werden; England sei mit 40, Frankreich mit 30 Millionen bedacht.

Bald nach dieser Veröffentlichung erschien Lesseps selbst in London; er verschaffte sich Verbindungen mit den Machthabern der Times, Zutritt zu Lord Palmerston, dem damals allmächtigen Minister des Äußeren, und in die Kreise der Finanzwelt. Aber der Erfolg war gering. Die „Times“ versprachen, nicht gegen den Kanal aufzutreten, Palmerston verhielt sich kühl; die Finanzwelt öffnete nicht ihre Börsen. Etwas enttäuscht kehrte Lesseps nach Paris zurück; doch rastete er nicht. Er veröffentlichte in französischer Sprache und in englischer Übersetzung unter der Überschrift „Die Durchbohrung des Isthmus von Suez“ alle Schriftstücke und Urkunden, die auf sein Unternehmen Bezug hatten.<sup>65)</sup>

Der einleitende Bericht dieses Buches bringt zunächst einen Auszug aus Linant-Mougels allgemeinem Entwurfe für den Kanal, schildert dann — natürlich in eigener Auffassung — die Tätigkeit Lesseps' in Ägypten und Konstantinopel, seinen vorläufigen „Verzicht“ auf die Genehmigung durch den Sultan, seine Reise nach Europa, sein Wirken in England, erörtert die von englischer Seite erhobenen Einwendungen und wendet sich schließlich in schwungvollen Worten „an alle Menschen von Herz und Bildung“, insbesondere aber an die Geldleute, indem er betont, daß die von Fachmännern erkannte Gewißheit der Ausführbarkeit und zu gewinnenden Vorteile sehr bald eine durch die europäische Wissenschaft endgültig gelöste Frage sein wird. Die Reihe der „Dokumente“ eröffnet das „Mémoire“, das Lesseps seinerzeit Mohamed Said Pascha überreicht hatte (S. 31); ihm folgen der „Concessions-Ferman“, ferner „Instruktionen“ Lesseps' an Linant und Mougel, der ausführliche Kanal-Entwurf dieser Ingenieure, sodann Briefe Lesseps' und des Großvesirs, Äußerungen Andersons (1843) und anderer englischer Fachleute, die sich über die Möglichkeit und Bedeutung des Unternehmens günstig aussprachen. Der von Lesseps veröffentlichte Ferman ist die dritte Fassung, die von diesem Ferman vorhanden ist, wie ich schon auf S. 32 näher darlegte. Es liegt hier zweifellos eine Fälschung vor, denn der Vizekönig hatte doch keine Veranlassung, seinen abgeänderten Ferman zurückzudatieren. Daß Lesseps eine solche

Fälschung immerhin wagen konnte, ist in verschiedenen Umständen begründet: der ursprüngliche Ferman (erste Fassung) war nur handschriftlich ausgefertigt und befand sich nur in wenigen Händen; man konnte notwendigenfalls auf Irrtum und Auslassungen verweisen, die bedeutendsten oder doch einflußreichsten Männer in der Umgebung des Vizekönigs hatte Lesseps auf eine Gründerliste gesetzt, die der Vizekönig nicht erhielt; ich habe schon früher (S. 40) darauf hingewiesen; auf Grund dieser geheimen Liste wurden die Gründeranteile ausbezahlt; so war es ihm möglich, Zweifel und Bedenken Einzelner zu beruhigen. Zugleich bot ihm diese Liste auch Gelegenheit, sich durch Einforderung der ganzen oder halben Gründeranteile in der Höhe von 5000 und 2500 Franken die notwendigen Geldmittel für seine Reisen und Veröffentlichungen zu beschaffen.

Das Buch über „Die Durchbohrung des Isthmus“ schmückt der Sinnspruch: „Aperire terram gentibus“ (Laßt uns die Erde den Völkern erschließen“). Die Einleitung beginnt mit den Worten: „Im Monat Oktober 1854 reiste ich nach Ägypten, wohin mich der neue Vizekönig, Mohamed Said, der seit zwanzig Jahren mit seiner Freundschaft mich beehrte, zu einem Besuche eingeladen hatte. Ich hatte von Niemandem irgend eine Art von Auftrag erhalten.“<sup>66)</sup>

Nach dieser bewußten Lüge schüttelte Lesseps die Studiengesellschaft nunmehr auch vor der Öffentlichkeit endgültig ab. So leicht, wie er wohl gedacht hatte, wurde es ihm allerdings nicht. In der diplomatischen Welt und in den Geldkreisen mißfiel sein etwas marktschreierisches Auftreten; man hatte weit mehr Zuneigung zu der ruhig und fachlich arbeitenden Studiengesellschaft und ihren Führern. Lesseps erfährt manche scharfe Abweisung, manchen — wohl auch nicht immer sachlich gerechtfertigten — Angriff. In Briefen an hervorragende Persönlichkeiten in England, Frankreich, Deutschland und Österreich suchte er die Wirkung dieser gegenerischen Schriften auszugleichen und die Studiengesellschaft aus dem Sattel zu werfen. Neues sagen alle diese Briefe nicht. Aber einen Erfolg hatte seine Veröffentlichung doch: die Suezkanalfrage wurde Gegenstand lebhafter Erörterung in allen Ländern der Erde; die Presse beschäftigte sich überall eingehend mit ihr. Und der Name Lesseps war von diesem Zeitpunkte ab mit ihr innig verbunden. Man konnte eben schon damals nichts Großes erreichen, ohne die Lärmtrommel zu rühren. Und das verstand Lesseps weit besser, als die führenden Männer der Studiengesellschaft.

### III. Die Kanalentwürfe vor den Fachleuten.

1. Lesseps, Ingenieurkommission. Wesentlich verspätet, erst im September 1855 treten die Mitglieder der Studiengesellschaft in Paris zu einer Besprechung zusammen; auch Negrelli nahm daran teil. Über ihren Verlauf liegen keine Mitteilungen vor; nur aus Briefen Negrellis ist zu ersehen, daß er bemüht war, einen Ausgleich zwischen Lesseps und der Studiengesellschaft herbeizuführen. Negrelli hatte mit Lesseps eine längerer Unterredung; sie blieb erfolglos. Es gab keinen Weg mehr, der zur Einigung führte; aber es ist eine Unwahrheit, wenn Lesseps in seinen „Erinnerungen“ behauptet, daß seine freimütigen Darlegungen über das Vorgehen Infantins und Talabots Negrelli bewogen hätten, sich von der Studiengesellschaft abzuwenden. Die Studiengesellschaft löste sich nicht auf und entsagte auch nicht ihrer Aufgabe; noch im Jahre 1861 erklärte Dufour in Leipzig, daß die Zeit für die weitere Tätigkeit der Studiengesellschaft noch kommen werde, wenn die Bestrebungen Lesseps', dessen Wege er tadelte, scheitern sollten.<sup>67)</sup> Die Studiengesellschaft war auch fest entschlossen, eine Ingenieurkommission zur Begutachtung der vorliegenden Kanalentwürfe einzuberufen; aber der immer rascher handelnde Lesseps kam ihr zuvor. Er war — noch bevor die Studiengesellschaft ihre gemeinsame Beratung in Paris aufgenommen hatte — als Bevollmächtigter des Vizekönigs von Ägypten und in dessen Auftrag an alle europäischen Kabinette, ausgenommen das englische, mit der Einladung herangetreten: zu der durch ihn einzuberufenden Ingenieurkommission für die Begutachtung der Kanalentwürfe und für die Festlegung der endgültigen Kanallinie und des Bauplanes Vertreter zu bestimmen. Den Vertreter Englands berief Lesseps aus eigener Machtvollkommenheit; es war der als Wasserbauer bekannte Ingenieur Rendel, der ihm auch bei der Wahl noch anderer englischer Fachleute beratend zur Seite stand. Besonderen Wert legte Lesseps auf die Teilnahme Negrellis. Die Besprechung in Paris diente wohl vornehmlich der Verwirklichung dieses Wunsches. Negrelli erklärte sich schließlich auch bereit dazu, selbstverständlich unter dem Vorbehalte der Zustimmung der österreichischen Regierung.

Diese Erklärung geschah — im Einvernehmen mit den übrigen Mitgliedern der Studiengesellschaft; auch hatte Lesseps in den Besprechungen mit Negrelli versprochen, die Studiengesellschaft von der

Mitwirkung beim Baue des Kanals nicht auszuschalten. Dies erhellt aus einem Briefe, den Baron Bruck am 1. Oktober 1855 an Lesseps richtete und in dem es unter anderem heißt:<sup>68)</sup>

„Ich beeile mich, nachdem ich durch Herrn von Negrelli alle Aufklärungen über die Zusammenkunft in Paris mit Ihnen am 18. September erhalten habe, Ihnen zu eröffnen, daß ich die Meinungsspaltung zwischen Ihnen und der Studiengesellschaft bedauere, aber ich schätze Ihre loyale Absicht über die künftige Stellung und über die Mitwirkung, die Sie den Mitgliedern dieser Gesellschaft für den Zeitpunkt vorbehalten, in dem — nach der Lösung der technischen Frage — die Bildung der Baugesellschaft stattfinden muß, deren Erfolg wesentlich von der Vereinigung und der vollständigen Übereinstimmung der geistigen und materiellen Kräfte abhängt, die zum guten Teile durch die Gruppen der Studiengesellschaft vertreten werden.

Übrigens ist es nach der Veröffentlichung des Entwurfes von Talabot und der Erklärung des Vizekönigs von Ägypten unabweislich, die Anschauung anderer hochehrwürdiger und im Wasserbau wohlbewandelter Ingenieure hierüber einzuholen. In Übereinstimmung mit dem Minister des Handels und der öffentlichen Arbeiten genehmige ich, daß Herr von Negrelli an der dem Vizekönig vorzuschlagenden Kommission teilnimmt und sich mit Ihnen nach Ägypten begibt, sobald die Ingenieure des Vizekönigs die in Ihrer Instruktion vom 30. April d. J. festgelegten Arbeiten vollendet haben werden.

Erst nach Ihrer Rückkehr von Ägypten werden wir uns mit der finanziellen und administrativen Gestaltung der internationalen Baugesellschaft befassen, ich behalte mir vor, Ihnen zu diesem Zeitpunkte jene Persönlichkeiten namhaft zu machen, die auf Grund ihrer Stellung dem Erfolge des großen Unternehmens am besten dienen können.....“

Am 30. Oktober 1855 versammelte sich in Paris zum ersten Male die von Lesseps namens des Vizekönigs gebildete „Internationale Kommission für den Suezkanal“. Ihr gehörten an: Rendel und McClean, Ingenieure in London; Conrad, leitender Ingenieur der Wasserbauten in den Niederlanden; Lentze, Rat im Ministerium für Handel und öffentliche Bauten und leitender Ingenieur der Wasserbauten in Preußen; Negrelli; Paleocapa, Ingenieur und Minister der öffentlichen Arbeiten in Sardinien; Renaud, Generalinspektor und Mitglied des Generalrates für Brücken und Straßenbauten in Frankreich; Lie usson, Wasserbauingenieur der Kaiserlichen Marine in Paris.

Schon in den ersten Sitzungen verstärkte sich die Kommission durch die Wahl einiger hervorragender Persönlichkeiten. Karl Manby, Sekretär des Institutes der Zivilingenieure in London; Segundo Montesino, Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten in Madrid; Harris, Kapitän der Kgl. Großbritischen Marine, ein

gründlicher Kenner des Roten Meeres, der sich schon mit Studien über den Kanal befaßt hatte; Rigaut de Genouilly, Konteradmiral der kaiserlichen Marine Frankreichs; Jaurès, Schiffskapitän der kais. französischen Marine und Mitglied des Admiralsrates werden berufen. Außer Negrelli gehörte also kein Mitglied der Studiengesellschaft der Kommission an, obwohl jetzt Gelegenheit gewesen wäre, Talabot oder Infantin, die die Kanalfrage gründlich kannten, zur Mitarbeit heranzuziehen.

Die Kommission ging auf keinen der vorgelegten Entwürfe für den Kanal näher ein, sondern beschloß die Verbindungsmöglichkeiten der beiden Meere an Ort und Stelle zu studieren. Die Studienreise fand im Monat November statt. Nur Lesseps, Mac Clean, Conrad, Renaud, Lieusson und Negrelli nahmen teil an ihr; Paleocapa und Lentze geben die Weiterreise in Malta wegen Erkrankung auf; als Architekt begleitete der Schweizer Kubly, als Arzt der Wiener Dr. Ganz die Kommission. In der ersten Sitzung in Alexandrien am 18. November 1855 wird Conrad zum Vorsitzenden, Lieusson zum Schriftführer gewählt und legt Negrelli seine Aufnahmen im Hafen von Pelusium und den von ihm ausgearbeiteten Lageplan des Kanals vor, der bis dahin im Archiv des österr. Handelsministeriums aufbewahrt worden war. Der Vizekönig von Ägypten betraute die Kommission zunächst mit einer anderen Aufgabe; er erbat ihr Gutachten über die Ausgestaltung der Kanalisationsanlagen seines Landes. Über Cairo und das Lager der ägyptischen Armee, in dem die Kommission vom Vizekönig feierlich empfangen wurde, ging die Nilfahrt unter steten wassertechnischen Aufnahmen und Erhebungen nach Siut, dem alten Lycopolis, nach Donders am Saume der Wüste, nach Luxor bei den Ruinen von Theben bis zum ersten Nilkatarakt bei Assuan. Nach einem langen Ritt durch die Wüste gelangte die Gesellschaft zur Insel Philae, an die Grenze Ägyptens. Zurückgekehrt nach Assuan erstattete die Kommission an den Vizekönig den Bericht über die Art der im oberen und mittleren Ägypten anzulegenden Bewässerung. Der überaus eingehende Bericht gipfelt in dem Vorschlage, für die Bewässerung des hochliegenden Geländes am rechten Nilufer einen Kanal in Verbindung mit einer Talsperre herzustellen, die in dem engen Felsental bei Djebel-Silsilis anzulegen sei. Der Vizekönig verlangte nun auch die Äußerung der Kommission über die geplanten Verschlüsse der Durchflußöffnungen an dem Wehre von Saidieh an der Südspitze des Nildeltas und über die geeigneten

Ausmaße der drei großen Bewässerungskanäle, die aus dem hier gebildeten Staubecken gespeist werden sollten.<sup>69)</sup> Nach Erstattung ihres Gutachtens trat die Kommission ihre Reise auf die Landenge von Suez an. Von Suez aus ging die Untersuchung des Isthmus gegen Pelusium zu; auch der Berg Ataka, südwestlich von Suez, wurde besichtigt, um die Verwendbarkeit seiner Gesteinsmasse für die Kanalbauten zu prüfen. Am 1. Januar 1856 kehrte die Kommission nach Alexandrien zurück. Hier erstattete sie dem Vizekönige einen vorläufig kurzen Bericht über die Ergebnisse ihrer Reise; sie gab darin ihrer Überzeugung Ausdruck, daß die von Negrelli vorgeschlagene direkte Linie mit einer Abzweigung zum Nile die beste Lösung der großen Aufgabe einer Verbindung der beiden Meere darstelle und die Ausführung, deren Kosten 200 Millionen Franken nicht übersteigen werden, technisch und wirtschaftlich mit sicherem Erfolge möglich sei. Sie erklärte auch den Vorschlag Negrellis: den Hafensplatz des Kanals gegenüber dem antiken Said zu lagern, als einzig richtig; es bestehe hier keine Gefahr der Versandung und der Hafen sei vor den Westwinden geschützt. Am 11. Januar 1856 betrat die Kommission in Triest wieder europäischen Boden. Die Verhandlungsschriften wurden abgeschlossen. Dann löste sich die Reisegesellschaft auf. Lesseps war in Cairo zurückgeblieben.

2. Werbearbeit für den Kanal. Der Bericht der Suezkanalkommission an den Vizekönig von Ägypten rüttelte Europa aus seiner im großen und ganzen noch ziemlich mäßigen Anteilnahme an der Suezkanalfrage wach. Der Eindruck, den er hervorgerufen, spiegelte sich in vielen Abhandlungen wieder, die in den großen Tagesblättern und Zeitschriften aller Länder veröffentlicht wurden. Eine überaus wertvolle, für die Entwicklung der Frage bedeutsame Veröffentlichung war eine Abhandlung Negrellis, die unter der Überschrift: „Die gegenwärtigen Transport- und Kommunikationsmittel Ägyptens mit Beziehung auf die beantragte Durchstechung der Landenge von Suez“ im XVII. Hefte des Jahrgangs 1856 der Wochenschrift „Austria“ (Wien) erschien. Negrelli bespricht darin die Eisenbahn von Alexandrien über Cairo nach Suez, die im Dezember 1855 den Betrieb aufgenommen hatte; ferner die „optischen Telegrafen“, die in Ägypten zu einer Zeit angelegt worden waren, da sie in Europa nur in wenigen Ländern bestanden, und den elektrischen Telegraphen längs der oben erwähnten Eisenbahn; er beschreibt weiter in anziehender Form die

Straßenanlagen in Cairo, die Fahrstraße von Cairo nach Suez, die Schifffahrt auf dem Nil, die Küsten- und Binnenseefahrt, die wegen der Gestaltung der Küste und wegen der eigenartigen Handelsverhältnisse des Landes eine sehr beschränkte ist; schließlich erwähnt er auch den in Aussicht genommenen Meereskanal durch die Landenge von Suez. Er betont mit besonderem Nachdruck seinen Widerstand gegen Schleusenanlagen in diesem Kanale. „Nachdem die Gleichheit der Höhe der beiden Meere — schreibt er — konstatiert ist und die Hindernisse, welche dereinst diese Meere aus ihrem Gebiete verdrängten, mittelst Durchstechung beseitigt werden müssen, damit die gleichen Meere diese Gebiete frei und unbeschränkt wieder einnehmen können, dünkt uns der Bau von Schleusen an den beiden Mündungen des Kanals nicht nur nicht gerechtfertigt, sondern scheint uns vielmehr, daß sie die Lebensfrische des maritimen Kanals unterbinden würden. Dabei würden der Schifffahrt künstliche Hindernisse in den Weg gelegt, und die Schleusen wären für alle Zeiten maßgebend für die Größe der nach dem indischen Ozean fahrenden Schiffe.“ Negrelli hielt es für wahrscheinlich, daß die beiden Meere einst in Zusammenhange standen und durch das von außerordentlichen Elementarereignissen verursachte Entstehen des großen Schuttkegels zwischen Suez und dem Bittersee, ferner durch die Sandhügel zwischen dem Timsah-, dem Bitter- und dem Menzalehsee voneinander getrennt wurden, so daß die abgeschnittenen Meeresteile nach und nach durch Verdunstung austrockneten. „Also keine Schleusen — schließt die Abhandlung — sondern ein allezeit freier, durch das Wasser der beiden Meere stets sattsam gespeister, für Kauffahrteischiffe aller Größen immer zugänglicher Kanal!“

Baron Brück ließ in der Hof- und Staatsdruckerei fünfhundert Abdrucke dieses Aufsatzes herstellen und in Österreich, in Deutschland und in der Schweiz verbreiten, so daß die Anteilnahme an der Suezfrage und an den Beschlüssen der Kommission gesteigert wurde. Bezeichnend hierfür sind die bedeutenden Vormerkungen auf Suezkanalaktien, die Direktor Escher-Hess (Zürich), der Architekt Kubly (St. Gallen) und andere Schweizer bei Negrelli anmeldeten. Es zeugt auch für die Volkstümlichkeit der Suezkanalfrage, daß im Festzuge des berühmten alten Züricher Volksfestes „Sechseläuten“ auch die Suezkanalkommission, allerdings ohne Kamele — wie Escher-Hess an Negrelli berichtet — vertreten war.

Viel Sorge bereitete Lesseps insbesondere der andauernde Wider-

stand Englands gegen den Suezkanal. Lesseps, der erst Ende Februar 1856 nach Europa zurückgekehrt war, trug sich mit dem Gedanken, die „Ausführungsgesellschaft“ ohne Rücksicht auf die Genehmigung der Pforte ins Leben zu rufen. Er bemühte sich aber vergebens, Bruck und Negrelli diesem Plane günstig zu stimmen. Schon Mitte Februar schrieb ihm Negrelli nach Ägypten: „Ich beeile mich, Ihnen bekannt zu geben, daß Baron Bruck es nicht für opportun hält, die Ausführungsgesellschaft vor Genehmigung des Fermans durch die Hohe Pforte zu bilden.“ Negrelli weist darauf hin, daß es am vorteilhaftesten wäre, die Kanalfrage durch den Friedensvertrag von Paris, der alle Orientangelegenheiten ordnen soll, dauernd zu regeln.<sup>71)</sup> Lesseps verweilte längere Zeit in Wien und richtete bei dieser Gelegenheit am 1. März 1856 einen Brief an den Finanzminister Bruck, in dem es heißt:<sup>72)</sup> „Ich bitte Se. Exzellenz den Gesellschaftsbankier in Wien zu bestimmen, der sich mit Herrn von Revoltella<sup>73)</sup> zu dem Zeitpunkte verbinden soll, der für die Eröffnung der Subskription in Österreich am geeignetsten sein wird. Dieser Bankier in Wien wird ein Mitglied des Verwaltungsrates sein, der mithin in Österreich fünf Mitglieder zählen wird: Se. Exz. Baron Bruck — sofern er geneigt ist, eine der drei Vizepräsidentenstellen zu übernehmen — Herrn von Negrelli, Herrn Revoltella, den noch zu bestimmenden Bankier in Wien und Baron James Rothschild, wenn er dem Vorschlag zustimmt, den ich ihm zu unterbreiten gedenke.“ Lesseps fügt noch hinzu, daß er vom Wali beauftragt sei, Baron Bruck drei in Österreich zu verteilende Gründeranteile zur Verfügung zu stellen. „Ce nombre d'administrateurs — heißt es in dem Schreiben — formera plus que la proportion avec le capital de 20 a 25 millions, maximum qui pourra être réservé aux souscripteurs de l'Autriche et de la Lombardo-Vénétie.“ Dieser Hinweis bezieht sich auf den von Lesseps über Wunsch Negrellis für Österreich gemachten Vorbehalt von 50 000 Stück Aktien,<sup>74)</sup> die Revoltella unterzubringen bereit war. Zweifellos hat Baron Bruck auch im persönlichen Verkehre mit Lesseps seine Anschauung über die unbedingte Notwendigkeit der Genehmigung des Fermans durch den Sultan vor Begründung der Baugesellschaft mit großem Nachdrucke — allerdings unter Zusage seiner Vermittlung in Konstantinopel — betont; denn Lesseps entfaltete, nach Paris zurückgekehrt, eine bewundernswerte Rührigkeit, um den Widerstand Englands, der allein an dem Zögern des Sultans schuld trug, zu beseitigen. In dieser Sache sollten ihm aber

Enttäuschungen nicht erspart bleiben. Seine erste war der Pariser Friede vom 30. März 1856, der die Frage des Suezkanals ganz außer Acht ließ; die Großmächte hatten eben schließlich im Hinblick auf Englands Stimmung gegen den Kanal alles vermieden, was neue Verwicklungen schaffen und so den Friedensschluß hätte gefährden können. Lesseps begab sich nun kühn entschlossen in die Höhle des Löwen; er reiste nach London und verstand es, in der Bevölkerung und in der Presse Teilnahme für den Kanal wachzurufen. Auch Palmerstone empfing ihn, aber nur — und dies war die zweite große Enttäuschung — um bestimmt zu erklären, daß er ein Gegner des Kanals sei und bleibe, weil er die Macchiavellische Politik Frankreichs in Ägypten gegen England nicht dulden könne, übrigens auch von der Unausführbarkeit des Kanals überzeugt sei. Nun hielt Lesseps in der Londoner geographischen Gesellschaft einen Vortrag über den Kanal und besprach eingehend die Ergebnisse der von ihm berufenen Kommission, der die angesehensten Ingenieure Europas angehörten. Er bereitete die Gründung eines Ortsausschusses vor, bestehend aus je einem Mitgliede der Indischen Gesellschaft und der englischen Bank, aus zwei hervorragenden Geldmännern der City, dem Generalsekretär der Dockgesellschaft und zwei englischen Ingenieuren der internationalen Kommission für den Suezkanal; dieser Ausschuß sollte aber erst — so fügte Lesseps vorsichtig und berechnend hinzu — nach Genehmigung des Fermans durch die Pforte ins Leben treten. Ohne ersichtliche Erfolge kehrte Lesseps nach Paris zurück und veröffentlichte nun, unmittelbar vor der entscheidenden Tagung der Kanalkommission den zweiten Band seines Werkes: „*Per cement de l'Isthme de Suez. Rapport et Projet de la Commission internationale. Documents publiés par M. Ferdinand de Lesseps. Paris, Aux Bureau de „l'Isthme de Suez, Journal de l'Union des deux Mers“ et chez Henri Plon, Editeur.*“ Der Band brachte eine Übersicht über den Stand der Angelegenheit aus der Feder Lesseps, eine geschichtliche Mitteilung über die Landenge von Suez von Barthelemy Saint Hilaire, Auszüge aus den Verhandlungsniederschriften der internationalen Kommission, ein Mémoire zur Kanalfrage von Paleocäpa, dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Sardinien, eine Erwiderung auf die Angriffe der *Revue d'Edinburgh* gegen die Bestrebungen Lesseps', eine kurze Darlegung der Bedeutung des Kanals für den Handel und die Meeresschifffahrt und schließlich den Ferman des Vizekönigs mit dem Bedingnisheft für den Bau und

mit den Satzungen der Allgemeinen Suezkanalgesellschaft. Das auf dem Titelblatte des Bandes genannte „Journal de l'Union des deux Mers“ hatte Lesseps kurze Zeit vorher gegründet; die Zeitschrift sollte fortlaufend über alles berichten, was den Kanal betraf, alle Rechenschaftsberichte veröffentlichen und alle den Kanal berührenden fachlichen Angelegenheiten besprechen. Man muß es Lesseps zugestehen, daß er es verstand, die allgemeine Anteilnahme an der Kanalfrage wachzurufen und wachzuhalten — eine solche rührige und werbende Kraft, die sich voll und ganz der Sache widmete und widmen konnte, hatte der Studiengesellschaft leider gefehlt. Das hatten wohl auch die führenden Männer dieser Gesellschaft gefühlt, als sie Lesseps ihre Bestrebungen anvertrauten — aber sie hatten auch leider das innerste Wesen dieser Persönlichkeit vollständig verkannt.

3. Die Kanalentwürfe. Am 23. Juni 1856 um 8 Uhr morgens wurde durch Lesseps die erste Sitzung der internationalen Kommission für den Meereskanal von Suez in Paris eröffnet. Alle Mitglieder mit Ausnahme des erkrankten englischen Ingenieurs Rendel waren anwesend; auch Jonard, Saint Hilaire und Mougel-Bey nahmen an den Verhandlungen teil. Lesseps schilderte in einer schwungvollen Ansprache den Zweck der Beratungen, legte ausführlich die bisher geleisteten Arbeiten dar und unterbreitete schließlich alle zur Erledigung der Aufgabe notwendigen Behelfe. Zum Vorsitzenden wurde Conrad (Holland), zu Sekretären wurden Lieusso (Frankreich) und Manby (England) gewählt.

Es lagen fünf Entwürfe vor, von denen zwei die unmittelbare Verbindung der beiden Meere, die anderen eine mittelbare zur Grundlage hatten. Die ersteren, also die Entwürfe der Durchschneidung der ganzen Landenge selbst, stammten von Linant und Mougel, welche den ursprünglich von Lepère, einem Teilnehmer der ägyptischen Unternehmung Bonapartes, ausgesprochenen Gedanken darin verwirklichten, und von Negrelli, der seinen Entwurf auf Grund der Höhenmessungen im Jahre 1847 (vergl. S. 47) ausgearbeitet hatte.

Nach dem Vorschlage der Ingenieure Linant und Mougel sollte der Kanal von dem Hafen von Suez aus zu den Bitterseen führen, diese Seen, die einen mächtigen Wasserbehälter darstellen, durchschneiden, weiterhin den Timsahsee queren, ebenso den Ballahsee und dann an der Ostseite des Menzaleh-Sees zum Strande von Tineh führen und in

nächster Nähe der Ruinen von Pelusium in das mittelländische Meer münden. Das Meer ist an dieser Stelle nicht tief; die Wassertiefe von 8 m, die für die Eintauchung der Schiffe benötigt wird, findet sich erst in einer Entfernung von 8 km von der Küste; der Kanal sollte daher auf diese Länge zwischen zwei Dämmen in das Meer hinausgeführt werden; um ihn gegen Versandung zu schützen, war am Ende der Dämme ein Molo vorgesehen, hinter dem ein großer Zufluchtshafen, unter Umständen hinreichend für eine Flotte, in Aussicht genommen war. Überdies sollte ein Becken, zum Teil ins Meer hinausreichend, von rund drei Millionen Quadratmeter Oberfläche angelegt und durch die Bitterseen gespeist werden, um die Wasserführung des Kanals zu sichern. Das Wasser wäre in diesem Becken nahezu auf der Höhe der Gezeiten im Roten Meere, also auf 1,50 und 2,50 m Höhe gehalten worden. Auch in Suez war zur Speisung des Kanals ein Becken von beiläufig 25 Millionen Quadratmeter Flächenraum vorgesehen, das ein Damm von 6 bis 7 km Länge mit Toren vom Meere trennt. Das Wasser dieses Beckens hätte zwei Mal in 24 Stunden den Verlust in den Schleusen in Tineh und Suez, wie auch den durch Versickerung und durch Verdunstung der Bitterseen zu decken; der Gesamtverlust an Wasser wurde auf 6,6 Millionen Kubikmeter im Tage eingeschätzt. Die Länge des ganzen Kanals war mit 160 km angegeben. Linant und Mougel empfahlen auch den Bau eines Kanals von kleinem Querschnitt vom Nil — in der Höhe von Cairo abzweigend — zum Timsahsee, um den Isthmus mit Süßwasser zu versorgen und den Meereskanal mit dem Inneren des Landes zu verbinden. Die Gesamtkosten der Anlagen hatten die beiden Ingenieure mit rund 250 Millionen Franken berechnet; die Bauzeit hatten sie mit 6 Jahren angenommen; entscheidend für die Höhe der Kosten und für die Länge der Bauzeit erschienen die umfangreichen Bauwerke in Tineh, für die allein 50 Millionen Franken vorgesehen waren.

Negrellis Entwurf unterscheidet sich von dem der ägyptischen Ingenieure durch einige Änderungen, die sich bau- und verkehrstechnisch, aber auch wirtschaftlich vorteilhaft darstellen. Die Ausmündung des Kanals in das mittelländische Meer war weiter gegen Westen gerückt; ich komme auf diesen Vorschlag, der — wie das ganze Projekt Negrellis — erst in den Beratungen selbst näher bekannt gegeben wurde, noch zu sprechen; hier erwähne ich nur diese, für die Entscheidung in der Kanalfrage maßgebende Tatsache. Von

diesem Hafenplatze aus läuft der Kanal in nordsüdlicher Richtung geradeaus den Mensalehsee scharf berührend bis zu dem Ballahsee; es ist bezeichnend, daß diese Richtung des Kanals mit der Hauptfahrrihtung der Schiffe übereinstimmt, die den Suezkanal benutzen; die Kanalmündung, wie die ägyptischen Ingenieure sie — in Furcht vor Sand und Wind — gewählt hatten, wies gegen die asiatische Küste und nicht hinaus in die große Verkehrsfläche des Mitteländischen Meeres. Zwischen dem Ballahsee und dem Timsahsee windet sich der Kanal im Bogen durch die höchste Erhebung der Landenge, bei dem 16 m über dem Meere liegenden El Gisir vorbei. Nach Durchquerung des kleinen Timsahsees schlägt der Kanal die Richtung gegen Südosten ein und tritt in das große Becken und dann in das kleinere Becken der Bitterseen, um schließlich — in die alte Nordsüdrichtung eingelenkt — westlich von Suez in das Rote Meer auszulaufen. Diese Linienführung entspricht der kürzesten Verbindung zwischen den beiden Meeren. Negrellis Kanalentwurf weist keine Schleusen auf, auch keine besonderen Anlagen zur Speisung des Kanals, die unmittelbar durch die Meere selbst erfolgt; auch die — früher von Negrelli beabsichtigte — Verbindung des Timsahsees mit dem Nil ist jetzt ausgeschieden. Die bei Tineh und bei Suez vorgeschlagenen Bauten sind wesentlich einfacher als die von den ägyptischen Ingenieuren empfohlenen; auch darauf komme ich noch zurück.

Die Entwürfe Lepères und die der französischen Ingenieure Barrault und Talabot nahmen als Ausgangspunkt Alexandrien an. Es sind nicht allein technische Gründe, sondern Gründe politischer Natur — und vielleicht letztere weit mehr als erstere — die eine solche Linienführung, die Ägypten unmittelbar in den Weltverkehrsweg einbezogen, den französischen Ingenieuren genehmer erscheinen ließ, als die gerade Durchstechung des Isthmus, seitwärts und außerhalb Ägyptens. Lepères Entwurf bildet eigentlich ein Mittelglied zwischen der geraden und der mittelbaren Verbindung der beiden Meere. Lepère wollte die beiden Meere durch einen Kanal für Schiffe geringerer Wassertiefe verbinden, der von Alexandrien ausgehen und den alten verfallenen Königskanal, weiter auch die Verzweigungen und Kanäle des Nils verwerten sollte. Die gerade Verbindung zwischen Suez und Pelusium hielt Lepère allerdings für den Weltverkehr geeigneter, aber wegen der ungünstigen örtlichen Verhältnisse in Pelusium, insbesondere wegen der daselbst vorherrschenden

sandbringenden Nordwestwinde für schwer ausführbar. Talabots Kanal geht von Suez aus und verfolgt bis in die Nähe des Timsah-Sees annähernd die Linie des von den ägyptischen Ingenieuren entworfenen Kanals; dann aber wendet er sich nach Westen und zieht durch das Tal von Tumilat (Wadi Tumilat) gegen den Nil zu, den er unterhalb Cairos, unmittelbar oberhalb der geplanten großen Wehranlage, also an der Spitze des Nildeltas überschreitet; nun schwenkt die Linie gegen Norden und begleitet den westlichen Nilarm bis Teyrieh, um von hier aus in gerader Richtung gegen die Meeresküste vorzudringen, in deren unmittelbarer Nähe sie nach Alexandrien abbiegt. Einen schwierigen Punkt bildete die Überschreitung des Nils; der Bau der Wehranlage war vor zwanzig Jahren begonnen und wiederholt unterbrochen worden; Talabot plante für den Fall ihrer Vollendung eine Fahrrinne durch den gestauten Wasserspiegel, andernfalls aber wollte er den Kanal auf einer Brücke von 1000 m Länge, 25 m Breite und 8 m Wassertiefe in einer Höhe von 12 m über die Hochwasser des Nils führen. Der Scheitelpunkt des Kanals wäre 31 m über dem Meeresspiegel zu liegen gekommen. Die Höhenunterschiede gegen Suez und Alexandrien zu sollten in 24 Schleusen überwunden werden. Die Speisung des Kanals war dem Nil zugedacht, aus dem das erforderliche Wasser beim Tiefstand des Stromes durch Maschinen in das Kanalbett zu heben wäre. Die Länge des Kanals stellte sich auf 392 km, die reinen Baukosten waren mit 234 Millionen Franken veranschlagt; hierzu kamen noch rund 116 Millionen für Verwaltungskosten, Vorarbeiten, Verzinsung und Tilgung der Bausumme und der Wasserhebemaschinen usw. Der Kanal Talabots entsprach in keiner Weise den Anforderungen eines Weltschiffahrtsweges — war auch als solcher nicht gedacht, es war ein Binnenkanal, der an beiden Enden in Meereshäfen mündete; die Beförderung der Schiffe durch Pferde, die Störung der Bewässerung des Niltals, also der Grundlage der Fruchtbarkeit des Landes, die Benachteiligung Cairos, über dessen Hafenanlagen der Kanal in großer Höhe hinweglaufen sollte — das alles sprach überhaupt gegen diese Linienführung.

