

*Leiner Erhaltung dem Herrn
f. d. M. Baron von Heß*

ÜBER

der Verfassung

DIE DURCHSTECHUNG

DER

LANDENGE VON SUEZ.

VORTRAG

GEHALTEN IN DER SITZUNG DER PHILOSOPHISCH-HISTORISCHEN CLASSE

DER

KAISERLICHEN AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN

VOM 8. JÄNNER 1858

VON

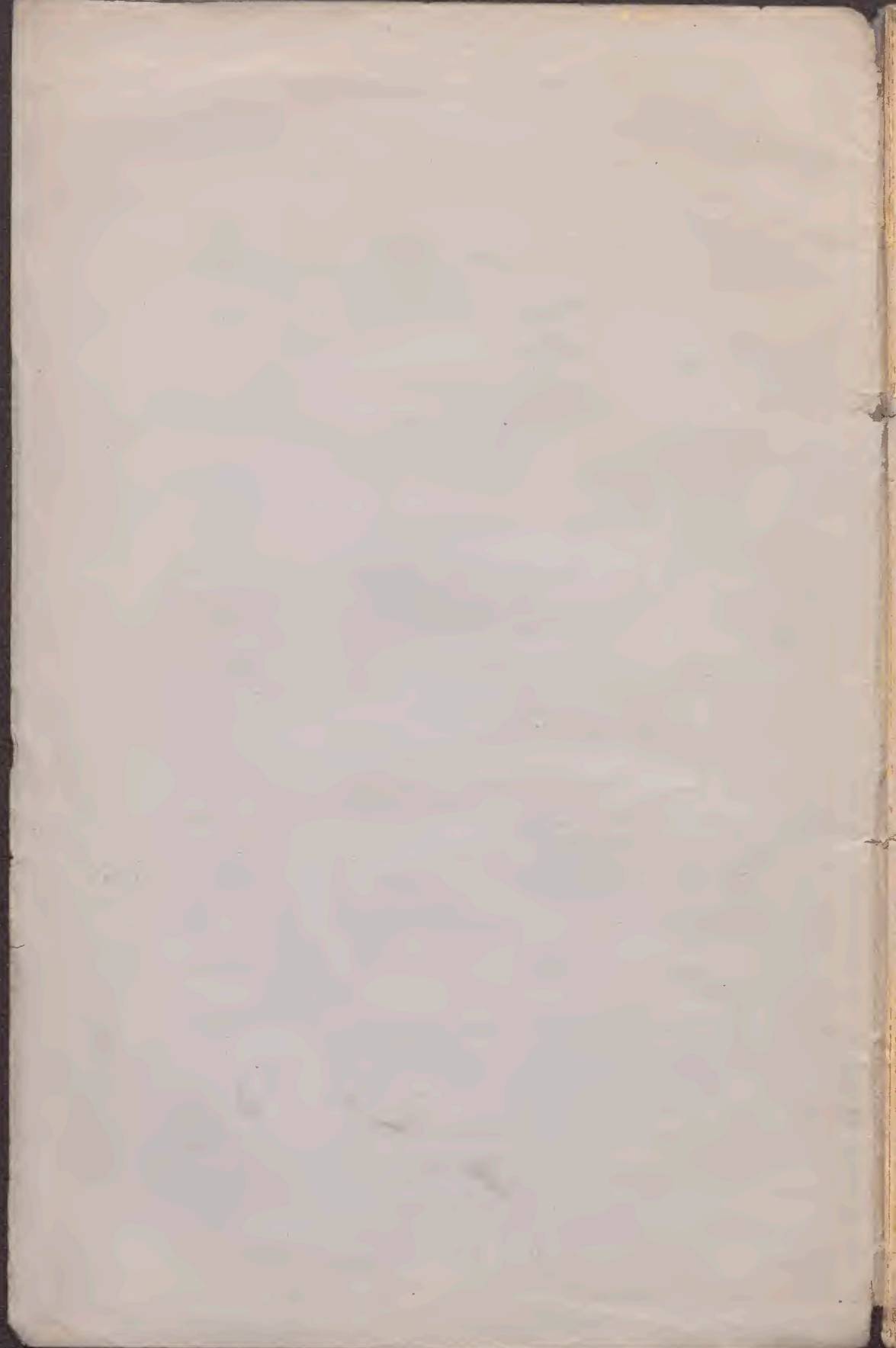
KARL FREIHERRN VON CZOERNIG,

CORRESPOND. MITGLIEDE DER KAIS. AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN,
K. K. SECTIONSCHEF IM HANDELSMINISTERIUM, PRÄSES DER K. K. CENTRAL-COMMISSION
ZUR ERHALTUNG UND ERFORSCHUNG DER BAUDENKMALE, K. K. DIRECTOR DER
ADMINISTRATIVEN STATISTIK.

WIEN.

AUS DER KAIS. KÖN. HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

1858.



ÜBER
DIE DURCHSTECHUNG

DER
LANDENGE VON SUEZ.

V O R T R A G

GEHALTEN IN DER SITZUNG DER PHILOSOPHISCH-HISTORISCHEN CLASSE

DER
KAISERLICHEN AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN

VOM 8. JÄNNER 1858

VON

KARL FREIHERRN VON CZOERNIG,

CORRESPOND. MITGLIEDE DER KAIS. AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN,
K. K. SECTIONSCHEF IM HANDELSMINISTERIUM, PRÄSES DER K. K. CENTRAL-COMMISSION
ZUR ERHALTUNG UND ERFORSCHUNG DER BAUDENKMALE, K. K. DIRECTOR DER
ADMINISTRATIVEN STATISTIK.



W I E N.

AUS DER KAIS. KÖN. HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

1858.

35.673

(Aus dem Jännerhefte des Jahrganges 1838 der Sitzungsberichte der philos.-histor. Classe der kais.
Akademie der Wissenschaften [XXVI. Bd., S. 3] besonders abgedruckt.)

Ein grosser Gedanke von unermesslicher Tragweite beherrscht gegenwärtig die gebildete Welt und erstreckt seine Wirkungen selbst über die Grenzen derselben hinaus: es ist der Gedanke an die Vereinigung des Mittelmeeres mit dem östlichen Ocean durch die Anlegung des Canales von Suez. Wo immer der Blick das geistige Leben der Gegenwart erfasst, begegnet er der Erörterung über dieses folgenreiche Unternehmen. Die gelehrten Gesellschaften, als die Repräsentanten des wissenschaftlichen Fortschritts, wie die Handelskammern, als die Förderer der materiellen Interessen, die Regierungen wie die Parlamente, Departements- und Municipal-Corporationen, der Klerus wie die technischen Vereine, die Theilnehmer an öffentlichen Versammlungen, wie die gewichtige Stimme des gesammten Journalismus in hunderten von Blättern, kurz alle Organe der staatlichen Belange und der öffentlichen Meinung in Frankreich und in Italien, in Spanien und in Russland, in England, in Deutschland und in Oesterreich, in Griechenland und in der Türkei, in Syrien und in Ägypten, in Vorder-Asien und in Amerika wenden ihre Aufmerksamkeit dieser Frage zu, prüfen die Ausführbarkeit des Projectes, untersuchen die entgegenstehenden Hindernisse und drücken für die baldige Zustandbringung des Unternehmens, tief überzeugt von dessen wohlthätigen Wirkungen, die lebhaftesten Wünsche aus.

Eine Frage, welcher auf so hervorragende Weise die allgemeine Sympathie der Zeitgenossen sich zuwendet, in Bezug auf welche die widersprechendsten Ansichten, die entgegengesetztesten Bestrebungen

sich einigen, muss die grossen Interessen der Menschheit betreffen und die Abhilfe für ein allgemeines tiefgefühltes Bedürfniss bezwecken. Diese Ansicht rechtfertigt sich vollkommen, denn es handelt sich um den wichtigsten Cultur-Fortschritt der Gegenwart, um eine grosse geschichtliche Thatsache, welche unsere Zeit zu dem Ausgangspuncte einer neuen Ära der materiellen Entwicklung, der Ausbreitung der Civilisation und der allgemeinen Wohlfahrt stempeln wird ¹⁾. Eine solche Frage, welche überdies im engsten Zusammenhange mit der gedeihlichen Ausbildung unseres Vaterlandes steht, verdient auch in Ihrem Schoosse zur Erörterung gebracht zu werden, und ich folge gern der Anregung Ihres Herrn Präsidenten, indem ich mir erlaube, die nachstehenden Betrachtungen, welche zunächst auf den österreichischen, oder richtiger ausgedrückt, auf den mitteleuropäischen Charakter der Frage Bezug nehmen, Ihnen vorzutragen.