Die Ingenieure Barrault schlugen deshalb vor, den Schiffahrtsweg von Alexandrien nach Suez nicht an der Spitze des Deltas, sondern an seiner Grundlinie über den Nil zu führen. Nach ihrem Entwurf sollte der Kanal von Alexandrien aus entlang der Bucht von Abukir und nördlich des Sees von Edku nach Rosette führen, den west-

lichen Nilarm queren, in den Barlus-See eintreten, ihn seiner ganzen Länge nach durchziehen, dann der Küste, nahezu gleichlaufend mit ihr, bis unterhalb Damiettes folgen, hier abermals einen Nilarm überschreiten und in den Mensalehsee einbiegen; auch diesen durchschneidet er in seiner ganzen Längenausdehnung, sich von West gegen Süden wendend und Pelusium im Osten lassend; in gerader Richtung durchzieht er nun den westlichen Teil des Ballahsees und die Schwelle von El Ferdau; im Timahsee vereinigt sich seine Linie mit dem von Negrelli vorgeschlagenen Meeresskanal von Suez nach Pelusium; die Verbindung des Timsah-Sees mit dem Nil bei Cairo ist beibehalten. Die Länge dieses Kanals: Alexandrien—Rosette—Damiette—Ballahsee—Suez, ist rund 390 km, wovon nahezu 200 km in die durchschnittenen Seen fallen; Schleusen sind nicht notwendig; der Kanal hat nur eine Haltung, wie der Kanal Suez—Pelusium. Die Speisung ist durch die beiden Nilhauptarme (Rosette—Damiette) gedacht; aber auch die Zwischenarme und die östlich des Damiette-Armes liegenden Zweige des Nils sollten dazu herangezogen werden, zu welchem Zwecke eine Verbindung dieser Arme untereinander und mit dem Kanale durch einen kleinen Kanal mit zwei Haltungen geplant war, von dem die Wässer in einzelnen ausgebauten Nilarmen dem Schiffahrtskanal zugeführt werden sollten; da die Wasserentnahme erst im unteren Teile des Nildeltas erfolgt, also nach Ausnutzung der Nilwässer für die Befruchtung des Landes, so war einer der Haupteinwürfe gegen den Vorschlag Talabots behoben. Die Gesamtkosten des Barraultschen Kanals waren auf 310 Millionen Franken eingeschätzt, wovon 220 Millionen auf Erd- und Kunstbauten und 90 Millionen auf verschiedene Nebenerfordernisse, auf Verwaltung, Verzinsung usw. entfielen.<sup>76)</sup>

Lesseps machte von Anfang an die Vorschläge Negrellis zu den seinigen; mit seinem großen volkswirtschaftlichen Scharfblick erkannte ersofort die ungeheueren Vorteile einer kürzesten Verbindung der beiden Meere ohne das Erschwernis von Schleusen für den Weltverkehr. „Sie sind die Säule des Kanals ohne Schleusen“ schreibt er an Negrelli und bittet ihn dringend, noch vor Beginn der Sitzungen nach Paris zu einer persönlichen Rücksprache und zur Vorbereitung der Fragen für die Kommissionsberatungen zu kommen. In seinen „Erinnerungen“ hat er diese Briefe nicht veröffentlicht; sie hätten die Täuschung: der alleinige Schöpfer des Kanals zu sein, nicht aufrecht erhalten lassen.

5 Die Geschichte des Suezkanals.

Die Beratungen und Beschlüsse der Ingenieurkommission. Die erste Frage, die der Kommission zur Erörterung vorlag, war die Frage der Linienführung. Hier stießen die Meinungen scharf aufeinander. Die Besprechung war ungewöhnlich lebhaft. Es wurden bei den einzelnen Entwürfen alle Für und Wider gründlich erwogen. Zunächst stand die Aufgabe, sich für Alexandrien oder Pelusium als Ausgangspunkt des Kanals im Mittelländischen Meere zu entscheiden. Die Anhänger des „indirekten Kanals“ (Alexandrien—Suez) verwiesen auf die große Bedeutung Alexandriens für den Welthandel und für das Handelsleben Ägyptens als Umschlagsstelle zwischen dem Westen und Ägypten; der direkte Kanal würde Alexandrien dieser Bedeutung berauben, es zu einem militärischen Hafen, zu einem Hafen der Küstenschiffahrt machen. Die geringere Länge des direkten Kanals — der Unterschied beträgt zu seinen Gunsten rund 100 km — sei nur ein scheinbarer Vorteil; die Schiffe, die von Triest, von Malta oder Marseille in das Rote Meer gehen oder aus diesem nach einem jener drei Häfen laufen, können Alexandrien nicht abseits liegen lassen und es wird für sie daher gleichgültig sein, ob sie den Weg von Alexandrien gegen den Isthmus im Inneren des Landes oder in der Nähe seiner Küste zurücklegen; der erstere Weg wird sogar angenehmer und sicherer sein. Auch auf die technischen Schwierigkeiten und gerade auf sie wurde von den Gegnern des „direkten Kanals“ mit besonderem Nachdrucke hingewiesen. Sie bestritten nicht, daß die gewaltigen Sandablagerungen bei Tineh seit mehr als zwei Jahrtausenden ihre Grenze erreicht haben und zwischen der Flutwirkung einerseits und der Neigung der unterseeischen Böschung Gleichgewicht eingetreten sei — aber sie befürchteten, daß ein scharfer Angriff auf diese Böschung das Gleichgewicht aufheben, daß eine künstliche Vertiefung rasch wieder ausgefüllt und ein einziger harter Sturm Millionen Kubikmeter Sand dorthin werfen und in einigen Stunden die schwere und teure Arbeit von Monaten oder selbst Jahren verwischen könnte. Sie wiesen auch auf die umfangreichen kostspieligen, viele Jahre Bauzeit erfordernden Bauten hin, die in Tineh unbedingt ausgeführt werden müßten, und bemerkten, daß gerade Tineh mehr als jeder andere Punkt der Küste der von Westen kommenden Küstenströmung und dem vorherrschenden West-Nord-West-Winde ausgesetzt sei. Der Entwurf der „direkten Kanallinie“ gehe, so behaupteten seine Gegner, durch das Verhängnis von Tineh — „par la fatalité de Tineh“<sup>76</sup>) — unter. Der

einziges Vorteil dieser Linie liege in dem Umstande, daß sie zwischen den Schleusen von Tineh und Suez nur eine Kanalhaltung aufweise und dieser Vorteil könnte auch anderwärts erreicht werden.

Die Anhänger der „direkten Linie“ fanden die kräftigste Unterstützung ihrer Anschauung in dem Umstande, daß die kürzeste Verbindung der beiden Meere doch unter allen Umständen die günstigste für einen Weltverkehr zwischen Südeuropa und Indien sei und die Behauptung der unbedingten Berührung Alexandriens durch die Schiffe dieser Reiserichtung nicht stichhaltig erscheine. Auch die technischen Bedenken konnten widerlegt werden — ja sie zeigten sich hinfällig, als Negrelli unter Hinweis auf die Ergebnisse der Untersuchungen, die anlässlich der Studienreise in der Bucht von Pelusium unternommen worden waren, den Vorschlag unterbreitete: den Hafensplatz des Kanals nicht gegenüber den Ruinen des alten Pelusiums, wie geplant war, sondern gegenüber dem antiken Said — 18 km westlich von Pelusium — zu verlegen; wenn auch der Kanal durch diese Verlegung seiner nördlichen Mündung beiläufig 6 km länger würde, als bei der Ausmündung nächst Pelusium, so sei doch an dieser Stelle die genügende Wassertiefe in nicht zu weiter Entfernung von der Küste vorhanden und es bestehe keine Gefahr der Versandung; auch sei die Lage vor den Westwinden geschützt. Solchen Gegen Gründen konnte sich die Ingenieurkommission nicht verschließen; nur die Engländer stellten sich auf die Seite des indirekten Kanals, während die französischen Fachmänner der Verbindung Said—Suez zustimmten, die schließlich auch den Sieg davontrug. Nach eingehender Erörterung verwarf die Kommission auch den Vorschlag: den Meeresskanal durch eine Abzweigung beim Timsahsee mit Nilwasser zu speisen; ein solcher Kanal würde im sandigen Boden schwer auszuführen und zu erhalten sein, er würde hohe Anlage- und Betriebskosten erfordern, weil er jährlich an 200 Millionen Kubikmeter Nilwasser mit fast 800 000 Kubikmeter Schlamm verbraucht, dessen Ausräumung zwölf Maschinen und einen Kostenaufwand von rund einer Million Franken erfordern würde; übrigens sei eine besondere Speisung des Kanals nicht notwendig; denn wenn auch der Unterschied der Spiegelhöhen beider Meere sehr gering sei, wäre ein Faulstehen des Kanalwassers und eine Verschlammung des Kanals nicht zu befürchten, weil die wechselnden Winde eine hinreichende Strömung im Kanale erzeugen. In der Tat haben — wie gleich hier bemerkt sei — die seit 1872 angestellten Beobachtungen festgestellt,

daß die vom Mai bis Oktober vorherrschenden Nord- und Nordwestwinde den Spiegel des Mittelmeeres heben und einen Strom von Nord nach Süd erzeugen, während im Winter diese Umstände gerade entgegengesetzt sind und der Strom von Süd nach Nord geht; die Sandwehen steigen höchstens bis 0,1 m innerhalb eines Jahres, so daß ihre Wirkung durch Baggerungen leicht zu beheben ist.

Den Kernpunkt der Verhandlungen bildete die hochbedeutsame Frage der Schleusenanlagen an den Kanalmündungen. Einige Ingenieure, unter ihnen auch Conrad, hielten Schleusen für notwendig; sie stützten ihre Anschauung auf nicht leicht wiegende Gründe: Die Anlage von Schleusen würde die Höherlegung der Kanalsohle um einen bis anderthalb Meter ermöglichen und dadurch den Erdaushub um 17 Millionen Kubikmeter vermindern; sie würde den Kanal gegen Versandung und Verschlammung sichern und die Ruhe des Kanalspiegels, die keine Meeresströmungen stören würden, gewährleisten. Demgegenüber wiesen Negrelli, der sich mit größtem Eifer für seinen Vorschlag einsetzte, und seine Anhänger darauf hin, daß die Ersparnisse beim Erdaushub durch die notwendig werdende Errichtung hoher Dämme in den Bitterseen ausgeglichen würden; sie betonten, daß die 330 Millionen Quadratmeter fassende Fläche dieser Seen die Macht der Meeresströmungen wesentlich mäßigen würde und legten ganz besonderen Nachdruck darauf, daß die Anlage von Schleusen an den Kanalmündungen die Schifffahrt in hohem Grade beeinträchtigen müßte. Die Reden gingen hin und her; die Entscheidung erschien zweifelhaft, da kommt die Rettung des schleusenlosen Kanals aus den Reihen der Marinevertreter, die sich von Anfang an der Anregung Negrellis günstig gezeigt hatten. Lieussos, der Hydrograph der kaiserlichen französischen Marine beantragte, den Kanal zunächst ohne Schleusen auszuführen, weil ja die Möglichkeit der nachträglichen Anlage von Schleusen, wenn sie sich notwendig zeigen sollten, nicht ausgeschlossen sei. Das gab die Entscheidung. Die englischen Seeleute stimmten mit Lieusso; der sardinische Minister sprach sich ebenfalls gegen die Schleusen aus; „der preußische Vertreter hat wohl nichts gesprochen, aber für mich gestimmt“ schrieb Negrelli an Revoltella, ihm den Sieg des schleusenlosen Kanals anmeldend.<sup>77)</sup>

Die weiteren bau- und betriebstechnischen Fragen, die Lesseps der Beratung unterbreitete, wurden verhältnismäßig rasch erledigt. Der Kanal sollte die geringste Tiefe von 8 m erhalten, seine Breite sollte

in der Strecke von Suez zu den Bitterseen im Wasserspiegel 100 m, an der Sohle 64 m, zwischen den Bitterseen und Said 80 und 40 m betragen. Etwas länger beschäftigten die Hafenanlagen in Said und Suez die Kommission. Ich habe schon darauf hingewiesen, daß Negrelli die Mündung in das Mittelmeer gegen Said zu beantragte, weil hier der im allgemeinen sehr flache Meeresboden am steilsten abfällt und die Meerestiefe schon in einer Entfernung von 3 km von der Küste 10 m erreicht. Entsprechend dem Vorschlage Negrellis beschloß die Versammlung, Said zum Ausgangspunkte des Kanals zu machen, zwei Dämme in 400 m Abstand anzulegen und hierdurch zwei hintereinander liegende Häfen von 72 ha und 64 ha Fläche zu schaffen. Günstiger zeigten sich die Verhältnisse in Suez: vor der Reede von Suez können 500 Schiffe ankern; der meist wehende Nord-Nordwestwind ist nicht gefährlich, der Süd-Südost-Wind hält nicht lange an; Ebbe und Flut sind schwach; ihr Wechsel schwankt für gewöhnlich zwischen 0,8 und 1,5 m; Störungen treten nicht auf; das Rote Meer erhält keinen Zufluß; die felsigen Ufer werden nur wenig vom Wasser benagt — so darf man den Meeresgrund als unveränderlich ansehen. Die Kommission beschloß, einen 500 m breiten Teil der Bucht auf 8 bis 9 m zu vertiefen, mit Dämmen zu umfassen und einen Kai von 800 m Länge entlang einem Becken von 200 m Breite anzulegen. Der Entwurf einer ausgedehnten Kaianlage beim Timsah-See, der sich mit seiner großen Oberfläche zu einem Stapelplatz der Meeresschiffe besonders eignet, wird einmütig gutgeheißen, doch sollen die Einrichtungen hierfür nur nach Maßgabe des Erfordernisses schrittweise beschafft werden.

Schließlich erledigte die Kommission noch die Fragen der Küstenbeleuchtung, der Fähren bei Suez, Menzaleh und an den Kreuzungspunkten der Karawanenstraßen mit dem Kanale, der Anlage einer Fernschreibverbindung und der Herstellung eines Süßwasserkanals, der den Nil durch das Wadi Tumilat mit Said und mit Suez verbinden und zur Versorgung der Kanalgegend mit Trinkwasser, wie auch zu ihrer Bewässerung dienen soll.

In sechs Sitzungen hatte die Kommission die ihr vorgelegten Fragen erledigt. Am 25. Juni 1856 wurden die Beratungen geschlossen, nachdem ein Unterausschuß mit der Aufgabe betraut worden war, einen Bericht auszuarbeiten, der nach Anerkennung durch die einzelnen Mitglieder den endgültigen Entwurf für den Kanal bilden sollte. „Dann wird — schrieb Negrelli an Revoltella

in Triest — der allgemeine Bericht der Kommission veröffentlicht und der Vizekönig von Ägypten wird seinen Minister des Äußeren nach Konstantinopel senden, um dort — unterstützt von Österreich und Frankreich — die Genehmigung der Pforte zu erwirken. Das günstige Votum der englischen Marine ist von großer Bedeutung, weil es bewirken wird, daß in England das ungünstige Vorurteil, das aus dem egoistischen und monopolischen Geiste Palmerstones geboren ist und durch ihn verbreitet wird, endlich verschwindet.“

#### IV. Die Kämpfe um die Verwirklichung des Kanalentwurfes.

1. Der Kampf um die Genehmigung der Pforte. Negrellis Tod. Der Sieg des geraden schleusenlosen Kanals wurde insbesondere in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz mit ungeteilter Freude und Zustimmung aufgenommen. Lesseps sorgte für die weiteste Verbreitung des Ergebnisses der Ingenieurberatungen in den wichtigeren Zeitungen des Auslandes. Sein „Journal de l'Union des deux mers“ veröffentlichte einen ausführlichen Bericht über die Verhandlungen. So stand der Suezkanal bald im Mittelpunkte der öffentlichen Erörterungen in Europa. Die österreichischen Zeitungen betonten seine große Bedeutung für Österreich. Das damals junge, frisch emporstrebende Wiener Tagblatt „Die Presse“ brachte die Kanalfrage in Zusammenhang mit den Eisenbahnplänen in Österreich; der Ausbau der „Franz-Josef-Orientbahn“, die von Wien über Ödenburg und Kanisza nach Fiume führen sollte, und der des Schienenweges von Pardubitz nach Reichenberg werden — so bemerkte sie — eine kürzeste Verbindung zwischen Norddeutschland und der Adria herstellen und — so folgerte der Aufsatz weiter — da Fiume dem Suezkanal näher liegt als Triest, würde Fiume zum Stapelplatz des ostindischen Verkehrs werden und wäre als solcher auszugestalten. Dabei unterließ es „Die Presse“ nicht, darauf hinzuweisen, daß die Linie Wien—Triest wohl bald vollendet sein würde, daß sich aber „die ausgezeichnetsten Ingenieure bis jetzt vergebens angestrengt haben, diesen in der Anlage wahrhaft monumentalen Bauten\*) auch die nötige Dauerhaftigkeit zu verleihen“. Dieser

\*) Bezieht sich auf die Überschienung des Semmerings und des Karstes.

nicht gerechtfertigte Seitenhieb gegen die Verbindung Wien—Triest legt die Vermutung nahe, daß hinter dem Aufsätze die Franz-Josef-Orientbahn stand, die der tatkräftigen Unterstützung ihrer Konzessionswerbung durch Fiume nicht entraten konnte. Der Gedanke fußte ja — im Grunde genommen — auf richtigen Voraussetzungen und zutreffenden Erwägungen der Handels- und Verkehrsverhältnisse; aber die politische Gestaltung der Monarchie ging freilich bald andere Wege, als sie dieser Gedanke eben für seine Verwirklichung voraussetzte.

Für die Studiengesellschaft war jetzt ein entscheidender Augenblick gekommen. Infantin stand in erbitterter Gegnerschaft zu Lesseps; alle Bemühungen Negrellis, eine Versöhnung herbeizuführen, blieben erfolglos; Lesseps, über Talabot triumphierend, war im Vollgefühl seiner Macht zur Nachgiebigkeit nicht bereit; Infantin ließ aber seine Pläne nicht fallen, ohne jedoch in die Bewegung einzugreifen; er wollte zuwarten — wollte sehen ob Lesseps die Ausführung des Kanals durchsetzen oder in seinen Bestrebungen scheitern würde — dann käme wieder die Zeit der Studiengesellschaft. Der echte Geist des deutschen Kaufmanns, der — nur das erhabene Ziel vor Augen — bei der Durchführung des gut befundenen großen Unternehmens alles Persönliche beiseite stellt, der aber auch alle krummen Wege haßt und nicht auf schwankendem Grunde baut, dieser Geist des deutschen Kaufmanns, der auch an dem Gegner das Gute schätzt und es für das begonnene Werk nutzen will, offenbarte sich in einem Briefe, den der Leipziger Dufour vor seiner Abreise aus Paris, wo er zu Beginn der Tagung der Ingenieur-Kommission weilte, an Negrelli schrieb. Der Brief, am 28. Juni 1856 geschrieben, lautet.<sup>78)</sup>

Verehrtester Freund! Zwei Mal war ich heute früh bei Ihnen und da ich heute Abend abreise ohne zu wissen, ob ich Sie noch antreffen werde, schreibe ich Ihnen, um Ihnen Adieu zu sagen.

Die Sache Suez scheint mir in ein gutes Geleise zu kommen und de Lesseps Verdienste um den Fortschritt sind nicht zu verkennen, aber im Finanzpunkte ist die Sache noch ganz unreif, de Lesseps ist auch nicht in der Stellung wie man auf Französisch sagt: *de lancer l'affaire dans le monde financier*.

Ein Geschäft von 2 bis 300 Millionen Franken braucht aber einen tüchtigen finanziellen Pathen, um zu gedeihen und an der Börse willig aufgenommen zu werden. De Lesseps schwebt in dieser Beziehung in Illusionen, er sagt: *j'ai plus de capitaux qu'il ne m'en faut*: Viele Leute sagen: *je prendrai des actions, je prendrai 10 Millions, je prendrai 20 Millions* usw. Bis aber die Leute die erste Einzahlung geleistet haben, kann man auf nichts rechnen; um aber die Einzahlungen hereinzubekommen, gibt es nur zwei Mittel:

A. Eine vorläufige Gesellschaft zu bilden, eigentlich eine wirkliche société d'études. Man sagt: wir setzen auf die bisher gewonnenen Erfahrungen rund daß 200 Millionen Franken gebraucht werden um die Sache zu vollenden. Wir wollen Aktien-Promessen ausgeben, deren Besitzer s. Zt. die wirklichen Aktien erhalten sollen.

Die wirklichen Aktien sollen s. Zt., von 500 Franken sein. — Wer jetzt 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Fr. bezahlt, erhält eine Aktien-Promesse — das Comité wird seine Einzahlungen einschreiben — wer die ferneren Einzahlungen nicht leistet, verliert das durch die früheren Einzahlungen erlangte Anrecht.

B. Oder aber man hält sich für weit genug vorgeschritten, um sofort zur Ausführung zu schreiten und dann muß man sich gleich constituieren; 6—10 pro Cent Einzahlung fordern, um vor der ganzen Welt fertig dazustehen.

In beiden Fällen aber muß man ein vollständiges Statut und einen Comité fondateur bereit haben und ersteres als Grundlage der ganzen Operation, den zweiten aus einer Anzahl bekannter, an den Börsen bekannter Namen, welche dem Publikum Bürge für gute Verwaltung des verlangten Geldes sein könnten. Im Falle A. hat man eine Million zur Fortsetzung der ferneren Vorarbeiten, im Falle B. hat man 20 Millionen zum Inangriffnehmen der wirklichen Arbeiten.

Wenn man die Sache nun wirklich praktisch in die Hand nehmen und der Vollendung ernstlich entgegenführen will, ist aber de Lesseps allein nicht der Mann. Er hat auch Mißgriffe begangen, die ihm an den Börsen geschadet haben, z. B. die Creirung einer Zeitung für die Sache usw.

Talabot ist in diesem Augenblick der Mann für die Bildung einer Gesellschaft (compagnie sérieuse), er ist das Orakel Rothschilds und der übrigen Banquiers des ersten Ranges in Paris.

Ich habe heute eine lange Unterredung mit ihm gehabt. Er ist über die ganze Angelegenheit sehr verdrießlich und will gern dabei sein, ohne jedoch gezwungen zu sein, nachgeben zu müssen in Bezug auf seine Ansicht des Nilkanals. Ich glaube, er ist für die Sache zu gewinnen, wenn Sie ihn zu der Ingenieur-Gesellschaft des Comités international ziehen und dies ist auch unbedenklich, wenn Sie ihm sagen, es sollen alle seine Bedenken gegen den direkten Canal noch ein Mal der strengsten Prüfung unterworfen werden, aber allerdings müsse er sich entschließen zu versprechen, sich auch seinerseits der Entscheidung der Majorität zu unterwerfen.

Das letztere wird ihm sehr schwer werden, aber in dieser Beziehung muß er gefaßt sein, sonst tritt er allein Allen entgegen und glaubt so seinen Eigensinn durchsetzen zu können. Suchen Sie dann de Lesseps zu überzeugen, daß um einen seinerzeitigen Erfolg der Sache zu gewinnen, dieselbe mit Geldmächten in Frankreich, Deutschland England abgeschlossen werden muß. In England präsentiert durch Rothschild und Baring; in Frankreich durch Talabot mit seiner Association der Banquiers Rothschilds, Hottingen etc. In Deutschland durch die Wiener Credit-Anstalt, Leipziger Credit-Anstalt, Berliner Disconto-Gesellschaft und Hansemann.

Wenn es so angegriffen wird, geht die Emission in die gewohnten Bahnen und gelingt seinerzeit ganz bestimmt. Hat sie aber ein Mal eine finanzielle Gestalt, so kann man die politische Seite mit Kraft angreifen, jetzt aber steht die Unterhandlung im Stadium eines Projektes, dem es noch an dem rechten Pathen fehlt, die ihm den finanziellen Namen geben.

An dem Tage, an dem Dufour diesen Brief schrieb, war in der Internationalen Kommission bereits die Entscheidung über Talabots Nilkanal gefallen. Eine Antwort Negrellis an Dufour in Leipzig liegt nicht vor; auch über Schritte Negrellis bei Lesseps im Sinne von Dufours Schreiben ist nichts bekannt; er wird sie wohl nicht unterlassen haben; aber sie mußten an Talabots Trotz und an Lesseps Ehrgeiz scheitern. Talabot kam wohl öfters nach Wien, aber ihm lagen jetzt die großen Eisenbahngeschäfte in Österreich, in Italien und im Oriente<sup>79)</sup> näher, als der Suezkanal, zu dessen Gelingen unter Lesseps' Führung er vielleicht ebensowenig Vertrauen hatte wie Dufour; Talabot war nicht nur Ingenieur, sondern auch — und vielleicht in höherem Maße — Kaufmann, wie seine Anteilnahme an den Unternehmungen Rothschilds und seiner Mitarbeiter beweisen. Negrelli, wohl auch nicht unwissend in Geldfragen, aber doch weit mehr Techniker als Kaufmann, hielt den Zeitpunkt für die entscheidende Aufrollung der Geldfrage noch nicht gekommen; es fehlte ja noch immer die Genehmigung des Sultans, die Baron Bruck und er als Voraussetzung für die Bildung der Baugesellschaft betrachteten. Um diese ging denn auch der Kampf Lesseps' unermüdlich weiter. Bei einem Aufenthalte in Wien besuchte Lesseps auch den Fürsten Metternich, den „Doyen der europäischen Diplomatie“. Er erzählt in seinen „Erinnerungen“ darüber. Metternich soll dem Vizekönig das Recht zugesprochen haben, die Ausführung des Kanals zu dekretieren, „aber — habe er hinzugefügt — in einer Frage von so großer Bedeutung, in der die Einmischung fremder Politik verhütet werden muß, erscheint es sehr weise, die Genehmigung der Pforte zu erwirken; der Vizekönig würde sich in eine ausgezeichnete Stellung gegenüber Europa begeben, wenn er den befreundeten oder verbündeten Regierungen vorschläge, Bevollmächtigte in Konstantinopel zu ernennen, um die ewige Neutralität der Benutzung des Kanals im Sinne des § 14 des Genehmigungsfermans festzulegen. Hierdurch würde die innere Frage des Kanalbaues von der äußeren der Neutralität getrennt; die Vorrechte der Landeshoheit blieben unberührt und das türkische Kaiserreich würde die politischen und kommerziellen Interessen aller Mächte befriedigen, gleichzeitig aber auch durch deren Zustimmung eine neue Gewähr seiner Unantastbarkeit und Unabhängigkeit erhalten. Lesseps erklärt in seinen „Erinnerungen“, daß er diese Äußerung Metternichs sofort nach der Unterhaltung niedergeschrieben, daß Metternich ihre Richtigkeit

anerkannt und ihn beauftragt habe, sie dem Vizekönig als „sein politisches Testament“ zu übermitteln. Inwieweit hier Wahrheit und Dichtung ineinanderspielen läßt sich nicht feststellen; aber Tatsache ist, daß Lesseps von Wien nach Alexandrien eilte, mit dem Vizekönig die Vorbereitungen für den Bau des Süßwasserkanals, der in den letzten Monaten des Jahres begonnen werden sollte, vereinbarte, und ihn — unter Hinweis auf die Anregungen Metternichs — zu bestimmen suchte, persönlich in Konstantinopel in den Lauf der Dinge einzugreifen. Da aber im Augenblicke kein Erfolg winkte, kehrte Lesseps nach Paris zurück und ließ, hier angekommen, sofort die Nachricht seiner „glücklichen Rückkehr und seiner Erfolge in Ägypten“ an alle großen Tagesblätter Europas drahten.

Bald darnach veröffentlichte Lesseps den dritten Band seiner Dokumenten- und Schriftensammlung über die Durchbohrung des Isthmus von Suez. Das Buch bringt die ausführlichen Berichte über die technischen Vorarbeiten der Studienkommission in Ägypten und über die Beschlüsse der internationalen Kommission, enthält die Beschreibung der verschiedenen Kanalentwürfe und der ausgewählten Linie, ferner den von Mougel-Bey ausgearbeiteten Kostenanschlag und alle der Kommission vorgelegten Pläne. Lesseps versandte den Band an alle Regierungen in Europa und Amerika an die bedeutendsten Handelskammern und die hervorragendsten wissenschaftlichen Gesellschaften; so auch an die Geographische Gesellschaft in Wien und die kaiserliche Akademie der Wissenschaften in Paris. Letztere betraute eine besondere Kommission, deren Berichterstatter der bekannte Statistiker Baron Dupin war, mit dem Studium der Kanalfrage; auf Grund ihrer Anträge erklärte die Akademie unter Gutheißung der vorgelegten Pläne einmütig, daß der Entwurf und die Mittel zur Ausführung des Kanals würdige Vorbereitungen für ein der Menschheit nützliches Unternehmen seien. In der geographischen Gesellschaft in Wien erstattete Dr. Ferdinand Freiherr von Richthofen ein erschöpfendes Gutachten über den eingesandten dritten Band der Dokumente zum Suezkanal; Negrelli hielt am 31. März 1857 einen Vortrag in der „Gesellschaft“, der einen Überblick über den Stand des Unternehmens und über die wachsende Teilnahme und Förderung in den meisten Staaten bot. Die Gesellschaft wählte, um „ihre Sympathie an dem möglichst raschen Gedeihen des Unternehmens auszudrücken“, eine Kommission, der der Präsident der Gesellschaft Heidinger, Sektionschef Freiherr von Czörnig,

Negrelli, Ghenga — der Erbauer der Semmeringebahn —, ferner Freiherr von Andrian, Freiherr von Reden, Dr. Ferdinand von Richthofen und der berühmte Nationalökonom Dr. Lorenz Stein, weiter der k. k. Custos Adjunkt Th. Kotschy und der k. k. Bergrat Franz Föterle angehörten. Die von dieser Kommission ausgearbeitete umfangreiche Denkschrift wurde im ersten Jahrgange (1857) der „Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft“ veröffentlicht; ihr Schluß weist auf die große Bedeutung dieser „wahren neutralen Wasserstraße hin“; die Namen London, Köln, Leipzig, Wien, Triest, Suez bezeichnen nach der Durchstechung der Landenge wohl eine der allerwichtigsten Handelsstraßen, wobei namentlich Wien und Österreich ihren Platz mit Nachdruck zu behaupten berufen sind, eng verbündet mit der Entwicklung der Handelsinteressen der gesamten deutschen Staaten, welche teils geradezu von dieser Linie durchschnitten werden, teils durch das sich immer mehr ausbreitende Eisenbahnnetz mit ihr in Verbindung sind.“ Die Gesellschaft hielt eine kräftige Unterstützung und ein Einverständnis der Staatsverwaltungen zur baldigen würdigen Lösung der Frage für unbedingt notwendig.

Die Regierungen in Holland und in Rom ernannten Ausschüsse zur Beratung und Förderung der Angelegenheit. In Sardinien wirkte Paleocapa, Minister für öffentliche Bauten im Sinne der Beschlüsse der Internationalen Kommission, der er angehörte, und stand auch Cavour freundlich zu der Frage. In der Levante—Konstantinopel nicht ausgenommen — sprach sich die öffentliche Meinung sehr günstig für den Kanal aus, selbst Amerika folgte mit Aufmerksamkeit der Entwicklung des Unternehmens.

In den ersten Wochen des Jahres 1857 begannen die Arbeiten am Süßwasserkanal (S. 66), dessen genaue Linie der Präsident der internationalen Kommission Ingenieur Conrad unter Mitwirkung der ägyptischen Ingenieure Linant-Bey und Mougel-Bey festlegte. Ein weiterer, für die Sache bedeutsamer Schritt war die vom Vizekönige vollzogene Ernennung Negrellis zum Generalinspektor der Suezkanalbauten. Schon am 2. April 1857 erhielt Negrelli von Lesseps die Mitteilung von seiner bevorstehenden Berufung; das amtliche Schreiben, das seine Ernennung zum „Vorstande der technischen Oberleitung des Suezkanal-Unternehmens“ ausspricht und von Lesseps im Auftrage des Vizekönigs verfaßt ist, trägt die Zeitangabe vom 20. August 1857.<sup>86)</sup> Lesseps hat sich an diese Briefe und ihren

Inhalt bei der Verfassung seiner „Erinnerungen“ aus naheliegenden Gründen nicht mehr erinnert. Der Schatten Negrellis hätte seine Glorie verdüstert — wozu ihn erst heraufbeschwören?

Aller Welt zum Trotze beharrten die englischen Machthaber in ihrem Widerstande gegen den Kanal. Der allgewaltige Palmerstone scheute kein Mittel, die Pforte von der Genehmigung des Kanal-Fermans abzuhalten, sie aber zur Bewilligung eines englischen Monopols für den Bau einer Eisenbahn durch das Euphrattal nach Indien zu bewegen. Um diesen Preis war der englische Premierminister auch bereit, im Sinne der Wünsche des Sultans der von der Moldau und Walachei angestrebten Vereinigung entgegenzutreten.<sup>81)</sup> Lesseps faßte nun den Entschluß, den Feind — wie er an Paleocapa schreibt — von vorne, im eigenen Lande anzugreifen. Er unternahm im Frühjahr 1857 eine Vortragsreise durch alle großen Städte Englands, Schottlands und Irlands. Überall finden Meetings statt, deren Beschlüsse einmütig zugunsten des Kanalbaues sich aussprachen und dem Sinne nach mit dem Beschlusse des Londoner Meetings am 24. Juni 1857 sich deckten. Nach Lesseps „Erinnerungen“ lautete dieser Beschluß im wesentlichen also: „In Würdigung des Umstandes, daß der vorgeschlagene Kanal durch berufene Ingenieure als ausführbar erklärt worden ist, daß weiter alle Nationen eingeladen worden sind, an dem Unternehmen, das nicht unter den ausschließlichen und besonderen Schutz einer Regierung gestellt wird, mitzuwirken — erklärt sich das Meeting durch die von Herrn v. Lesseps gegebenen Erklärungen befriedigt und ist überzeugt, daß der Erfolg des Kanals für die Handelsinteressen Groß-Britanniens in hohem Grade vorteilhaft sein wird“. Eine Abhandlung, die das Ergebnis aller Meetings in der Zeit vom 29. April bis 24. Juni zusammenfaßte, übersandte Lesseps mit einer wortreichen Widmung den Mitgliedern des englischen Parlamentes, wo Berkeley durch eine Anfrage im Hause der Gemeinen Lord Palmerstone zu einer Äußerung über den Kanal veranlaßte. Palmerstone erklärte, daß die Regierung seit fünfzehn Jahren ihren ganzen Einfluß aufgeboten habe, um den Kanalbau zu verhindern und daß sie auch jetzt keinen Grund hätte, das Gegenteil zu tun. Das Unternehmen wäre vom kommerziellen Standpunkte aus nicht wertvoller, als irgend einer der vielen Schaupläne, die von Zeit zu Zeit auftauchen und nur auf der Leichtgläubigkeit nicht prüfender Kapitalisten aufgebaut sind. Er sei überzeugt — betonte Palmerstone — daß Alle, die ihr Geld in einem Unternehmen solcher

Art anlegen, sich durch das Endergebnis bedauerlich enttäuscht sehen werden. Aber das sei nicht der Grund für den Widerspruch der Regierung, die sich in persönliche Angelegenheiten nicht einmische; die Regierung sei gegen den Kanal, weil er den Interessen Englands zuwiderlaufe und der Politik Englands bezüglich des Verhältnisses Ägyptens zur Türkei widerspreche — einer Politik, die durch den Krieg und den Pariser Frieden aufrecht erhalten worden sei. „Die klare politische Absicht des Kanals — sagte Palmerstone — ist: die Trennung Ägyptens und der Türkei zu fördern; die Unternehmung stützt sich auf Zukunftserwägungen betreffend einen leichten Zugang zu unseren indischen Besitzungen; ich halte es nicht für notwendig, mich darüber auszusprechen, weil die Sache klar vor den Augen Aller liegt, die dem Gegenstande ihre Aufmerksamkeit widmen“. Palmerstone wunderte sich, daß Lesseps mit der Leichtgläubigkeit der englischen Kapitalisten rechne und durch eine Vortragsreise englisches Geld für ein Unternehmen zu gewinnen hoffe, das in allen Punkten britischen Interessen entgegen sei. Der Kanal sei nur ein Nebenbuhler des Schienenweges von Alexandrien über Kairo nach Suez, der unendlich vorteilhaft und leichter ausführbar sei und entschieden den Vorzug verdiene.