Gleichwie die organischen Gebilde gewisser eigenthümlicher Zustände der Atmosphäre und des Bodens bedürfen, um zu gedeihen, so müssen für die Ideen, sollen sie zur fruchtbringenden That reifen, die ihrer Entwicklung günstigen Verhältnisse eintreten — es muss in der Stufenfolge der menschlichen Ausbildung jener Punct erreicht sein, wo der Funke zündet und das weithin leuchtende Feuer allgemeiner Theilnahme, ja der in die Massen dringenden Begeisterung anfacht. Ohne diese Voraussetzung mag die Idee ein Gegenstand abstracter Beleuchtung oder gelehrter Erörterung werden; für das Culturleben der Menschheit aber bleibt sie ein todter Keim. So erging es der Frage über die Vereinigung des Mittelmeeres mit dem arabischen Meerbusen. Seit 25, ja wahrscheinlich seit 37 Jahrhunderten nimmt sie in jeder Epoche der Culturgeschichte ihren ständigen Platz ein. In der Zeit der Blüthe Ägyptens zur theilweisen Lösung gebracht, verschwand sie unter der rohen Herrschaft der islamitischen Völker gänzlich und blieb, als sie später von Gelehrten zur Sprache gebracht wurde, ohne Anklang. Kaiser Napoleon I., das grösste Genie der

¹⁾ Petermann, Mittheilungen aus dem Gebiete der Geographie 1855, S. 364, sagt hierüber: „Wenn es möglich wäre, eine Brücke von Calais nach Dover oder gar von Europa nach Amerika zu schlagen, so würde das auf den Weltverkehr und die Machtstellung der Völker der Erde bei weitem nicht den Einfluss haben, als die Zerstörung der Brücke des schmalen terrestrischen Bandes, welches Asien mit Afrika verbindet. Denn für den grossen Weltverkehr sind die Meere und Meerengen unsere Brücken, sie allein bringen die Continente näher zusammen und stellen die rasche Inter-Communication fern wohnender Völker her.“

neueren Zeit, erfasste die Frage mit gewohnter Energie; allein die Zeit war ihm entgegen, er musste sie fallen lassen, und die von ihm veranlassten technischen Erhebungen waren die Ursache, dass sie, zum Glücke für deren endliche Verwirklichung, noch durch ein halbes Jahrhundert schlief. In den vierziger Jahren wieder aufgenommen, erweckte sie theilweises Interesse unter den Weiterschauenden und gelangte zum Beginne der Ausführung, die aber die nachfolgenden Weltereignisse im Keime unterdrückten. Wenn nun diese Frage abermals geräuschvoll in den Vordergrund tritt, wenn sich plötzlich alle Stimmen dafür erheben, alle Meinungen ihr zuneigen, kurz wenn sie binnen wenigen Monaten aus einer einfachen technischen zu einer die Welt in Bewegung setzenden Culturfrage geworden ist, so muss ein tief im Wesen der menschlichen Cultur-Entwicklung wurzelnder Grund vorhanden sein, welcher diesen durchgreifenden Umschwung erzielte, die Menschheit so zu sagen für diesen Gedanken elektrisirte und dadurch die Bürgerschaft für die nahe Verwirklichung desselben besiegelte. Und dieser Grund, er ist vorhanden und liegt vor aller Welt Augen offen da.

In dem Streben, die Völker wohlhabend und dadurch glücklich zu machen, trachtete die ältere Staatsweisheit sowie die frühere Volkswirtschaftslehre vor allem dahin, die Production zu heben. Das Merkantil- und das Verbots-System, die Schutzzölle und selbst das Smith'sche sogenannte Freihandelssystem in seiner ursprünglichen Gestaltung sollten eben nur als Hilfsmittel dienen, den Zweck einer möglichst ausgedehnten Production zu erreichen. Dennoch machte die Production nur langsame Fortschritte, weil, in der Gesamtmasse genommen, das Erzeugniss den Consumenten nicht oder doch nur so vertheuert erreichen konnte, dass letzterer, dessen Tauschmittel ebenfalls keinen lohnenden Absatz fanden, dasselbe nicht abzunehmen vermochte. Der Reichthum beschränkte sich daher, wenige durch Monopol begünstigte Plätze des Inneren ausgenommen, auf die an der Meeresküste oder an dem Ufer der schiffbaren Flüsse gelegenen Gebietsstrecken, wo sich dem Verkehre keine solchen Hindernisse entgegensetzten. In der neuesten Zeit wirkt man, den Satz umkehrend, zunächst auf Erleichterung und Verwohlfeilung der Communication hin, und die Production, deren Absatzgebiet plötzlich eine ausserordentliche Ausbreitung erhielt, erwachte wie aus einem Zauberschlafe, und vermag, trotz der Hilfe der mechanischen Arbeitskräfte, den an sie gestellten Anforderungen oft nicht zu genügen.

Die sprechenden Beweise liefern die Zahlen, welchen zufolge in den letzten zehn Jahren, trotz der in Mitte gelegenen politischen Erschütterungen, der Verkehr zur See sich verdoppelt, der Verkehr zu Lande sich mehr als verfünffacht hat ¹⁾, und die weitere Vermehrung

¹⁾ Der Anwachs des Seeverkehrs lässt sich sowohl aus der Tonnenzahl der Schifffahrtsbewegung, als aus den Angaben über den auswärtigen Handel der Seestaaten entnehmen. Es betrug die Gesamttonnenzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe in den Jahren:

	1846.	1856.
In Grossbritannien und Irland . . .	12,415.000 Tonnen,	21,589.000 Tonnen.
„ Frankreich	13,287.000 „	15,981.423 „
„ Österreich	1,275.000 „	2,035.000 „
„ den Niederlanden (1847 u. 1856)	2,328.000 „	3,044.000 „
„ Russland (1846 u. 1853) . . .	1,202.000 Lasten,	1,968.000 „
„ Hamburg	389.000 „	778.000 „
„ Lübek	48.000 ¹⁾ „	130.000 „

Der Gesamtbetrag der Ein- und Ausfuhr machte aus:

In Grossbritannien und Irland ³⁾ . . .	57,786.000 Liv.,	115,890.000 Liv.
„ Frankreich (officielle Werthe) ⁴⁾	2,437,000.000 Frs.,	4,588,000.000 Frs.
„ den Niederlanden (1847 u. 1855)	469,758.000 „	697,362.000 „
„ Belgien (1846 u. 1855) . . .	401,528.000 „	727,939.000 „
„ Hamburg	600,617.000 M. ²⁾ ,	1,268,305.000 Mark.
„ Triest	124,000.000 fl.,	230,000.000 fl.

und bei den Continentalstaaten

in Österreich	132,565.000 „	534,837.000 „ ⁵⁾ .
im Zollvereine	{ 33,137.000 Ctr.,	73,171.000 Ctr.
	{ 12,386.000 Scheffel,	22,064.000 Scheffel.

Der Verkehr zu Lande kann hauptsächlich nach den Leistungen der grossartigen Transportmittel bemessen werden. Es wurde auf den Eisenbahnen an Gütern transportirt:

In Österreich	8,497.000 Ctr.,	77,228.000 Ctr.
„ Frankreich	1,937.000 Tonnen,	8,864.000 Tonnen.
„ Preussen	11,974.000 Ctr.,	212,697.000 Ctr.

Die gesammten deutschen Eisenbahnen

(1845 u. 1855)	24,061.000 „	345,000.000 „
--------------------------	--------------	---------------

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft beförderte in den gleichen Zeiträumen

	1,909.000 Ctr.,	7,400.000 Ctr.
„ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österr. Lloyd	284.000 „	2,239.000 „

¹⁾ Durchschnitt von 1842—1846.

²⁾ Durchschnitt von 1848—1855.

³⁾ Obige Ziffern bezeichnen blos den declarirten Werth der ausgeführten britischen Erzeugnisse. Der wirkliche Werth der im Jahre 1856 ausgeführten fremden Erzeugnisse betrug 23,425.000 Liver Sterl. und der wirkliche Werth der gesammten Ausfuhr 172,654.000 L. St. Vor dem Jahre 1854 wurde nur der officielle wirkliche Werth (nach den Bestimmungen von 1689) angegeben.

⁴⁾ Der wirkliche Werth betrug im Jahre 1856 5399 Millionen Francs, für 1846 kann er nicht gegeben werden.

⁵⁾ Einschliesslich der Wertherhöhungen sind einige Waarengattungen.

noch immer in steigender Progression fortschreitet. Freilich bedurfte es, um diesen Aufschwung möglich zu machen, der gesteigerten Anwendung der Wissenschaft auf die Production, der Erfindung der Dampf-, Spinn- und anderen Maschinen, es bedurfte der Epoche machenden Einführung des Dampfschiffes, der Locomotive, des elektrischen Telegraphen, und es war dazu erforderlich die Ansammlung und Verwendung zum Eisenbahnbau von solchen ungeheuren Summen, welche fast das umlaufende Capital der einzelnen Nationen überstiegen, und deren augenblickliche Entziehung aus dem Verkehre mehr als ein Land an den Rand einer Handelskrisis brachte.

Trotz dieser gewaltigen Anstrengungen auf dem Felde der Wirthschaft und der Technik würde aber das Ergebniss, dessen wir uns heute in dem über alle Länder verbreiteten Verkehre erfreuen, nicht erzielt worden sein, wenn damit nicht zugleich auch das Streben, alle Fesseln und Hemmungen des Verkehres nach und nach abzustreifen, und denselben in die geradeste und natürlichste Richtung zu leiten, allenthalben mehr oder weniger sich geltend gemacht hätte. Freiheit der Bewegung war das Lösungswort welches den Boden entlastete, den Zwang der Gewerbe löste, die Zollschranken zwischen Theilen desselben Landes niederriss, Zoll- und Handelsvereine gründete, die mehrere Staaten berührenden Ströme der Schifffahrt frei gab, Handels- und Schifffahrtsverträge auf Grundlage der Gegenseitigkeit hervorrief, die Härten des Seerechts milderte, und die vertragsmässigen Besteuerungen der Seestrassen mit beträchtlichem Aufwande ablöste. Und wie die Freiheit der Bewegung, so wurde auch die Abkürzung derselben als ein weiteres Element ihrer Verwohlfeilung mittelst der geraden Verbindung entfernter Endpunete, mittelst der Ausfüllung der Thäler, Durchbohrung der Berge und der Grabung der Canäle, sowie mittelst allgemeiner Einleitung directer Verbindungen erzielt.

Und nun, nachdem die Dampfschiffe regelmässig den Ocean in allen Richtungen durchkreuzen, nachdem die Segelschifffahrt sich vervielfacht hat und durch Benützung der Schraube ihrer Vervollkommnung entgegengeht, nachdem die Eisenbahnen von dem Inneren des Continents bis an die Seehäfen ziehen, nachdem die riesenhaft gewachsene Production durch alle diese Hilfsmittel steten Antrieb zu neuer Steigerung erhält, verlangt Europa neue Absatzquellen für seine industriellen Erzeugnisse und den möglichst billigen Bezug der

für die Industrie und den Genuss unentbehrlichen reichen Producte des Ostens. Ein Hinderniss, seit Jahrhunderten als unüberwindlich betrachtet, stellt sich ihm entgegen: es sind dies die geschlossenen Thore des Isthmus von Suez, vor welchen dreihundert Millionen civilisirter Menschen ängstlich des Augenblickes harren, wo sie mit den jenseits derselben lebenden sechshundert Millionen der Cultur zu gewinnenden Bewohnern der an Erzeugnissen überreichen Länder des Ostens, in unmittelbaren geraden Verkehr treten können. Da erscheint die Wissenschaft, im Gefolge des aufgeklärten Unternehmungsgeistes, und verkündet, dass sie die Mittel gefunden hat, die Hindernisse zu bewältigen, die Thore zu öffnen, und den ununterbrochenen Seeweg aus dem mittelländischen in das arabische Meer, wie ihn einst die Natur gebildet, wieder herzustellen. Darf es Wunder nehmen, wenn diese frohe Kunde die Welt mit Jubel erfüllt, und wenn Alle sich bemühen, den Zeitpunkt, an welchem die letzten Schranken des ungehemmten Verkehrs zwischen der westlichen und östlichen Hälfte der alten Welt fallen werden, möglichst bald herbeizuführen? Nicht der Einzelne ist es, der dieses welthistorische Werk unternimmt und durchführt, es ist der Culturfortschritt der Menschheit, es ist der Geist der Zeit, welcher geleitet von den Erfahrungen, dem Wissen und dem energischen Willen der Völker der civilisirten Welt, an die morsche Pforte klopft, damit sie sich der hoffnungsvollen Zukunft einer innigeren Verschmelzung der Völker öffne. Und wo gäbe es eine Macht, die sich diesem überwältigenden Drange der höchsten Interessen der Menschheit auf die Dauer erfolgreich zu widersetzen vermöchte?

Von den vier Haupthandelswegen, welche im Alterthume aus den östlichen Ländern Asiens nach Europa führten, von Samarkand über das kaspische Meer an den Pontus, vom persischen Meerbusen über das Euphrat-Thal zu den syrischen Häfen einerseits und an den Pontus andererseits, vom rothen Meere über Ägypten und namentlich über die Landenge von Suez war der letzte Weg der geradeste, kürzeste und desshalb bei ungestörtem Verlaufe des Handels der besuchteste. Die Störungen des Verkehrs durch innere Kriege und der Fortschritt der nautischen Wissenschaft, welcher zur Entdeckung des Seeweges um das Cap führte, lenkten diesen Handel in andere Bahnen. Obwohl derselbe durch die Benützung des ununterbrochenen Seeweges einen ausserordentlichen Aufschwung nahm, und an die

Stelle des früheren Monopols der Mittelmeer-Länder allmählich die Concurrrenz der atlantischen Seestaaten trat, so muss doch vom höheren praktischen Standpunkte aus betrachtet, dieser neu aufgefundenene Seeweg als eine fehlerhafte Verbindung betrachtet werden. Denn derselbe gibt den Handel mit den Ländern des Ostens den Stürmen des Oceans Preis, er verlängert die Fahrt auf das Doppelte der geraden Entfernung, erschwert die Dampfschiffahrts-Verbindung und steht der Einleitung einer regelmässigen und beschleunigten Verbindung, der Hauptbedingung eines blühenden Verkehrs, feindlich entgegen. Durch den Canal von Suez corrigirt die Wissenschaft diesen Fehler der von ihr ausgegangen, und führt die gesammte Strömung des Verkehrs mit dem Osten wieder in das ursprüngliche Bett zurück, mit dem Unterschiede jedoch, dass dieses Bett, früher nur zum Transporte kostbarer wenig in das Gewicht fallender Waaren benützt, nunmehr zum Massen-Transporte, wie ihn der jetzige Verkehr fordert, hergerichtet werden soll.

Um ein gründliches Urtheil über das grossartige Unternehmen der Verbindung des Mittelmeeres mit dem rothen Meere vermittelt der Durchstechung der Landenge von Suez zu gewinnen, muss die technische Ausführbarkeit der Anlage des Canals, die zu erwartende Rentabilität desselben und die voraussichtliche Rückwirkung desselben auf die Entwicklung des Verkehrs der Erörterung unterzogen werden. Insbesondere aber hängt die praktische Bedeutung des Projectes von einer glücklichen Lösung der technischen Frage ab.

Die so naheliegende Idee der Verbindung der beiden Meere beschäftigte fast alle Herrschergeschlechter die über Ägypten geboten. Die ersten Spuren reichen bis in das 19. Jahrhundert v. Chr. zurück; Ramses II. (Sesostris) ¹⁾ unternahm im 14. Jahrhundert v. Chr. den Bau einer Wasserstrasse aus dem Nil durch das Land Gosen oder Wadi Tumilat, bei welchem die Israeliten Frohnden verrichteten, und König Necho II. begann gegen das Ende des 7. Jahrhunderts v. Chr. die Ausführung eines Canals vom Nil zum rothen Meere, von welchem

¹⁾ Dass an dem Namen Sesostris bei den Griechen auch Thaten und Bauwerke geknüpft wurden, welche dem Vater des Ramses, Sethos, und selbst solche, welche dem viel älteren Könige Sesostris (III.) zugehören, hat die neuere Forschung überzeugend dargethan; doch wurde hier hauptsächlich Ramses wegen des Zusammenhangs seiner Baue mit der Anlegung der Stadt Ramses genannt.

die Spuren am Timsah-See noch heute zu sehen sind. Der Perserkönig Darius Hystaspis nahm, im Interesse des indischen Handels, diesen Plan wieder auf und führte ihn wahrscheinlich zu Ende. Eine neue Epoche für dieses Unternehmen begann zur Zeit der Ptolemäer, unter welchen Ägypten auf den Hochpunct seiner Blüthe gelangte. Ptolemäus II. eröffnete im 3. Jahrhundert v. Chr. den Canal vom Nil zum rothen Meere auf's Neue, und baute die Strecke von den Bitterseen bis zum rothen Meere, welche den Namen „Fluss des Ptolemäus“ erhielt, um; diese kunstvollen Umbauten waren mit Schleusen versehen. Der grosse Canal diente jedoch mehr für den Localverkehr und die Landescultur als für den intermarinen Handel, dessen Emporien die südlicher gelegenen Häfen an der ägyptisch-nubischen Küste waren. Er versandete und verschlammte allmählich, bis ihn im Beginne des 2. Jahrhunderts n. Chr. Kaiser Trajan restaurirte und einen Zweigarm von der Spitze des Delta bis in das Thal Wadi Tumilat herstellte, welcher der „Trajansfluss“ genannt wurde. Als Ägypten im 7. Jahrhundert unter die Herrschaft des Khalifen Omar gelangte, restaurirte dessen Feldherr Amru nochmals den grossen Canal, welcher noch hundert Jahre in Thätigkeit blieb, bis er unter dem Khalifen Mohammed al Mansur verschüttet wurde.