Lesseps wehrte sich kräftig gegen Palmerstone. Er antwortete ihm in einem Schreiben, das er in der Handelswelt Großbritanniens verbreitete. Er verwies auf die Ergebnisse der Meetings, auf den Bericht der internationalen Kommission, der hervorragende Ingenieure und Seeleute angehören, auf die vielfach günstigen Stimmen der englischen Presse und wandte sich scharf gegen die persönlichen Verdächtigungen des Ministers. Es sei ihm nicht um englisches Geld zu tun, denn das erforderliche Baukapital fließe ihm überreich aus allen Teilen der Welt zu, er habe durch die Kanalmeetings nur die öffentliche Meinung Englands erfahren und festlegen wollen.

Mit großer Klugheit nützte Lesseps die Äußerungen Palmerstones geradezu für sich und „seinen Kanal“ aus. Er unterbreitete dem Kaiser Napoleon eine Denkschrift. Wenn England — hieß es in ihr — laut Palmerstone seit fünfzehn Jahren seinen Einfluß in Konstantinopel zugunsten einer Eisenbahn von Alexandrien nach Suez als der militärischen Straße Englands nach Asien und zu Ungunsten des Kanals geltend mache, ohne die Anschauungen einer befreundeten Regierung zu beachten, so könne doch wohl Niemand einen Vorwurf gegen den französischen Gesandten in Konstantinopel erheben,

wenn dieser in Übereinstimmung mit anderen großen Mächten Europas für den Konzessionär der Meeresstraße eintrete, der ein Franzose ist und nur den Zweck verfolgt, eine Handelsstraße zu schaffen, die der ganzen Welt zum Segen gereichen wird. Frankreich könne bei einem solchen Schritte auf die Unterstützung Österreichs, auch die der Vereinigten Staaten rechnen, deren Regierung den Widerstand gegen den Kanal als einen Angriff auf die Freiheit der Meere betrachten würde. Er begreife — so schließt die Denkschrift —, daß die französische Regierung den günstigen Augenblick für ihr Eingreifen wählen müsse; auch er wird diesen Augenblick abwarten, aber die Ausführung des Werkes ununterbrochen vorbereiten, um — wenn man zu lange zögern würde — die Welt vor eine Tatsache zu stellen, die anerkannt werden müsse.

Nun hatte Lesseps das Kanalunternehmen in das rechte Fahrwasser gebracht, in das er es von allem Anfange an zu lenken sich bestrebt hatte: der Konzessionär des Suezkanals ein Franzose; der Kanal, der der Welt dienen und nützen sollte, ein französisches Werk! Das war die Hochstimme aller Briefe, die nach Paris gingen, und aller Veröffentlichungen, die in den französischen Tagesblättern und Zeitschriften erschienen. Der Kanal verband sich plötzlich mit dem Namen Lesseps, den Palmerstone verdächtigt hatte. England gegen Frankreich! — wurde Lesseps Schlachtruf. Die nationale Eitelkeit wurde wachgerufen, die Fahne des französischen Nationalstolzes heißt . . . . Und Lesseps kannte seine Landsleute! Alle Generalräte, alle Handelskammern Frankreichs verwahrten sich gegen die Stellungnahme Palmerstones und forderten von der Regierung die tatkräftige Unterstützung des Kanals. Prinz Napoleon spielte den Vermittler zwischen Lesseps und dem Kaiser. Dieser versicherte zwar, daß er dem Unternehmen wohlgesinnt sei und daß er dem Vertreter Frankreichs bei der Hohen Pforte entsprechende Weisungen zukommen lassen werde — aber er empfahl Lesseps sehr eindringlich, jeden Zwist ängstlich zu vermeiden.

Bedeutsamer Förderung begegnete das Unternehmen in Österreich. Bei der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Laibach—Triest als Schlußstückes der Linie Wien—Triest (am 27. Juli 1857) erwähnte der damalige Finanzminister in einer großangelegten Rede auch der hervorragenden Bedeutung eines Kanals durch die Landenge von Suez für Österreich, insbesondere für Triest und für den Welt-handel. „Ich schlage vor — sagte Baron Bruck — dem großartigen

Unternehmen lebhaftere Zustimmung zu erkennen zu geben, damit der unermüdliche Verfechter desselben, Herr Ferdinand von Lesseps seinen Mut nicht sinken lasse.“ Lesseps wußte den Wert dieser Äußerung wohl zu würdigen. Er bat Negrelli von London aus, „dem erhabenen Redner seine persönliche Dankbarkeit zu übermitteln“ und kam von Paris aus nochmals auf die Rede zurück: „Dieses Ereignis ist von der europäischen Presse mit vollem Rechte als eine der wichtigsten politischen Phasen unserer Unternehmungen erklärt worden ... Welche Ermutigung liegt für mich in den vornehmen und mutigen Worten — welch ungeheuren Dienst hat Baron Bruck dem Kanal in einem Augenblicke erwiesen, wo es notwendig war, daß eine ebenso berechnete als schwerwiegende Stimme jene des Lord Palmerstone unterdrückte .... Ich kann Sie versichern, daß ich, der ich — wie Sie wissen — nicht sentimental bin, davon zu Tränen gerührt war. Man ist glücklich, angegriffen zu werden, wenn man solche Verteidiger findet.“ Im November reiste Lesseps nach Konstantinopel, angeblich mit einem Schreiben des Kaisers an den französischen Gesandten, der zu einer energischen Intervention in der Kanalfrage bei der Hohen Pforte eingeladen werde. Es ist merkwürdig, daß sich der Kaiser gerade Lesseps als Vermittler zwischen sich und der Gesandtschaft erwählt haben soll; auch ist es auffällig, daß Lesseps in seinen „Erinnerungen“ dieses wichtigen Auftrages keine Erwähnung tut. Zweifellos handelte es sich nur um eine mündliche Empfehlung des Kaisers. Lesseps wollte durch seine Mitteilung, über die Negrelli an Revoltella in Triest berichtete, die Bedeutung seiner Reise in den Augen der österreichischen Mitarbeiter erhöhen.

Am 9. Januar 1858 hielt der Vorstand des Statistischen Bureaus in Österreich, Freiherr von Czörnig, in der Wiener Akademie der Wissenschaften einen Vortrag „über den Suezkanal vom österreichischen Standpunkt aus“. Dieser Vortrag, der den großen wirtschaftlichen Wert des Kanals insbesondere in seiner Angliederung an den Schienenweg Hamburg—Triest beleuchtete, scheint Veranlassung zu einem „ägyptischen Briefe“ gegeben zu haben, den bald danach die „Ostdeutsche Post“ veröffentlichte und der wohl die Wichtigkeit des Kanals anerkannte, aber eine Reihe technischer, nautischer und politisch-finanzieller Bedenken gegen ihn ins Treffen führte. Der Aufsatz war offenbar auf englischen Einfluß zurückzuführen. Negrelli nahm den Fehdehandschuh auf und widerlegte

in der „Österreichischen Zeitung“ die verschiedenen Bedenken; er widersprach auch der Behauptung, daß Lesseps dem großen Unternehmen ein ausschließlich französisches Gepräge geben wolle und alle leitenden Stellen mit seinen Landsleuten besetzt habe; er verwies darauf, daß bisher nur eine Stelle vergeben und diese — die Stelle des Vorstandes der technischen Oberleitung des Baues — einem österreichischen Ingenieur übertragen worden sei. Wie sehr es Negrelli immer nur um die Sache selbst zu tun war, erhellt aus dem Schlußsatze der Entgegnung: „Wer Englands wahrer und vorurteilsloser und kein augendienlicher Freund ist, der wird mit allen seinen Kräften die Unternehmung der Durchstechung der Landenge von Suez fördern.“<sup>82)</sup>

Lesseps' Bemühungen in Konstantinopel waren ohne Erfolg. Der dem Kanalbau wohlgesinnte Großvesir Raschid Pascha war unmittelbar vor Jahresschluß gestorben; sein Nachfolger Ali Pascha, eine vorsichtige, erwägende Natur, schaute zuwartend nach England, wo sich innerpolitische Wandlungen vollzogen. Palmerstone war am 20. Februar 1858 gestürzt worden; ihm folgte Graf Edward Derby, der Lord Disraeli als Schatzkanzler berief; in dem Kabinette saß als Minister des Äußeren Lord Malmesbury, der sich früher für den Suezkanal günstig ausgesprochen hatte. Aber dennoch erfuhr die Kanalpolitik Englands keine Änderung. Der Schatzkanzler sprach es unverhohlen aus, daß er an der Wirtschaftlichkeit des Kanals ebenso zweifle, wie an seiner technischen Ausführbarkeit und berief sich in letzterer Beziehung auf Robert Stephenson. Lord Derby schwieg; alle Anfragen im Parlament ließ er unbeantwortet. Lesseps begann nun mit dem Säbel zu rasseln. Er ließ durch die ihm ergebene Presse erklären, daß er gewillt wäre, den Bau des Kanals ohne Genehmigung seitens der Pforte in Angriff zu nehmen, wenn Lord Derby sich nicht bald oder nicht günstig äußere. Er behauptete, daß die Gesellschaft die Zustimmung Ägyptens besitze und die Hohe Pforte nicht die Absicht hege, gegen den Bau Einspruch zu erheben; wenn die Gesellschaft später der Unterstützung der Regierung bedürfe, werde es ihr daran nicht fehlen. Die Hartnäckigkeit Englands dränge zu einem solchen rücksichtslosen Schritte.

Diesen Gedanken teilte Lesseps auch Negrelli mit; aber da er die Anschauung seiner österreichischen Beschützer kannte, so dämpfte er doch ein wenig sein Säbelrasseln. Er betonte, daß er die weisen Ratschläge Metternichs: die Oberhoheit des Sultans zu achten, immer

vor Augen habe. Die Gesellschaft solle erst dann „organisiert“ werden und zur Tat schreiten, wenn eine neuerlich einberufene internationale wissenschaftliche Kommission alle noch offenstehenden technischen und finanziellen Fragen gründlich durchberaten habe; in dieser Kommission möchte er Baron Bruck nicht missen. Vor ihrer Einberufung wolle er nochmals nach Ägypten reisen und hier mit Revoltella, dem Triester Generalagenten der Isthmus-Gesellschaft zusammentreffen; auch Negrelli möge dahinkommen, um verschiedene technische Einzelheiten, die nur an Ort und Stelle erledigt werden können, zu studieren. Die Antwort Negrellis auf diesen Brief vom 17. April 1858 fehlt; aber es ist außer jedem Zweifel, daß er dem Plane Lesseps', sich über die Genehmigung der Hohen Pforte hinwegzusetzen, entschiedenen Widerstand entgegengesetzte. Das bezeugt ein Brief des Sekretärs der Suezkanalgesellschaft Barthelemy Saint Hilaire an Negrelli; St. Hilaire stimmt der Anschauung Negrellis über Lesseps' Pläne zu: „Auf diese Weise wird Ägypten bloßgestellt, daß nicht befragt worden ist und doch wenigstens für alles, was auf seinem Boden geschieht, seine Zustimmung geben muß; die Hohe Pforte, der man Trotz bietet, wird beleidigt, nachdem man sie seit drei Jahren um ihre Zustimmung gebeten hat; England, dem man in dieser Auflehnung des Vasallen gegen den Lehnherrn einen ausgezeichneten Vorwand für die Opposition an die Hand gibt, wird aufs Höchste erbittert; Frankreich erhält die günstigste Gelegenheit, sich von einem Unternehmen zurückzuziehen, das seine gegenwärtigen Verhältnisse mit England beirrt. Man hält Rußland und die Vereinigten Staaten ab, für die Sache einzutreten und wird so die ganze Welt gegen sich haben. Ich frage Sie, ob unter solchen Bedingungen die Kapitalien zu uns kommen, ob sie das allgemeine und gerechtfertigte Mißtrauen der Handelswelt überwinden werden? Trotz so vieler Hindernisse den Entschluß, noch weiter zu gehen, offen verkünden, daß heißt sich verderben, einen Selbstmord begehen.“ St. Hilaire tadelte es, daß Lesseps eigenmächtig den Entwurf der Internationalen Kommission von Grund aus geändert und die Kosten von 200 auf 80 Millionen Franken herabgesetzt hatte. „Es ist — meint er — eine furchtbare Waffe, die man dem Feinde in die Hand gibt, wenn man auf solche Weise seinen Feldzugsplan ändert und die einzige Autorität schwächt, die unsere ganze Stärke ausmacht.“

Auch aus Briefen Lesseps' an Negrelli und B. St. Hilaire, die er in

seinen „Erinnerungen“ veröffentlicht und von denen einige im Nachlasse Negrellis sich vorfinden, ergibt sich mittelbar, daß ihm von Wien und von Paris aus mit großer Entschiedenheit zur Mäßigung geraten wurde. Darauf mag es wohl zurückzuführen sein, daß er sich vorläufig mit der Tatsache begnügte, seinen Willen zur entschlossenen Tat bekannt gegeben zu haben, und die Reise nach Ägypten unterließ. Dagegen reiste er nach London, um den Verhandlungen über den Suezkanal beizuwohnen, die im Juni 1858 durch den Antrag des Abgeordneten Roebucks: England möge seinen Einfluß auf den Sultan zu Ungunsten des Suezkanals nicht länger geltend machen, eingeleitet wurden. Stephenson und Palmerstone sprachen gegen den Antrag; Ersterer brachte technische, Letzterer politische und wirtschaftliche Gründe vor. Palmerstone bezeichnete den Entwurf als die größte Seifenblase, mit der man bisher die Leichtgläubigkeit des englischen Volkes zu narren versucht habe und nannte Lesseps einen ausländischen Plänemacher, der seine eigenen persönlichen Zwecke verfolge. Gladstone sprach für den Antrag Roebucks, der aber doch mit 290 gegen 62 Stimmen verworfen wurde, nachdem der Schatzkanzler erklärt hatte, daß die politischen Gefahren des geplanten Kanals nicht abgestritten werden können. Wenn auch nicht überraschend, so doch zum mindesten sehr sonderbar waren die Äußerungen Stephensons im Parlamente. Der ursprüngliche Gedanke eines Wasserweges durch die Landenge von Suez beruhte — wie Stephenson auseinandersetzte — auf der irrtümlichen Voraussetzung, daß zwischen dem roten und dem mittelländischen Meere ein Höhenunterschied von rund 30 engl. Fuß bestehe und es also möglich sein werde, dort einen Bosphorus herzustellen, wie ihn die Natur zwischen dem Schwarzen und dem mittelländischen Meere geschaffen habe. Die Erhebungen französischer und österreichischer Ingenieure, wie auch seine eigenen Studien haben gezeigt, daß der Höhenunterschied nur ganz gering sei und keine Strömung herbeiführen könne; wenn aber diese fehle, so kann es sich nicht mehr um einen Kanal, sondern nur um eine Gosse handeln, in die sich der mit teurem Gelde erbaute Kanal verwandeln müsse, wenn man ihn nicht ständig mit Wasser fülle.“

Negrelli veröffentlichte am 16. Juni 1858 in der „Österr. Zeitung“ eine Erwiderung, die mit ihrem feinen Spotte und in ihrer sachlichen Schärfe eine glänzende Abfuhr des berühmten englischen Ingenieurs bedeutet. Das eigenartige Verhalten Stephensons als Mitglied der

Studiengesellschaft wird entsprechend gekennzeichnet; mit leichter, zutreffender Ironie wird bemerkt, daß Stephenson allein, ohne Talabot und Negrelli und ohne Ingenieure zum Studium einer Eisenbahnlinie nach Ägypten gereist sei und daß in Ägypten, wo doch der Aufenthalt eines so hervorragenden Technikers nicht unbeachtet bleibe, Niemandem etwas von seiner Fußreise durch die Wüste, die ihn über die Sachlage aufgeklärt haben soll, bekannt sei. Ein wagerechter Kanal, betont Negrelli, sei ihm lieber als ein Kanal mit Gefälle; im Gegensatz zu Talabot halte er die unmittelbare Verbindung der beiden Meere als sehr günstig. „Mein ehrenwerter Freund — schließt Negrellis Brief an die „Österr. Zeitung“ — wird somit einsehen, daß er an dem „Österreicher“ zur Kräftigung seiner Anschauung keine Stütze findet und daß dieser fest an geschichtlichen Daten und an seiner zufolge ernster Prüfung geschöpften Überzeugung hält, daß nämlich die Durchstechung der Landenge von Suez behufs der Anlage eines maritimen Kanals zur Verbindung des roten Meeres mit dem mittelländischen Meere aus dem technischen Gesichtspunkte eine leicht ausführbare ist.“

Stephenson antwortete ausführlich in den „Times“ (3. August 1858). Er ließ sein langes Schreiben auch in einem 20 Seiten starken Sonderdrucke durch den Buchhandel verbreiten — ein Beweis, wie hoch er Negrellis Gegnerschaft einschätzte und wie sehr er sie fürchtete, denn über andere Erwiderungen, selbst über jene Paleocapas, des italienischen Bautenministers, über die der Kanalkommission und ihres Vorsitzenden Conrad war er mit einer geradezu verletzenden Ruhe — wie Negrelli sagte — hinweggegangen. Übrigens bringt Stephenson in seiner Erwiderung trotz ihrer ungewöhnlichen Ausführlichkeit nichts Neues; er bekräftigt abermals die Behauptung von seinen wiederholten persönlichen Erhebungen auf der Landenge, sucht an der Hand von Beispielen die Unmöglichkeit eines strömungslosen Kanals zu beweisen und die Anschauung von dem Einflusse der Ebbe und Flut der beiden Meere auf die Kanalströmung zu widerlegen; schließlich verirrt er sich zu der für ihn zum mindesten taktlosen und für Negrelli beleidigenden Äußerung, daß Negrelli sich einer kommerziellen Gesellschaft zu Gebote gestellt habe. Er selbst — Stephenson — sei kein Feind des Suezkanals, er sei vielmehr bereit Geld und Ehre an seine Förderung zu setzen, wenn er ihn eben für nützlich befände. Negrelli blieb die Erwiderung nicht schuldig. Sie knüpfte an die Veröffentlichung eines Auszuges

aus Stephenson's Abhandlung an; schlicht in ihrer Form, streng sachlich und entschieden in ihrem Inhalte, den eine vornehme Ironie belebt, fällt sie ein vernichtendes Urteil über das Verhalten Stephenson's gegenüber der Studiengesellschaft und der Internationalen Kommission und weist die englische Vorstellung, Lüge und Verdächtigungsart scharf zurück. Dieses Schreiben Negrellis, — seine letzte öffentliche Äußerung zugunsten des Suezkanals — ist eine Urkunde, die es verdient hätte, in dem grundlegenden Steinblock für den Hafen von Pelusium eingemauert zu werden, denn nach seiner Veröffentlichung haben die englischen Ingenieure nicht mehr versucht, ihre politische Abneigung gegen den Kanal mit technischen Gründen zu verkleiden. Negrelli beruft sich allen Erörterungen Stephenson's gegenüber auf die gewissenhaften Studien, die seit 1846 gepflogen wurden, und auf die sachlich wohlbegründeten Beschlüsse der internationalen Kommission, deren Mitglieder den Isthmus tatsächlich bereist und eingehende Untersuchungen daselbst gepflogen haben, viel gründlicher, als Stephenson — wie ihm Negrelli aus seinen eigenen Darlegungen unwiderlegbar nachweist. Negrelli spricht es unverhohlen und beweisführend aus, daß der Zusammenbruch der Société d'études mit auf Stephenson's Schuldkonto zu setzen sei. Dem Vorwurfe, daß Negrelli die Veröffentlichung seiner Meinung rücksichtlich des Kanals bis zum Jahre 1855 sich vorbehalten habe, begegnet dieser mit dem Bemerkten, „daß dieselbe in den öffentlichen Archiven der k. k. österr. Ministerien des Handels und der Finanzen in Wien, dann bei den Handelskammern von Venedig und Triest niedergelegt und mit Plänen versinnbildlicht ist. Auch habe ich gleich nach Erscheinen des Projektes des Herrn Talabot über die indirekte Verbindung beider Meere nicht unterlassen, Verwahrung darüber schriftlich einzulegen, worauf man mir aus Paris beruhigend schrieb, das Projekt sei nicht als Sache der Société d'Etudes, sondern als eine Privatsache des Herrn Talabot anzusehen, und dadurch wurde mir jeder Anlaß genommen, gegen die Veröffentlichung dieses Projektes des Herrn Talabot aufzutreten, eben weil ich geneigt bin einem Jeden seine Meinung zu lassen. . . .“ Mit Entrüstung weist Negrelli die ihn beleidigenden Verdächtigungen Stephenson's zurück und mit „Erröten für die Wissenschaft“ geht er über die „hydraulischen Witze“ des englischen Fachmannes hinweg, dem er große Oberflächlichkeit in dem fachlichen Studium der Kanalsache vorwirft und dessen Truggebäude er schließlich mit der

Frage zerschlägt: Würde der Kanal lohnend werden, wenn sich zwischen den beiden Meeren ein Bosporus herstellen ließe, trotzdem er — wie Stephenson behauptet — kommerziell nicht lohnend ist? „Ich wiederhole daher meinerseits, daß ich fester als je an die lohnende Ausführbarkeit des Suezkanals glaube.“

Die „Times“ hatten Stephenson's Brief am 3. August 1858 veröffentlicht; Negrellis Antwort erschien am 26. September. In die Zwischenzeit fiel eine schwere Erkrankung Negrellis, die ihn zu längerem Aufenthalte in Primiero, seiner südtirolischen Heimat nötigte. Diese Erkrankung verhinderte ihn, an dem von Revoltella veranstalteten großartigen Empfang Lesseps' in Triest teilzunehmen. Aber schriftlich bat er Revoltella, auf Lesseps einzuwirken, daß er den Gedanken einer Agitationsreise durch Mitteleuropa nicht verwirkliche. Baron Bruck und der Vizekönig seien darin eines Sinnes, nichts zu unternehmen und nichts geschehen zu lassen, bevor nicht die Genehmigung des Sultans vorliege. Lesseps hielt am 26. August in der Handelskammer von Triest eine seiner feurigen Reden, die stets in die Erklärung ausklangen, daß der Augenblick zur Tat gekommen sei. Seine Reise nach Wien und Deutschland unterblieb aber; er eilte nach Paris zurück, weil ihn „seine erkrankte Schwiegermutter sehnsuchtsvoll erwartete“. Vor der Abreise bat er Revoltella, nichts unversucht zu lassen, um auch Negrelli für die rasche Tat zu gewinnen. Er schrieb wiederholt an Negrelli, der aber — wohl hauptsächlich infolge seines leidenden Zustandes — nicht antwortete; aber es ist auch nicht ausgeschlossen, daß er sich mit Lesseps nicht mehr weiter in unnütze Erörterungen einlassen wollte. Auffällig ist es, daß Negrelli in seiner Ansprache an den in Triest tagenden Eisenbahnkongreß, dem er in amtlicher Eigenschaft beiwohnte, bei Erörterung der Suezkanalfrage und ihrer großen volkswirtschaftlichen Bedeutung den Namen Lesseps nicht über die Lippen brachte.

Lesseps suchte nach einer neuen wirksamen Hilfe und auch nach einer neuen Einnahmequelle für sein Unternehmen. Er war bestrebt, nunmehr den Schwerpunkt seiner Tätigkeit nach Deutschland zu verlegen. Am 24. September schrieb er nochmals an Negrelli; er teilte ihm neuerlich mit, daß er (Negrelli), Baron Bruck und Revoltella auf dem Gründerregister, die beiden ersteren mit je 10, der letztere mit 5 Gründeraktien eingeschrieben seien; er ersuchte Negrelli dringend, die Führer der deutschen Gruppe in Leipzig, die

Großindustriellen Dufour und Sellier zu benachrichtigen, daß auch sie Administratoren der neuen Gesellschaft werden sollen.

Diesen Brief hat Negrelli nicht mehr gelesen; er war bei seinem Eintreffen bereits am Verlöschen; er entschlief am Morgen des 1. Oktober 1858. Sein Tod blieb nicht ohne entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung der Suezkanalfrage in der nächsten Zukunft.

2. Der Kampf um das Baukapital. Die Gründung der Baugesellschaft. Negrelli war durch sein großes zwischenstaatliches Ansehen, durch seine allgemein anerkannte fachliche Bedeutung, durch seine freundschaftliche Verbindung mit Baron Bruck und nicht zum mindesten durch sein außergewöhnliches staatsmännisches Geschick bei der Behandlung schwieriger politisch-wirtschaftlicher Fragen<sup>83)</sup> geradezu eine Stütze des Suezkanals geworden; er bedeutete aber für Lesseps auch das gute Gewissen, das ihn immer wieder von bedenklichen Schritten abhielt, weil er sich nicht dauernd seinen Mahnungen verschließen konnte. Nichts offenbart diese Tatsache klarer, als der Umstand, daß Lesseps nach Negrellis Tod sofort mit größtem Eifer an die Gründung der Gesellschaft für den Bau des Suezkanals schritt. Da der Ferman vom Jahre 1856 die vollständige Zeichnung des Aktienkapitals als Vorbedingung für die Gründung der Gesellschaft aufstellte, war Lesseps in dieser Richtung emsig am Werke. Am 15. Oktober 1858 erschien die von ihm verfaßte und unterschriebene Einladung zur Zeichnung auf das Aktienkapital; ihr war eine „note sur la situation actuelle de l'entreprise du canal de Suez“ beigegeben. In beiden Veröffentlichungen bezeichnete sich Lesseps als „Konzessionär“, ohne zu erwähnen, daß seine „Konzession“ nur eine bedingte, von der Genehmigung des Sultans abhängige war; die „Note“ ist sogar derart abgefaßt, daß unbefangene Leute glauben mußten, es werde nach Einlauf des Baukapitals sofort mit dem Baue begonnen werden.<sup>84)</sup> Der Erfolg der Einladung befriedigte nicht. Die Pariser Bankhäuser und das Großkapital aller Länder hielten sich fern; in diesen Kreisen kannte man die ungenügende Vorbereitung des Unternehmens. Die Handelskammer Venedig, die bei Negrelli 10 Millionen, und die Handelskammer Pavia, die ebenfalls bei Negrelli 2 Millionen gezeichnet hatten, zogen nach Negrellis Tod ihre Zeichnungen zurück, andere große Zeichner folgten ihrem Beispiele; es fehlte das Vertrauen zu Lesseps, bei dem man nicht jenen starken sittlichen Ernst voraussetzte, der Negrelli eigen gewesen war. Nur

der Mittelstand zeichnete. In Frankreich wurden 238 775, in Österreich 1246 Aktien, hiervon 1083 in Venedig und 163 in Triest gezeichnet. Außer diesen fest gezeichneten Aktien waren allerdings noch über Andringen Negrellis (schon im Jahre 1856) 50 000 Aktien im Gesamtwerte von 25 Millionen Franken für Österreich vorbehalten worden, die Revoltella auch zur Unterbringung übernommen hatte — wie man sieht, ohne Erfolg, Österreich hatte übrigens die öffentliche Ausschreibung nicht bewilligt, Preußen hatte sie verboten. Lesseps wußte aber rasch einen Ausweg; er half sich durch erdichtete Zeichnung des fehlenden, sehr bedeutenden Teiles der Aktien; Revoltella zeichnete auf die von ihm übernommenen Aktien 25 Millionen, ohne sie einzuzahlen. Und nun ernannte Lesseps die Mitglieder des Verwaltungsrates und gründete mit ihrer geldlichen Unterstützung am 20. Dezember 1858 in aller Stille die Gesellschaft mit einem Aktienbetrage von 400 000 Stück Aktien im Nennwerte von je 500 Franken. Es war eigentlich nur eine „formelle Konstituierung“, denn die Gesellschaft war schon seit langem „organisiert“; ihre Gründung geschah in Widerspruch mit der Bestimmung des Statuts, daß der erste Verwaltungsrat durch den Wali zu ernennen sei. Lesseps hat dies auch in einem Vortrage, den er am 22. Juni 1862 in der „Association Polytechnique“ in Paris hielt, ziemlich offenherzig zugestanden. Er sagte damals:<sup>85)</sup> *La compagnie universelle était fondée; il ny avait plus qu'a en organiser les rouages intérieurs. C'est ce que je fis en formant un conseil d'administration ou je plaçai les hommes que je croyais les plus capables de se devouer avec moi a l'œuvre, et dont je pouvais en quelque sorte repondre personnellement“.*

(„Die allstaatliche Gesellschaft war gegründet; es war nur noch das innere Getriebe zu gestalten. Ich tat es durch Bildung des Verwaltungsrates, in den ich die Männer aufnahm, die ich als die bestgeeigneten hielt, sich mit mir dem Werke zu widmen und für die ich in irgendwelcher Weise persönlich haften konnte.“)

Die Verleihung von Verwaltungsstellen galt als Gegenleistung für Aktienzeichnungen, für Vorschuß von Bargeld oder sonstige Bemühungen um die Geldbeschaffung. Unter den Verwaltungsräten befanden sich auch Revoltella, den Lesseps zum „Vizepräsidenten“ ernannte, und der Präsident der Handelskammer in Venedig, Cavalieri de Reali — ob-wohl die Kammer ihr Versprechen, für zwei Millionen Aktien zu zeichnen, nicht eingelöst hatte. Es waren übrigens die beiden einzigen Österreicher, die im Verwaltungsrate saßen. Un-

mittelbar nach der Gründung der Gesellschaft richtete Revoltella eine Eingabe an das k. k. Handelsministerium in Wien.<sup>86)</sup> Er betonte darin, daß Lesseps die der Monarchie vorbehaltenen 50 000 Stück Aktien trotz des Ablaufes der Zeichnungsfrist noch für einen längeren Zeitraum offenhalten werde und er es auf sich genommen habe, sie unterzubringen; dagegen sei für Österreich die Wahl von fünf Verwaltungsräten, somit ein ausreichendes Maß des Einflusses und der Wirksamkeit gesichert. Revoltella bat das Handelsministerium, die Handelskammern und Industrievereine Österreichs zur tatkräftigen Förderung des Unternehmens aufzufordern.

Der Handelsminister R. v. Toggenburg lehnte das Ansuchen in entschiedener Weise ab. Ein tätiges Eingreifen der Regierung für die Beteiligung österreichischen Geldes sei solange nicht zu rechtfertigen, als die noch zweifelhafte Erwirkung der großherrlichen Sanktion fehle, denn erst durch sie und durch die vollkommene Beruhigung über die völkerrechtliche Neutralität des Kanals könne der für einen solchen Schritt voraussetzende Grad der Sicherheit des Unternehmens geschaffen werden. Weitblickender war Baron Bruck; für ihn gab es keine Frage von größerer Bedeutung für Österreich, als die Suezkanalfrage;<sup>87)</sup> aber angesichts der ängstlichen Haltung und der ihr entspringenden entschiedenen Weigerung des Handelsministers mußte er doch seiner Begeisterung Zügel anlegen; er genehmigte<sup>88)</sup> die Sammlung von Aktienzeichnungen unter der Bedingung, daß die einfließenden Gelder bei einem österreichischen Kreditinstitute bis zur Erteilung der großherrlichen Genehmigung hinterlegt blieben. Es ist heute zwecklos, darüber nachzudenken, wie sich der Gang der Ereignisse entwickelt, wie sich die Lösung der Kanalfrage gestaltet haben würde, wenn Österreichs Regierung damals mehr politischen Mut und mehr Unternehmungsgeist besessen hätte? Zweifellos wäre das Schicksal Ägyptens ein anderes und wäre der Einfluß Österreichs im Oriente ein größerer, mächtigerer geworden. So blieb die Monarchie mit den zwei Stimmen im Verwaltungsrate machtlos. Übrigens verlor es auch diese Vertretung sehr bald, denn Lesseps war nicht der Mann, für Vergangenes dankbar zu sein, wenn ihm die Gegenwart nichts bot und er für die Zukunft nichts zu erhoffen hatte; für ihn war Österreich mit dem abweislichen Bescheide des Handelsministeriums abgetan; mit dem Vorschlage Brucks war ihm wenig gedient.

Lesseps fühlte, daß ihm bei dieser Sachlage nur durch den Zulauf

der Massen geholfen werden könnte. Er erblickte ein Hindernis für diese Rettung in den hohen Kosten der Gründeranteile, von denen durch die Statuten 100 Stück zu 5000 Franken vorgesehen waren. Obgleich nun durch die Statuten eine Spaltung dieser Anteile, ebenso wie der Aktien verboten war, nahm der Verwaltungsrat über Lesseps' Antrag in seiner Sitzung vom 12. Februar 1859 dennoch eine Spaltung in 1000 Teile von je 500 Franken vor. Eine Reise Lesseps' nach Österreich, seine Vorträge in Triest, eine Gesellschafts-Studienreise nach Ägypten, eine Vorsprache bei dem Vizekönig befreiten die Kanalbaugesellschaft oder eigentlich Lesseps, der sie verkörperte, nicht aus der wachsenden Geldverlegenheit. Alle Arbeit, alle Mühe schien vergebens — das ganze Werk drohte zusammenzubrechen, als der Verwaltungsrat in Abwesenheit Lesseps beschloß, zu liquidieren. Lesseps eilte nach Paris zurück. Es gelang ihm, das Unheil abzuwenden. Die erdichtet gezeichneten ausländischen Aktien wurden in der Verwaltungsratssitzung vom 12. August 1859 auf Grund eines angeblichen mündlichen Versprechens des Vizekönigs Said Pascha diesem auf ein besonderes Kontokorrent gebucht. Zusammen mit den von ihm schon vor der Eröffnung der Aktienzeichnung übernommenen 60 000 Stück entfielen jetzt auf ihn nicht weniger als 177 642 Stück im Werte von nahezu 89 Millionen Franken. Mohammed Said soll sich anfänglich geweigert haben, sie zu übernehmen, schließlich aber verpflichtete er sich doch, vorläufig den Betrag von  $15\frac{1}{4}$  Millionen Franken in ägyptischen Schatzbons mit langer Verfallzeit zu bezahlen. Dieser Schritt Lesseps' muß aus allen, die er in jener Zeit unternahm, um auf geraden und krummen Wegen zu seinem Ziele zu gelangen, besonders hervorgehoben werden, weil er in Zukunft große politische Bedeutung erlangte. Er bereitete geradezu die Besitznahme Ägyptens durch England vor.