Dem genannten Amru gebührt zugleich die Ehre, dass er der Erste war, welcher die Ausführung eines directen Canals durch den Isthmus nach dem Mittelmeere vorschlug und sich zu dessen Ausführung erbot. Eine eigenthümliche Fügung, meist auf äusseren Umständen beruhend, stellte sich jedoch seit zwölfhundert Jahren der Ausführung dieses sowie der späteren ähnlichen Vorhaben entgegen. Vergebens beantragten die Venetianer zur Zeit der Mameluken-Herrschaft die Wiedereröffnung des alten Canals, vergebens beabsichtigten die türkischen Herrscher Selim I. und Suleiman II., der Prächtige, vor Allen aber noch im vorigen Jahrhunderte Mustapha III. sowie der Mameluken-Chef Ali-Bei die Herstellung des intermarinen Canals durch den Isthmus von Suez; der Tod ereilte sie in ihren Entwürfen.

Die letzte Phase des Isthmus-Unternehmens begann mit der französischen Expedition nach Ägypten. Napoleon hatte seine Aufmerksamkeit diesem Projecte zugewendet und weitaussehende Pläne daran geknüpft. Eine Commission ward mit der Untersuchung der Localverhältnisse beauftragt, auf Grundlage deren Nachforschungen

der Ingenieur Lepère eine Denkschrift zu verfassen hatte. Napoleon war bereits nach Frankreich zurückgekehrt, als diese Denkschrift zur Vollendung gelangte, welche auf den Antrag hinauslief, einen Canal vom Nil zum rothen Meere nach der alten ptolemäischen Linie zu erbauen, da die angestellten Messungen zwischen dem Niveau des mittelländischen und des rothen Meeres einen Unterschied von 9908 Meter nachwiesen, wodurch die Anlegung eines directen Canals zwischen beiden Meeren für unausführbar erklärt wurde. Trat die Wiederholung dieses zweitausendjährigen Irrthums ¹⁾ der Ausführung desselben entgegen, so bildete doch die von der französischen Commission vorgenommene gründliche Untersuchung der früher ganz unbekanntenen Localverhältnisse des Isthmus den Ausgangspunct für die späteren diesem Projecte sich zuwendenden Arbeiten. Diese begannen erst vor ungefähr 16 Jahren, als nach der Einrichtung der Überland-Route einige Engländer im Vereine mit Linant-Bei, dem leitenden Ingenieure des Vicekönigs Mehemet-Ali, welcher auf Grund seiner vorgenommenen Studien die Ausführbarkeit des directen Canals behauptete, sich mit dem Projecte beschäftigten, welches aber keine weitere Folge hatte, als dass dasselbe von Urquhart und Anderen dem britischen Publicum warm empfohlen wurde, während die dortige Regierung sich demselben abgeneigt zeigte. Den ersten entscheidenden Schritt zur Verwirklichung der grossen Idee dankt man dem Fürsten von Metternich. Als dem Vicekönige Mehemet-Ali die Ausführung des Canals vorgeschlagen ward, erbat sich derselbe hierüber den Rath des Fürsten, welcher, mit vorschauendem Geiste die Tragweite des Unternehmens erfassend, dahin wirkte, dass vor Allem die Ausführbarkeit desselben durch Vornahme eines genauen Nivellements der beiden Golfe und des zwischenliegenden Terrains sichergestellt werde. Der Vicekönig bewilligte zur Vornahme dieser Studien die Bildung einer Gesellschaft, welche das Nivellement mit aller Sorgfalt bewerkstelligte. Dies geschah durch ausgezeichnete Ingenieure, nämlich durch den Engländer Stephenson, dem die

¹⁾ Nach Strabon wäre sogar schon zur Zeit des Königs Sesostris die Vollendung des von demselben erbauten Canals vom Nil nach Suez unterbrochen worden, weil man dafür hielt, dass das Niveau des rothen Meeres bedeutend höher sei, als jenes des mittelländischen Meeres. Auch in späteren Zeiten wurde diese Besorgniss rege, und trat der Ausführung des gedachten Canals hemmend entgegen.

Erforschung der Rhede von Suez übertragen wurde, den Österreicher Negrelli, welcher die Nivellements und Sondirungen im Golfe von Pelusium leitete, und den Franzosen Talabot, dessen Aufgabe die Leitung des von dem Ingenieur Bourdaloue ausgeführten Nivellements zwischen den beiden Meeren war. Das Ergebniss dieser Arbeiten führte zu der vollen Bestätigung der bereits früher vermutheten Niveau-Gleichheit der beiden Meere. Auf Grundlage derselben entstand ein Doppel-Project, wovon das wichtigere, von den ägyptischen Ingenieuren Linant- und Mougel-Bei und von Negrelli bevorwortete die Herstellung eines Bosphorus durch den Isthmus, jenes von Talabot die Anlage eines Canals quer durch das Land von Suez und den Nil nach Alexandrien bezweckte. Nochmals traten die Ereignisse des Jahres 1848 und der inzwischen erfolgte Tod Mehemet-Ali's sammt anderen Umständen der Verfolgung des Planes hindernd entgegen.

Erst im Jahre 1854 nahm Herr Ferdinand v. Lesseps, mit Benützung der von der gedachten Gesellschaft vorbereiteten Pläne und Nivellements, unter den Auspicien des gegenwärtigen Vicekönigs Said-Pascha das Project wieder auf, und erhielt von letzterem im November 1854 die Bewilligung zu dessen Ausführung vorbehaltlich der Ratification der hohen Pforte. Im Jänner 1856 fertigte Said-Pascha dem Herrn Lesseps einen Ferman aus, womit er die Errichtung einer Compagnie, gebildet aus den Capitalisten aller Nationen, zur Ausführung und Ausbeutung eines intermarinen Canals durch den Isthmus von Suez, die erwähnte Genehmigung vorausgesetzt, zugestand.

Gleichzeitig veröffentlichte Herr Lesseps das von den mit den Landesverhältnissen innig vertrauten ägyptischen Ingenieuren Linant- und Mougel-Bei verfasste Avantprojet, d. h. eine vollständige Detail-Entwicklung des beabsichtigten Unternehmens sowohl seiner technischen als seiner ökonomischen Seite nach. Da inzwischen Talabot mit seinem früheren Projecte eines Süßwasser-Canals vom rothen Meere nach Alexandrien quer durch das Delta wieder hervorgetreten war, erschien es angemessen, das Lesseps'sche Project des maritimen Canals einer internationalen Commission von Sachverständigen zu unterziehen, deren Competenz über allen Zweifel erhaben war. Es wurden zu diesem Behufe Techniker von anerkanntem Rufe gewählt aus fast allen Seestaaten, aus England, Frankreich, Öster-

reich, Preussen, den Niederlanden, Spanien und Sardinien, eingeladen, an dieser Commission Theil zu nehmen, welche nochmals ihr Urtheil über die Ausführbarkeit des Seecanals durch den Isthmus aussprechen, den Entwurf der ägyptischen Ingenieure an Ort und Stelle im Detail prüfen und nöthigenfalls abändern, und sich mit strenger Gewissenhaftigkeit über den Kostenpunct und die Ertragsfähigkeit des Unternehmens äussern sollten. Dieser Vorgang war ebenso geeignet, über das entscheidende technische Project in seinen beiden Hauptrichtungen volle Beruhigung zu gewähren, als er der Natur eines grossartigen Werkes entsprach, an welchem allen Nationen die Betheiligung offen erhalten werden, wie es allen Nationen zum Vortheile gereichen sollte. Die internationale Commission begab sich im November 1855 nach Ägypten, unternahm auf Grundlage neuer sorgfältiger Untersuchungen ihre prüfende Arbeit und gab im Jänner 1856 dem Vicekönige die Erklärung ab, dass der directe Seecanal von Suez nach dem Golf von Pelusium die einzig mögliche praktische Lösung sei, die beiden Meere für die grosse Schifffahrt zu verbinden, dass dem Erfolge des Werkes in technischer Hinsicht kein Hinderniss entgegenstehe, dass die Hafenanlagen zu Suez wie im Golfe von Pelusium keine ungewöhnlichen Schwierigkeiten darbieten, und dass die im Avantprojet präliminirten 200 Millionen Franken zur Ausführung hinreichend sein werden. Nach Europa zurückgekehrt, vollendete die internationale Commission das Gesamt-Project, welches im Ganzen genommen mit dem Avantprojet der ägyptischen Ingenieure übereinstimmte, aber demselben wesentliche Verbesserungen beifügte, wodurch der Canal mit Beseitigung aller Schleusen den Charakter eines freien Bosporus erhielt, und vom mittelländischen Meere aus leichter zugänglich wurde. Dieses Gesamtproject erhielt nach seiner Veröffentlichung die Zustimmung aller Fachmänner, welche insbesondere das französische Institut in feierlicher Weise aussprach, und seine Trefflichkeit trat dadurch noch mehr in das Licht, dass selbst jene wenigen Stimmen die sich gegen das Unternehmen überhaupt aussprachen, ihre Meinung mit keinen specifischen Einwendungen zu begründen vermochten, deren Haltlosigkeit bei den vorausgegangenen Untersuchungen nicht dargethan worden wäre.

Der Seecanal wird dem angenommenen Projecte zufolge, von der Rhede von Suez ausgehend, das (wasserlose) Becken der Bitter-

seen erreichen, sodann nach Durchschneidung der Schwelle von Serapeum in den Timsah-See, welcher in der Mitte der Canallinie liegt, eintreten, hierauf die Schwelle El-Guisr durchbrechen, um sohin den Ballah-See, eine Bucht des Menzaleh-Sees zu erreichen, den letzteren in schiefer (westlicher) Richtung durchziehen, und in der Gegend der alten Tanitischen Nilmündung in das Mittelmeer ausmünden. Die Länge des Canals wird 147 Kilometer oder etwa $19\frac{1}{2}$ Meilen betragen, seine Breite wird in der ersten Strecke von Suez bis zu den Bitterseen 100 Meter an der Oberfläche, 64 im Grunde, von den Bitterseen bis zum Mittelmeere entsprechend 80 und 44 Meter bei einer durchgängigen Tiefe von 8 Meter und einer Böschung von 2:1 ausmachen. In der Bucht von Suez wird ein bequemer Hafen ausgegraben, an welchen sich ein 800 Meter langer Quai längs einem 200 Meter breiten Bassin schliesst. Ebenso wird an der nördlichen Mündung des Canals der Hafen von Said angelegt, wo der Meeresboden am steilsten ist und bei 3000 Meter Entfernung vom Ufer das Wasser bereits eine Tiefe von 10 Meter hat; bis zu dieser Tiefe werden zwei, 400 Meter von einander abstehende Dämme, wovon der östliche 2500 Meter, der westliche 3500 Meter Länge hat, hinausgeführt. Die so geschützte Einfahrt sammt einem hinteren Becken von 800 Meter Länge und Breite gewähren den Schiffen Schutz und Sicherheit. Im See Timsah, welcher sich über 2000 Hektaren erstreckt, wird ebenfalls ein Hafen angelegt, wo sich die Schiffe verproviantiren und ausbessern können, und wo die Station für die Dampfschlepper sich befinden wird, welche bestimmt sind, die Schiffe durch den Canal zu remorquieren.

Mit dem Seecanale steht die Anlegung eines 25 Meter breiten, 2 Meter tiefen Süßwasser-Canals in Verbindung, welcher bei Bulak nächst Cairo vom Nil austreten, sohin das Wadi Tumilat erreichen und bis zum Timsah-See geführt werden soll, wo er sich in zwei schmälere, nach Said und nach Suez ziehende Arme theilte; sein Zweck ist, während des Baues und nachher die Arbeiter mit süßem Wasser zu versehen, den gesammten ägyptischen Nil-Verkehr mit dem Seecanale in Verbindung zu bringen, und die von ihm durchzogene Landstrecke durch Bewässerung zu befruchten. Andere wichtige Nebenanstalten werden für die Küstenbeleuchtung, für die Herstellung eines Telegraphen zwischen Said und Suez, endlich zur Übersetzung des Canals für die Karawanenstrassen dienen.

Diese flüchtige Andeutung der Hauptumrisse des Projectes, deren weitere Ausführung hier nicht in der Absicht liegt, wird genügen, um die Umstände zu beleuchten, unter welchen die Ausführung des Unternehmens beginnen soll. Drei Hindernisse waren es vorzüglich, auf welche man die gegen die Ausführbarkeit des Seecanals gerichteten Bedenken stützte: die Niveau-Differenz der beiden Meere, der Felsengrat, welcher den afrikanischen und den asiatischen Continent verbindet, und die flache, den Stürmen und der Versandung ausgesetzte Küste von Pelusium. Dass die erstere Differenz in dem befürchteten Masse nicht bestehe, haben acht in den verschiedensten Richtungen 1847—1855 durch den Isthmus vorgenommene Nivelirungen zur Evidenz bewiesen. Diesen Messungen zufolge ist zur Zeit der tiefsten Ebbe das Niveau des Mittelmeeres bei Tineh (Pelusium) und jenes des rothen Meeres bei Suez nahezu gleich, die durchschnittliche Fluthhöhe in Suez ist um 2 Fuss höher als jene bei Tineh, und bei der höchsten Springfluth steigt diese Verschiedenheit auf 7 Fuss, wie sich dies durch die unmittelbare Verbindung des arabischen Golfes mit dem indischen Ocean von selbst erklärt. Die durch dieses zeitweilige höhere Niveau des rothen Meeres im Canale hervorgebrachte Strömung ist von keinem Belange und wird durch das weite Becken der Bitterseen fast gänzlich neutralisirt. Eine Felsenverbindung zwischen Afrika und Asien ist auf der Oberfläche nicht vorhanden, denn es haben die an 19 verschiedenen Orten längs des Isthmus bis zu einer ansehnlichen Tiefe angestellten Bohrungen gezeigt, dass das Erdreich aus einer tertiären Ablagerung von Sand, Thon und Salz, sohin aus den Sedimenten eines früheren Meeresbodens welcher in vorhistorischer Zeit als Bosphorus die beiden Continente trennte, gebildet ist. Durch diesen Umstand, so wie durch den andern, dass das Niveau des Isthmus durch die vorhandenen Seen grossentheils unter die Meeresfläche herabgedrückt, eine grosse Thaleinsenkung darstellt, welche nur an einer nicht ausgedehnten Stelle sich zu einer Höhe von 42 Fuss erhebt, wird die Ausgrabung des Canalbettes bedeutend erleichtert. Dieser Umstand fällt bei dem Projecte desto mehr in das Gewicht, als die zu bewerkstelligende Erdbewegung eine ausserordentlich bedeutende ist und sich auf $17\frac{1}{2}$ Millionen Kubikmeter beläuft. Die Wahl des Ausmündungspunctes bei Said hat die Schwierigkeiten der Untiefen an der Mittelmeerküste beseitigt, und die Gefahren der Sandverwehung, welche

östlich davon nicht vorkömmt ¹⁾, sind als nicht vorhanden nachgewiesen; die Befürchtung der Stürme aber hat sich als grundlos gezeigt, nachdem der französische Capitän Philigret mit einer ägyptischen Kriegs-Corvette dem erhaltenen Auftrage gemäss während des ganzen vorigen Winters an jener Mündung vor Anker lag, ohne durch Stürme irgendwo besonders belästigt worden zu sein; eine gleiche Probe hatte die dem österreichischen Ingenieur zur Verfügung gestellte ägyptische Corvette während der Monate März und April 1847 ausgehalten, wie auch der mit der Corvette Tartarus neuerlich dahin abgesendete britische Capitän Mansell die Sicherheit des Landungsplatzes von Dibeh und die Richtigkeit der ausgeführten Sondirungen bestätigen musste. Die Meeresbauten endlich an jener Stelle erscheinen nicht schwieriger als die Dammbauten, welche die kais. österr. Regierung an der äusseren Mündung des Hafens von Malamocco ausführen liess.

Da der Canal so breit und tief angelegt ist, dass die grössten Handelsschiffe, wie sie jetzt üblich sind, denselben befahren, und während der Fahrt auf demselben einander ausweichen können, da ferner die Fahrt durch keine Schleusen gehemmt ist, und Remorqueure aufgestellt sein werden, um die Schiffe durch den Canal zu schleppen, so wird auch die Durchfahrt an keinem Hindernisse leiden, und ein Schiff binnen zehn Stunden aus dem mittelländischen Meere in das rothe Meer, und umgekehrt, gelangen können.

Ebenso ist auf die Bewältigung der anderweitigen bei der Ausführung der Arbeiten in einer unwirthlichen Gegend vorkommenden Erschwerungen Bedacht genommen, indem der Süsswassercanal welcher das Trinkwasser für die Arbeiter herbeischafft, zuerst angelegt wird, mit dessen Anlage auch schon bereits begonnen wurde, und der Vicekönig die nöthige Anzahl von Arbeitern aus den an das Klima und diese Beschäftigungen gewöhnten Fellah's herbeischafft.