3. Vorbereitungsarbeiten am Isthmus, das Eingreifen Napoleons. Die Genehmigung des Sultans. Im Jahre 1855 war auf Kosten des Wali mit dem Bau des Süßwasserkanales begonnen worden. Am 25. April 1859, also wenige Monate nach der Gründung der Baugesellschaft wurde in feierlicher Weise der erste Spatenstich zum Suezkanal selbst gemacht. Lesseps wollte die Großmächte — wie er es vor Monaten ausgesprochen hatte — vor eine vollendete Tatsache stellen. Aber schon wenige Wochen später, am 6. Juni, befahl Mohammed Said die unverzügliche Einstellung der Arbeiten; gleichzeitig ersuchte der Minister des Äußeren

das gesamte Konsularkorps, den Fremden die Teilnahme an weiteren Arbeiten zu verbieten. Lesseps ließ den Erlaß unbeachtet. Die Arbeiten nahmen ihren unbehinderten Verlauf. Das konnte England nicht dulden; es schritt bei der Hohen Pforte ein, die denn auch mit dem Vezierschreiben vom 21. September 1859 den Wali aufforderte, für die sofortige Einstellung der Bauarbeiten Sorge zu tragen. Die Angelegenheit drohte unter dem Drucke Englands zu politischen Weiterungen zu führen, so daß sich der Wali zu einem entschiedenen Schritte entschloß: am 4. Oktober 1859 erklärte Said Pascha dem versammelten Konsularkorps in allgemeinen Ausdrücken, daß Alles, was Lesseps getan habe, null und nichtig sei.<sup>89)</sup> Diese Erklärung, die wohl auch bis nach Paris vorgedrungen war, dürfte den schon erwähnten Liquidierungsbeschluß des Verwaltungsrates der Gesellschaft mit verursacht haben. Jedenfalls hatte sie den Aufschub der ersten Generalversammlung und die Einstellung der Einzahlungen der Aktionäre zur Folge. Um diese aber zu beruhigen, ließ Lesseps die Arbeiten auf der Landenge von Suez nicht vollständig rasten; freilich waren es keine Arbeiten, die den Kanal selbst betrafen, oder ihn irgendwie baulich förderten; sie hatten nur den Zweck, die Aktionäre zu beruhigen. Der Zutritt zu den „Arbeiten“ war Unberufenen nicht gestattet.

Unterdessen hatte Napoleon in Italien gesiegt; er fühlte sich als Herr von Europa und war mächtig genug, auch Ungesetzlichkeiten, wenn sie ihm bequem waren, zu schützen. Lesseps' Scharfsinn wies ihn nun in solcher Bedrängnis den rechten Weg. An der Spitze mehrerer Aufsichtsräte sprach er bei Napoleon vor und erbat sich seinen Schutz und seine Förderung für den Kanalbau, an dem französisches Geld in hohem Maße beteiligt war. Napoleon sicherte sie zu. Die Gesellschaft sollte in der freien Ausübung ihrer Rechte geschützt werden. Der französische Konsul Sabatier, der mit dem Vorgehen Lesseps' in Ägypten nicht einverstanden war, wurde aus Kairo abberufen; sein Nachfolger verstand es die Fortsetzung der Scheinarbeiten am Isthmus zu ermöglichen. Lesseps versuchte nun auch neuerlich, Österreich für eine geldliche Unterstützung des Kanalbaues zu gewinnen. Aber alle Wege, die Lesseps einschlug, schienen nur weiter weg vom Ziele zu führen. Man muß in der Tat die Beharrlichkeit des Mannes bewundern; mag es Ehrgeiz oder Geldsucht, mögen es edlere Triebe gewesen sein, die ihn nicht verzagen ließen — die aner kennenswerte Tatsache steht fest, daß er die

Flinte nicht ins Korn warf. Selbst dann nicht, als Mohammed Said im Jahre 1862 über Paris, wo er auch Lesseps empfang, nach London reiste, hier den von der internationalen Kommission anerkannten Kanalentwurf von englischen Ingenieuren prüfen ließ und auf Grund des günstig lautenden Gutachtens beschloß, selbst die Durchstechung der Landenge von Suez auszuführen.

Baron Bruck starb am 23. April 1860; Mohammed Said am 16. Januar 1863. Mit Brucks Tode änderte sich nicht die Haltung Österreichs in der Kanalfrage. Günstiger für das Unternehmen Lesseps' war der Regierungswechsel in Ägypten. Ismail Pascha, der neue Vizekönig, eine hochstrebende Persönlichkeit, erweiterte das Gebiet seines Reiches und suchte es mehr und mehr von der türkischen Lehensabhängigkeit zu befreien und friedlich zu „europäisieren.“ Und so gelang es Lesseps, die Arbeiten am Suezkanale, allerdings in sehr bescheidener Weise fortzusetzen. Freilich lag die Hand Englands schwer auf ihnen, denn Ismail Pascha konnte seine Neigung für das Unternehmen nicht offen bekunden. Immerhin trat der Sultan der Bautätigkeit nicht mehr, wie zuvor, so scharf entgegen; aber dem englischen Einflusse war es zu verdanken, daß Ismail Pascha doch schließlich die Fortsetzung der Arbeiten nur unter äußerst drückenden Bedingungen erlaubte, die Lesseps nicht annahm. Als der Vizekönig — unter Hinweis auf die große Sterblichkeit unter den beim Kanalbau beschäftigten Fellachen — es ablehnte, die von Mohammed Said übernommene Verpflichtung zur Stellung von mindestens 20 000 einheimischen Arbeitern weiterhin zu erfüllen, kam es zu einem ernststen Streitfall zwischen der ägyptischen Regierung und der Kanalgesellschaft. Unter Kaiser Napoleons Vorsitz trat ein Schiedsgericht zusammen. Sein Urteil war im großen Ganzen für die Gesellschaft günstig; es erklärte ihre wichtigsten Ansprüche als berechtigt, befreite den Vizekönig gegen eine Abstandsgebühr im Betrage von 38 Millionen Franken von der Verpflichtung, Arbeiter zu stellen, verpflichtete ihn jedoch die seinem Vorgänger aufgebürdeten 177 642 Aktien zu bezahlen. Ismail Pascha hatte die Zahlung in wenigen Jahren vollzogen. Unter dem Schutze des damals allmächtigen Kaisers der Franzosen kam endlich eine Konvention zwischen Ismail und Lesseps zustande, die am 24. Februar 1866 abgeschlossen wurde und am 19. März 1866 die Genehmigung des Sultans erhielt. Sie berechnete die Gesellschaft den Kanal zu erbauen und ihn 99 Jahre hindurch, von der Eröffnung an, zu betreiben; sie verlangte auch

die Neugestaltung der Gesellschaft; aber Lesseps ging stillschweigend über diese Bestimmung hinweg.

4. Geldschwierigkeiten während des Baues. Vollendung und Eröffnung des Kanals. Die Bahn war nun frei — und mit größter Tatkraft betrieb Lesseps die Bauarbeiten. Aber unaufhaltsam wuchsen von Tag zu Tag die Geldschwierigkeiten. Wiederholt stand das Unternehmen vor dem Zusammenbruch. Schon im Jahre 1861 hatte Dufour (Leipzig) in einem Briefe an einen Rat im kgl. sächs. Ministerium des Innern darauf hingewiesen, daß es zweifelhaft sei, ob Lesseps in seinen Bestrebungen Erfolg haben werde.<sup>90)</sup> „Obgleich Niemand — heißt es in dem Briefe — Herrn de Lesseps eine anzuerkennende große Energie absprechen kann, so dürfte auch die unverzeihliche Rücksichtslosigkeit, mit welcher er eine wirkliche Aktien-Subskription auf ein in jeder Hinsicht ungenügend vorbereitetes Unternehmen eröffnete, das Publikum verleitete, eine Summe von mehreren Hundert Millionen Franken zu unterzeichnen, darauf große Einzahlungen einzog, ohne eigentlichen Beweis, daß die Conzession gültig sei, da die Bestätigung des oberen Landesherrn, des Sultans fehlte, gerechtem Tadel nicht entgehen . . . . Sollte Herr de Lesseps in seinen Bestrebungen scheitern, so würde in Erwägung zu ziehen sein,\*) welche neue Mittel zu ergreifen sind, auf einem anderen Wege, als den von Herrn de Lesseps durch Aktiensubskription, versuchten, den Kanal zur Ausführung zu bringen.“ Nun geschah, was allen ruhig und sachlich denkenden Männern als unvermeidlich gegolten hatte: die Einzahlungen erfolgten nicht in der gewünschten und erforderlichen Höhe und der Wert der Aktien ging auf einen Kurs von 180 Franken zurück. Lesseps verstand es aber immer wieder, aller Hindernisse Herr zu werden. Die Weltausstellung in Paris im Jahre 1867 brachte die entschiedene Wendung zum Besseren und zum Erfolg. Die Suezkanalgesellschaft stellte ein Modell der bisher ausgeführten Arbeiten aus, ergänzte es durch Pläne und Berichte und lenkte die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf den bedeutsamen Kanalbau. Die Erkenntnis von der Ausführbarkeit des Kanals brach sich Bahn; die Teilnahme aller Völker wendete sich wieder dem Unternehmen zu. Und wenn Lesseps auch weiterhin mit geldlichen Schwierigkeiten und mit dem niedrigen Stande der Aktien zu kämpfen hatte, so wurde

\*) Bezieht sich auf das Comité international vom Jahre 1846.

es ihm doch möglich, den Bau tatkräftig zu betreiben. Zu Ende des Jahres 1868 trat das Mittelmeer in die Bitterseen und am 18. März 1869 erfolgte die Vereinigung der beiden Meere. Am 15. August 1869 wurde das Werk vollendet; am 20. August konnte bereits die Schifffahrt aufgenommen werden. Am 17. November 1869 lief die zu den großartigen Eröffnungsfeierlichkeiten versammelte Flotte von 80 Schiffen aller Völkerflaggen in den Suezkanal ein und durchfuhr ihn unter dem Jubel der an seinen Ufern harrenden Zuschauer. Unter den vielen Völkern und Reichen, die durch ihre Fürsten, Staatsmänner, Gelehrten, Kaufleute, Künstler, Schriftsteller vertreten waren, vermißte man die englische Nation. England war nicht vertreten. Lesseps, der während der Völker- und Fürstenfahrt durch den Kanal seinen 64. Geburtstag feierte, wurde mit Auszeichnungen und Ehrengaben reich bedacht . . . . der Männer, die ihm den Weg zum Erfolge gebahnt und geebnet hatten, der Ingenieure, die den Kanal entworfen hatten, wurde nicht gedacht. Dafür hatte Lesseps vorgesorgt. Immer stand nur Er und Er allein im Mittelpunkt der Frage.

Zum Zeitpunkte der feierlichen Eröffnung des Kanals erschien in Paris eine kleine Schrift: „Le Percement de l'isthme de Suez — Enfantin — Mr. de Lesseps.“ ohne Angabe des Verfassers. Die Schrift ist sehr schnell aus dem Buchhandel verschwunden und heute vergessen; Frau Grois-Negrelli ist im Besitze eines Stückes dieser Schrift. Wir heben einige Sätze bedeutsamen Inhaltes daraus hervor, weil sie die Gründe darlegen, die die Studiengesellschaft bewogen, ihre Beiseiteschiebung mehr oder weniger widerspruchslos, ja geradezu stillschweigend und entsagend hinzunehmen. Wir lesen in der Schrift:

„Quand l'exclusion incroyable fut accomplie, quelques amis d'Enfantin attendaient de lui une solennelle protestation. Mais le maitre calma vite leur effervescence. Il leur rappela, que depuis le jour, où il s'était senti une mission civilisatrice, il n'avait jamais eu en vue que l'accomplissement de cette tache religieuse, sans y mêler nul intérêt d'amour propre ou d'argent. Que l'œuvre que j'ai signalée s'exécute, disait il, et je serai le premier a benir l'executeur! Sans doute il sera bon et juste que l'on sache, dans l'avenir, que l'initiative de cette realisation gigantesque a été prise par nous; mais rappez-vous-en à l'histoire pour cela. En attendant, si l'isthme est percé, fut-ce sans nous — c'est surtout a nous qu'il appartiendra de s'ecrier: Allah kerim!“

In deutscher Sprache:

Als die unglaubliche Beiseiteschiebung vollzogen war, erwarteten einige Freunde Enfantins von ihm eine feierliche Verwahrung. Aber der Meister be-

ruhigte rasch ihre Aufregung. Er erinnerte sie, daß er seit dem Tage, da er eine zivilisierende Sendung empfand, stets nur die Vollendung dieser religiösen Aufgabe im Auge hatte, ohne sie mit Eigenliebe oder geldlichen Bestrebungen zu verquicken. Möge das Werk, das ich vorgemeldet habe — sagte er — vollführt werden, und ich werde der Erste sein, den Vollführer zu segnen. Gewiß wird es gut sein und gerecht, in Zukunft zu wissen, daß die Anregung dieser großartigen Unternehmung von uns ausgegangen ist; aber überlaßt dies der Geschichte. Bis der Isthmus durchschnitten sein wird, wäre es auch ohne uns, so wird es doch vor Allen uns zukommen, zu rufen: Allah kerim!

Und Dufour (Leipzig) schrieb schon im Jahre 1861: „Sollte der Kanal wirklich zur Ausführung kommen,\*) so würde der Hauptzweck mehrgenannten Comitees\*\*) erreicht sein, der hauptsächlich darin bestand, die Erbauung des, für die Interessen des Handels der ganzen Welt so wichtigen Kanals zu befördern.“<sup>90)</sup>

Zu einer so ungewöhnlich hohen sittlichen Auffassung schwerwiegender Arbeit, wie sie Entfanten und Dufour in diesen Äußerungen offenbaren, konnte sich Lesseps freilich nicht aufschwingen ... Nach seinem Tode (1896) ließ die Suezkanalgesellschaft auf einem der Hafendämme in Port Said ein Standbild Lesseps' errichten, das ihn in etwas gesuchter Stellung als alleinigen Schöpfer des Meereskanals verherrlicht; keiner seiner Vorarbeiter und Mitarbeiter ist genannt. Die bedeutendsten von ihnen hatten die Eröffnung des Kanals nicht mehr erlebt; Negrelli und Bruck waren — wie erwähnt — schon lange tot; Dufour war 1862, Entfanten 1866 gestorben. Lesseps „Erinnerungen von vierzig Jahren“, die 1887 veröffentlicht wurden, suchten das Gedächtnis an die großen Verdienste dieser Männer und anderer Helfer vollständig auszulöschen — Lesseps wurde sogar von deutschen Fachleuten als großer Ingenieur gefeiert, aber Negrelli nur nebenbei erwähnt, wie Einer, der gelegentlich auch einmal in „Suezkanalstudien“ gearbeitet hat! Es wäre ungerecht, Lesseps große Tatkraft und zielbewußte Arbeit nicht voll und ganz anzuerkennen; in einer Frage, deren Lösung von so vielen verschiedenen offenliegenden oder verborgen arbeitenden Einflüssen abhängig ist und erschwert wird — in einer Frage, die nicht rein wirtschaftlicher, sondern auch politischer Natur ist, wird ein Lesseps, der rasch entschlossen handelt und nicht nach allen Seiten hin prüft und wägt, der auch den Mut hat, Hindernisse zu überstürmen oder auf krummen Wegen zu umgehen, gewiß rascher zum Ziele kommen

\*) nämlich durch Lesseps.

\*\*) bezieht sich auf das Comité internationale vom Jahre 1846.

als ein *Infantin*, der im beharrlichen Ringen ohne Aufgeben seiner sittlichen Grundsätze, immer nur das leuchtende Ziel einer Weltkulturarbeit vor Augen im gemeinsamen Zusammenwirken aller Völker die Frage zu lösen bemüht ist. Lesseps hat von Anfang an mit dem Unternehmen gerade das verquickt, was *Infantin* und *Dufour* und ihre Mitarbeiter von ihren Bestrebungen fern hielten: Eigenliebe, Ruhmsucht, Geldgewinn. Sonst hätte er wahrlich keinen Grund gehabt, die Studiengesellschaft beiseite zu schieben und beharrlich die Namen jener zu verschweigen, die vor ihm und mit ihm an dem Werke gearbeitet haben. Lesseps war ein tüchtiger Macher, aber einer von jenen, die jedes Mittel gutheißen und verwerten, das ihnen zur Erreichung ihres Zieles dienlich ist. Der Erfolg war ihm. Doch der Grundsatz: Zweck und Erfolg heiligen das Mittel, darf nicht Gemeingut der Menschheit werden; denn an ihm müßte die Welt sittlich verkommen. Auf Lesseps' Suez konnte nur Lesseps' Panama folgen — das war naturgemäße Entwicklung des innersten Wesens dieses Mannes, der leuchtend in der Geschichte der Weltwirtschaft dastehen würde, wenn er sein Schild fleckenlos erhalten hätte.

## V. Bau und Betrieb des Kanals.

### 1. Linienführung und Querschnitt des Kanals.<sup>91)</sup>

Als der Suezkanal am 17. November 1869 eröffnet wurde, entsprach seine Anlage durchaus nicht in allen Beziehungen den technischen Bestimmungen, die die internationale Kommission festgesetzt hatte. Nur die Kanallinie war genau im Sinne der Kommissionsbeschlüsse ausgeführt worden. Der Kanal hat von Port Said, wo er in das Mittelländische Meer mündet, bis Suez eine Länge von 160 km, von Port Said läuft er zunächst in gerader Linie auf eine Länge von 60 km durch den See *Mensaleh*, der gegen das Meer durch eine schmale Nehrung abgeschlossen ist, und dann durch den *Ballahsee*, den ein unbedeutender Höhenrücken vom *Mensalehsee* trennt, während einige Vertiefungen ihn mit diesem verbinden. Der See *Mensaleh* hat bei Hochwasser des Nils eine mittlere Wassertiefe von 1,5 bis 2 m, bei Niederwasser liegen große Flächen trocken. Die Ausbaggerung lieferte vorwiegend Nilschlamm; erst in größerer Tiefe fand sich sandiger Boden. Zwischen dem *Ballahsee* und dem *Timsahsee* durchschneidet der Kanal auf 15 m Länge die 16 m hohe Schwelle von *El Guisr*; der *Timsahsee* hat eine Tiefe bis zu 7 m unter dem Meeres-

spiegel; der Kanal ist in ihm nicht durch Dämme begrenzt, sondern nur durch schwimmende Merkmale bezeichnet; seine Achse macht hier eine scharfe Wendung gegen Südost und durchfährt die etwa 12 m über dem Meereswasserspiegel liegenden Höhen von Toussoum und Serapeum, um hierauf in die Bitterseen einzutreten, die über 200 km Oberfläche bedecken und deren Sohle zwischen 6 und 12 m unter dem Wasserspiegel des Roten Meeres liegt, mit dem die Seen früher wohl in Verbindung standen. Südlich von den Bitterseen geht der Kanal durch die nicht sehr bedeutenden Höhen von Chalouf und zieht sich dann in scharf südlicher Richtung durch niedrig gelegene Flächen nach den Lagunen von Suez und von hier in einem flachen Bogen in das Rote Meer.

Durch den See Mensaleh läuft der Kanal zwischen Dämmen, zu deren Schüttung der ausgehobene Boden, soweit er sich hierzu eignete, verwendet wurde; zum Teil aber war dieser Boden ebenso flüssiger Nilschlamm, daß er überhaupt nicht oder nur unter besonderen Schutzmaßnahmen benutzt werden konnte. So mußte man, um das Ausfließen des Dammes zu verhindern, auf eine Länge von 2 km an der Kanalseite des Dammes Pfähle in den Boden rammen und sie mit Bohlen bekleiden. Die Böschungsneigung von  $3\frac{2}{3}$  erwies sich nicht haltbar; man gab den Dämmen kanalseitig unter Wasser eine annähernd fünffache Böschungsneigung, indem der Kanal im Wasserspiegel bei 8 m Tiefe und 22 m Sohlenbreite eine Breite von 100 m (anstatt 80 m) erhielt. Hagen<sup>91</sup>) bemerkt dazu: „Nachdem der Untergrund durch den Druck der Dämme gehörig comprimiert ist, wird die nahezu fünf Fußige Dosierung wohl genügen. Jetzt schienen aber noch erhebliche Bewegungen stattgefunden zu haben, wenn, wie versichert wurde, das normalmäßige Profil wirklich bereits vollständig hergestellt war, da sich nur in der Mitte die Tiefe von 8 m vorfand, und die Schiffe, die nicht genau die Mitte des Kanals hielten, auch bei einem Tiefgange von nur 12 bis 13 Fuß (3,1 bis 4,8 m) mehrfach festfuhren.“ In der Schwelle von El Guisr hatte der Kanal in der Höhe des Wasserspiegels nur eine Breite von 60 m erhalten, um an Erdarbeiten zu sparen. Die gleiche Verminderung der im Entwurfe vorgesehenen Wasserspiegelbreite erfuhr der Kanal in der 16 km langen Strecke zwischen dem Timsahsee und dem großen Bittersee. Bei der Grabung des Kanals in dem Serapeum war man auf eine Kalksteinbank gestoßen, deren Beseitigung große Schwierigkeiten verursachte. Am 20. Nov. 1869 fand Hagen hier auf eine längere

Strecke nur eine Tiefe von 17 Fuß (5,3 m) vor. Die Bitterseen waren bei Herstellung des Kanals fast vollständig trocken und mit einer starken Salzkruste bedeckt, die sich bei der Verdunstung des Meeresswassers gebildet hatte. Sowohl an der nördlichen wie an der südlichen Einfahrt in den großen Bittersee hatte die durch Bogen gekennzeichnete Fahrrinne nur die beschränkte Breite von 40 m. Auch bei Chalouf besaß der Kanal auf etwa 75 km Länge die geringere Breite von 60 m; hier durchschneidet er Kalksteinbänke, die zum Teile über dem Meeresspiegel liegen; die Aushebung erfolgte bis zur vorgeschriebenen Kanaltiefe ganz im Trockenem.

Der Kanalquerschnitt war also nicht in den vorgeschriebenen Ausmaßen, die die Kreuzung von Schiffen mit 5 m Tiefgang ermöglichten, hergestellt worden. Überdies fehlte es auch an Ausweichstellen. In den Strecken mit 60 m Breite, die zusammen rund 40 km lang waren, hatte der Wellenschlag schon bald nach der Betriebseröffnung die Ufer bedeutend angegriffen und die Bermen, die in geringer Höhe über dem Wasserspiegel angelegt waren, zum größten Teile zerstört. Hagen empfahl zur Vermeidung steter Ausbesserungen und Nacharbeiten die Böschungen durch Steinschüttungen zu decken oder den Querschnitt zu erweitern.

2. Die Bauarbeiten. Sie waren ungewöhnlichen Schwierigkeiten begegnet. War der Kanal doch mitten durch die Wüste zu führen. Für die ersten Arbeiten mußten alle Geräte, alle Nahrungsmittel, Alles, was für den Bau, für die Verpflegung der Arbeiter erforderlich war, auf Kamelen herbeigeschafft werden; nur in der nördlichen Strecke konnten bei höherem Nilwasserstande kleine flachgehende Boote verwendet werden; um diese Beförderungsart auch bei niedrigem Wasserstande aufrecht erhalten zu können, wurde ein besonderer kleiner „Schiffahrtskanal“ hergestellt. Für die Versorgung mit Trinkwasser war — wie schon erwähnt wurde (S. 67) — ein Süßwasserkanal vom Nil zum Timsahsee angelegt und 1858 vollendet worden; er folgte zum Teile dem Kanale, den Necos schon 600 Jahre v. Chr. zur Verbindung des Nils mit dem Roten Meere angelegt hatte; streckenweise war dieser alte Kanal noch ziemlich wohl erhalten. Der neue Kanal hat eine Breite von 8 m in der Sohle und von 14 m im Wasserspiegel; seine Tiefe wechselt zwischen 1 m und 1,5 m. Eine im oberen Laufe angelegte Schleuse regelt den Wasserzufluß aus dem Nil. Am Ausgangspunkte liegt der Wasserspiegel des Kanals 6 m höher als der des

Suezkanals; zwei Schleusen von 33 m Länge, 8,5 m Breite und je 3 m Gefälle vermitteln die Verbindung beider Kanäle. In einer Entfernung von 10 km westlich des Timsahsees, zweigt mit drei Schleusen von je 2 m Gefälle ein Süßwasserkanal nach Suez ab; er umfährt die Bitterseen und zieht dann dicht neben dem Suezkanale hin, in den er südlich der Lagunen von Suez einmündet. Nach Port Said wird das Wasser durch Röhren geführt; es bestehen zwei Leitungen von je 0,16 und 0,32 m lichtigem Durchmesser; mehrere kleinere und einige größere Wasserbehälter aus Eisenblech mit Brunnen sorgen für einen ausreichenden Vorrat an Süßwasser; drei Dampfpumpen beim Timsahsee drücken das Wasser aus dem Süßwasserkanal in die Röhrenleitungen. Auf solche Weise wird der Suezkanal in seiner ganzen Länge mit trinkbarem Wasser versorgt. Bis zu dem Zeitpunkte, wo diese Arbeiten vollendet waren, mußte das Trinkwasser in allen Strecken mit Ausnahme der Bauplätze bei Port Said und im See Mensaleh mit Kamelen zugeführt werden.

Die „Arbeiterfrage“ bildete von allem Anfange an eine große Schwierigkeit; sie nahm geradezu eine unheilvolle Gestaltung an als die ägyptische Regierung im Jahre 1863 die Beistellung einheimischer Arbeiter verweigerte. Die so bewirkte bedeutende Verminderung der Arbeitskräfte zwang die Bauleitung zu ausgedehnter Anwendung von Maschinenkräften, um die Vollendung des Bauwerkes nicht in zu weite Ferne zu rücken. Es kamen vorwiegend, insbesondere für die umfangreichen Ausgrabungen bei El Guisr die Dampfbagger von Couvreur zur Anwendung, die später auch — in ursprünglicher und in verbesserter Form — beim Donaudurchstich bei Wien, beim Panama-, beim Nordostsee- und beim Manchesterkanale mit glänzendem Erfolge gearbeitet haben.<sup>92)</sup> Die Bagger hoben den Boden bis zu 14 m Höhe über Wasser und warfen ihn in eine lange eiserne Rinne ab, durch die er bis auf das Ufer floß, wo er ohne weitere Verarbeitung zur Bildung der Kanalwälle benutzt wurde. Die bis zu 70 m langen Rinnen hatten einen halbkreisförmigen Querschnitt von etwa  $1\frac{1}{2}$  m Durchmesser, sie waren auf einem starken Prahm derart aufgestellt, daß man sie verschieden neigen konnte. Zur Flüssigmachung des Bodens bei flacher Neigung der Rinne benutzte man Dampfpumpen, die in ihr oberes Ende Wasser pumpten oder auch endlose Ketten, die durch Dampfmaschinen bewegt wurden und durch Scheiben das Baggergut weiterbeförderten.

Bei Serapeum, zwischen dem Timsahsee und den Bitterseen sollten nach dem ursprünglichen Arbeitsplan die Bagger erst bei zwei Meter Tiefe unter Wasserspiegel in Tätigkeit treten. Die günstigen Ergebnisse ihrer Verwendung bei El Guisr bestimmten die Bauleitung zur Änderung dieses Planes. Sie benutzte den höheren Wasserstand im Süßwasserkanal, um hiermit die Baustrecke bei Serapeum zu füllen und sofort mit den Baggerarbeiten zu beginnen. Ein Stichkanal leitete das Wasser und ermöglichte auch die Beförderung der Grabmaschine Couvreux' nach Serapeum; der ausgehobene Boden wurde im Hinblick auf die Gestaltung des Geländes in Prahmen mit Bodenklappen nach den seitlichen, ebenfalls künstlich mit Wasser gefüllten Vertiefungen gefahren und dort versenkt.

Umfangreiche Anlagen erforderte die Mündung des Kanals am mittelländischen Meere, wo erst künstlich ein Hafen hergestellt werden mußte. Den Vorhafen bilden zwei Molen; die westliche ist 2,5 km, die östliche 1,9 km lang; die Hafeneinfahrt hat an der schmalsten Stelle eine Breite von 500 m; die Wurzeln beider Molen, wo sie an das Land sich anschließen, sind 1400 m voneinander entfernt; der Vorhafen war zur Zeit der Eröffnung noch nicht vollständig ausgebaggert; nur eine entsprechend breite Rinne ermöglichte die Fahrt der Schiffe nach dem inneren Hafen. Auch hier war alles noch im Werden, waren weder der geräumig entworfene Hafen noch seine Becken vollendet. Die Hafendämme bestehen aus künstlichen Steinblöcken von 10,5 m<sup>3</sup> Inhalt; sie wurden nicht aus Beton oder Mauerwerk, sondern nur aus hydraulischem Mörtel und dem muschelreichen Seesand, den die Bagger lieferten, gebildet. Die Anfertigung der Steine und ihr Versenken durch Abgleitenlassen über eine hölzerne Balkenbahn geschahen in gleicher Weise wie bei den Hafenbauten zu Marseille. Hagen fand einen sehr großen Teil der über Wasser liegenden Blöcke in der Mitte durchgebrochen; er vermutet, daß man ihnen vor der Verwendung nicht die notwendige Zeit zum Erhärten gelassen hat; stellt aber fest, daß sie bereits einen hohen Härtegrad erreicht haben und weitere Beschädigungen nicht zu befürchten sind.

Bei Suez befindet sich eine durch die Natur geschützte Reede, so daß besondere Hafenanlagen für den durchgehenden Verkehr nicht erforderlich waren. Die ägyptische Regierung ließ aber hier auf eigene Rechnung einen Binnenhafen mit Werftanlagen und mit einem Trockendock erbauen, der mit der Eisenbahn in bequemer Ver-

bindung stand, so daß die großen Schiffe aus Ostindien hier anlegen und ihre Reisenden und Güter auf die Eisenbahn nach Kairo umsetzen konnten.

Sehr mangelhaft waren bei der Eröffnung noch die verschiedenen, für einen regelmäßigen, ungefährdeten und zweckentsprechenden Betrieb notwendigen Einrichtungen. Ausweichstellen fehlten, nur die Bitterseen und der Timsahsee bildeten die natürlichen Ausweichen; ein Telegraph entlang des ganzen Kanals vermittelte die gegenseitige Verständigung der sich entgegengahrenden Schiffe. Bei Ismailia, nördlich des Timsahsees bestand eine hölzerne Landungsbrücke, vor der aber die Wassertiefe so gering war, daß nur kleinere Fahrzeuge anlegen konnten. Eiserne Leuchttürme von 20 m Höhe mit Feuer 4. Ordnung standen an der nördlichen und südlichen Einfahrt in den großen Bittersee; ein Leuchtturm von 50 m Höhe erhob sich bei Port Said; drei Leuchttürme sollten noch zwischen Alexandrien und Port Said errichtet werden. Die Bojen im Bittersee waren als Pyramiden aus eisernen Schirmen hergestellt und ruhten unmittelbar auf dem Seeboden; drei bis vier Meter über dem Wasserspiegel trugen sie zwei runde sich durchschneidende Eisenscheiben mit Laternen.

„Ob der Kanal sich rentieren wird — schließt Hagen seinen Bericht<sup>91)</sup> — darüber sind die Ansichten allerdings sehr geteilt. Es ist wohl zu erwarten, daß der Kanal von den Dampfschiffen, trotz der bedeutenden Kanalabgabe, die außer den Lotsengebühren und Hafengeldern zu 10 Franken pro Tons festgesetzt ist, größtenteils benutzt werden wird. Die Segelschiffe werden aber wegen der sehr schwierigen und gefährlichen Fahrt durch das Rote Meer und durch das Mittelländische Meer, und wegen der nicht unbedeutenden Kanalgebühren und Remorkierungskosten größtenteils den Weg um das Kap der Guten Hoffnung vorziehen.

Ein Gewinn wird es immerhin bleiben, daß durch den Suezkanal der Wasserweg von Europa nach Ostindien und China um nahezu 1000 geographische Meilen abgekürzt ist, und wird das Verdienst des Herrn von Lesseps, dessen unermüdlichem Eifer und Energie die Ausführung dieses großen Werkes fast ausschließlich zu danken ist, nicht geschmälert, wenn sich auch die Rentabilitätsberechnungen, die für den Suezkanal aufgestellt sind, nicht als vollkommen zutreffend und richtig erweisen.“

Den Bau des Kanals hatten Ingenieur Voisin als Generaldirektor

und Ingenieur Sciame als Chefingenieur geleitet. Die veranschlagte Baukostensumme von 200 Millionen Franken war im Jahre 1869 schon um 440 Millionen überschritten.

3. Ein politisches Zwischenspiel. Die größte Zahl der Schiffe, die in den folgenden Jahren den Suezkanal durchfuhren, trug die englische Flagge. In der öffentlichen Stimmung Englands vollzog sich ein Umschwung zu Gunsten des Kanals. Die englische Presse beurteilte ihn nicht mehr als „Schwindelunternehmen“; sie bereitete Lesseps, so oft er nach London kam, ehrende Empfänge. Der englische Premierminister Disraeli — später Earl of Beaconsfield — hatte rasch die große Bedeutung des vollendeten Wasserweges für Englands Weltverkehr und Weltpolitik erkannt und stellte sich auf das neue Ziel: „Herrschaft über den Kanal“ ein. Heimlich ließ er jede erreichbare Suezkanalaktie ankaufen; aber den Hauptschlag führte er im Jahre 1875, Ismael Pascha war in arge Geldverlegenheit geraten. Eine Rettung sah er nur in dem Verkaufe des großen Stockes von Suezkanalaktien, den Lesseps seinem Vorgänger aufgehalst hatte. Er bot die Aktien durch den Chef eines großen Bankhauses der französischen Regierung an, die aber den Ankauf ablehnte. Nun ging Ismael Pascha hinter dem Rücken Lesseps' an die englische Regierung. Lord Beaconsfield prüfte nicht lange die rechtliche Seite der Frage; ohne das Parlament anzuhören, erwarb er in der kurzen Zeit von 14 Tagen die 177 692 Aktien um 100 Millionen Franken, obwohl ihre Zinsen bereits auf 25 Jahre verpfändet waren und erntete für diesen Schritt den Beifall seiner Landsleute. Mehr als die Hälfte der Aktien befand sich nun in den Händen der englischen Regierung. Sie verlangte sofort sieben Sitze im Aufsichtsrate der Kanalgesellschaft; später erhielt England zehn Sitze. Der englische Einfluß stieg von Tag zu Tag — und bald war der Suezkanal ein englisches Unternehmen, das er bis auf den heutigen Tag geblieben ist. Die — zumeist englischen — Aktionäre des Kanals erzielten aus dem „Schwindelunternehmen“, bei dem „kein Pfennig“ herauszuholen sei, im Jahre 1898, das eines der gewinnreichsten war, einen Reingewinn von 85 294 769 Franken. Lesseps hatte vergebens gegen die finanzielle und politische Umklammerung des Kanals durch England angekämpft; er konnte den französischen Charakter, den er dem Werke aufgepreßt hatte, ihm nicht bewahren. England war dieses Mal mächtiger als Lesseps.

4. Betrieb und Betriebsergebnisse in den Jahren 1870 bis 1884.<sup>93)</sup> Die Kanalverwaltung hatte von allem Anfang an — und hat noch heute — ihren Hauptsitz in Ismailia, einer reinen Beamtenstadt, die erst infolge des Kanalbaues entstanden ist. Hilfsämter befinden sich in Port Said und Port Tewfik. Bei der geringen Breite des Kanals mußte das Einlaufen und Verweilen der Schiffe in den Ausweichstellen auf telegraphischem Wege geregelt werden. Die Schiffe wurden mit Maschinenkraft in die Ausweichstellen hinein- und wieder hinausgewunden, indem die Schiffsmaschine die auf dem Schiffe befindliche Winde treibt, welche das mit dem anderen Ende um den Haltepfahl gewundene Tau faßt. Beim Vorbeifahren an einem in der Ausweichstelle festgelegten Schiffe mußte besondere Vorsicht obwalten, um Zusammenstöße zu verhindern. Solche waren namentlich in den einseitig zur Kanalachse liegenden Ausweichstellen, in denen die Schiffe einem einseitigen Drucke ausgesetzt waren, nicht selten, verliefen aber ohne ernstere Folgen. Weit störender für den Verkehr war das Auflaufen der Schiffe auf die Kanalböschungen, dessen Ursache letzten Endes in den ungünstigen Verhältnissen zwischen nützlichem Kanalquerschnitte ( $368 \text{ m}^2$ ) und dem eingetauchten Schiffsquerschnitte (meistens  $60 \text{ m}^2$ ) lag. Dieses Verhältnis verbot eine größere Fahrgeschwindigkeit als 5 Knoten, d. i. die Hälfte bis ein Drittel der gewöhnlichen Geschwindigkeit auf hoher See. Die größeren Schiffe mußten für die Durchfahrt durch den Kanal zur Vermehrung der Steuerkraft ein Hilfsstauerruder anbringen. Trotzdem geschah es — insbesondere in den ersten Betriebsjahren — sehr häufig, daß die Schiffe sich schräg stellten, vorne auf die nahegelegene Kanalböschung aufliefen, worauf dann das Hinterende sich an die gegenüberliegende Böschung anlegte und die Schiffe nur durch Ableichten nach mehrtätigem Aufenthalte wieder flott gemacht werden konnten. Im Jahre 1870 fanden bei 486 Fahrten 157 Auflaufungen statt. Weiterhin nahmen diese Unfälle stetig ab — im Jahre 1884 betrug ihre Zahl nur noch 162 bei 2361 Fahrten (also  $6,9\%$  gegen  $32,3\%$  im Jahre 1870). Diese Abnahme war den fortdauernden Verbesserungsarbeiten, der Verbreiterung der Fahrstraßensohle in den Bitterseen auf 40 m und der sich stetig mehrenden Einübung der Lotsen zu danken.

Dennoch wuchs bei der steten Zunahme der Abmessungen und der Anzahl der Schiffe die zum Durchfahren des Kanals erforderliche Zeit, da Überfüllungen des Kanals an der Tagesordnung waren. Eine Zusammenstellung über die Fahrtdauer der Schiffe durch den 160 km

langen Kanal ergibt im Durchschnitte der Jahre 1880 bis 1884 eine mittlere Dauer der Durchfahrt von  $43^h 40^i$  bei einem wirklichen Lauf der Schiffe von  $18^h 40^i$ ; die Wartezeit betrug also nahezu  $1\frac{1}{2}$  Mal soviel als die wirkliche Fahrzeit.

Die Genehmigungsurkunde vom Jahre 1856 bestimmte „in betreff der Schiffsabgabe im besonderen einen höchsten Satz von 10 Frs. für die Tonne Schiffsraum und für jeden Reisenden.“ Dieser Betrag war für jeden Nutzraum des Schiffes, der gewinnbringend verwertet werden kann, zu bezahlen, während alle Schiffsräume, die zur Fortbewegung und Bedienung des Schiffes benutzt werden müssen, abgabefrei waren. Vom Jahre 1873 an wurde eine Zuschlagstaxe von 4 Frs., die aber unter gewissen Bedingungen auf 3 Frs. ermäßigt werden konnte, erhoben; sie wurde vom Jahre 1876 an nach bestimmtem Schlüssel ermäßigt und vom Jahre 1884 vollständig fallen gelassen. Ein Schiff mittlerer Größe, also von 1500 Registertonnen, hatte mithin vom Jahre 1884 an eine Abgabe von 15 000 Frs. zu leisten; dieser Betrag entspricht der Versicherungssumme, wenn der Weg um das Kap der Guten Hoffnung gewählt wird; die Zeitersparnis war also reiner Gewinn bei der Fahrt durch den Kanal. Im Jahre 1885 wurde die Kanalgebühr auf 9,50 Frs. herabgesetzt und auch die Lotsengebühr aufgehoben. Schon im Jahre 1883 hatte die Kanalgesellschaft die Kosten der Flottmachung aufgelaufener Schiffe auf sich genommen.

Der Verkehr auf dem Suezkanal war in dem Zeitraum 1870 bis 1883 von 486 Schiffen auf 3307 Schiffe im Jahre angewachsen. Im Jahre 1870 zählte man 436 609 Netto-Registertonnen und 26 758 zollpflichtige Reisende — im Jahre 1883 aber 5 775 862 Tonnen und 119 177 Reisende. Auch der Durchschnittstonnengehalt der Schiffe war beträchtlich gewachsen: von 898 auf 1747. Die Eintauchungstiefe der Schiffe lag überwiegend unter 7 m; doch machte sich ein allmähliches Zunehmen insbesondere in den letzten Jahren vor 1884 bemerkbar; betrug der Hundertsatz der Schiffe mit 7 bis 7,50 m Eintauchungstiefe im Jahre 1881 nur 6,5, so war er im Jahre 1883 schon auf 15,3 gestiegen; allerdings war die Anzahl der Schiffe, die den vom Kanal gebotenen Tiefgang von 7,50 m wirklich ausnutzten, verhältnismäßig gering. Beachtenswert ist es, daß den Kanal fast nur Dampfschiffe durchfuhren; im Jahre 1883 ging ein einziger Segler von Port Said nach Suez. Die Segelschiffe fürchteten — wie schon Hagen vorausgesetzt hatte — den für sie gefährlichen Weg durch das

Rote Meer und bevorzugten den längeren aber doch weit sicheren Weg um das Kap der Guten Hoffnung. Auch bot für Segler die Abkürzung der Reisezeit nach Indien im Hinblick auf Fracht- und Ernteverhältnisse nicht immer entscheidende Vorteile; sie wurde mitunter sogar als Nachteil empfunden.<sup>1)</sup>

Im Jahre 1883 stellten sich  
 die Gesamteinnahmen auf..... 68 523 344,73 frcs  
 die Ausgaben auf ..... 32 659 803,47 „  
 es ergab sich mithin ein Reinertrag von..... 35 863 541,26 frcs.

An den Gesamteinnahmen war die Netto-Registertonnage mit 60 558 488 frcs, der Reisendenverkehr mit 1 191 770 frcs beteiligt; in den Ausgaben sind Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und die Rücklage in den Reservefonds einbegriffen, so daß die angegebene Reinertragssumme auf die dividendenfähigen Titel und die sonst Berechtigten verteilt werden konnte.

5. Erweiterung des Kanals.<sup>94)</sup> Im Jahre 1884 beschloß die Verwaltung der Suezkanalgesellschaft einen internationalen Ausschuß mit der Aufgabe eines Gutachtens über die Erweiterung des Kanals zu betrauen. Sie wandte sich an die beteiligten Regierungen mit dem Ersuchen, Fachmänner in diesen Ausschuß zu entsenden. Der Ausschuß bestand aus acht Franzosen, acht Engländern, und je einem Deutschen,<sup>95)</sup> Österreicher,<sup>95)</sup> Russen, Italiener, Spanier und Niederländer; er trat im Juni 1884 zur ersten Beratung zusammen. In der ihm vorgelegten Denkschrift wird auf den Umstand hingewiesen, daß durch die neuen Zollermaßigungen ein Anwachsen des Verkehrs über die vorausgesehenen 10 Millionen Tonnen zu erwarten ist und daher Maßnahmen zu treffen sind, „damit der gerade, zwischen Port Said und Suez eröffnete Seeweg das Begegnen der Schiffe während der Fahrt gestatte, unter den die Reeder am meisten befriedigenden Bedingungen der Sicherheit und Schnelligkeit und mit den geringsten Aufwendungen für die Kanalgesellschaft.“ Die Ingenieure der Unternehmung unterbreiteten der Begutachtung durch den Ausschuß drei Entwürfe für die Verdoppelung des Seeweges u. zw.

1. durch einfache Verbreiterung,
2. durch Herstellung eines zweiten Kanals und
3. durch Zusammenfassung der beiden ersten Vorschläge.

<sup>1)</sup> Briefliche Mitteilung des Ing. I. de Kuyser in Amsterdam.

Der Ausschuß wählte einen Unterausschuß zur sorgfältigen Prüfung sämtlicher für die zu lösende Aufgabe in Betracht kommenden Verhältnisse an Ort und Stelle. Von großer Bedeutung für die zutreffende Entscheidung war die Aufklärung der Frage über das Kreuzen der Seeschiffe in langgestrecktem, engem, stellenweise gekrümmtem und Strömungen unterworfenem Fahrwasser. Der Unterausschuß, dem auch der deutsche und der österreichische Vertreter angehörten, zog ausführliche Erkundungen über die Betriebsverhältnisse bei ähnlichen Wasserstraßen ein, bereiste auch den im Jahre 1876 eröffneten Kanal von Amsterdam nach Ymuiden, der 25 km lang ist und auf eine Länge von 19 km — von den Flutschleusen aus — bei 7.70 m Normaltiefe eine Sohlenbreite von 20 m besitzt; seine Böschungen sind mit 1 : 2 angelegt. Die Studien im Kanale selbst betrafen die notwendige Tiefe und Breite des künftigen, zweischiffigen Kanals. Die englischen Vertreter hatten von vornherein eine Tiefe des neuen Kanals von 9 m und zwar auf Kosten der im Entwurf der Gesellschaft angenommenen Breite von 70 m zwischen Port Said und den Bitterseen und von 80 m zwischen diesen und dem Roten Meere gefordert. Die Entwürfe der Kanalgesellschaft nahmen nur 8 m normale Tiefe an, betonten jedoch, daß die Mehrkosten bei der Herstellung einer Tiefe von 9 m durch die Verminderung der Breite um 5,5 m ausgeglichen werden könnten. Der Kanalgesellschaft sollten nach übereinstimmender Anschauung des Ausschusses keine Ratschläge erteilt werden, die eine wesentliche Steigerung der auf 200 Millionen Franken in Aussicht genommenen Baukosten und dadurch eine Hinausschiebung der beschlossenen Ermäßigung des Kanalzolles nach sich ziehen würden.

Auf Grund des eingehenden, sachlich wohl begründeten Berichtes des Unterausschusses nahm der internationale Ausschuß die von ihm erstatteten Vorschläge in seinen Sitzungen am 9. und 11. Februar 1885 einmütig an. Hiernach wurde empfohlen, daß dem bestehenden Suezkanal zunächst eine Tiefe von 8,5 m zu geben und die Vervollständigung auf 9 m dem letzten Abschnitt der Unternehmung vorzubehalten sei; daß der Kanal bei einer Tiefe von 8 m unter Niedrigwasser bei gewöhnlichen Springfluten in den geraden Strecken zwischen Port Said und den Bitterseen eine Wasserspiegel-Breite von 65 m, zwischen den großen Bitterseen und Suez eine solche von 75 m zu erhalten habe und in den Bögen, die mit Halbmessern von 2500 m oder darüber ausgeführt sind, eine Verbreiterung auf 75

und 80 m vorzunehmen sei. Von besonderer Wichtigkeit wurde die Verbesserung der großen Ausweichstelle des Sees Timsah erklärt, die durch Vergrößerung des Halbmessers von 900 m auf 1250 m<sup>96)</sup> eine im Bogenscheitel gemessene Erweiterung um ungefähr 208 m erhalten könne. Der Ausschuß heißt die Abpflasterung der Böschungen im allgemeinen gut, empfiehlt aber auch die Anlage von Pflanzungen in Höhe des Wasserspiegels. Er stimmt der beabsichtigten Ausführung der Arbeiten in drei Abschnitten bei und berechnet die Gesamtkosten der Verbesserung des Kanals mit rund 203 Millionen Franken.

Die Erweiterungsarbeiten begannen im Jahre 1887.<sup>97)</sup> Der erste Abschnitt umfaßte die fortlaufenden Verbreiterungen des Kanals von der vorhandenen, in 8 m Wassertiefe gemessenen Breite von 22 m auf 37 m und eine Vertiefung von 8 m auf 8,50 m unter dem Niedrigwasserspiegel bei gewöhnlichen Springfluten. Die Arbeiten wurden im Jahre 1898 beendet. Im zweiten Abschnitt wurden die neuen Sohlenbreiten hergestellt, zehn neue Ausweichstellen für das Begegnen besonders breiter Schiffe ausgeführt und sechs Ausweichstellen durch Erweiterung von Krümmungsstrecken geschaffen. Der dritte Arbeitsabschnitt: Die Vertiefung des Kanalbettes auf 9 m unter gewöhnlicher Springebbe, wurde mit Rücksicht auf die stetig wachsende Zunahme des Tiefganges der Seeschiffe vorzeitig in Angriff genommen und beschleunigt. Auch entschloß man sich den Querschnitt auf 9,50 m, in den Felsenstrecken womöglich auf 10 m, wenigstens aber auf 9,80 m Tiefe herzustellen.

Dem Fortschritt der Erweiterungsarbeiten entsprechend, konnten schon vom 15. April 1890 an Schiffe mit 7,80 m Tiefgang — also 0,30 m mehr als vorher — verkehren. Im Jahre 1899 hatten 10,7% aller Schiffe, die den Kanal durchfuhren, einen Tiefgang von mehr als 7,50 m. Im selben Jahre (1899) betrug die Dauer der wirklichen Fahrt 15<sup>h</sup> 41<sup>i</sup>, der Aufenthalte 2<sup>h</sup> 57<sup>i</sup>, also die der Durchreise 18<sup>h</sup> 38<sup>i</sup> gegenüber 17<sup>h</sup> 08<sup>i</sup> bzw. 30<sup>h</sup> 57<sup>i</sup> und 48<sup>h</sup> 05<sup>i</sup> im Jahre 1870. Vom 1. März 1887 an war allen Schiffen, die mit vorgeschriebenen Beleuchtungs- vorrichtungen ausgerüstet waren, die Nachtfahrt im Kanal gestattet. Dies trug selbstverständlich bedeutend zur Abkürzung der Reisezeit durch den Kanal bei; die Dauer der Aufenthalte war von 24<sup>h</sup> 38<sup>i</sup>, die sie noch im Jahre 1885 betragen hatte, im Jahre 1890 auf 6<sup>h</sup> 14<sup>i</sup> gesunken.

6. Bauzustand des Kanals. Die englische Zeitschrift „The

Engineer“ veröffentlichte im ersten Halbjahre 1909 eine längere Mitteilung über den baulichen Zustand des Suezkanals. Wir entnehmen ihr folgende Einzelheiten von allgemeiner Bedeutung.

Der Kanal ist 161 km und mit den Fahrrinnen bei Port Said und Suez im Mittelländischen und Roten Meere 168 km lang. Die Bögen mit Ausnahme eines Bogens im Timsahsee haben Halbmesser von 2500 m oder mehr; der Bogen im Timsahsee hat einen Halbmesser von 2000 m. Die Böschungen sind im weichen Boden mit 1 : 4, in festem Boden mit 1 : 2 angelegt; in Sandeinschnitten haben sie in einer Höhe von 2 m über Niederwasser Bermen erhalten; unter Wasser sind die Böschungen in weichem Boden mit Steinen oder Beton verkleidet. Die normale Wassertiefe beträgt im ganzen Kanale 10 m, in den Fahrrinnen vor Port Said und Suez 11 m bei Niederwasser; doch wurde schon damals eine Vertiefung bis auf 11 m in der ganzen Strecke von Port Said bis Suez ins Auge gefaßt. Die Sohlenbreite mißt im weichen Grunde mindestens 41 m, in den Bitterseen 98 m, in der Wasserlinie wechselt sie je nach der Beschaffenheit des Bodens zwischen 80 und 120 m, in den Ausweichstellen zwischen 95 und 135 m. Im Hafen von Port Said war auf eine Fläche von 127 ha eine Wassertiefe von 10,5 m erstellt worden; die Gesamtwasserfläche beträgt 261 ha, die Anlagen hatten bedeutende Vergrößerungen erfahren.

Der Kanal besaß zu jener Zeit schon 23 Ausweichstellen; die geringste Entfernung zweier Ausweichstellen beträgt 3,2, die größte 6,8 km. Über 60 Gasbojen dienten zur Sicherung der nächtlichen Schifffahrt. Die Gesellschaft verfügte im Jahre 1909 im Hafen von Port Said über eine Flotte von 3 mächtigen Eimerkettenbaggern, einem Saugbagger, 16 Trichterschuten mit Kraftbetrieb zur Erhaltung seiner Wassertiefe; dem gleichen Zwecke im Kanale selbst dienten 14 Eimerkettenbagger, ein Saugbagger, ein Eimerkettenbagger mit einer Sandpumpenanlage zur Beförderung des Baggergutes auf 100 m Entfernung, ein Felsenbrecher (Bauart Lobnitz) und 16 Schuten zur Abfuhr des gehobenen Sandes.

Die Kanalverwaltung ist bemüht, die bau- und betriebstechnischen Anlagen stetig den Bedürfnissen der Seeschifffahrt anzupassen.

## VI. Die Kämpfe um die Gründerrechte.

1. Die Listen der Gründungsmitglieder. Am 6. Dezember 1854 sandte Lesseps von Ägypten aus an Arlès-Dufour seinen Entwurf der Gründerliste, die 72 Namen enthielt

(s. S. 32). Schon im nächsten Jahre und auch in dem zweiten Bande seines oft erwähnten Buches „Perceement de l'isthme de Suez“ (erschienen 1856) erwähnt Lesseps eine vom Wali aufgestellte „erste Liste von 60 Gründungsmitgliedern mit dem Bemerken, daß der Wali ihm überlassen habe, sie durch Hinzufügen einflußreicher Persönlichkeiten oder Kapitalisten, die in jedem Lande zur Gründung des Werkes wesentlich beitragen werden, zu vervollständigen.“<sup>98)</sup> (s. S. 39). Diese Liste konnte bisher nicht aufgefunden werden; ebenso ist die Urfassung des Berichtes verschwunden, mit dem die Liste dem Wali vorgelegt wurde (s. S. 40). Die Kanalgesellschaft leugnet seinen Besitz ab und legt ihm überhaupt nur geschichtliche Bedeutung bei, obwohl sie ihn wiederholt, z. B. in ihrem an Kaiser Napoleon gerichteten Protest gegen die ägyptische Regierung im Jahre 1859 (s. S. 82) ausdrücklich als eine der Urkunden bezeichnet hat, durch die der Vizekönig die Kanalgesellschaft gegründet hat; auch ist er unter den von der Gesellschaft im Jahre 1866 veröffentlichten „Actes constitutifs de la Compagnie Universelle du Canal de Suez“ als zweite Gründungsurkunde abgedruckt.

Im Zeitpunkte der formellen Gründung der Gesellschaft im Jahre 1858 (s. S. 78) war die Vervollständigung der Gründerliste jedenfalls abgeschlossen; Lesseps hatte sie auf 166 Namen erweitert, wie aus einer Zuschrift des französischen Ministers des Äußeren vom 29. Oktober 1890 an den k. u. k. österr. Botschafter in Paris hervorgeht.<sup>99)</sup> Im Jahre 1860 hat Lesseps eine von ihm ergänzte Liste der Gründungsmitglieder an König Bey, Sekretär des Walis mit der Bitte gesandt, sie in den Archiven des vizeköniglichen Kabinetts zu hinterlegen und ihm eine beglaubigte Abschrift zukommen zu lassen. Am 4. Mai 1861 richtete das Sekretariat des Wali an Lesseps folgenden Brief: „Après avoir pris les ordres du viceroi j'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli aux fins que de droit une expédition authentique de la liste des membres fondateurs, qui se trouve déposée dans les archives du cabinet de Son Altesse.“ Diesem Briefe lag eine nicht datierte Abschrift der Gründerliste von 166 Namen mit der Anmerkung: „Pour copie conforme à la liste originale déposée aux archives du cabinet de S. A. le Viceroi Alexandrie, le 4. Mai 1861“ und der Unterschrift und dem Siegel König Beys bei. Die Urschrift dieser Liste soll bei einem Brande in Kairo zugrunde gegangen sein; die Abschrift wurde von der Kanalgesellschaft geheimgehalten und als Geheimurkunde im Jahre 1893 bei einem Notar hinterlegt. An-

läßlich eines Strafverfahrens gegen die Gesellschaft im Jahre 1903 legte diese über gerichtlichen Auftrag die Gründerliste des Jahres 1861 vor. Diese vorgelegte Liste trug das Datum vom 4. Mai 1861, enthielt aber nicht 166, sondern nur 165 Namen! Die Strafkammer erklärte,<sup>100)</sup> daß zweifellos schon vor dem Jahre 1861 eine vom Wali genehmigte Gründerliste vorhanden war, daß Negrelli darin verzeichnet war, daß — wenn die Liste vom Jahre 1861 genau wäre — seine Anteile darin eingetragen sein müßten, daß ferner aus einer Reihe von Umständen klar hervorgeht, die Auslassung könne nicht vom Wali herrühren und daß daher nur Lesseps die Auslassung verursacht haben kann. Die Strafkammer hielt aber eine betrügerische Absicht Lesseps' nicht erwiesen. Nun ist aber noch — wie aus den gerichtlich beschlagnahmten Schriftstücken der Kanalgesellschaft erhoben wurde — eine Gründerliste aus dem Jahre 1869 vorhanden. Sie nennt als Gründer 180 Personen, denen auch tatsächlich die ihnen aus Gründeranteilen zufließenden Vorteile zugewendet wurden. Während auf ihr mehrere Namen — so auch Charles de Lesseps — zweimal erscheinen, fehlen acht Namen der Liste vom Jahre 1861. Die Gesellschaft rechtfertigte dieses Vorgehen damit, daß einige der Ausgelassenen die ihnen zugedachten Gründeranteile ausgeschlagen hätten, und daß anderen die Mitteilung von der Zuweisung ihrer Anteile nicht habe zugestellt werden können, weshalb man auf sie nicht mehr Bedacht zunehmen gebraucht habe. Sie erklärte ferner, daß ein Verwaltungsratsbeschluß hierüber nicht bestehe und möglicherweise Lesseps allein diese Änderungen vorgenommen habe. Die erste Kammer des Tribunal Civil de la Seine in Paris entschied, daß die Gesellschaft zu diesem Vorgehen befugt sei und von einem Akkreszensrechte der übrigen Gründer nicht die Rede sein könne.<sup>101)</sup>

2. G r ü n d e r r e c h t e. Die eigentümlichen Machenschaften mit den Gründerlisten, in die wir vorstehend hineingeleuchtet haben, erwecken selbstverständlich den Verdacht, daß die Gesellschaft nicht gegen alle Gründungsmitglieder in rechtschaffener Weise vorgegangen ist. Bedrängt durch geldliche Schwierigkeiten, mit denen sie während des Baues und in den ersten Betriebsjahren zu kämpfen hatte, und bestrebt, einzelnen Persönlichkeiten besondere geldliche Anerkennungen zukommen zu lassen, fand sie in der Verleihung von Gründerrechten einen augenblicklich sehr bequemen Ausweg aus den bedrückenden Geldsorgen. Um aber die Anzahl der Gründer und durch sie die künftige Belastung

der Gesellschaft nicht zu vermehren, entschloß man sich, Mitglieder, die der Gesellschaft nicht mehr nützen konnten, aus den Listen zu streichen. Dieser zum mindesten unedle Vorgang ist zweifellos Negrelli gegenüber eingeschlagen worden. Aber auch von anderer Seite, von den Erben anderer Persönlichkeiten, die Lesseps als Macher des Kanals zur Zeit seiner verzweifelten Kämpfe gegen die Widersacher des Unternehmens zu seiner Unterstützung herangezogen hat und die ihm solche auch in oft erfolgreicher Weise gewährten, werden Ansprüche auf Gründerrechte erhoben. Es ist hier nicht der Ort, Namen zu nennen; es würde viel zu weit führen; auch haben sie für die breite Öffentlichkeit keinen Wert; es genügt wohl darauf hinzuweisen, daß neben den Erben des Baron Bruck, der in den ersten Gründerlisten sicher genannt war, auch Reichsdeutsche, ferner österreichische Körperschaften (z. B. der niederösterreichische Gewerbeverein), Franzosen und Italiener als Gründerrechtsansprecher in Betracht kommen.

Die Ansprüche aller dieser Persönlichkeiten und Körperschaften, die Gründerrechte zu haben behaupten, erreichen eine bedeutende Höhe. Zu ihrer Kennzeichnung sei bemerkt, daß die auf einen der ursprünglichen hundert Gründeranteile vom Jahre 1875 an entfallenden Gründerdividenden, mit Zinsen und Zinseszinsen kapitalisiert, im Jahre 1916 einen Wert von mehreren Millionen Franken darstellten, wozu noch der damalige Kurswert von etwa  $2\frac{3}{4}$  Millionen eines solchen ursprünglichen Gründeranteils trat, welcher Kurswert den Wert des Anspruches auf eine Quote des Gesellschaftsvermögens und den Hoffnungswert der künftig bis zum Ablaufe der 99jährigen Konzessionsdauer noch auszuschüttenden Gründerdividenden vertritt.<sup>102)</sup>

Es mag auffällig erscheinen, daß die Gründerrechtsbesitzer, die von der Gesellschaft „übergangen“ wurden, oder doch ihre Erben nicht bald nach der Eröffnung des Kanalbetriebes ihre berechtigten Ansprüche geltend machten, sondern daß dies erst und zwar zunächst in einem einzigen Falle — im Falle Negrelli — im Jahre 1891, unmittelbar nach Ablauf von 30 Jahren seit der angeblichen Genehmigung der Gründerliste durch den Vizekönig geschah. Aber es wird begreiflich, wenn man sich vor Augen hält, daß die Gesellschaft die Gründerrechtsfrage der Öffentlichkeit gegenüber in Nebel zu hüllen verstand, daß sie durch die Machenschaften mit der Gründerliste in die Reihen der Gründer Verwirrung trug und daß sie in Einzelfällen,

wo Ansprüche erhoben wurden, diesen mit spitzfindigen Einwendungen und Ausreden zu begegnen wußte. Der Fall Negrelli und auch der Fall Bruck sind Musterbeispiele hierfür. Es war eine Tochter Negrellis, Frau Marie Grois-Negrelli in Wien, die — mit der Sichtung des Nachlasses ihres Vaters beschäftigt — zu der Überzeugung gelangte, daß ihre Mutter seitens der Kanalgesellschaft in ihren rechtlichen Ansprüchen an die Gesellschaft schwer geschädigt worden sei. Sie stellte sich an die Spitze der Erben Negrellis und begann nun im Jahre 1891 den Kampf um die Anerkennung der Gründerrechte ihres Vaters mit jener Tatkraft, Beharrlichkeit und Voraussicht, die sie von ihrem Vater geerbt. Unermüdlich und geschickt in der Erforschung der Wahrheit, in der Aufdeckung der Schliche Lesseps' und seiner Helfer, in der Auffindung von Urkunden und Geheimakten — war sie auch unermüdlich bemüht, die benachteiligten Gründerrechtsansprecher zu ermitteln, zur Erhebung ihrer Ansprüche bei der Kanalgesellschaft zu veranlassen, sie zu gemeinsamem Schritte oder — wenn vorteilhafter — zu nachdrücklichen Einzelkämpfen anzuregen. Es gelang der geistreichen und willensstarken Frau auch in vielen Fällen; ihren Bestrebungen ist es auch zu danken, daß das österreichische Handelsministerium während des Krieges das Gutachten über die Ansprüche der österreichisch-ungarischen Monarchie auf Teilnahme an der Verwaltung des Kanals von einem hervorragenden Kenner der Verhältnisse einholte. Dieses Gutachten war als Grundlage für die Friedensverhandlungen gedacht, bei denen Deutschland und Österreich-Ungarn auf einer Neuregelung der den Suezkanal betreffenden Verhältnisse bestehen sollten. Der Ausgang des Krieges hat nun allen weiteren persönlichen und staatlichen Schritten — wenigstens vorläufig — eine Schranke gesetzt.

Zur Kennzeichnung der Eigenart der verschiedenen Zivilklagen und Strafanzeigen, die gegen die Kanalgesellschaft und einzelne ihrer Funktionäre erhoben wurden, und ihrer Durchführung und ihrer Ergebnisse, soweit sie bisher vorliegen, seien hier die Fälle Negrelli und Bruck mit großen Strichen gezeichnet. Die wichtigsten Grundlagen der Streitsachen wurden schon in früheren Abschnitten erwähnt; sie können hier des Zusammenhanges wegen nicht übergangen werden; wo ein Hinweis auf Vorhergehendes nicht genügt, will ich sie kurz wiederholen; der Leser möge entschuldigen, wenn schon Gesagtes hier und da wieder gesagt wird.

### 3. Ansprüche der Erben Negrellis.<sup>108)</sup> Eine Reihe

von Briefen aus den Jahren 1855 bis 1858, auf die ich schon früher Bezug genommen habe, beweist einwandfrei, daß Negrelli im Zeitpunkte der Gründung der Gesellschaft zu den vom Wali ernannten Gründern gehörte; dieser Gründeranteil war ihm in seiner Eigenschaft als verdienstvollster Förderer der Kanalunternehmung eingeräumt worden. Ihm gebührte aber noch ein zweiter Gründeranteil, weil der Wali im Jahre 1856 jedem der Ingenieure, die der internationalen Kommission angehörten (s. S. 46) einen Gründeranteil zugesichert hatte — und Negrelli bekanntlich ein Mitglied dieser Kommission war. Diese Tatsache ergibt sich unbestreitbar auch aus einem an Baron Bruck gerichteten Schreiben Lesseps' vom 9. August 1855 dessen Urtext in Händen der Frau Grois sich befindet und in dem es heißt: „Ces ingénieurs seront inscrits comme membres fondateurs de canal des deux mers, dont le nombre est fixé a cent. Ils recevront un titre, qui leur assurera pendant les 99 années de la concession un droit a la répartition proportionnelle du 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, sur les produits nets de l'entreprise, conformément au firman du 30. novembre dernier. Ferdinand de Lesseps, chargé de pouvoirs de S. A. le viceroi d'Egypte.“ Negrelli hatte mithin Anspruch auf  $\frac{20}{10}$  Anteile. Am 24. September 1858 schrieb Lesseps an Negrelli einen längeren Brief,<sup>104)</sup> in dem sich folgende wichtige Stelle befindet: „Vous êtes, mon chère ami, inscrit sur le registre des fondateurs pour dix actions de fondateur, le baron de Bruck pour dix également et le chevalier de Revoltella pour cinq.“ Bis zum 24. September 1858 scheint also einer der beiden, Negrelli zugesicherten Anteile gestrichen worden zu sein. Diese Streichung kann nur Lesseps eigenmächtig vorgenommen haben; der Vizekönig hat dies entschieden nicht getan, denn aus zwei Briefen (16. Dezember 1855 und 3. Februar 1856) an Erzherzog Ferdinand Maximilian, den Bruder des Kaisers von Österreich-Ungarn, bedankt sich der Vizekönig in geradezu überschwänglichen Worten für die großen Sympathien, die der Kaiser dem Kanalunternehmen entgegenbringt und die auch in der Entsendung Negrellis in die internationale Kommission und nach Ägypten zum Ausdruck kommen.<sup>105)</sup> Im Hinblick auf diese amtliche Entsendung Negrellis war es dem Wali doch ganz unmöglich, Negrelli aus der Gründerliste zu streichen. Als Lesseps' Brief in Wien ankam, lag Negrelli schon auf dem Sterbebette — er konnte keinen Einspruch mehr erheben. Sofort nach seinem Tode ließ sich Revoltella, der Vertrauensmann Lesseps' in Triest und Vizepräsident

des Verwaltungsrates der Kanalgesellschaft, von Negrellis Schwager, dem vormaligen k. u. k. Legationsrat v. Ritter Weiß von Starkenfels sämtliche auf den Suezkanal bezüglichen Papiere des Verstorbenen, unter ihnen auch die beiden wichtigen vorerwähnten Briefe vom 9. August 1855 und vom 24. September 1858 ausliefern.<sup>106)</sup> Am 28. Februar 1859 teilte Revoltella der Witwe Negrellis mit, daß der Verwaltungsrat der Kanalgesellschaft beschlossen habe, ihr fünf Gründeranteilscheine (also einen halben Gründeranteil), sowie den Betrag von 20 000 Franken als persönliches Geschenk und endgültige Belohnung für die so sehr geschätzten Leistungen ihres verstorbenen Gatten zugunsten der Unternehmung zuzuweisen. Aus einem Briefe Revoltellas an Lesseps vom 20. Januar 1859 geht hervor, daß der Verwaltungsrat 25 000 Franken für die Witwe Negrellis bestimmt hatte, daß Revoltella aber 5000 Franken ihrem Bruder Weiß zukommen ließ, der als sein Mittelsmann wiederholt Dienste verschiedener Art in Wien für die Gesellschaft geleistet hatte.

In der Gründerliste vom Jahre 1861 ist nun tatsächlich Negrellis Witwe mit  $\frac{5}{10}$  Gründeranteilen eingetragen. Diese Gründeranteile hat sie aber nie erhalten. Durch eine sonderbare Machenschaft Revoltellas, die aber erst viele Jahre nach dessen Tode aufgedeckt wurde, erhielten die Erben Negrellis diese fünf Anteilscheine — anstatt der 10 oder 20 — die ihnen gebührt hätten. Die Witwe Negrellis betrieb wiederholt bei Revoltella die Aushändigung ihrer eigenen fünf Anteilscheine, wurde aber von ihm, insbesondere unter Hinweis auf ihre augenblickliche Wertlosigkeit stets wieder beruhigt. Revoltella starb 1869. Als im Jahre 1875 die Gründeranteile zum ersten Male einen Ertrag abwarfen, ersuchte die Witwe die Kanalgesellschaft abermals um Aufklärung. Die Gesellschaft erwiderte durch Charles de Lesseps, daß nur Herrn von Negrelli fünf Anteilscheine zugewiesen wären, die nach seinem Tode auf den Namen der Witwe überschrieben wurden, „da sie damals allein als einziger Vertreter der Gesellschaft bekannt war“, und daß erst später, als durch die gerichtlichen Erklärungen die wirklichen Vertreter bekannt wurden, die fünf Anteilscheine endgültig den Erben des Herrn von Negrelli zugewiesen worden seien.

Den 10. September 1891, also kurz nach Ablauf von 30 Jahren seit der angeblichen Genehmigung der Gründerliste durch den Vizekönig klagten auf Anregung der Frau Marie Grois-Negrelli, die den ganzen Sachverhalt aufgeheilt hatte, die Erben Negrellis bei der Ersten

8 Die Geschichte des Suezkanals.

Kammer des Tribunal Civil de la Seine in Paris Lesseps und die Kanalgesellschaft auf gemeinsame Ausfolgung von  $\frac{10}{10}$  Gründeranteilen. Die Klage wurde mit Urteil vom 24. März 1894 abgewiesen, weil — wie die etwas dürftige Begründung lautet — anzunehmen sei, daß die Gesellschaft im wohlverstandenen Interesse der Erben es für gut befunden habe,  $\frac{5}{10}$  Gründeranteile durch den hohen Betrag von 20 000 Franken zu ersetzen und der Witwe zu überweisen, und die anderen  $\frac{5}{10}$ , nachdem die gesetzlichen Erben bekannt waren, auf deren Namen umzuschreiben. Das Gericht betonte, daß Lesseps der Witwe den Sachverhalt sehr entschieden klar gemacht und diese keine weiteren Einwendungen erhoben hatte. Der Appellgerichtshof bestätigte dieses Urteil.