Es erübrigen daher nur noch jene Hindernisse die nicht aus dem Werke selbst hervorgehen, sondern demselben von aussen bereitet werden. Sie sind politischer Natur und reichen bis auf die erste Entstehung des Canals zurück. Schon König Necho soll seinen Canal unvollendet gelassen haben, weil man befürchtete, es würde

¹⁾ Die Ruinen von Pelusium liegen heute noch eben so weit vom Meeresufer ab, als Strabo dies für die erwähnte Stadt vor fast 2000 Jahren angab.

dadurch der Einbruch der Barbaren erleichtert; der Bau ward eingestellt, aber die Barbaren kamen doch. Der Ptolemäische Canal ward im 8. Jahrhundert n. Ch. verschüttet, um den aufrührerischen Bewohnern von Medina den Proviant abzuschneiden. Amru konnte die Ausführung des directen Canals nicht bewerkstelligen, weil die Araber in Folge dessen das Eindringen der Christen fürchteten, eine Besorgniß welche auch dem Khalifen Harun al Raschid von diesem Unternehmen abwendete und die auf den Canalbau abzielenden Vorstellungen der Venetianer zur Zeit der Mameluken-Sultane fruchtlos machte. Die osmanischen Herrscher waren, wie dem Handel überhaupt, so auch dem Canal-Projecte nicht günstig gesinnt; einzelne heller sehende Reformatoren raffte der Tod vor der Ausführung ihrer Pläne hinweg. Gegenwärtig, wo der der Aufklärung sich zuwendende Islam dem Projecte geneigt ist und die politischen Consequenzen von dessen Ausführung nicht weiter fürchtet, bereitet die Regierung jenes Staates der Ausführung Schwierigkeiten, welcher an der Spitze des Welthandels steht und den meisten Gewinn aus der Eröffnung des Suez-Canals zu ziehen berufen ist, da politische Besorgnisse über den (übrigens unschwer fern zu haltenden) Missbrauch des Canals von Seite einer anderen Macht die Aussicht auf den möglichen Nutzen überwiegen. Aber die Zeit, wo die unbestimmte Furcht vor möglichen Ereignissen gegen klar erkannte Vortheile siegreich sich zu behaupten vermochte, ist vorüber; die allenthalben verbreitete Civilisation stellt die überwiegenden Vortheile, ja das unabweisliche Bedürfniss der Eröffnung des Suez-Canals als freien, neutralen Bosphorus in das hellste Licht, die Hoffnung auf den Genuss der wohlthätigen Folgen dieses Unternehmens erfüllt alle Nationen und bildet einen mächtigen, über den gesammten Continent verbreiteten Bund legitimer durch die öffentliche Meinung getragener Interessen, gegen dessen gewaltiges Andrängen die Sonderstellung einer Regierung, mag die Macht ihres Leiters noch so gross sein, auf die Dauer nicht den Erfolg zu behaupten vermag. Eine Verzögerung aber, welche das Wohl fast der ganzen Welt beschädigt, ohne zum Siege der gegentheiligen Ansicht zu führen, ist kein würdiger Preis für das Ringen einer grossen, an der Spitze der Civilisation stehenden Regierung. Darum wird auch dieses Hinderniss, das letzte welches sich der Ausführung des Suez-Canals entgegenstellt, der sich Geltung verschaffenden bessern Ansicht weichen, wozu

der Umstand Hoffnung gibt, dass die bedächtig erwogenen Beschlüsse jener Regierung in wichtigen Angelegenheiten langsam zur Reife gedeihen. Möge es dem wackern Schöpfer des Unternehmens, welcher mit einer rastlosen Energie die hoher Anerkennung werth ist, seinem Projecte den Beifall der ganzen gebildeten Welt und selbst die unbedingte Zustimmung der britischen Handelswelt zu verschaffen gewusst hat, gegönnt sein, die Früchte seiner Thätigkeit durch das Gelingen des grossartig angelegten Planes recht bald zu ernten. Der Tag, an welchem das erste Schiff direct aus dem mittelländischen in das rothe Meer gelangt, wird derjenige sein, welcher seinem Namen einen Ehrenplatz in der Geschichte des Handels und der Cultur überhaupt sichert.

Die internationale Commission prüfte nicht nur das technische Project der Anlegung des Canals und der damit verbundenen Arbeiten, sondern auch die ihr vorgelegte Nachweisung über die voraussichtliche Rentabilität des Unternehmens. Diese beruht einerseits auf den Bestimmungen der Concessions-Urkunde, andererseits auf der Berechnung der Anlage- und der Erhaltungskosten, sowie auf der Veranschlagung des zu erwartenden Verkehrs auf dem Suez-Canale. Nach der Concessions-Urkunde wird das Recht der Ausführung und der Ausbeutung des Suez-Canals für 99 Jahre einer Gesellschaft überlassen, welche den Namen „*Compagnie universelle du canal maritime de Suez*“ führt; nach Verlauf dieser Zeit fällt der Canal sammt Dependenz der ägyptischen Regierung anheim. Die Ländereien längs des Canals, welche die Compagnie cultivirt (ungefähr 150.000 Acres) sind zehn Jahre abgabefrei und bleiben für immer ein Eigenthum der Gesellschaft. Die Regierung überlässt der Gesellschaft unentgeltlich Grund und Boden für sämtliche Anlagen und Culturen, soweit er nicht Privaten gehört, mit denen ein billiges Abkommen zu treffen ist. Der Seecanal soll allen Nationen zu allen Zeiten offen stehen, er soll für Alle „neutral“ sein; die Benützungsgelübür für den Seecanal mit Einschluss der Remorquirung soll zehn Franken per Tonne Schiffsgehalt niemals übersteigen. Das Gesellschafts-Capital, an welchem alle Nationen Europa's sich betheiligen können, wird 200 Millionen Franken, repräsentirt durch 400.000 Actien à 500 Franken betragen. Jährlich findet eine General-Versammlung der Actionäre Statt; die Gesellschaft wird repräsentirt durch einen Verwaltungsrath von 32 Gliedern die allen Nationen angehören

werden, welcher aus seiner Mitte ein Directorium zur unmittelbaren Leitung der Geschäfte wählt. An dem die 5%igen Zinsen des Gesellschafts-Capitals, den Beitrag zum Reservefond und Amortisations-Quoten übersteigenden Rein-Ertrage nehmen die ersten Begründer mit einem Beneficium von 10% und die ägyptische Regierung mit einer Quote von 15% Antheil. Die Anlagskosten des Canals und der Nebenwerke wurden (einschliesslich von 72 Millionen Fr. für die Erdarbeiten, 84 Millionen Fr. für die Kunstarbeiten, 4 Millionen Fr. für die Administrationskosten während der Bauzeit und 2 1/2 Million Fr. für unvorhergesehene Arbeiten) auf 162 1/2 Million Franken angeschlagen; mit Hinzufügung von 22 1/2 Million Fr. zur Verzinsung des Capitals während der Bauzeit, und von 15 Millionen Fr. für Ausfälle oder Mehrkosten, erhöhte sich das Capital auf 200 Millionen Fr. Der Ertrag wird berechnet auf 30 Millionen Fr. an Passagegeldern (à 10 Fr. per Tonne), auf 1 1/2 Million Fr. an Hafengeldern (à 1 Fr. per Tonne) und auf eben so viel an Passage-Abgaben im Nil-Canale; hierzu kommen 6 Millionen Fr. jährlicher Ertrag der Frucht-Culturen auf den Ländereien der Compagnie, und 1 Million Fr. als Ertrag der Holz-Culturen auf den Dünen. Dies würde einen Brutto-Ertrag von 40 Millionen Fr. gewähren, wovon nach Abzug der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten mit 2%, dann der Amortisations-Quoten und der abzugebenden Beneficien noch ein Netto-Ertrag von mehr als 29 Millionen erübrigen würde, die zu der Auszahlung einer Jahres-Dividende von 15% hinreichen.