Frau Marie Grois-Negrelli ruhte nicht. Sie forschte unermüdlich nach beweiskräftigen Schriften und Urkunden. Auf ihre Anregung erstatteten die Erben Negrellis im Jahre 1901 die Strafanzeige („plainte en faux et usage de faux contre le ou les auteurs de la liste déposée chez maitre Mahot de la Quérantonais.“\*) Im Verlaufe dieses hochinteressanten Rechtsstreites wurden umfassende Erhebungen gepflogen und in den Geschäftsräumen des Verwaltungsrates der Gesellschaft wie auch in den Wohnungen der Witwe Lesseps' und ihres Sohnes Charles de Lesseps' große Mengen von Schriftstücken beschlagnahmt. Das im Jahre 1903 gefällte Urteil der Strafkammer ist außerordentlich bemerkenswert. Die Strafkammer erklärt darin, daß zweifellos schon vor dem Jahre 1861 eine vom Wali genehmigte Gründerliste vorhanden war, daß Negrelli darin verzeichnet war, daß — wenn die Liste vom Jahre 1861 genau wäre — Negrellis Anteile darin eingetragen sein müßten, daß aus einer Reihe von Umständen klar hervorgeht, die Auslassung derselben könne nicht vom Wali herrühren und daß daher nur Lesseps die Auslassung verursacht haben kann. Die Strafkammer hielt aber eine betrügerische Absicht Lesseps' nicht erwiesen, weshalb keine der beiden inkriminierten Straftaten vorliege, weder crime de faux seitens Lesseps noch crime d'usage de faux seitens der Gesellschaft. Dem Begehren um strafgerichtliche Verfolgung wurde daher nicht stattgegeben; ebenso wurde das Verlangen um Wiederaufnahme des Verfahrens auf Grund

---

\*) Im Jahre 1893 hatte die Gesellschaft wie schon S. 110 erwähnt, die Gründerliste vom Jahre 1861 bei dem genannten Notar mit dem Auftrage hinterlegt, Auszüge und Abschriften nur der Gesellschaft auszufolgen.

der zutage gekommenen neuen Beweismittel wegen Versäumnis der Fallfrist endgültig abgewiesen.

Frau Marie Grois-Negrelli, unermüdlich im Kampfe um ihr Recht, hat unmittelbar vor Kriegsbeginn im Namen der Erben ihres Vaters vor den französischen Gerichten eine Reihe von Zivil- und Strafprozessen gegen die Kanalgesellschaft und einzelne ihrer Amtsverwalter anhängig gemacht. Durch die Wirren der Kriegsjahre und der haßerfüllten französischen Friedenspolitik gegenüber Deutschland scheinen diese Klagen vorläufig auf einem toten Punkt angelangt zu sein — und es ist fraglich, ob es der Beharrlichkeit der Tochter Negrellis gelingen wird, sie wieder flott zu machen.

4. Ansprüche der Erben Brucks. Jene sechs Briefe, die wir als Beweise dafür anführten, daß Negrelli zur Zeit der Gründung der Gesellschaft am 20. Dezember 1858 (vergl. S. 104) auf der Gründerliste stand, enthalten auch die unwiderlegbaren Beweise, daß Baron Bruck zu diesem Zeitpunkte in den Büchern der Gesellschaft als Gründer eingeschrieben war. Es ist ganz unmöglich anzunehmen, daß Bruck während der dem letzten Briefe vom 24. September 1858 (vergl. S. 102) folgenden drei Monate bis zur formellen Konstituierung der Gesellschaft in der Liste wieder gestrichen worden sei. Lesseps und Revoltella mußten es zu jener Zeit noch ängstlich vermeiden, den hervorragenden Minister eines Staates zu kränken, von dessen Hilfe die Gesellschaft noch so viel sich versprach. Übrigens war Lesseps im Sinne der „Instructions générales et spéciales“ auch nur berechtigt, die Liste des Jahres 1855 durch Hinzufügen weiterer Gründer zu vervollständigen, keineswegs aber zur Ausmerzung von Namen befugt. Die Kanalgesellschaft suchte im Verlaufe der strafgerichtlichen Verhandlungen die Auslassung Brucks auf der Gründerliste des Jahres 1861 mit dem Hinweis darauf zu entschuldigen, daß „Lesseps offenbar sein Gedächtnis verlassen habe, weil seit den darin\*) besprochenen Vorgängen schon fünf Jahre verstrichen waren.“

Im Jahre 1860 starb Baron Bruck; seine Erben erhielten keine Gründeranteilscheine, weil Brucks Name auf der Gründerliste des Jahres 1861 fehlte.

Von Frau Marie Grois-Negrelli auf ihre Gründerrechtsansprüche aufmerksam gemacht, haben Brucks Erben nach vielen Jahren die

---

\* Im Briefe vom 20. November 1860 an König Bey, s. S. 100.

Kanalgesellschaft vor den internationalen gemischten Gerichtshöfen in Ägypten auf Ausfolgung eines Gründeranteilscheines und auf Zahlung aller von Anfang an darauf entfallenden Geldsummen belangt, wurden aber in beiden Instanzen sachfällig. Die erste Instanz ging von der Anschauung aus, daß es nicht bewiesen ist, ob die Eintragung Brucks in die Gründerliste vom Wali bestätigt worden sei, daß es sich mithin nur um die Nichterfüllung eines Leistungsversprechens handle und dieser Anspruch durch Zeitablauf verjährt sei. Diese Begründung ist juristisch stark anfechtbar. Die zweite Instanz ging denn auch von einem durchaus abweichenden Standpunkte aus. Sie erklärt, daß eine im Jahre 1855 erfolgte Beteiligung mit einem Gründeranteile noch nicht das Eigentum an einem Gründeranteilscheine verschaffen konnte, da solche erst einige Jahre später geschaffen wurden. Der Klageanspruch ist also dem Wesen nach nicht auf Herausgabe eines zurückbehaltenen Gründeranteilscheines, sondern auf Anerkennung des Rechtes gerichtet, die Schaffung eines solchen zu verlangen. In dieser Beziehung aber ist die Verjährung eingetreten.

Die Verjährungsfrage ist für alle, die sich in gleicher Lage wie Brucks Erben befinden, von Wichtigkeit. Die Frage der Gründerrechtsansprüche ist eine Rechtsfrage von allgemeiner Bedeutung für Rechtsgelehrte und Rechtstätige. Ziemlich eingehend behandelt sie der ehemalige Senatspräsident des k. u. k. Obersten Gerichts- und Kassationshofes in Wien, Arrigo von Fraus in seinem Gutachten über Österreich-Ungarn und den Suezkanal; doch dürfte diese wertvolle, streng sachliche Abhandlung schwer zugänglich sein. In der „Revue des grands procès contemporains“ (Paris 1906) gelangten Verteidigungsreden aus dem von Negrellis Erben anhängig gemachten Strafverfahren zur Veröffentlichung. Eine sachliche, ausführliche Darstellung der verschiedenen Prozesse gegen die Suezkanalgesellschaft und einzelne ihrer Funktionäre würde der Welt die MACHENSCHAFTEN OFFENBAREN, die von Lesseps und seinen Helfern zum Nachteile ihrer Mitarbeiter vorgenommen wurden und die wohl kaum bei einem anderen großen Unternehmen ihres Gleichen finden.

## Anmerkungen.

- 1) Veröffentlicht in einer kleinen im Jahre 1869 in Paris erschienenen Zeitschrift „Le percement de l'Isthme de Suez — Enfantin — Mr. de Lesseps. Die Schrift ist rasch aus dem Buchhandel verschwunden; sie soll von Lesseps aufgekauft worden sein; ein Stück befindet sich im Besitze der Frau Grois-Negrelli. Vgl. auch „Rundschau f. Technik und Wirtschaft 1911, S. 9.“
- 2) Vergleiche auch die Briefe Enfantins vom 28. Juni 1845, „Urkunden“ 1. Hier nennt er auch jene Männer, die mit ihm in Ägypten gearbeitet haben.
- 3) Wali war die amtliche Bezeichnung für den erblichen Generalstatthalter von Ägypten. Die Bezeichnung Khedive: Vizekönig wurde von der Hohen Pforte erst im Jahre 1867 zugestanden, war aber schon lange vorher allgemein üblich.
- 4) In den Annales des ponts et chaussées 1851, 1<sup>er</sup> semestre p. 161 und 2<sup>e</sup> semestre p. 124 berichtet Ingenieur Malejieux, der in den Jahren 1849 und 1850 Ägypten bereiste, über die öffentlichen Arbeiten, die Mohammed Ali begonnen hatte und die damals noch nicht vollendet waren, und über die Entwicklung der technischen Schulen in Ägypten.
- 5) Aus Metternichs nachgelassenen Papieren. Herausgegeben von dem Sohne des Staatskanzlers. Zwei Teile.
- 6) Brief an den Generalkonsul Laurin vom 25. April 1843 (siehe Note 5.)
- 7) Freiherr von Kübeck (1780 bis 1855) war der Schöpfer des ersten österreichischen Staatseisenbahnnetzes, dessen Errichtung durch den denkwürdigen kaiserlichen Erlaß vom 19. September 1841 angeordnet wurde. Einen wertvollen Einblick in das Wesen, Leben und Wirken des um Österreich hochverdienten Mannes gewähren die von seinem Sohne Max Freiherrn von Kübeck herausgegebenen „Tagebücher“, die 1909 bei Gerold und Co. in Wien erschienen sind.
- 8) Mitteilung der „Allgemeinen Bauzeitung“ (Wien) 1844 in der Beilage „Die Ephoren“, S. 65.
- 9) Wilhelm Braumüller, k. u. k. Hof- und Universitätsbuchhändler 1915.
- 10) Über diese Reise berichtete Negrelli in einem, seinen Freunden gewidmeten Buche: Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen mit einem Anhang über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern von L. Negrelli, Oberingenieur der Kaufmannschaft in Zürich, Frauenfeld. Druck und Verlag von Ch. Beyel, 1838.
- 11) Siehe „Alois v. Negrelli“, ersten Band S. 103 bis 124.
- 12) „Urkunden“, 2 (vom 20. Dezember 1845) und 3 (vom 29. Dezember 1845). Beides sind Briefe Dufours an Negrelli; dem letzteren ist ein Aufsatz beigelegt, den Dufour für die Zeitungen zur Verfügung stellte, da dieser „natürlich zu sehr beschäftigt war, um selbst schreiben zu können“. (Urk. 2.)
- 13) „Le canal de Suez et la question du trace.“ Par Alexis Barrault, ingénieur, et Emile Barrault. Mit einer Übersichtskarte. Revue des Deux Mondes. 1855, S. 71.

- 14) Société d'Etude de l'Isthme de Suez, travaux de la brigade française. Rapport de l'ingénieur, 1847. Auszugsweise in Comptes rendus de l'Académie des Sciences de Paris, Tome XXXI und XXXVII. Auf Grund dieses Berichtes behandelt diese Frage auch Karl v. Littrow im Novemberhefte des Jahrgangs 1853 der Sitzungsberichte der mathem.-naturw. Klasse der kais. Akademie der Wissenschaften (XI. Bd., S. 73).
- 15) Bericht Negrellis an den Hofkammerpräsidenten Freiherrn von Kübeck vom 9. Juli 1846. (Urkunden 7.)
- 16) Robert Georgi war in den Sturmjahren 1848 und 1849 sächsischer Finanzminister.
- 17) Mitteilungen über die Verhandlungen des sächsischen Landtages, II. Kammer, Nr. 156, Dresden, den 24. Juni 1846, S. 4489 Abgedruckt in „Urkunden“ 6.
- 18) Der Erlaß Kübecks befindet sich im Nachlasse Negrellis.
- 19) In französischer Sprache, nach dem Urtexte, abgedruckt in den „Urkunden“ unter 9, vgl. auch „Urkunden“ 10 und 16.
- 20) Urkunden 10, 13 und 15.
- 21) Der Brief Humboldts ist nicht vorhanden; in der Antwort der Leipziger Vertreter der deutschen Gruppe wird „für die geneigten Äußerungen“ der verbindlichste Dank ausgesprochen. Urkunden 15.
- 22) Siehe Dankschreiben Dufours vom 30. Januar 1847. Urkunden 19.
- 23) Brief Dufours an Negrelli vom 12. März 1847. Urkunden 26.
- 24) Urkunden 21; der Brief ist in französischer Sprache geschrieben. Ich gebe eine freie Übersetzung eines Teiles.
- 25) Brief Enfantins an Dufour, vom 7. März 1847. Urkunden 26 (Beilage zu Brief an Negrelli).
- 26) Die Berichte befinden sich im Nachlasse Negrellis und sind auch in den „Urkunden“ abgedruckt. Die Angabe, daß Jasnüger Ingenieur ist, entspricht nicht der Tatsache, wie aus einem Briefe Negrellis an Kübeck, der im Originale vorliegt, zu entnehmen ist. Jasnüger hat auch über die Tätigkeit der „von der Société d'étude du Canal de Suez (Groupe allemand) unternommenen ersten Expedition nach Ägypten“ in der „Illustrierten Zeitung“ (Leipzig, den 1., 8. und 15. Januar 1848) berichtet; in den Aufsatz ist neben mehreren Städtebildern auch ein „Plan zur Verbindung des roten und des mittelländischen Meeres durch einen Kanal und eine Eisenbahn von Kairo nach Suez, von A. Colin“ eingefügt. Die in der Einleitung zum Aufsätze vorkommenden Angriffe gegen Enfantin erregten den Unwillen Dufours, der eine Berichtigung vorbereitete. (Brief vom 11. Januar 1848 an Negrelli.)  
Einen ausführlichen Bericht über die Arbeiten der deutschen Ingenieurabteilung enthält auch die „Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ 1849, S. 107.
- 27) Der Entwurf zur Instruktion befindet sich im Nachlasse Negrellis.
- 28) Vergl. den unter Bemerkung 26 angeführten Aufsatz in der Zeitschrift d. österreich. Ingenieur- und Architektenvereins.
- 29) Brief an Negrelli vom 28. Juli 1847.
- 30) Urkunden 46.
- 31) Brief vom 28. Juli 1847. Urkunden 35.

- 32) Die „Instructions“ finden sich abgedruckt in den „Urkunden“ S. 49.  
 33) Littrow, Über das allgemeine Niveau der Meere. Sitzungsberichte der mathem. naturw. Klasse der kais. Akademie der Wissenschaften, XI. Bd. S. 735.  
 34) Comptes rendus de l'Academie des Sciences de Paris, Tome XXXVII, S. 281.  
 35) Comptes rendus de l'Academie des Sciences de Paris, Tome XXXVII, S. 78 und Moigno, Kosmos. Vol. III, S. 340.

Favier, Generalinspektor der Brücken und Straßen, veröffentlichte auch in den Annales des ponts et chaussées 1855 I, S. 257 „Betrachtungen über die auf dem Isthmus von Suez in den Jahren 1799 und 1847 ausgeführten Höhenmessungen“. Er sucht darin zu beweisen, daß die Messungen des Jahres 1847 große Fehler enthalten und ihnen kein Vertrauen entgegengebracht werden kann, während die Ergebnisse des Jahres 1799 der Wahrheit sehr nahe kommen.

Die Hauptergebnisse der Höhenmessungen 1799 und 1847 stellen sich folgendermaßen in Vergleich (Maße in Metern.)

	1799	1847	Unter- schied
Niederwasser bei Tyneh.....	8.12	0.00	8.12
Sohle des alten Kanals bei seiner Mündung bei Serapeum .....	3.34	1.87	5.21
Kanalsohle bei Mougfar .....	3.36	6.00	9.36
Talboden bei Byr-Raz-el-Ouadi .....	9.51	6.00	15.51
Tiefwasserstand des Nils bei Mégyas de Raoudah	2.82	14.08	16.90

Vergleichslinie der beiden Messungen ist der Niederwasserstand bei Suez. Favier hält unter Hinweis auf die Erfahrungen bei dem Hochwasser im Jahre 1800 den großen Unterschied zwischen Niederwasser bei Tyneh und dem bei Mégyas de Raoudah, ferner den zwischen Serapeum und Mougfar für unrichtig und erklärt mithin auch das Endergebnis der Messung des Jahres 1847 für falsch. Tatsächliche Beweise für diese Anschauung erbringt er nicht.

Pono (Comptes rendus des séances de l'Academie des sciences, Tome trente septième, S. 118) macht Vorschläge für eine einwandfreie Messung, da solche Irrtümer, wie Favier sie behauptet, immerhin auch bei bester Arbeit möglich seien.

Breton (de Champ) verweist Favier gegenüber in derselben Zeitschrift (S. 280) auf den Umstand, daß der Höhenunterschied von mehr als 8 m im Jahre 1799 durch ein einfaches Nivellement, die Gleichheit der beiden Meeresspiegel aber durch fünf einfache Nivellements ermittelt wurde, und daß gegen diese auf solche Weise wiederholt überprüften Ergebnisse mit so allgemeinen und nicht wissenschaftlich begründeten Anschauungen wie Favier sie vorbringt, nicht angekömpft werden kann. Die Gleichheit der beiden Meeresspiegel sei unbestreitbar.

- 36) Brief Dufours an Negrelli vom 1. Dezember 1847. Urkunden 42.  
 37) Urkunden 54. Der Brief ist in französischer Sprache verfaßt.  
 38) Urkunde 55, S. 116, 4. Zeile von unten muß es impossible anstatt possible heißen. Urschrift liegt vor.

- 39) „le role initiateur“.
- 40) Brief Dufours an Negrelli, Urkunden 56.
- 41) Urkunden 66. Der Bericht enthält eine Abrechnung über die teilweise Verwendung des von der sächsischen Regierung gewährten Beitrages.
- 42) Vgl. Brief Dufours an Negrelli. Urkunden 79.
- 43) Karl Ludwig Freiherr von Bruck geb. 1798 zu Elberfeld, Begründer und Direktor des Österreichischen Lloyd. 1848 Abgeordneter der Nationalversammlung und Bevollmächtigter beim Reichsverweser Erzherzog Johann; im Ministerium Schwarzenberg (1848) Minister des Handels, 1849 in den Freiherrnstand erhoben; 1851 ging er wieder als Direktor des Lloyd nach Triest, 1853 als österreichischer Internuntius nach Konstantinopel. Im Jahre 1855 übernahm er das Finanzministerium.
- 44) Ausführlich über die Tätigkeit Negrellis in der Lombardei und Venetien berichte ich im 2. Bande meines Werkes über Alois Negrelli, vgl. Anmerk. 10.
- 45) Urkunden 70.
- 46) Urkunden 73. Die Urschrift des Briefes befindet sich in der Urkundensammlung der Tochter Negrellis, Frau Marie Grois.
- 47) Archiv des k. k. Handelsministeriums, Akt. L. 3378/ex 1854.
- 48) Der Brief befindet sich urschriftlich in der Urkundensammlung der Frau Marie Grois.
- 49) Brief Arles-Dufours an Negrelli vom 20. Juni 1855; s. Anmerkung 48.
- 50) Abgedruckt in Lesseps Werk: *Le Percement de l'Isthme de Suez*. Paris 1855.
- 51) Leut eines Briefes Lesseps an Richard Cobden vom 3. Dezember 1854, abgedruckt in Lesseps „Lettres et documents etc.“ Band I, S. 52.
- 52) Arlès schickte eine Abschrift an Negrelli, der wieder Abschriften an das Handelsministerium (Z. 3378/ex 1854) und an die Handels- und Gewerbekammer in Triest (Z. 372/ex 1853) sandte.
- 53) Näheres hierüber in dem an das k. k. Handelsministerium erstatteten Gutachten des Senatspräsidenten des k. k. Obersten Gerichts- und Kassationshofes Arrigo v. Fraus über „Österreich-Ungarn und der Suezkanal“. Wien 1916.
- 54) Siehe das unter 53 erwähnte Gutachten.
- 55) Brief vom 27. Januar 1855. Urkunden 79.
- 56) Aus einem Briefe Enfantins an Negrelli, vom 23. Januar 1855. Urkunden 76.
- 57) Urkunden 77.
- 58) Bruck war damals Finanzminister, Toggenburg Handelsminister.
- 59) Veröffentlicht in „*Percement de l'Isthme de Suez*, Paris 1855/56.
- 60) Sehr ausführlich werden alle diese Fragen in der Veröffentlichung von A. v. Fraus erörtert. Vgl. Anm. 53.
- 61) Eine Abschrift des französisch geschriebenen Briefes sandte Bruck am 21. Mai 1855 an Arlès-Dufour, sie liegt in der Pariser Arsenalbibliothek.
- 62) Le Baron de Bruck et la Compagnie de Suez. *Mémoire à l'appui de la réclamation des héritiers de Bruck contre la compagnie universelle du canal maritime de Suez*. Alexandrie 1900. Annexe 22.
- 63) Le Baron de Bruck et la Compagnie de Suez (vgl. Anm. 62), Annexe 23.
- 64) Urkunden 86.

- 65) Percement de l'Isthme de Suez. Exposé et documents officiels par M. Ferdinand de Lesseps, Ministre plénipotentiaire. Paris 1855.
- 66) Dieser Satz lautet in der Urschrift: „Je n'avais reçu de qui que ce soit aucune espèce de mission“.
- 67) Brief an einen Rat im Königl. sächs. Ministerium des Innern. Urkunden 103.
- 68) Le Baron de Bruck et la Compagnie de Suez.
- 69) Ingenieur Mougel, der Erbauer des großartigen Werkes, das sich als eine Brücke mit 72 Bögen von 5 m Spannweite über den Arm von Damiette und als Brücke mit 162 Bögen gleicher Weite über den von Rosette darstellt, plante den Verschuß auf neuartige Weise: das Tor jeder Öffnung war als Trommel mit zylindrischen Wänden gedacht, die sich um wagerechte Achsen drehen; füllt sich die Trommel mit Wasser, so sinkt sie und schließt sich; füllt sie sich mit Preßluft, so öffnet sie sich und schwimmt; die Preßluft sollte eine Maschine liefern, die der Fluß selbst bewegt und deren Arbeit ein Schwimmer so regelt, daß das Nilwasser eine bestimmte Höhe nicht überschreiten kann. Die Kommission bezeichnete den Vorschlag als geistreich und fachgemäß — wollte aber zu seiner Ausführung nicht raten, weil ein so ungewöhnlicher neuer Gedanke erst in kleinerem Maße erprobt werden sollte; sie hielt auch bei dem langsamen, regelmäßigen Anschwellen des Nils eine selbsttätige Abschlußvorrichtung nicht für notwendig und empfahl die schon bewährte Bauart der Schützenwehre mit Roll- oder Dammbalken.
- 70) Abgedruckt in der „Revue des grands procès contemporains“ 1906, Nr. 1.
- 71) Der Originalentwurf dieses Briefes in Lesseps Handschrift wurde bei der Witwe Lesseps gerichtlich beschlagnahmt; eine gerichtlich beglaubigte
- 72) Abschrift befindet sich in den Händen der Frau Grois.
- 73) Revoltella war Bankier in Triest.
- 74) Laut eines Berichtes an den k. k. Finanzminister vom 24. Mai 1856, Fin. Min. Akt. Z. 19502/ex 1856.
- 75) In der „Revue des Deux Mondes“ XXVI. Jahrgang, 2. Hälfte, 1. Band, Paris 1856 haben Alexis und Emile Barrault auf S. 70ff. eine Abhandlung veröffentlicht, in der an Hand einer Karte die Entwürfe der ägyptischen Ingenieure und Talabots, sowie auch ihr Vorschlag eingehend besprochen und miteinander verglichen werden. Talabot hat seinen Entwurf in der gleichen Zeitschrift im Hefte vom 1. Mai 1855 ausführlich erläutert und begründet.
- 76) Vgl. „Revue des Deux Mondes“, XVI., 2. Hälfte, 1. Band, Paris 1856. S. Anm. 75.
- 77) Brief vom 26. Juni 1856.
- 78) Georgi-Dufour, Urkunden.
- 79) Im Jahre 1856 entschloß sich die österr. Regierung unter dem unerträglichen Druck der geldlichen Notlage des Staates zum Verkaufe der lombardisch-venetianischen Staatsbahnen. Der Gesellschaft, die das 400 km lange Netz erwarb, gehörten französische Kapitalisten, unter ihnen Paulin Talabot an, der auch die Bahnen wiederholt bereiste. Vgl. Alois Negrelli 2. Band.
- 80) Diese Tatsache ergibt sich aus einem Aufsätze, den Negrelli in der „Österreich. Zeitung“ veröffentlichte. Wir kommen noch auf diesen Aufsatz eingehender zu sprechen.

- 81) „Presse“ vom 20. September 1856.
- 82) „Österr. Zeitung“, 9. Februar 1858. Der Aufsatz erschien zunächst ohne Namensbezeichnung; erst einige Tage später nannte die Schriftleitung, veranlaßt durch einen Angriff auf den Verfasser in der „Ostdeutschen Presse“ seinen Namen.
- 83) In einer Lebensbeschreibung Negrellis habe ich wiederholt Gelegenheit, auf diese hervorragende Begabung des großen Ingenieurs hinzuweisen; sie offenbarte sich ganz besonders während seiner Tätigkeit in Italien, worüber ich im zweiten Bande des Werkes „Alois Negrelli, das Lebensbild eines Ingenieurs“ berichte.
- 84) Belegstücke der Einladung und der Beilage befinden sich in Händen der Frau Grois-Negrelli.
- 85) Der Vortrag ist wörtlich in der Zeitschrift „L'Isthme de Suez“, Jahrgang 1862 abgedruckt.
- 86) Sie liegt in Akte Z. 5474/ex 1859 des ehemaligen k. k. Finanzministeriums in Wien. Vgl. auch Arrigo v. Frans, Österreich-Ungarn und der Suezkanal.
- 87) Note an das k. k. Ministerium des Äußeren vom 14. Mai 1858.
- 88) Erlaß vom 2. Februar 1859, Z. 1130.
- 89) „que tout ce qu'il avait fait pour le percement de l'isthme de Suez, devait être considéré comme n'ayant jamais existé.“
- 90) Urkunden etc. 103.
- 91) Vergleiche die ausführliche, mit Zeichnungen belegte Abhandlung Hagens: „Der Suez-Kanal“ in der „Zeitschrift für Bauwesen“, Berlin, Jahrgang XX.; ferner Nouvelles Annales de Construction, Tome VIII, 1862 und Tome X, 1867; Annales des Ponts et chaussées 1870 I. Der deutsche Aufsatz ist in technischer Hinsicht der ausführlichste.
- 92) Sehr wesentliche Verbesserungen wurden von der Lübecker Maschinenbau gesellschaft durchgeführt.
- 93) Als Quellen dienen hauptsächlich: „Zeitschrift für Bauwesen“ 1870 ferner „Le Génie civil“ vom 3. Mai 1884 und „Zentralblatt der Bauverwaltung“ 1885, Nr. 24 A.
- 94) Vgl. „Der Suezkanal und seine Erweiterung“. Nach den amtlichen Berichten des Wasserbauinspektors Perscheck in Paris zusammengestellt von Wasserbauinspektor Volkmann in Berlin. „Centralblatt der Bauverwaltung“, Jahrgang 1885.
- 95) Als deutsches Mitglied gehörte dem Ausschuß der Wasserbauinspektor Perscheck, als österreichisches Mitglied der Hafendirektor Bömches an.
- 96) Auf den Halbmesser von 900 m im See beziehungsweise auf den ihm entsprechenden Kreisbogen ist man beim Baue des Kanals gekommen, weil man bei der Ausbaggerung der Fahrtrinne einfach den tiefsten Stellen des Sees gefolgt ist.
- 97) Ausführliche bautechnische Mitteilungen finden sich im Zentralblatt der Bauverwaltung 1901, S. 610ff.
- 98) In dem Buche „Percement etc.“ lautet die auf die Gründerliste bezügliche Stelle: „Votre Altesse a déjà arrêté une première liste de 60 membres fondateurs, remplissant les conditions voulues de l'article 11 du firman. Votre Altesse me laisse le soin de la compléter par l'adjonction des personnages

influents ou des capitalistes, qui dans chaque pays contribueront réellement à la fondation de l'oeuvre."

- <sup>99)</sup> Im Auftrag des k. u. k. österr. Ministeriums des Äußern hatte der Botschafter in Paris die Anfrage gestellt, ob Negrelli ein Gründungsmitglied der Gesellschaft gewesen sei. Laut Mitteilung des französischen Justizministers (an das französische Außenministerium) hat Charles de Lesseps, ein Sohn des Ferdinand de Lesseps, folgendes angegeben:
1. Negrelli était sur la liste des premiers fondateurs de la Compagnie de Suez au moment de sa constitution en 1858;
  2. le nombre des parties prenantes ou des membres fondateurs, au moment de la constitution de la société en 1858, était de 166; il leur a été partagé mille parts;
  3. au début, les parts de fondateur avaient été fixées a cent. Plus tard, chaque part a été divisée en dix, ce qui a donné le chiffre de mille parts."
- <sup>100)</sup> Entscheidung vom 19. Mai 1903.
- <sup>101)</sup> Entscheidung vom 16. Juli 1913 im Prozesse eines Besitzers dreier Gründeranteile, der Schadenersatz beanspruchte, weil in der Liste vom Jahre 1861 enthaltene und später freigewordene Gründeranteile im Jahre 1869 wieder anderweitig verliehen wurden.
- <sup>102)</sup> Senatspräsident Arrigo v. Fraus in „Österreich-Ungarn und der Suezkanal“. Wien 1916.
- <sup>103)</sup> Ich folge hier dem ebenso gründlichen, als gewissenhaften, sachlichen und rechtlichen Gutachten, das der vormalige Präsident des k. k. österreichischen und königl. ungarischen Konsularobergerichtes in Konstantinopel Arrigo v. Fraus im Auftrag des k. k. Handelsministeriums erstattet hat. (Siehe auch vorstehende Anmerkung.)
- <sup>104)</sup> Brief liegt in der Schriftenmappe der Frau Grois-Negrelli.
- <sup>105)</sup> Frau Grois-Negrelli war auf diese Briefe durch die Abschrift eines Schreibens des Erzherzogs Ferdinand Max an den Vizekönig aufmerksam geworden; diese Abschrift fand sich in einem Briefe Lesseps an Negrelli vom 2. Februar 1856. Ihre Bemühungen, beglaubigte Abschriften der Briefe des Walis an den Erzherzog zu erhalten und so dem gerade laufenden Prozesse gegen die Kanalgesellschaft eine für sie günstige Wendung zu geben, blieben erfolglos — die k. und k. Diplomatie hatte nicht den Mut, mit solchen Urkunden der französischen Regierung vielleicht Unannehmlichkeiten zu bereiten. Man wollte ja in Paris damals nicht neuerdings „Kanal-Skandale“. Erst im Jahre 1920 konnte Frau Grois-Negrelli die gewünschten Abschriften vom Haus-, Hof- und Staatsarchive in Wien erhalten.
- <sup>106)</sup> Erst im Oktober 1892 wurden diese Briefe in Revoltellas Nachlaß samt dem über die Auslieferung der „Suezpapiere“ mit Weiß geführten Briefwechsel wieder entdeckt und der Frau Grois-Negrelli ausgefolgt.

## II. Die wirtschaftspolitische Bedeutung.

Von Karl Hermann Müller.

### I. Allgemeines.

Negrelli, Pressel und Friedrich List: Suezkanal, Bagdadbahn und nationale Volkswirtschaftslehre sind die Schöpfungen dieser Männer, deren Namen ich im Jahre 1916 in meinem Buche über die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn in die Welt hinausrief. Diese Männer waren bemüht, der Wirtschaftspolitik des europäisch-asiatischen Festlandes einen neuen Unterbau zu geben; aber ein unseliges Geschick entriß sie ihrer Arbeit, ehe sie vollendet war und Europa hat versäumt, den Bau fertigzustellen und darauf das abendländische Wirtschaftsgebäude zu gründen. Europa baute weiter auf Flugsand. Wohl wurde der Plan Negrellis ausgeführt, der Plan Wilhelm von Pressels in die Tat umgesetzt und die nationale Volkswirtschaftslehre durchgeführt; aber alle drei Werke nicht im Sinne ihrer Schöpfer und nicht zum Nutzens Europas.

Der Suezkanal, der internationalisiert gedacht war, und der durch die gewaltige Abkürzung gegenüber dem Seewege um das Kap eine Ersparnis für den gesamten europäischen Verbrauch herbeiführen sollte, entglitt der Hand der ersten Gründergesellschaft<sup>1)</sup> und wurde über Frankreich hinweg in der Hand Großbritanniens zu einem Blutegel am europäischen Wirtschaftskörper.

Die Bagdadbahn war von Wilhelm von Pressel von Haidar Pascha über Samsun — Siwas — Diarbekir nach Bagdad gedacht. Sie hätte die gesamten Bergwerksdistrikte der asiatischen Türkei durchzogen und wäre eine wirtschaftliche Bahn gewesen. Die ihren Bau durch Privatkapital sicherstellenden Mächte: Deutschland und die Schweiz ließen sich bewegen, ihre Linie noch während des Baues immer weiter und weiter nach Westen zu verlegen, so daß sie schließlich in einer Linie Haidar Pascha — Eskischehir — Konia — Adana — Bagdad das Wesen einer Wirtschaftsbahn vollständig verlieren mußte und zu einer strategischen Bahn wurde, die den Einfluß Konstantinopels auf die asiatische Türkei gänzlich ausschaltet und den britischen Schiffskanonen das türkisch-asiatische Gebiet ganz und gar ausliefert.

<sup>1)</sup> Siehe Teil 2, Kapitel III.

Die nationale Volkswirtschaftslehre. — Die Staatswirtschaftsgrundsätze Adam Smith's und David Ricardos brachten für England die Ära von Pitt bis Grey! Sie machten England zum Rollfuhrmann der Welt und schalteten die eigene Erzeugung im europäischen Kopflande nahezu aus. Die Lehre, daß der Eigennutz und der auf ihm beruhende freie Wettbewerb der Wirtschaftskräfte die zweckmäßigste Teilung und Kombination der wirtschaftlichen Beschäftigungen und dadurch die größtmöglichste Produktivität der Volkswirtschaft herbeiführe und daß die Regierungen den auf Tätigkeit drängenden Fähigkeiten des Einzelnen völlig freien Spielraum gewähren müßten, hatte England fast aller produktiven Machtfaktoren entkleidet. Nur die ungeheure Flotte war übriggeblieben. In Deutschland aber hatte seit 1840 in Auswirkung der Lehre Friedrich List's die nationale Förderung der produktiven Kräfte eingesetzt. Auch der große Gedanke eines Eisenbahnnetzes als Grundlage eines völkischen Transportsystems wurde durchgeführt. Der Aufrichter des nationalen Handelssystems wurde der eigentliche Gründer der deutschen Flotte.

Im Jahre 1891 hatte Deutschland eine Ausfuhr an Maschinen für rd. 67 Millionen Mark, England für 323 Millionen Mark; vor Ausbruch des Krieges aber — also etwa zwei Jahrzehnte später — hatte Deutschland schon für nahezu 30 Millionen Mark Maschinen mehr ausgeführt als England. So rächte es sich, daß man den Kosmopolitismus der nationalen Volkswirtschaftslehre entgegensetzte, daß man Tauschwerte und produktive Kräfte verwechselte. Aber was nutzte diese segensreiche Lehre und ihr glänzender Erfolg dem deutschen Reiche? Ihr Schöpfer betrat gerade heute vor 100 Jahren — gezwungen durch die maßlosen Verfolgungen seiner Landsleute — als Flüchtling den amerikanischen Boden und gerade jetzt ist man damit beschäftigt, auch den letzten Rest der durch diese Lehre erzielten glänzenden Erfolge in die großbritannischen Polypenarme zu werfen.

Die Schöpfer dieser drei größten Errungenschaften des letzten Jahrhunderts waren Deutsche. Die Auslieferung dieser drei größten Aktivposten Europas an England geschah — zur tiefsten Beschämung sei es gesagt — ebenfalls durch Deutsche.