Es ist hier nicht der Ort, in eine einlässliche Prüfung der berechneten Anlagekosten und Ertragsergebnisse einzugehen. Die Gesamtauslage von 200 oder richtiger von 162 Millionen Franken welche nicht einmal den Betrag der Erbauung der Wien-Triester Eisenbahn, oder der Paris-Lyoner Eisenbahn ausmachen, erscheinen für ein Riesenwerk dieser Art so mässig, dass durch das vergleichungsweise geringe Ausmass derselben die Ausführung des Projectes wesentlich gefördert wird. Die Berechnung der Ertragsfähigkeit ist insofern von Wichtigkeit für die Beurtheilung der wohlthätigen Folgen des Canals für den Verkehr im Allgemeinen, als derselben der Umfang des gegenwärtig zwischen Europa und Amerika einerseits und den östlichen Ländern Afrika's und Asiens andererseits bestehenden Seehandels zum Grunde gelegt wird. Dieser Verkehr wird nach verlässlichen Angaben in runder Summe auf 6 Millionen Tonnen mit

einem Werthe von 4000 Mill. Franken (einschliesslich beider Richtungen des Verkehres) angeschlagen. Von diesem Verkehre rechnet man, dass er sich zur Hälfte dem Suez-Canale zuwenden werde, dessen Benützung die Dauer der Fahrt für die aus Europa und Nordamerika nach Asien gerichteten Schiffe durchschnittlich auf die halbe Zeit des vollen Ausmasses von 12—14.000 Seemeilen beschränken wird, ein Vortheil welcher nicht nur eine bedeutende Zeitersparniss und eine grössere Regelmässigkeit der Verkehrsbeziehungen überhaupt herbeiführt, sondern auch wesentliche Ersparungen in dem verminderten Ausmass der Löhnungen und Beköstigung der Equipage so wie der anderen Schiffskosten, in den Assecuranzprämien für das Schiff und die Fracht, in der Werthabschreibung, in dem Frachtsatze zur Folge hat, und ein Schiff in die Möglichkeit versetzt, in derselben Zeit nahezu zwei Fahrten zu machen, welche früher durch eine einzige in Anspruch genommen wurde. Wenn man erwägt, dass der indisch-chinesische Handel noch immer eine der wichtigsten Abtheilungen des Welthandels geblieben ist, welche selbst in ihrer gegenwärtigen Beschränktheit von dem lebhaften Verkehre zwischen Europa und Amerika kaum übertroffen wird, so lässt sich daraus entnehmen, wie tiefgreifend die Folgen sein müssen, welche aus der Eröffnung des Canals von Suez für den Verkehr überhaupt hervorgehen müssen.

Nur ein Punct wäre hier zu berühren, dessen Einfluss auf die Veranschlagung der Zahl der Schiffe welche den Canal benützen werden, nicht ausser Acht zu lassen ist. Bekanntlich wehen in dem nördlichen Theile des arabischen Golfes constante Winde welche vom April bis zur Hälfte September aus Norden und Nordwesten blasen, während vom October bis zu Ende März die Südostwinde daselbst vorherrschen. Es war zu besorgen, dass dieser atmosphärische Zustand die Segelschiffe zum grossen Theile abhalten werde, durch den Canal zu passiren, indem sie denselben in der Regel nur in einer Richtung benützen könnten, und in der anderen Richtung den Weg um das Cap nehmen müssten, ausser sie beführen das rothe Meer in dem letzten Monate der günstigen Windrichtung, und kehrten zurück, nachdem sich der Wind gewendet hat. Diese Besorgniss verlor inzwischen ihr Gewicht, indem die internationale Commission nachwies, dass, der Erfahrung zu Folge, das rothe Meer nicht viel schwieriger zu befahren ist, als das adriatische, wo ebenfalls zeitweise constante Windrichtungen vorherrschen. Es wurde überdies

schon bei der Ertragsberechnung hauptsächlich auf den Verkehr der Dampfschiffe Rücksicht genommen. Die fühlbarste Einwirkung der Eröffnung des Suez-Canals aber dürfte die sein, dass sie eine gewaltige Umwälzung im Dampfschiffahrtsbetriebe hervorbringen wird. Schon gegenwärtig sind die Dampfschiffe, namentlich die Schraubendampfschiffe welche, zugleich segelfähig, in eine stets wachsende Concurrenz mit den Segelschiffen getreten ¹⁾. Wenn die Eröffnung des Suez-Canals der mindestens theilweisen Anwendung des Dampfes bei dem Verkehre mit Ostindien und China einen so fühlbaren Vorsprung ertheilen wird, dürfte sich diese Concurrenz noch bedeutend mehr entwickeln und eine neue Verbesserung der Schiffe, vielleicht in der Anwendung der Hilfsschraube für die Segelschiffe, die unmittelbare Folge davon sein. Wo solcher Lohn winkt, wie ihn die Aussicht auf den neubelebten Verkehr mit den reichen Gebieten von Asien bietet, wird der menschliche Scharfsinn in der Auffindung der Mittel nicht säumen, sich denselben durch neu erfundene Verbesserungen zuzueignen, und diese Vervollkommnung der Schifffahrt wird nicht die kleinste der Wohlthaten sein, welche der Suez-Canal dem Menschengeschlechte verheisst. Dass übrigens die

¹⁾ Die schlagende Nachweisung zur Bekräftigung dieser Behauptung bietet die englische Schifffahrts-Statistik dar. Den officiellen Ausweisen zufolge sind während der zehn Jahre 1846—1856 in dem vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland gebaut und registriert worden:

Segelschiffe	7.107 Schiffe mit	1,441.941 Tonnen,
Dampfschiffe	1.324 " " "	363.112 "
und es betrug die Gesamtzahl der britischen Schiffe in den Jahren		
	1845	1855

Segelschiffe 30.085 mit 3,583.459 Tonnen, 33.682 mit 4,842.263 Tonnen,
 Dampfschiffe 1.012 " 131.202 " 2.010 " 408.290 "

Die jährliche Zunahme der Tonnenzahl belief sich daher bei den Segelschiffen auf $3\frac{1}{2}$ Percent, und bei den Dampfschiffen auf 21 Percent, folglich war die verhältnissmässige Zunahme der Dampfschiffe mehr als sechsmal grösser als jene der Segelschiffe. Noch deutlicher tritt diese steigende Wichtigkeit der Dampfschiffe aus der Verwendung derselben für den auswärtigen Handel hervor. Es wurden an britischen Schiffen für den auswärtigen Handel beschäftigt in den Jahren:

	1849	1856
Segelschiffe	2,322.295 Tonnen,	3,105.162 Tonnen,
Dampfschiffe	54.232 "	263.439 "

Die Zunahme beträgt daher in diesen sieben Jahren bei den Segelschiffen vier und dreissig Percent und bei den Dampfschiffen dreihundert sieben und achtzig Percent.

Veranschlagungen der Schiffahrtsbewegung mit besonnener Sorgfalt angestellt wurden, beweist die Thatsache, dass die Wirklichkeit ihnen bereits vorangeeilt ist. Man berechnete die jährliche Zunahme der britischen Schiffahrt auf 100.000 Tonnen, und sie stellt sich schon jetzt weit höher ¹⁾; man setzte die Eröffnung des Canals auf das Jahr 1861 und wird dieselbe wohl noch um einige Jahre hinausrücken müssen. Man nahm die gegenwärtig bestehenden Verkehrsverbindungen zum Anhaltspuncte und konnte jenen Antheil an dem Verkehre nicht berücksichtigen, welcher sich erst in Folge des Bestandes des Suez-Canals, wie der Küstenhandel im arabischen Golf, bilden wird. Immerhin aber zeigt die Gesamtauffassung der Verhältnisse, dass es dem Canale, wenn er eröffnet sein wird, am Verkehre nicht fehlen, und dass der alljährlich anwachsende Verkehr auch auf den Ertrag günstig rückwirken wird.

Es drängt sich zunächst hier die Frage auf, welche Folgen die Eröffnung des Seecanals von Suez für den Verkehr nach sich ziehen werde? Die nächste und unmittelbarste wird in der Belebung und dem noch gar nicht zu berechnenden Aufschwunge des ostindisch-chinesischen Handels gesucht werden müssen. Der Handel mit Ostindien war einst gleichbedeutend mit dem Weltverkehre, die Culturvölker des Abendlandes betrachteten ihn seit den ältesten Zeiten als eine Quelle der Macht und des Reichthums. Der Gewinn an diesem Handel ist der rothe Faden welcher sich durch die Geschichte von Jahrtausenden hindurchzieht, und es gibt fast keine Periode der Völker- und der Culturgeschichte, in welcher der indische Handel nicht massgebend auf die Begebenheiten einwirkte. Die Phönizier, das grösste See- und Handelsvolk der alten Welt, wurden nur reich und mächtig durch den Verkehr mit arabischen und indischen Gütern, und die kolossalen Städtebildungen von Assyrien und Babylon verschlangen

¹⁾ Die in den zehn Jahren 1846—1856 im vereinigten Königreiche gebauten und registrirten Schiffe belaufen sich auf 8.431 Schiffe mit 1,803.053 Tonnen, oder im jährlichen Durchschnitte auf 180.000 Tonnen. Im Durchschnitte der drei Jahre 1854, 1855 und 1856 beträgt die Tonnenzahl der im Königreiche und in den Colonien gebauten und registrirten Schiffe 434.799 Tonnen (wovon 182.541 Tonnen auf die Colonien und 253.258 Tonnen auf das vereinigte Königreich entfallen). Hiervon sind indess die jährlich durch Schiffbruch oder Abbruch ausser Verwendung tretenden Schiffe abzuziehen, welche durchschnittlich an 200.000 Tonnen betragen, so dass die wirkliche Zunahme der britischen Schiffe in den letzten drei Jahren sich jährlich auf ungefähr 230.000 Tonnen stellen dürfte.

den Reichthum den der indische Handel begründet hatte. Der Perserkönig Darius Hystaspis, dessen Macht auf dem blühenden Handel mit Indien beruhte, fasste den grossen Gedanken, diesen Verkehr zu einem Bindemittel zwischen West und Ost zu machen, und Alexander der Grosse ruhte nicht eher, bis er seine Eroberungszüge in das geheimnissvolle Land, welches schon damals als die Quelle aller Pracht und alles Reichthums betrachtet wurde, ausführte. Sein grösstes und dauerndstes Werk aber vollbrachte er durch die Gründung von Alexandrien, und die Wahl der Örtlichkeit an der Grenze zwischen Occident und Orient im Mittelpuncte des damaligen Welt Handels zeigt von seinem tiefen staatsmännischen Blicke. Was Alexander begonnen, das vollendeten die pracht- und handelliebenden Ptolemäer, welche Ägypten zum reichsten Staate des Alterthums, Alexandrien zu einer Weltstadt, die zugleich der Sitz der griechischen Cultur und des indischen Handels wurde, erhoben, wo sich die Strömung des östlichen und westlichen Handels durch 18 Jahrhunderte begegnete. Unermessliche Reichthümer häuften gleich den Herrschern die griechisch-ägyptischen Kaufleute auf, und Alexandrien ward nächst Rom die bedeutendste und reichste Stadt des Alterthums. Selbst nach der Eroberung Ägyptens durch die Araber behielt der indische Handel seinen Zug durch dieses Land und bereicherte die jüdischen und arabischen Kaufleute welche bis nach China vordrangen, und in Dschedda, der Pforte der heiligen Stadt, wohin alle Moslimen pilgern, einen neuen noch heute bestehenden Mittelpunct des Handels gründeten. Aber schon damals und weit früher verschlang dieser Handel das Gold und Silber der westlichen Länder wie heut zu Tage. Zu den Zeiten der ersten römischen Kaiser sendeten die alexandrinischen Kaufleute jährlich 50 Millionen Sestertien (4 Mill. Gulden) nach Indien zur Ausgleichung der Bilanz des Handels (welcher 100 Procent Gewinn abwarf), und später holte man die edlen Metalle aus den nordischen, zumeist aus den deutschen Bergwerken. Erst den Venetianern gelang es, als sie sich das Monopol der ägyptischen und syrischen Häfen (gleichwie die Genueser jenes der Häfen am schwarzen Meere) zu verschaffen gewusst, einen grossen Theil der indischen Güter mit ihren Industrie-Erzeugnissen zu bezahlen. Dieses Monopol der Venetianer bestimmte hauptsächlich den Charakter des Mittelalters. Die indischen Producte wurden allenthalben durch deren Vermittlung leichter zugänglich und fanden

grösseren Absatz, die Schätze der ganzen Welt strömten in dem überreichen und vielbenedigten Venedig zusammen und der Abfluss derselben verbreitete sich über alle mit diesem Centralsitze des indischen Handels in Verbindung stehenden Plätze, namentlich in die süddeutschen Städte und in jene der norddeutschen Hansa. Die Kreuzzüge, diese Culturscheide der älteren und der neueren Geschichte, wären nie möglich geworden, wenn nicht die venetianischen Schiffe die Kreuzritter nach den östlichen Gestaden getragen und die venetianischen Geldmittel die Ausrüstung bezahlt hätten. Es mag unerörtert bleiben, wie viel die romantische Sehnsucht nach den fabelhaften Schätzen des Ostens zur Ausführung dieser Züge mitgewirkt hat; gewiss ist, dass die rückkehrenden Kreuzfahrer den Geschmack und die Vorliebe für die kostbaren, auf Genuss und Lebensverschönerung gerichteten indischen Erzeugnisse allgemein verbreiteten. Der Drang, in den Besitz dieser Güter zu gelangen und sich dem drückenden Monopole der Venetianer zu entziehen, veranlasste die Versuche des Columbus, Diaz und Vasco de Gama, einen directen Seeweg nach Ostindien aufzufinden, wodurch eine vollständige Umkehr der Weltlage herbeigeführt wurde. Bald war Lissabon, nach Auffindung des Seeweges, das Emporium für die indischen Waaren, welche in dreifach grösserer Menge als früher und um den dritten Theil des vorigen Preises auf den europäischen Markt gelangten. Es erregt Erstaunen, wie ein so kleines, kaum $1\frac{1}{2}$ Millionen Bewohner umfassendes Reich wie Portugal so grosse Flotten auszurüsten, eine solche Kette von kostspieligen Ansiedelungen von der Südspitze Afrika's längs dessen Ostküste, in Arabien, Persien, Ostindien bis nach China anlegen und unterhalten konnte, und das Staunen wird nicht geringer, wenn man erfährt, dass diese Kosten lange Zeit durch den Ertrag des Pfefferhandels bestritten wurden, dessen Alleinbetrieb sich die Regierung vorbehalten hatte. Doch traten bald andere nicht minder unternehmende Nationen in Mitbewerbung und schöpften nach einander an dem nie versiegenden Borne des indischen Handels, welcher den Holländern die Mittel gewährte, sich gegen den mächtigen Staat von Spanien zu vertheidigen, welcher Frankreich bereicherte und dort den Unternehmungsgeist weckte und welcher England zu dem Besitze von Ostindien führte und dadurch zu jener Höhe der unbestrittenen Handelsmacht erhob, die den charakteristischen Zug der Verkehrsgeschichte unserer Tage bildet.

Welche Einwirkung wird nun voraussichtlich die Eröffnung des Suez-Canals auf den heutigen indischen Handel, der zugleich den chinesischen in sich schliesst, äussern? Dass es eine wesentlich andere sein werde, als in den Zeiten des Mittelalters, ist durch die veränderten Umstände begründet, denn es handelt sich nicht mehr um die Aufstellung eines Monopols, eben so wenig als um den Transport von wenig in das Gewicht fallenden Specereien, Edelsteinen, Perlen und anderen kostbaren Waaren, welche fast den ausschliesslichen Gegenstand des früheren indischen Handels bildeten.

Gleichwie im Alterthume und im Mittelalter das mittelländische Meer der Schauplatz des Welthandels war und den indischen Verkehr ausschliessend an sich zog, und gleichwie den Mittelmeer-Staaten die atlantischen Seestaaten in dem fast exclusiven Betriebe dieses Handels nachfolgten, so wird eine gleichmässige Concurrenz aller Nationen, an welchem Gestade sie immer wohnen mögen, in dem indischen Verkehre die erste Folge des eröffneten Suez-Canals sein, und diejenige wird den meisten Vortheil daraus ziehen, welche die unternehmendste, thätigste ist, und sich mit dem geringsten Gewinne begnügt. Ebenso wird an die Stelle weniger, kostbarer Artikel dem Bedürfnisse der Gegenwart entsprechend, der Massen-Transport wohlfeiler, aber zum allgemeinen Gebrauche dienender Erzeugnisse treten, und jene Nation wird die andere überflügeln, welche die grössten Massen von Erzeugnissen zu liefern und abzunehmen im Stande ist. Bisher war ein geordneter Massentransport im Verkehre mit dem östlichen Asien nicht möglich, weil die beiden Bedingungen hierzu, Regelmässigkeit und Wohlfeilheit, fehlten und immer fehlen werden, so lange die Schiffe die lange und stürmische Reise um das Cap machen müssen.

Erst durch den Suez-Canal kann diese Regelmässigkeit und Wohlfeilheit erzielt werden, und so findet auf diese Wasserstrasse die Behauptung des grössten Nautikers unserer Zeit, des Amerikaners Maury, ihre Anwendung: „In der Abkürzung der Fahrt besteht der Hauptfortschritt der Schifffahrt; diese Beschleunigung, durch welche die fernern Inseln und Handelsmärkte für die Kauffahrer um viele Fahrtage näher an einander rücken, ist und bleibt der wichtigste und grossartigste Fortschritt für ein Volk mit praktischem Sinne“. Die Vermehrung des Verkehrs und die Rückwirkung desselben auf die ausgedehntere Cultivirung der weiten Länderstrecken Ostindiens

wird aber eine solche sein, dass sie allen mitbewerbenden Nationen ihren reichlichen Antheil am Gewinne desselben zu sichern vermag. England hat bereits den ausgebreitetsten Handel und die am tiefsten wurzelnden Interessen in Indien, es wird daher auch die meisten Vortheile aus der erleichterten Fahrt dahin ziehen. Erst im 1. J. bildete sich in England eine Gesellschaft, die *Cotton Supply Association*, welche dahin strebt, dieses Land in dem Bezuge des Rohstoffes für seinen wichtigsten