Nachdem der Franzose den Bau des Suezkanals beendet hatte und die Aktien durch die niedrigen Handlangerdienste des Deutschen Baring, des nachmaligen Lord Cromer den englischen Finanzkreisen zu einem Spottpreise von 3976582 Pfund Sterling in die Hand ge-

spielt waren, bombardierte England 1882 Alexandria und zog in Ägypten ein, das von den Franzosen ausgebildet war. So bekam England die Macht über den Suezkanal und der Deutsche als geistiger Vater dieses Weltunternehmens, sowie Frankreich als Bauleiter durften mit dem weißen Stabe von dannen ziehen und sich in Marokko begegnen, nachdem sie noch zu Beginn ihrer Tätigkeit durch den Mund Palmerstones als die größten Schwindler des Jahrhunderts hingestellt worden waren. Genau so niedrig wie die Gesinnung dieses Deutschen Baring, der für seine erbärmliche Handlung am deutschen und französischen Volk den Titel „Lord Cromer“ erhalten hat, ist das Verhalten jenes französischen Diplomaten, der für die Unterstützung Großbritanniens im Aufrücken zum Ministerpräsidentenposten die ihm vertrauensvoll in die Hand gegebenen Urkunden der ersten Gründergesellschaft des Kanals — jener Urkunden, die den untrüglichen Beweis liefern, daß Großbritannien kein Jota an Recht am Kanal hat — in der Weise benützte, daß jeder Franzose ihm das Beiwort „national gesinnt“ absprechen müßte, wenn er die Wahrheit erführe. Sein Name ist: Poincaré.

Großbritannien als der größte Gegner des Kanals, als einzige Macht, die zu den Eröffnungsfeierlichkeiten des Kanals keine Vertreter entsandt hatte, ist dessen Besitzer geworden und geblieben. Der gesamte europäische Verbrauch aus dem Osten wurde einigen wenigen britischen Kapitalisten zahlungspflichtig. Es steht beispiellos in der Wirtschaftsgeschichte da, daß Hunderte von Millionen Menschen gutmütig, ohne jemals ein Wort des Widerspruchs gefunden zu haben, derartig unermessliche Summen, wie sie für die Durchfahrt durch den Suezkanal eingezogen werden, jahrzehntelang an Personen auszahlen, die nicht einmal den Schein des Rechts für solchen Tribut geltend machen können.

Und wie war es nun bei der Bagdadbahn? Nachdem Wilhelm von Pressel unter Aufopferung seines gesamten Vermögens und seiner physischen Kraft die Pläne für eine wirtschaftliche Bagdadeisenbahn fertig gestellt und im Jahre 1888 vertrauensvoll in die Hand des Herrn von Siemens, Direktor der Deutschen Bank, gegeben hatte, verschwanden diese Pläne aus Deutschland, um im Jahre 1909 unter dem Schutze von Chester wieder aufzutauchen. In der Zwischenzeit wurde die Bahnlinie dem eigentlichen türkischen Wirtschaftsgebiet immer mehr und mehr entrückt und schließlich mit dem Gelde der Deutschen Banken als eine lediglich im Sinne Englands liegende stra-

tegische Bahn unter dem Namen „Bagdadbahn“ erbaut. Es ist außerordentlich lehrreich, zu verfolgen, wie sich das Deutsche Fachschrifttum während dieser Zeit, da sowohl das deutsche Finanzkapital wie auch die türkische Regierung so furchtbar betrogen wurden, verhielt. Die Ergebnisse sämtlicher in der deutschen Fachwelt erscheinenden Abhandlungen gipfeln in der Behauptung, daß von Kleinasien in Bezug auf die europäische Wirtschaft nichts zu erhoffen sei! Der Betrug ist aber noch nicht zu Ende. Großbritannien beabsichtigt jetzt, nachdem die strategische Bagdadbahn mit Deutschem Gelde und deutschen Ingenieuren für England erbaut worden ist, daß nunmehr Deutschland und vielleicht noch Frankreich auch die wirtschaftliche Bagdadbahn, d. i. die von Wilhelm von Pressel ausgearbeitete Linie geldlich sichern und erbauen sollen. Um nach dem ersten Betrug die etwa kopfscheu Gewordenen für den nochmaligen Hineinfall empfänglich zu machen, muß die öffentliche Meinung — die Presse — natürlich eine kleine Schwenkung vornehmen. So liest man jetzt nicht mehr, daß in Kleinasien nichts zu holen ist, sondern es steht in den ersten Fachzeitschriften die Notiz, daß sich in Kleinasien eine American Company aufgemacht hat, um die „unermesslichen“ Schätze Kleinasiens zu heben. Im Anschluß hieran ermahnen Leitaufsätze deutscher Ingenieurzeitschriften, daß Deutschland keineswegs die Einladung Großbritanniens, sich geldlich möglichst stark an der neuen wirtschaftlichen Bagdadbahn zu beteiligen, von der Hand weisen darf.

Und wie steht es mit der nationalen Volkswirtschaftslehre?

Es ist keine merkwürdige Begebenheit, daß Friedrich List nach seiner Rückkehr aus Amerika an seinem Volke verzweifelte und sich erschossen hat, wofür ihm das Denkmal in Kufstein errichtet wurde; aber es ist sehr merkwürdig, daß am Pfingsttage 1925 gleichsam als Jahrhundertfeier der Frucht seiner Arbeit „Die nationalen Deutschen Schutzvereine“ — jüngerer und älterer Jugend — gerade ausgerechnet in Kufstein zusammenströmten, um am Denkmal List's, dessen Lebensarbeit der Deutsche den Engländern hingeworfen hat, in Begeisterung nationale Reden zu halten. Was würde wohl der große Tote von Kufstein — könnte er noch reden — hineingerufen haben in diese sein Denkmal umjubelnde Generation, die sein Werk unter dem Triumphbogen Adam Smith's und David Ricardos hindurch über die Landesgrenzen hinausträgt!

Oswald Spengler's überaus lehrreiches Werk vom Untergang des Abendlandes hat die europäische Diplomatie bisher lediglich als Gedächtnis belastenden Stoff empfunden; sie ist weit entfernt davon, es als verstandesschärfend in Gebrauch zu nehmen. Wenn Europa tausendmal die Wege gezeigt werden, auf denen es ins Verderben rennen würde, und wenn ihm ebensoviele Wegweiser errichtet würden für die Straßen, auf denen ihm ein Entrinnen möglich ist, so glaube ich doch, daß die leitenden politischen Kreise Europas in sich schon überlieferungsgemäß das Bedürfnis fühlen, Oswald Spengler zum Propheten zu machen. Das weiß Großbritannien auch ganz genau, und wie fest dieser europäische Kopf mit dem transatlantischen Körper von dieser Tatsache überzeugt ist, beweist so recht deutlich, daß Lord Lansdownes im englischen Unterhause folgenden Ausspruch tun konnte: „Es wäre das Schlimmste für die Entente, wenn Deutschland und Rußland sich verbinden würden.“ Dieser englische Lord ist also davon überzeugt, daß er solche Worte gemächlich aussprechen und in die Welt hinausrufen darf, ohne damit rechnen zu müssen, daß auch nur irgend jemand auf den Gedanken kommen könnte, das auszuführen, was in diesen Worten liegt.

Daß England selbst eine so klare Sprache führen darf, ohne fürchten zu müssen auf Überlegung zu stossen, mag im Wesentlichen seinen Grund darin haben, daß in den Unterrichtsanstalten die Geschichte auch nur als gedächtnisbelastender Stoff behandelt und verstandeschärfende Geschichte nicht betrieben wird. Erst der Delegierte von Haïti wies auf der „Völkerbundtagung“ die zivilisierte Welt mit dem Zaunpfahl auf die Kluft, die sie von der Kultur noch trennt. Er brachte zu ihrer Überbrückung den Antrag ein, ein neues Geschichtsbuch für die ganze Erde zu schaffen, durch das das chauvinistische Bicepsmuskel-Heldentum als gänzlich unproduktiv, als lediglich verzehrend gebrandmarkt und die schöpferischen Geister und der Hände schaffende Arbeit als einzige Quelle der Kultur gewürdigt werden sollen. Die Männer des Aufbaues will der Delegierte von Haïti gegen die Männer des Abbruchs ins richtige Licht gesetzt wissen. —

Ob dieses Vorhaben in Europa wohl Anklang finden wird?!

In Europa, wo man große Scharen gebildeter Menschen erzieht und Gestaltende beseitigt; wo man Kopisten erzieht und über die Vergangenheit Gegenwart und Zukunft vergißt.

Der Segen wäre unermeßlich, wenn die Kultur endlich einmal in den Sattel gehoben würde, damit sie der Zivilisation den Rang ablaufen

könnte. Ich glaube, daß dann Massensuggestionen mit heutigen Zielen des Verderbens nicht mehr möglich sein würden. Führende psychologisch erfahrene politische Köpfe mit Kulturmotiven an der Spitze der Völker! Was würde das bedeuten im Vergleich zu den Ricardistisch geführten der Gegenwart!

Schon seit über 150 Jahren kann man bemerken, daß Großbritannien die eigentlich führenden politischen Köpfe für Europa stellt. In der hier folgenden Abhandlung wird diese Tatsache eingehend belegt und die Folgen für Europa geschildert. Es ist außerordentlich lehrreich zu beobachten, welch große Geschicklichkeit Großbritannien sich in der Schaffung von Atmosphären für Massensuggestionen erworben hat. Eine ganz besondere Rolle spielt hierbei die Form der Vorbereitungen. Das minder Wichtige, die äußeren Erscheinungen werden in den Vordergrund geschoben, durch die Presse zur öffentlichen Meinung gemacht. Die Welt sieht die Kulisse. Das Wichtige, der eigentliche Zweck und die Ursachen der politischen „Veranstaltungen“ sind mit einem undurchdringlichen Nebel umzogen. Obwohl Großbritannien in den letzten Jahrhunderten ununterbrochen nach dieser Art verfahren ist, hat sich — wenn wir vom neuen russischen Reich absehen — bis jetzt in Europa noch kein Anzeichen gezeigt, das Großbritannien Veranlassung geben müßte hiervon abzuweichen. Schlagend beweisen dies die allerjüngsten politischen Vorfälle.

Als durch den Bau der transsibirischen Bahn England zu der Befürchtung kam, daß eine Einkreisung Indiens durch Rußland in den Bereich der Möglichkeiten rücken könne, bot es Deutschland Bündnisverträge an, die darauf abzielten, die Macht Rußlands zu schwächen und damit gleichzeitig den Einfluß Frankreichs als mutmaßlichen Verbündeten Rußlands zu brechen. Chamberlain entwarf den Plan einer Koalition Deutschland — England — Vereinigte Staaten und Japan. Sie sollten den Zweibund Rußland-Frankreich vernichten. Auf diese Weise sollte Indien befreit werden aus der drohenden Gefahr. Deutschland sprach das Nein. Japan ging in das britische Netz. Das Ende war die russische Niederlage bei Tsushima. Indien war weiter frei für die britische Aushungerung. Rußland gab seine fernöstlichen Pläne auf und wurde damit frei für eine Tat gegen jenen Staat, der nunmehr als gefährlicher Mitbewerber Englands auf dem Weltmarkt erledigt werden mußte, gegen Deutschland. Die bisherigen Feinde Frankreich und Rußland wurden hierfür gewonnen und erle-

digten im Weltkriege ihre Aufgabe — Beseitigung der deutschen Weltmacht — und ihre eigene Selbstzerfleischung. Das Ergebnis dieser diplomatischen Tat ist Danzig und Calais.

Ein ganz ähnliches Meisterstück der britischen Diplomatie zeigt uns bei näherer Betrachtung die Gegenwart.

Das neue russische Reich, das uns den Beweis gibt, daß eine festländisch eingestellte Politik der Festlandmächte unter Loslösung von Großbritannien einen beispiellosen Aufschwung zeitigt, hat in seine Bündnisse schon nahezu das gesamte asiatische Gebiet einbezogen. Diese gesunde Politik des neuen russischen Reiches läßt England nicht schlafen. Es sieht mit Schrecken schon die kommende Loslösung Indiens aus der britischen Knebelung. Es sieht damit den Grundbau seines Reiches wanken und darum müssen Dumme gesucht werden.

Das ist die Triebkraft im ostasiatischen Streite.

In zweiter Linie aber steht Folgendes: An allen zweckmäßig erscheinenden Plätzen der Welt müssen Attentate im Mantel des Bolschewismus ausgeführt werden. Durch die Tätigkeit der Gebrüder Buxton besteht ja hierfür schon ein reichliches Maß von Erfahrung. Wenn in dieser Richtung genügend geleistet ist, dann wird die politische Atmosphäre schon soweit mit Buxtonischem Bolschewismus geschwängert sein, daß der Schlachtruf „Kampf gegen den Bolschewismus“ zu einer Massensuggestion ganz gut Anklang finden wird. In der Zwischenzeit wird die Presse als öffentliche Meinung das Fehlende schon ergänzen. Ein Blick auch in die deutsche Presse zeigt mit großer Deutlichkeit, daß man die Idee Großbritanniens mit deutscher Gründlichkeit fördert. Lloyd George, Lord Haldane, Mister Macdonald schreiben Aufsätze und die deutsche Presse bringt sie unter voller Namensnennung ihrer Verfasser in Urschrift dem lieben guten deutschen Michel „behufs“ richtiger politischer Einstellung auf den Frühstückstisch.

Es werden noch einige Monate vergehen, bis diese in Vorbereitung befindliche Massensuggestion zur Exstase ausgewachsen sein wird, um gegen den in Downing-Street aufgestiegenen buxtonischen Bolschewismusballon auf dem Balkan, in der Tschechoslowakei, in Österreich, in Polen, in Deutschland und in Frankreich solche Wut erzeugt zu haben, daß das britische Kabinett den Zeitpunkt für gegeben erachtet, der allgemeinen Entrüstung dadurch Ausdruck zu geben, daß diese Staaten gegen Rußland zur Befreiung Indiens marschbereit gemacht werden. Einstweilen ist man noch genügend damit beschäftigt, für

diese Gruppe von „Indienbefreiern“ die Spitzenorganisation — den Völkerbund — in die nötige Form zu bringen.

Würde dieser Völkerbund gegen den Hauptfaktor des asiatischen Bundes, gegen Rußland siegreich sein, dann würde der Suezkanal weiterhin *missing link* des britischen Weltreiches bedeuten. Es würde weiter Blutegel sein am Wirtschaftskörper Europas. Die Bagdadbahn würde niemals für die europäische Wirtschaft dem Verkehr übergeben. Sie würde weiter bleiben ein strategischer Knebel, um die türkische Macht zu brechen, und sie würde nie ihrem Zweck, Asien und Europa zu verbinden, übergeben. Die Arbeit Friedrich List's würde die deutsche Wirtschaft zum Hausknecht der Anhänger David Ricardos machen, so wie es bisher gewesen ist.

So mag Westeuropa jetzt entscheiden, ob die Tradition wirklich ein so wertvolles Gut ist, daß man von ihr nicht lassen darf oder ob man Veranlassung hat, sich ihrer zu schämen. Ich bin der Ansicht und stelle sie frei und offen hin:

Die glorreichsten Siege — bewußt oder unbewußt — in Sklavenketten erfochten, sind keine Siege sondern Niederlagen.

Es gibt zu denken, daß die ganze Einstellung der europäischen Mächte den Keim in sich trägt, diesen Niederlagen eine neue gewaltige hinzuzufügen und daß allein das neue russische Reich hierin eine Ausnahme bildet. Dies ist dadurch erklärlich, daß in den übrigen europäischen Staaten nicht das Volkwohl den Ausschlag gibt in der Bestimmung der auswärtigen Politik, sondern das Wohl einzelner Gruppen; und der Wohlfahrt dieser einzelnen Gruppen, die auf dem europäischen Festlande maßgebend sind, bringt der Weg nach dem Osten nichts Gutes. Diese Gruppen und ihre Bedürfnisse seien in Folgendem kurz gekennzeichnet:

1) Die Großschiffahrt. Sie bewirkt den transatlantischen Verkehr. Jeder Abbruch, der dem überseeischen Warenaustausch zugefügt wird, ist ihr Schaden. Sie kann aus Daseinsgründen niemals eine östlich eingestellte Wirtschaftspolitik fördern helfen.

2) Der Handel,

3) Die Presse,

4) Die zweite Internationale,

5) Rom,

6) Die Nationalisten.

Zu 2—6: Die wichtigste Schöpfung der neuen russischen Regierung ist das Außenhandelsmonopol. Dieses hat die Aufgabe, die schaffenden

den Kräfte der verschiedenen Nationen zu stärken und den mühelosen Gewinn der nicht unbedingt für die Verteilung der Güter notwendigen Handelskreise auszuschalten. Darum pflegen die Handelsdelegationen bei ihren Bestellungen im Ausland den unmittelbaren Verkehr zwischen Staat und Fabrik oder Erzeugern. Es ist selbstverständlich daß jene weiten Kreise, die sich damit beschäftigen, ohne eine Arbeit zu leisten, vom mühelosen Gewinn zu leben, ja eigentlich nur von der Werbung, sich geschlossen gegen eine östliche Orientierung einstellen; und weil die Presse von diesen Kreisen lebt (denn die erzeugende Industrie liefert nur einen verschwindend geringen Teil der Inserate), so ist es auch mehr als erklärlich, daß die gesamte Presse sich ebenfalls aus Existenzgründen gegen jede östliche Orientierung sträubt, daß sie zur Unwahrheit greift und daß damit die öffentliche Meinung auf die schiefe Ebene gebracht wird. Dies ist mit ein Grund dafür, warum Großbritannien das Spiel so leicht gemacht wird.

Nimmt man nun noch hinzu, daß die II. Internationale und die römische Internationale aus dem ganz bestimmten Grunde, weil in Rußland für sie kein Platz ist, sich grundsätzlich aus parteidoktrinären und geldlichen Gründen gegen eine Überschneidung der abendländischen und östlichen Anschauungen stemmen, so hat man einen Komplex von widerstrebenden Faktoren, die in ihrer Summe geeignet sind, teils aus Interessenpolitik, teils aus Fanatismus die wirklichen Interessen der schaffenden Kreise Europas dauernd zu erwürgen.

Es ist schandbar, daß man unter Mißbrauch des stets hochzuachtenden Nationalgefühls dieser Nationen in richtiger Auswertung außenpolitischer Unüberlegtheit der Nationalisten solcher nackter Gruppeninteressenpolitik die Tarnkappe der Verteidigung nationaler Ehre aufstülpt und unter dieser durch unsichtbare von Downing Street ausgeübte Tätigkeit die Völker fortgesetzt in Exstasen jagt, damit sie ihre Brüder erschlagen und ihre Interessengebiete verwüsten.

Den Gruppen, die hier aufgeführt sind, stehen nur zwei Gruppen gegenüber:

- 1) Der deutsche Arbeiter,
- 2) Die Industrie,

die Beide nach dem Osten sehen. Auf der Produktion der Händearbeit des Arbeiters und auf dem Erlös der Industrie stehen die sämtlichen oben genannten Faktoren. Wer wird siegreich sein, die Arbeit oder ihre Ausbeutung?

## II. Der rote Faden.

„Großbritannien zahlte Friedrich dem Großen Subsidien“. So steht im Geschichtsbuch. Ohne Frage — eine merkwürdige Begebenheit. Wenn ein diplomatisch so geschickt geleitetes Volk wie Großbritannien Subsidien zahlt, dann muß man annehmen, daß ein sehr gewichtiger Grund es dazu bestimmt. Ein Suchen nach einem solchen Grunde aber finde ich nirgends. Es scheint mir nicht im Interesse der Beteiligten zu liegen, wenn die öffentlichen Lehranstalten ihre Tätigkeit auf dem Gebiete der Geschichte darauf beschränken, lediglich das Sekundäre mitzuteilen, über das Primäre jedoch die Tarnkappe zu stülpen, sobald es sich um die Politik des Inselreiches handelt.

Es verlohnt sich der Mühe, einmal diese Tarnkappe wegzuziehen und die Tatsachen der Politik der letzten Jahrhunderte nicht nur hinsichtlich der Wirkungen, sondern auch hinsichtlich ihrer Ursachen zu betrachten. So wird es interessant sein zu wissen, daß Frankreich sich einst anschickte, Ansprüche auf Kanada zu erheben. Da Großbritannien ein gleiches Ziel verfolgte, war es nötig, die Macht Frankreichs so zu schwächen, daß es für diese Sache nicht mehr in Frage kommen konnte. Diese Schwächung mußte unter nicht zu durchschauenden Vorwänden durch bestens geeignete Kräfte des Festlandes bewerkstelligt werden. Darum zahlte England an Friedrich „Subsidien“ und so entstand der siebenjährige Krieg. Großbritannien zahlte nur solange, bis es 1761 sein Ziel erreicht hatte, dann keinen Schilling mehr. Im Geschichtsbuch wird als Grund für die Einstellung der Zahlung in naiver Weise der Tod von Pitt genannt. Der Erfolg der Zahlung war die ungestörte diplomatische Erwerbung Kanadas durch England und bestmöglichster Absatz seiner Güter auf dem zerstörten Festlande.<sup>1)</sup>

Einige Jahre später. Napoleon I. hatte die Kontinentalsperre eingeführt und war im Begriff auch Rußland an den Festlandblock zu

<sup>1)</sup> Heute nach mehr als 160 Jahren hat Canada diese Schmach noch nicht vergessen. Ist es ein Zufall, daß der kanadische Richter John S. Ewart in New York im 28. Kapitel seines Monumentalwerkes „The Roots and causes of the wars“, (1914—1918) Großbritannien die Maske herunterreißt, daß im gleichen Jahre 1925 der Canadier Dandurand sich — ist es ein Hohn? — zum Intendanten des Völkerbundtheaters ausrufen läßt und daß der offizielle Vertreter Canadas, nachdem die Coullisse hochgezogen war, die feierliche Erklärung abgab, daß er nicht mehr mitspielen werde!

Diese Vertreter Canadas haben dem Völkerbund gegenüber das ihm gebührende Verständnis gezeigt. —

schweißen. Da zahlte England an den russischen Kaiser 6 Millionen Franken — und Moskau brannte an allen Ecken und Enden. Mit diesen 6 Millionen Franken ist die Straße nach Elba und Helena gepflastert. Der Erfolg war die Abwendung der Kontinentalsperre. Das Geschichtsbuch aber knüpft den Fall Napoleons an die Mißerfolge seiner Waffen.

Das 19. Jahrhundert war überhaupt ein besonders reiches Erntejahr für Großbritannien, weil die europäischen Staaten einerseits eine hervorragende Auslese an schaffenden Geistern der Ingenieurwelt und der Industrie zur Geltung kommen ließen, andererseits gleichzeitig die Kreise, die die Verwaltung und Verwertung dieser Genieschöpfungen im völkischen Rahmen überantwortet erhielten, leider sehr erheblich unter dem zulässigen Normalmaß blieben. Die hier jetzt folgenden Begebenheiten könnte man als den Kampf der Drohnen gegen die Bienen, als den Mißbrauch des Kapitals gegenüber der Arbeit, als Kampf des mühelos erworbenen Kapitals — des Bankkapitals — gegen das Kapital, das die Quittung für geleistete Arbeit darstellt — das Industriekapital —, bezeichnen.

Während die Gerechtigkeit fordert, daß Schöpfer und Nutznießer dieselbe Person ist, bemerken wir im 20. Jahrhundert, wie Schöpfer und Nutznießer sich in zwei entgegengesetzte Personen teilen: Europa ist der Schöpfer — Großbritannien wird der Nutznießer.

Bagdadbahn, Suezkanal und nationale Volkswirtschaft sind die bedeutendsten Schöpfungen des 20. Jahrhunderts. Europa ist ihr geistiger und wirtschaftlicher Schöpfer; Großbritannien ist heute der Besitzer der Bagdadbahn und des Suezkanals, und als kosmopolitischer Faktor nach Adam Smith' faßt es den Nutzen aus der Summe der Theorie Friedrich List's, den Erlös aus dieser höchst gespannten nationalen Arbeit aller Staaten zusammen.

Sehen wir diesen Werdegang an und ziehen wir daraus die Lehre — wir, die Deutschen, gemeinsam mit den Russen, den Österreichern, den Franzosen, den Niederländern, den Spaniern, mit den Völkern des Balkans, mit den Mohammedanern und vor allen mit den Indern und den Chinesen. Die Japaner nenne ich nicht; sie haben schon eingesehen, daß jene Großkonferenz im Herbst 1921 zu Washington ihnen die Quittung für die der Entente im Weltkriege geleistete Hilfe ausstellte, indem sie ihre Flotte beschnitt, sie aus Yangtse, Schantung und der Mandschurei plötzlich hinausbalanzierte und dadurch ihren Traum von der Beherrschung des ostasiatischen Marktes und Seeverkehrs in

Nichts zerinnen ließ, denn die Angelsachsen stellten sich im Bogen von Singapore nach Hawaii mit ihren Flotten auf.

Sollte Großbritannien auf den jenseits des Kanals ortsüblichen Gedanken kommen, daß der Schreiber dieser Zeilen ein Casement und deshalb innerhalb der irischen Mauern zu erreichen sei, oder daß er ägyptischer Mohammedaner sei und daher im Angesicht seiner Verwandten vor die britischen Kanonenrohre gebunden werden könnte, oder daß er Inder sei und daher von den gelehrigen Schülern eines Warren Hastings dort in umgekehrter Körperlage auf eine Leine gezogen werden könnte, so irrt sich der britische Seepolyp. Der Verfasser dieser Kapitel ist vielmehr ein denkender Deutscher mit überstaatlichem, menschlichem Gefühl, der lediglich das Kulturgewissen als Autorität achtet, der es als durchaus unangenehm empfinden würde, wenn irgendeine einzelstaatliche Macht aus Anlaß dieser Ausführungen sich berufen fühlen würde, den persönlichen Beschützer zu spielen.

Objektive Wissenschaft macht frei; diese gewonnene Freiheit nimmt sich der Verfasser, um die großbritannische Politik des letzten Jahrhunderts einmal so darzustellen, wie man sie vom völkerpsychologischen Standpunkte außerhalb des großbritannischen Reiches ohne britische Umnebelung, sei es aus Angst, sei es aus Naivität, sei es aus Interessenpolitik nicht zu sehen bekommt.

Vor den Augen der Geschichte kämpfte Wellington bei Waterloo Schulter an Schulter mit den Deutschen, um Europa von Napoleon zu befreien. Ich aber glaube, daß Großbritannien die Behauptung sehr unangenehm sein würde, daß es in Waterloo erschien, um dem größten Verfechter des Kontinentalgedankens zum Heile Großbritanniens den Gnadenstoß zu versetzen.

Während ich diesen Begebenheiten, die für die Gestaltung der europäischen Wirtschaftslage von weittragender Bedeutung gewesen sind, nur wenige Worte schenke, möchte ich mich etwas eingehender mit dem Wege befassen, den Großbritannien eingeschlagen hat, um in den Besitz des Suezkanals und gleichzeitig der Erträgnisse der Arbeit der europäischen Festlandmächte zu kommen. Ich beziehe mich dabei auf die urkundlich beglaubigten, allgemein gehaltenen Darstellungen des ersten Abschnitts dieses Buches.

Der Deutsche, Negrelli hatte überzeugend dargetan, in welcher Weise der Bau des Suezkanals ausführbar sei. Der Franzose Lesseps hatte den Bau ausgeführt mit dem Gelde der französischen Rentner.

1869 war das größte Ingenieurwerk vollendet. Während der Projektarbeiten und während des Baues hatte England nichts versäumt, was geeignet war, das Zustandekommen zu vereiteln; bei den Einweihungsfeierlichkeiten fehlte keine Nation, nur England. Nachdem diese beendet waren, meldete sich England zur Ernte, die ihm auch bis auf unsere Tage gehört. Lord Derby, der den Kanal als britischen Lebensnerv erklärte, wies darauf hin, daß dieser Kanal internationalisiert werden mußte. Und so begann die „Internationalisierung“. Nach dem Vorbild des 7jährigen Krieges galt es zunächst die Macht Frankreichs zu schwächen. Zu diesem Zweck wurde der spanische Erbfolgestreit eingeleitet, die französische Presse gekauft und dann der Krieg zwischen Frankreich und Deutschland 1870 entfacht. Fernab von diesen Ereignissen mußte in aller Stille Sir Evelyn Baring, ein Sprößling aus einer deutschen Familie, die Totenglocke für Ägypten läuten durch Verleitung des Vizekönigs Ismael zur äußersten Verschwendungssucht. Nachdem Napoleon III. in Sedan seinen Degen überreicht hatte, wurde die verzweifelte Lage, des ohnmächtigen Frankreichs dazu benutzt, durch das Haus Rothschild dem „vorbereiteten“ Vizekönig Ismael liebevoll die rettende Hand zu reichen. Dem Khediven wurde sein Anteil am Suezkanal mit 176602 Stück Aktien zu 3 976 582 Pfund Sterling abgekauft. Die für etwa 80 Millionen Mark erworbenen Aktien sind heute nahezu eine Milliarde Mark wert. Dieser Vorgang stellt die Grundlage dar für die bis auf unsere Tage betriebene grenzenlose Auspowerung des gesamten europäischen Verbrauchs durch die Suezkanalgesellschaft.

Nachdem England sich den Suezkanal in kommerzieller Hinsicht gesichert hatte, war es bestrebt, diesen seinen einzigen Lebensnerv strategisch gegen jeden Angriff zu sichern. Bei der Verfolgung des Zieles stieß es zunächst auf die Dardanellenpolitik Rußlands. Da sie beide — wenn auch in verschiedener Absicht — doch gleiche Ziele verfolgten, nämlich die Schwächung der Türkei, so schlossen sie sich eng zusammen. Die christlichen Balkanvölker mußten 1875 den Stoß gegen die Türkei beginnen. Mit Hilfe der Russen waren sie 1877 bis hart vor Konstantinopel vorgedrungen. England mußte nun unter allen Umständen verhüten, daß Rußland sich der Dardanellen bemächtigte und Lord Beaconsfield widersetzte sich mit Erfolg dem Präliminarfrieden von St. Stefano. Durch Lostrennung der Balkanstaaten vom Sultan setzte England den Russen ein Bollwerk entgegen. Einen Teil Albaniens, Mazedoniens und den Nordstrand des Ägäischen Meeres

verbürgte es dem Kalifen, für welchen „Freundesdienst“ es 1878 die Hand auf Zypern, den stärksten Flottenstützpunkt für den Suezkanal legte. Inzwischen wurden die französischen Beamten in Ägypten mit unerhörter Rücksichtslosigkeit immer mehr abgebaut und durch englisches Personal ersetzt. In Ägypten selbst begann England, den gesamten Lebensmittelanbau zu unterbinden und das gesamte Land für den Baumwollanbau in Anspruch zu nehmen, um auf solche Weise die geringste Unbotmäßigkeit mit Hungersnot bestrafen zu können. Als Jules Ferry, der bedeutendste Staatsmann des neuzeitigen Frankreich, sich für eine Verbindung mit Deutschland zur Vertreibung Englands aus Aegypten einsetzte, stürzte ihn die durch Englands Einfluß in der Presse aufgepeitschte öffentliche Meinung. Als die Aegypter unter Arabi Pascha nochmals einen verzweifelten Versuch machten, das englische Joch abzuschütteln, wurde durch die Beschießung von Alexandria am 11. Juli 1882 und durch den Sieg bei Tel el Kebir Aegypten vollständig in die Gewaltherrschaft Englands gebracht.

Wie ein Hohn des Schicksals klingt es, daß die Diplomatie Bismarcks England den Rücken von jedem Eingriff der anderen Staaten freihielt. Dadurch verschärfte Bismarck die Beziehungen Deutschlands zu Frankreich aufs Äußerste und verdunkelte sogar das Einvernehmen mit Italien, indem er sich dem Vorschlage des italienischen Botschafters Graf Launay widersetzte, der für die Unterstellung des Suezkanals unter eine internationale Kommission eintrat. Der würdige Erfolg Bismarcks war das englisch-französische Abkommen. England gelangte mühelos in den Besitz Aegyptens, einer Vorbedingung für den Schutz des Suezkanals.

Frankreich versuchte noch einmal im Jahre 1898 durch Entsendung des Obersten Marchand in Ägypten Einfluß zu gewinnen, aber Kitchener trat ihm bei Faschoda entgegen. Denkwürdig ist der Augenblick, da Kitchener wutentbrannt dem Obersten Marchand gegenübertrat: „Was gedenkt der Herr Oberst gegen meine Übermacht zu tun? Auf meinem Posten zu sterben.“ Und Kitchener: „Weder auf diesem Posten zu kämpfen noch zu sterben, steht Ihnen bevor. Ihre Regierung gab Ihnen Befehl zum Vormarsch, sie wird Ihnen auch Befehl geben, diesen Posten wieder zu verlassen.“ Von London und Paris kamen bald neue Weisungen. Dem französischen Minister Delcassée wurde von London mitgeteilt, daß das gesamte Mahdistenreich durch Eroberung an England übergegangen sei und daß die britische Regierung dieses Recht für undiskutierbar erkläre. Unter to-

sendem Beifall aller Parteien erklärte der Schatzkanzler Hicks Beach am 19. X. 1898 im Oberhause, daß es den Franzosen unmöglich sei, auf vermeintlichen politischen Rechten in Faschoda zu beharren. England rüstete. Bittend wandte sich Delcassée an Rußland, aber vergebens; Marchand mußte seinen Posten verlassen.

Nach den Erfahrungen von Faschoda erschien es nunmehr zweckmäßig, die Kräfte Rußlands zu binden, zumal der Berliner Kongreß von 1878 eine von England sehr unangenehm empfundene Auswirkung gehabt hatte. Das durch diesen Kongreß vom Wege nach Byzanz abgedrängte Zarenreich hatte sich auf Pfade begeben, die ein Engländer vom richtigen Schlage nicht gutheißen konnte. Hierher gehört der Bau der transsibirischen Eisenbahn und das außerordentliche Interesse Rußlands für Chinas Begebenheiten, die eine Bedrohung der „geschichtlichen Stellung“ Englands in Indien befürchten lassen mußten. Da eine Regierung, deren Staatsmänner sich ausschließlich durch den Verstand leiten lassen, darauf Bedacht nehmen muß, die Kräfte des eigenen Landes zu schonen und zur Austragung von Strittigkeiten zum eigenen Nutzen Andere zu suchen, so wurde es zu einer Selbstverständlichkeit, daß England in den nun folgenden Jahren (1898—1901) nach dem im 7jährigen Kriege geübten Vorbild Deutschland das militärische Bündnis anbot. Deutschland sollte gegen Rußland zu Felde ziehen, um Indien aus der möglichen Umfassung seitens Rußlands durch Schwächung der russischen Kräfte herauszuholen. Mit diesem Schlage Deutschlands sollte aber auch gleichzeitig der Franzose so weit gebracht werden, daß eine Rückkehr Marchands nach Aegypten unmöglich gemacht wurde. Hiermit durfte man rechnen, weil die Pariser Regierung in London zur Zeit des ostasiatischen Krieges erklärt hatte, daß Frankreich sich verpflichtet fühle, mit dem Augenblick Rußland zu Hilfe zu kommen, in dem England für Japan Kriegsmaterial lieferte.

Der Plan des älteren Chamberlain: aus Deutschland, England, den Vereinigten Staaten und möglicherweise Japan eine Koalition zu schaffen, war also ein ebenso gesunder Gedanke Englands, wie heute der des Völkerbundes. Überdies entspringen beide Pläne derselben Gedankenquelle: Indien für England zu sichern. Damals brachte die leitende deutsche Regierung soviel diplomatisches Verständnis auf, daß sie die Lage durchschaute. Sie sprach „Holsteins großes Nein.“ Und heute? Man lese Dr. Eugen Fischer „Sachverständiger“

im parlamentarischen Ausschusse des Reichstages.<sup>1)</sup> Dieser „Sachverständige“ kann es garnicht begreifen, warum sich Deutschland damals nicht mit Haut und Haaren den Engländern verschrieben hat. Er empfindet es geradezu als Notwendigkeit, daß Großbritannien ausschließlich über die Verwendung der deutschen strategischen und diplomatischen Kräfte verfüge. Dr. Eugen Fischer wäre also hier nach im besten Sinne geeignet, Propaganda für den Völkerbund, dessen Bestrebungen ganz in seinem Sinne liegen, zu entfalten. Ich hoffe, daß die deutsche Industrie, die deutsche Arbeiterschaft und außerdem alle die, die noch an eine Zukunft Europas glauben, dem Werke Eugen Fischers nicht mehr Bedeutung beimessen als unsere bisherigen Diplomaten der europäischen Politik. Das Holsteinsche große „Nein“ war das mannhafteste Wort der letzten Jahrzehnte. Nachdem es gesprochen war, begnügte sich England mit Japan, das mit Rußland schon um Korea kämpfte. So begann der ostasiatische Krieg, um im Interesse Englands die Kräfte Rußlands zu binden. Würde es der Zarenregierung gelungen sein, die japanische Etappenstraße über die Meerenge von Korea zu zerreißen, dann wäre der Ausbruch des Weltkrieges 1914 nicht erfolgt. Rostjeschtwenski fuhr mit seiner Flotte von Kronstadt aus, jedoch nicht zum Siege, sondern zum Untergang bei Tsushima. Hierdurch wurden der Betätigung Rußlands im fernen Osten solche Schranken gesetzt, daß es für die englische Diplomatie ein Leichtes war, dem Ausdehnungsdrang der Panslawisten nach Westen Raum zu geben.

Die Unterstützung des Mikado von London aus zeitigte aber nicht nur diesen Erfolg für Großbritannien, vielmehr konnte jetzt die durch die äußerste Anspannung Rußlands geschaffene isolierte Lage Frankreichs schon am 8. IV. 1904, also zu Beginn dieser Aktion, zu jenem berüchtigten Vertrag ausgenutzt werden, der England in Aegypten, Frankreich in Marokko freie Hand ließ und gleichzeitig Deutschland und Frankreich auf äußerst gespannten Fuß stellte. Letzteres war von außerordentlicher Wichtigkeit, denn die weitsichtigen Diplomaten an der Themse hatten es wohl erkannt, daß ein anderes schweres Geschütz aufgefahren war: Die Orientpolitik des deutschen Reiches, die sich besonders in den politischen Erfolgen, betreffend den Bau der Bagdadbahn als kontinentale Umgehungsstraße des Suezkanals und in der beginnenden türkischen Armee reform bemerkbar machte. Man

<sup>1)</sup> Dr. Eugen Fischer „Holsteins großes Nein“ Neue Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte.

suchte das Bagdadbahnunternehmen durch Entsendung von Wilcocks finanziell lahm zu legen und setzte durch die Diplomatie der Gebrüder Buxton den Balkan in Flammen, um die Türkei in Asche zu legen. Die Armenier wurden zur inneren Zersetzung des osmanischen Reiches zusammen geholt und den Scheichs von Keit und Mohammedrah wurde die Anzettelung einer Revolution um Basra bezahlt, damit der „Ruhestifter“ im Persischen Golf landen und den Schlüssel der Bagdadbahn im Empfang nehmen konnte.

Die schon geschichtlich gewordene Rolle eines Erbfeindes gegen Rußland und Frankreich vertauschte das Britenreich nunmehr mit der Rolle eines Freundes und Bundesgenossen. Die beginnende Einkreisungspolitik der Zentralmächte hatte den Vorteil, Frankreich von Aegypten, also von der Bedrohung des Suezkanals, und Rußland von der Bedrohung Indiens abzulenken und beiden Staaten eine andere Beschäftigung zu geben; gleichzeitig den germanischen Block soweit zu schwächen, daß man ihm die geplante und nahezu fertige Zufuhrstraße zwischen Europa und Indien über Kleinasien entreißen und die Befriedigung des europäischen Konsums wieder an sich nehmen konnte.

So darf England als Ergebnis des Weltkrieges buchen: Die Sicherung des Seeweges London—Bombay (gegen Frankreich), die Unterbindung eines Weltverkehrs auf der großen geplanten und zum Teil fertiggestellten Eisenbahnlinie zwischen Europa und Indien, die Einkassierung sämtlicher wirtschaftlicher Erfolge, zu denen die Festlandstaaten durch Befolgung der Grundsätze Friedrich Lists gekommen waren, ferner Danzig und Calais und den in den Kolonien angelegten physischen und finanziellen deutschen Kraftüberschuß. Es dürfte also von außerordentlicher Wichtigkeit sein — selbstverständlich für England — daß die Festlandstaaten Kolonien bekommen, damit diese finanzielle und physische Kraft loswerden. Es wird auch für England vorteilhaft sein, daß die Festlandstaaten weiterhin eine recht ausgiebige antisemitische Propaganda betreiben, damit unter großbritannischem Protektorat ein recht starker und kultivierter Palästinastaat entstehen kann, der die Gebiete um den Suezkanal und um die Bagdadbahn, sowie um die Ölfelder des Persischen Golfes in englischem Sinne strategisch neutralisiert.

Mit Freuden werden in London auch alle jene Pressemeldungen begrüßt, die den einzigen deutschfreundlichen amerikanischen Zentralstaat Mexico in seiner Würde herabsetzen, denn dort stößt von Nor-

den her der nach Süden vordringende Einfluß Englands auf die Süd-Nordbewegung der lateinischen Kultur. Diese Tatsache sollte Grund genug sein, den dortigen Begebenheiten und deren literarischer Einkleidung Aufmerksamkeit zu schenken.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch Italien daran erinnern, daß man es seinerzeit nach Tripolis hinübergestoßen hat, um seine Mittelmeerpolitik auf den Gefrierpunkt zu bringen. Der Zweck der hierzu in London gegebenen „Erlaubnis“ war, durch diesen Raubzug den Haß der osmanischen Welt gegen den damaligen Dreibund hervorzu-rufen; und ich will nicht vergessen, daß der berufsmäßige Friedensvermittler diesen Raubzug damit belohnte, daß er das Honorar für die Friedensaktion in Gestalt des wichtigsten Hafens Sollum einhob und den Italienern den gänzlich wertlosen Platz von Tobruck überließ. So wurde England in die Lage versetzt, als wichtigen Schutz für den Suezkanal das Mittelmeer zwischen Zypern und der nordafrikanischen Küste zu sperren. Da England im Jahre 1908 nach Aufrollung der Kretafrage für seine hochherzige Vermittlung die Sudabay eingesteckt hatte, konnte man, nachdem auch die Italiener gepflückt waren, eigentlich das ganze Mittelmeer als britisch „eingehängt“ bezeichnen.

Soweit das Tatsächliche. Nun das Mutmaßliche. Das neue russische Reich, das über ausgezeichnete Diplomaten verfügt, begnügt sich nicht mit Aktenbockstudien, vielmehr ist es bemüht, seine Maßnahmen den bestehenden politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen. Sein Hauptziel ist dabei eine absolute wirtschaftliche und politische Unabhängigkeit zu schaffen als Grundlage jeder gesunden Politik, als einzige Stütze eines wahren Friedens.

In Verfolgung dieses Zieles hat das neue russische Reich Bündnisse geschlossen, die nahezu den gesamten Osten des europäisch-asiatischen Festlandes umfassen. In ihnen sieht England eine Gefahr in sofern, als Indien die Möglichkeit für gekommen halten könnte, sich aus den britischen Sklavenketten zu befreien. Bezeichnend für diese Ansicht ist das Werk „The lost dominion“. In Anlehnung an die bisher stets bewährten Muster erscheint es daher als eine Selbstverständlichkeit, daß Großbritannien eine Gruppe von Mächten zusammenbaut, die „Indien“ befreien sollen, indem jene Mächte, durch die die Gefahr heraufbeschworen ist, zur Ohnmacht zerschlagen werden. Um nun eine solche Handlung derart durchzuführen, daß der Urheber seine bisher so einträgliche, menschenfreundliche Maske

wahrt — denn nur in dieser kann später der Friedensvermittler gespielt werden — muß der Sache eine ethische und kulturelle bzw. zivilisatorische Mütze aufgesetzt werden.

Es spricht der englische Lord: „Die marokkanischen Bodenschätze sind nunmehr durch deutsche Industriefirmen soweit aufgeschlossen, daß es sich verlohnt, ohne Risiko ihre weitere Ausbeutung gewinnbringend zu gestalten. Es wird darum gut sein, von den politisch unter Druck gesetzten Gebrüder Mannesmann die gesamten industriellen Ausbeute- und Hafeninteressen für ein geringes Entgelt von einigen Millionen Pfund Sterling zu erwerben. Inzwischen werden ja die Franzosen strategisch die politischen Voraussetzungen für unseren Einzug in Marokko geschaffen haben. Der Marschall Pétain scheint mir in gleicher Weise wie seinerzeit der Oberst Marchand sich seiner Pflichten bewußt zu sein, die er im Interesse des Wohles des großen britischen Reiches übernommen hat, und das geistig hochstehende französische Volk wird auch in Bezug auf Marokko in gleicher Weise wie seiner Zeit hinsichtlich Aegyptens seiner traditionellen Mission nicht untreu werden.

Anders hingegen scheint das neue russische Reich seine Aufgabe aufzufassen. Während wir unsere Weltverkehrsstraßen zu Wasser gegen jeden Eingriff gesichert, die Überlandstraße nach Indien aus dem Weltverkehr ausgeschaltet haben, und außerdem durch den Balkan eine Sperrpforte gegen die Benutzung dieses Weges errichten konnten, beginnt das neue russische Reich unter „bolschewistischer“ Führung unter Umgehung der britischen Trichter das Blut des asiatisch-europäischen Festlandkörpers durch eine neue Ader fließen zu lassen, durch die Ostsee. Diesen „gegen die Kultur“ gerichteten Plänen müssen wir durch weise Maßnahmen begegnen. Wir müssen zunächst Ösel und Dagö pachten. Diese Inseln müssen zu einer Flottenbasis gemacht werden, sie müssen ein Gibraltar werden in der Ostsee. Die Alandsinseln Uto und Ära müssen vorerst durch die ergebene finnische Regierung nach unseren Plänen armiert werden, mit unseren „Subsidien“. Am Ladogasee muß — freilich nicht unsere Regierung — sondern unsere Industrie 6 Zoll-Geschütze installieren, den Dänen müssen wir empfehlen: Die Vertiefung des Drogdenendes des Sundes durchzuführen. Finnland und Großbritannien müssen einander ein wenig näher treten. Wegen unserer Danziger Interessen darf hingegen unsere Freundschaft mit Polen nicht zu intensiv gestaltet werden. Polen wie auch der Tschechei und dem Balkan muß

vielmehr zum Bewußtsein gebracht werden, daß ihre Aufgabe hinreichend damit erschöpft ist, mit Hilfe Frankreichs ihre Landmacht so zu stärken, daß sie den ihnen durch den Völkerbund demnächst zufallenden Aufgaben in jeder Weise gerecht werden können, während aus der zukünftigen Arena zweckmäßig ein Übermaß an Waffen zu entfernen ist. Die internationale Hochfinanz und in Sonderheit der in dieser Arena liegende Teil derselben müssen darauf hinarbeiten, die dort arbeitende Industrie vom Betriebskapital zu entblößen, damit von diesem kostbaren Stoff demnächst nichts verloren geht. Wir hoffen, daß die Presse ihre hohe Aufgabe durchaus erfassen wird, zumal Lloyd George, Lord Haldane und Sir Macdonald sich bereitgefunden haben, den Redaktionen mit ihren ausgezeichneten Erfahrungen bestens zur Seite zu stehen. Es kann nicht genug darauf hingewiesen werden, daß der Zweck unter keinen Umständen in der Presse durchscheinen darf, lediglich die Ergebnisse, die sich als Folgeerscheinung unserer Pläne unter den Völkern abspielen, müssen als eigentliche Ursachen hingestellt werden. Als Motto nehmen wir: „Heilige Allianz der Weltbourgeoisie gegen die Weltmacht des Bolschewismus.“

Soweit der englische Lord. Ich bin überzeugt „die Politik ist eben die unumgängliche Methode der politischen Analyse“, d. h. ins Gemeinverständliche übersetzt: Die Engländer müssen an allen Orten und Enden der Welt agitatorisch, polemisch, unterirdisch tätig sein, damit in sämtlichen für den Völkerbund in Aussicht genommenen Ländern reichliche Schatten auf den Namen und die Moral derjenigen Kreise fallen, die für die Grundsätze der russischen Regierung eintreten. Das ist des Pudels Kern. In der Inszenierung von Attentaten und Aufständen, ob sie konfessioneller, sozialpolitischer oder sonstiger Natur sind, hat man in Indien, in Ägypten, in Basra, in den Burenrepubliken, in Irland, auf dem Balkan und in den Festlandkriegen ja reichliche Erfahrung gesammelt. Die allgemein übliche Verwechslung von Zivilisation und Kultur und von Konfession mit Religion sind Großbritannien bei der Durchführung dieser Schritte außerordentlich zustatten gekommen. So werden sie in den beteiligten Ländern, die man zu dem Generalangriff auf den Bolschewismus nötig hat, schon in Szene treten, aber jene die von Downing Street zu diesem Angriff ausersehen sind, werden wohl am Mobilmachungstage noch nicht erkennen, warum sie marschieren und was der Völkerbund unter großbritannischer Führung bedeutet.

### III. Die Gründer und ihre Erben.<sup>1)</sup>

Eine förmliche Gründung der Suezkanalgesellschaft hat es nie gegeben. Die eigentliche Gründungszeit dauerte vom Jahre 1846 bis zum Tode Negrellis, des geistigen Schöpfers des Kanals. Er starb am 1. Oktober 1858. In den Tagen vom 15. bis 20. Dezember 1858 „konstituierte“ Lesseps seine aus den nicht gesetzlichen „Gründern“ zusammengestellte Gesellschaft, die er einfach seinem Mandat substituierte, da er weder die Einwilligung des Vizekönigs noch die Unterzeichnung der Pforte hatte.

Die hierauf sich beziehenden Sitzungsschriften sind im Archiv Revoltellas aufgefunden worden. Die Gründerliste aus dem Jahre 1861 kam nicht aus Ägypten; der Sekretär des Vizekönigs, Bey, hat sich zur Mitwirkung bei dem darin liegenden Betrug hergegeben und dafür von Lesseps 10 Gründeranteile erhalten. Dadurch kam sein Name auf die Gründerliste, die das Datum vom 4. Mai 1861 trägt und die eine Fälschung ist. Auf diese Gründerliste vom 4. Mai 1861 werde ich weiter unten noch zurückkommen.

Auf Grund dieses aus der Luft gegriffenen „Gründerverzeichnisses“, das sämtliche ursprünglichen tatsächlichen Mitglieder der Urhebergesellschaft teils ausschließt, teils in ihrem Rechte verkürzt, werden von der heutigen Suezkanalgesellschaft die 10% Gründerdividende gezahlt.

Die Mittel, welche Lesseps anwandte, um die ursprünglichen, rechtmäßigen Anteilbesitzer ihrer Anrechte zu entkleiden, sind bisweilen recht merkwürdig gewesen. Um nur einen Fall herauszugreifen: der damalige preußische Oberbaurat Lentze — dessen Neffe vor den Kriegsjahren bekannt geworden ist — erhielt als Mitglied der internationalen Kommission vom Generalstatthalter der privilegierten Provinz Ägypten einen ursprünglichen, ganzen, ungeteilten und unteilbaren Gründeranteil verliehen. Lesseps spaltete — wie schon im ersten Teile berichtet wurde — am 12. Februar 1859 die ursprünglichen 100 Teile ganz ungesetzlich in 1000, teilte diese Spaltung den Gründern nicht mit und ließ an Lentze schreiben, daß ihm zwei Teile zur Verfügung ständen, also nur  $\frac{1}{5}$  des ihm zukommenden Anteils. Dieser Brief aus dem Jahre 1861 trug nur die Adresse: „Monsieur Lentze, Berlin“! Es war nicht der oben angeführte rechtmäßige Titel Lentze's und auch nicht die Anschrift „Ministerium der öffentlichen Arbeiten“ hinzugefügt, obwohl Lesseps beides bekannt war. Darum

blieb der Brief unbestellbar; er ging nach Paris zurück; die  $\frac{2}{5}$  Anteile wurden Lentze nicht ausgehändigt. Trotzdem steht Lentze auf den falschen Gründerlisten!

Sich selbst hat Lesseps natürlich nicht vergessen; seine Erben sind mit 120000 Francs je Jahr noch heute aus den Einnahmen der Gesellschaft bedacht. Dieser außerordentlich hohen Summe gegenüber dürfte es von Wert sein darauf hinzuweisen, daß Lesseps, der den eigentlichen geistigen Schöpfer des Kanalgedankens und eigentlichen Urheber des Baues, den deutschen Ingenieur Negrelli <sup>1)</sup> und dessen Erben vollständig aus den Gründerlisten strich — nicht in dem Maße als Schöpfer des Kanals angesehen werden darf, wie dieses seitens der internationalen Literatur und durch das Denkmal vor der Kanaleinfahrt geschieht.

Der eigentliche Erbauer des Kanals nach den Plänen Negrellis war Napoleon III. Lesseps war nur sein allerdings sehr rühriges Werkzeug. Ein Zeugnis dafür bietet der amtliche Bericht des Regierungsingenieurs M. de Montant, der im Jahre 1859 als Kommissär nach Ägypten gesandt wurde, um die von Lesseps zur Täuschung der Aktionäre begonnenen Scheinarbeiten, deren ja auch im ersten Teile gedacht wird, zu besichtigen. De Montant war über das Gesehene entsetzt. Sein amtlicher Bericht befindet sich noch heute im Archiv des französischen Handelsministeriums. Die von de Montant so scharf verurteilten Scheinarbeiten wurden am Isthmus von Suez trotz der entschiedenen Einsprache der ägyptischen Regierung unter dem Schutze Napoleons bis zum März 1866 fortgesetzt. Zu diesem Zeitpunkte gelang es endlich den französischen Diplomaten, die Hohe Pforte zur Unterzeichnung der zwei Gründungsfirmane und der Satzungen zu bewegen. Die Unterzeichnung geschah auf der Grundlage der in türkischer Staatssprache verfaßten, im Jahre 1856 von der ägyptischen Regierung dem Sultan unterbreiteten Urkunden, die wesentlich von den französischen Übersetzungen, die Lesseps veröffentlichte, abweichen. Die heutige Suezkanalgesellschaft funktioniert nach den nicht unterschriebenen Übersetzungen, die juristisch wertlos sind. Lesseps nahm nach Erledigung dieser Formalitäten den Bau des Kanals in Angriff. Das Gelände war sehr günstig, die Arbeiten waren von Negrelli gut vorbereitet, und so konnte der Kanal, allerdings sehr mangelhaft ausgeführt (vgl. I. Teil), am 17. Novbr. 1869

<sup>1)</sup> Ich verweise hier auf das Werk Birk's: Alois von Negrelli Teil I und II, Verlag Wilh. Braumüller, Leipzig und Wien.

eröffnet werden. Die Begleitumstände der Einweihungsfeier zeigten das letzte Aufflammen napoleonischer Pracht.

Als Lesseps durch diesen Scheinerfolg erheblich selbstbewußt geworden war und aus Anlaß der Öffnung des Kanals zum Herzog von „Suez“ ernannt werden wollte, sagte Napoleon lächelnd: „Quel farceur“! Eine Zeugin dieses Vorfalles war unter anderem die Gräfin Stefanie Tascher de la Paguerise. Nichts kennzeichnet mehr den Abenteurer, als diese Worte Napoleons, und nichts zeigt deutlicher, wem der Bau zu danken ist. Lesseps ist der Mann, der die auf gründliches Wissen und genaue technische Vorarbeiten aufgebauten Pläne Negrellis an sich nahm, ohne jemals an eine Vergütung zu denken, der das Geld des französischen Rentners nahm, und damit unter dem politischen Schutz und Trutz seines Landesherrn den Kanal erbaute und nach Fertigstellung der Arbeit dieses Kulturwerk, das der Verbilligung der europäisch-asiatischen Güterfrachtung dienen sollte, noch zu seinen Lebzeiten an Großbritannien ausgeliefert hat, um sich und seinen Erben das außerordentlich hohe Jahresgeld zu sichern.

Und Poincaré, dem dies alles genau bekannt ist, denn er war während zweier Jahre der Anwalt der Tochter Negrellis, hat seither jeden Versuch eines Angriffs auf diesen Verrat der französischen Volksinteressen im Keime erstickt, um dafür die Unterstützung Großbritanniens für seinen politischen Aufstieg einzutauschen. Ebenso wie Poincaré, kennt auch Barthou, der frühere Vorsitzende der französischen Delegation der Reparationskommission — und kennt auch Jounart — der frühere Minister des Äußeren die Tatsache, daß diese apokryphe Suezkanalgesellschaft auf tönernen Füßen ohne regelrechte Konzession dasteht; und doch wurde der erstere Verwaltungsrat und der letztere Präsident der „Gesellschaft“ Großbritanniens.

Ich würde es außerordentlich bedauern, wenn das französische Volk auf den Gedanken käme, daß ich von irgendeinem einzelstaatlichen Standpunkte aus mich zu dem Vorstoß, den dieses Werk darstellt, bewogen fühle. Mein Beweggrund ist einzig und allein in überstaatlichen Gesamtvolksinteressen wirtschaftlicher Natur zu suchen und zu finden.

Um dieses zu erhärten, will ich durch teilweise Veröffentlichung der ursprünglichen Gründerliste noch zeigen, daß auch hier die betroffenen Interessen überstaatlicher Natur sind. Bevor ich aber die echte Gründerliste bespreche, muß ich auf jene beiden Listen

zurückkommen, die das Datum des 4. Mai 1861 tragen: „Bei den verschiedenen Prozessen, die bereits gegen die Suezkanalgesellschaft geführt worden sind, mußte diese dem Gericht die Gründerliste vorlegen, die von der Gesellschaft als die einzige und authentische, also als die echte Liste bezeichnet wird. Bei einem der letztgeführten Prozesse, nämlich jenem des Herrn Thouvenel, geschah es nun, daß ebenfalls eine Liste vom 4. Mai 1861 vorgelegt wurde, die die Gesellschaft als die einzige, authentische, echte bezeichnete. Diese Liste unterschied sich aber im wesentlichen von der Liste gleichen Datums, die in einem früheren Prozesse vorgelegt worden war. Leider wurde der Irrtum zu spät bemerkt, Herr Thouvenel hatte seinen Prozeß bereits verloren. Jedenfalls bestehen also zwei einzige, authentische, echte Gründerlisten vom 4. Mai 1861, die voneinander verschieden sind.

In der ursprünglichen, von der heutigen Gesellschaft beiseite geschobenen Gründerliste sind drei Gruppen zu unterscheiden:

- I. Die Gründer, die für die Société d'études gezahlt haben und vom Vizekönig bestätigt wurden.
- II. Die Gründer, die Mitglieder der internationalen Kommission und vom Vizekönig zu Gründern ernannt worden waren.
- III. Die aus eigenem Ermessen vom Vizekönig ernannten Gründer, für die dieser die Summe von 620 465,45 frcs, die heute noch ungelöscht im Hauptbuch der Gesellschaft steht, bezahlt hat.

Zur ersten Gruppe zählen u. a.:

1. Die Erben des Vizekönigs Mohammed Said Pascha.
2. Die Handelskammer von Marseille, Frankreich.
3. Die Handelskammer von Lyon, Frankreich.
4. Die Handelskammer von Venedig, Italien.
5. Die Handelskammer von Triest, Italien.
6. Die Kommune von Triest, Italien.
7. Der Lloyd Triestino, Italien.
8. Die Messageries Maritimes, Frankreich.
9. Die Peninsular O. Company, England.
10. Arlés Dufour mit 2 Erben, Algier.
11. Thiriot mit 12 Erben, Amerika.
12. Dufour Feronce mit 6 Erben, England, Spanien und Deutschland.
13. Niederösterreichischer Gewerbeverein, Wien.

14. Michel Chevalier, conseiller d'Etat 1 Erbin, Paris.
15. Georgi Robert, 7 Erben, Deutschland und Österreich.
16. Louis Sellier, 9 Erben, Deutschland.
17. Gustav Harkort, 5 Erben, Deutschland.
18. Victor Morpurgo, 4 Erben, Frankreich.
19. Cordier, Professor d. Geologie, 3 Erben, Paris.
20. Cobdon, Richard M. P., 8 Erben, England.

## II. Gruppe.

### Internationale Kommission.

Vom Vizekönig ernannte Gründer:

1. Mc. Clean, 2 Erben, England.
2. Harris, 2 Erben, England.
3. Manby Charles, 9 Erben, England.
4. Rendell Lovel, 2 Erben, England.
5. Paleocapa, 13 Erben, Italien.
6. Lentze, 6 Erben, Amerika und Deutschland.
7. Conrad, Holland.
8. Negrelli, 16 Erben, Tschecho-Slowakei, Österreich, Italien.
9. Montesina, Herzog d. I. Victoria, 2 Erben, Spanien.
10. Leinsson, Frankreich.
11. ....

## III. Gruppe.

1. Karl Ludwig Freyherr von Bruck, 10 Erben, Österreich.

Die Ziffern der Erben sind nach dem Personenstande des Jahres 1912 hier eingefügt.

Wenn ich diese Gründerliste zum Teil veröffentliche, so geschieht das nicht, weil vielleicht irgend einer dieser Erblasser mich dazu bestimmt hätte; ich kenne niemand von ihnen, sie ruhten schon unter der Erde vor meiner Reise nach dem Orient, wo ich zum ersten Male den Grad der Empörung der Völker des Ostens über die heutige Suezkanalgesellschaft kennen lernte.

Ich stelle vielmehr nur gegenüber: Warum erscheint im Haushalt der Suezkanalgesellschaft nun schon seit 46 Jahren eine Belastung der europäisch-asiatischen Transitgebühren durch eine jährliche Auszahlung der Riesensumme von 10% an eine fingierte, durch eine Fälschung zu Gründern gestempelte Personenreihe, während die eigentliche tatsächliche Gründerliste — das Verzeichnis der geistigen und finanziellen Schöpfer — von der Bildfläche verschwinden mußte ?!

Selbst wenn wir diesen schaffenden und opferbereiten Männern kein Zeichen der Dankbarkeit schulden zu müssen glauben, so bleibt doch noch das Recht des Egoismus der lebenden Generation der europäisch-asiatischen und der nordafrikanischen Völker, und dieses Recht wird in einem Riesenausmaß verletzt, wie folgende Ziffern beweisen:

Es ist die Bilanz der Suezkanalgesellschaft vom Jahre 1924:

Kapital .....	1 601 655 970,33	Goldfrancs
Bruttogewinn .....	508 584 356,42	„
Nettogewinn .....	354 573 521,12	„

Es durchfuhr den Kanal bei 5122 Fahrten eine Tonnage von 25 109 882 tons. Davon

beladene Schiffe .....	15 139 558 tons
Ballast .....	2 209 205 „
Postschiffe .....	6 479 852 „
Staatsschiffe .....	1 090 771 „
Regierungsseitig gechartert .....	190 496 „
	25 109 882 tons

Dem Bruttogewinn von 508 584 356,42 frcs. steht nur ein Gesamt-Unkostenkonto von 125 164 893,79 frcs. gegenüber, zu dem Sozial-Fonds-Zinsen, Extrareserve und auf neue Rechnung vorzutragende Gelder kommen, um einen Betrag von 354 573 521,12 Goldfrancs als Dividende zur Verteilung bringen zu können. Diese Dividende — also nach Fürstenberg der Betrag, den man beim besten Willen nicht mehr verstecken kann, — wird verteilt:

71% an die Aktionäre .....	251 747 200	frcs
15% an Ägypten .....	53 186 028,17	„
10% an die „Gründer“ .....	35 457 352,11	„
2% an die „Verwaltungsorgane“ .....	7 091 470,42	„
2% an die Beamten .....	7 091 470,42	„
	354 573 521,12	frcs

Die Gerechtsame, das kommerzielle Steuerruder dieser Gesellschaft in Downing-Street drehen zu können, hat Israeli im Jahre 1875 für 3 976 852 Pfund Sterling recht preiswert ergaunert. Europa und Asien hat dieses Geschäft ungezählte Millionen an Menschenopfern, Frondiensten und Kulturwerten gekostet. Man sollte es nahezu für unfaßbar halten, daß der Urheber all dieses Elends es noch wagt, im Rate der Festlandmächte zu erscheinen und doch:

In neuer, ehrbarer Aufmachung ist er schon wieder da, auf den

Lippen die Ideale des Völkerbundes, in der Hand die Fackel des Krieges zur Wahrung seiner „historischen“ Positionen in Indien und an allen Flottenstützpunkten der Erde: Quo vadis Europa?

### Schlußwort.

In dem Werke „Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn“ von K. H. Müller, Ausgabe 1917 konnte nachstehende Mitteilung gebracht werden:

„Der in Frankreich lebende Mitarbeiter der Zeitschrift „Railway Age Gazette“ machte vor kurzem in seinem Blatte auf die Vorteile aufmerksam, die der amerikanischen Industrie während des Krieges und nach Friedensschluß durch die Lieferung von Eisenbahnbedarf nach Europa, insbesondere nach Frankreich erwachsen. Die Vereinigten Staaten sind — so sagte er — seit kurzem der Gläubiger Europas geworden. Die Gelegenheit zu einer außerordentlichen Ausfuhr nach Europa wird den Vereinigten Staaten jetzt zum ersten Male geboten und diese Gelegenheit muß wahrgenommen werden. Europa muß von den Vereinigten Staaten nicht nur Kriegsbedarf, Nahrung und Kleidung erhalten, sondern auch alles das, dessen es zum Wiederaufbau bedarf.“

Diesen Worten aus dem Jahre 1917 stellen wir folgende Mitteilung aus der Zeitschrift — „Iron Age“ vom Juli 1925 entgegen:

„Deutschland kann nicht mehr als der Konkurrent betrachtet werden, der er früher war. Zu keiner Zeit seit dem Waffenstillstand ist Deutschland in der Lage gewesen, seinen Ausfuhrmarkt wieder zu gewinnen. Der Wert seiner Ausfuhr in den letzten 5 Jahren hat niemals die Hälfte der von 1913 überschritten. Während diese Tatsache zu einem Teil ihre Ursache darin hat, daß die Verbrauchsländer nicht soviel Ware benötigen wie früher, hat sie zum anderen Teil ihre Ursache in der zunehmenden Ausfuhr der amerikanischen Fabrikation. Die amerikanischen Staaten exportieren jetzt in viel größerem Umfange Maschinen als zu irgendeiner Zeit vor dem Kriege. Man hat alle Ursache, zu glauben, daß die deutschen Herstellungskosten über den Herstellungskosten der Weltfabrikation liegen, und daß die deutschen Maschinen, die jetzt zum Unterschied von Lagerware neu hergestellt werden, Angebote zum mindesten in gleich hoher Preisforderung haben, wie sie in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten zu erwarten sind. Deutschlands Ausfuhrhandel ist nicht mehr länger subventioniert durch die Kraftunterstützung der Infla-

tionszeit. Deutschland kann die Auslandsgeschäfte auch nicht unterstützen. Die allgemeinen Geschäftsverhältnisse in Deutschland sind verworren, an Reparationslasten und Kriegsoffern trägt Deutschland sehr schwer. Die amerikanischen Fabrikanten sind berechtigt, mit großer Zuversicht auf den Weltmarkt zu gehen, weil die Deutsche Wettbewerbsfähigkeit gemindert ist. Die Vereinigten Staaten sind dazu bestimmt, die vorherrschende Stellung zur Versorgung Europas mit Rohmaterial einzunehmen. Die taktische Stellung der Vereinigten Staaten in ihrem Handel mit Europa ist stärker als vor 18 Monaten, also vor dem Dawes-Gutachten. Man kann erwarten, daß der langsame Prozeß um die Wiederherstellung Europas eine große Nachfrage nach amerikanischen Rohmaterialien zur Folge haben wird.“

Wir ergänzen diesen Bericht durch einige aufklärende Ziffern:

1913 U S A 60 Millionen Tonnen Stahl und Eisen

1923 U S A 85 Millionen Tonnen Stahl und Eisen

Die Vereinigten Staaten steigerten hiernach die Produktion seit 1913 um 34 %, Europas Produktion nahm seit 1913 um 42 % ab. An der gesamten Welterzeugung von Stahl und Eisen sind die Vereinigten Staaten heute mit 60 % beteiligt, während ihr Anteil vor dem Kriege sich auf 40% belief. Und aus diesem Lande holte Europa den Gutachter für die Ordnung seiner wirtschaftlichen Verhältnisse und stellte sich auf das Dawes-Gutachten ein.

Die 14 amerikanischen Punkte Wilsons genügten Europa nicht, es mußte noch der 15. hinzugefügt werden, der in Bezug auf die Vernichtung der europäischen Industrie durch Hereinholen der amerikanischen Fertigerzeugnisse die ersten 14 Punkte noch übertrifft.

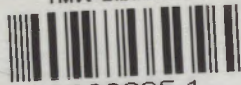
Durch diese Tat, in Verbindung mit der von Großbritannien zu gleicher Zeit geübten Kohlenpolitik, die auf eine Erdrosselung der deutsch-französischen Kohlenerzeugung hinausläuft, ist ohne Frage ein sehr geeignetes Mittel geschaffen, um in aller Kürze die dem Hunger geweihten Millionen auf dem Kontinent in einen solchen Zustand zu versetzen, daß durch den Retter der Kultur und Zivilisation aus Downing Street die europäischen Industriestaaten für einen „Kampf gegen den Bolschewismus“ hinreichend empfänglich gemacht sind.

Möge Europa dessen eingedenk sein, daß das Leitwort „Bolschewismus“ geführt im Munde der großen Presse — nichts Anderes bedeutet, als einen Mantel des Seelöwen, der es auf Indien abgesehen hat und der in jede Landesspitze, die irgendwo in eine schiffbare See hinaus ragt, seine Tatze schlägt. Er sorgt dafür, daß jede Anlage von

Geld und Arbeit in Übersee für jedes schaffende Volk eine Schwächung, für Angelsachsen aber eine Stärkung bedeutet. Jede Anlage von körperlicher und geldlicher Kraft im europäisch-asiatischen Landgebiete führt jedoch zu einer Stärkung des unantastbaren, sich selbst genügenden Gebietes und dadurch zu einer Gewährleistung des Friedens der Völker. Ist einmal der angelsächsische Einfluß aus dem europäisch-asiatischen Festlande ausgeschaltet, dann wird dieses auch die Kraft haben, den Suezkanal und die Bagdadbahn zu eigenem Nutzen aus den britischen Klauen zu befreien und diese wichtigsten Verkehrsstraßen des Erdballs zum ausschließlichen Nutzen der schaffenden Völker zu verwenden. Da dann aber auch derjenige, der seit Jahrhunderten die Brudervölker des Festlandes zu Tod und Verderben gegeneinanderführte, der von ihrer Selbsterfleischung lebte und der eigentliche Urheber der Kontinentalkriege war, vor die Tore gesetzt ist, so wird tatsächlich die Möglichkeit bestehen, daß die Kultur ihren Einzug hält und die übertünchte Zivilisation der heutigen Menschheit ablöst und dauernd beseitigt.

wä-  
age  
nen  
ich  
des  
lem  
uch  
nem  
ten  
der  
der  
er-  
bte  
ore  
kul-  
gen

TMW-Bibliothek



0030295 1

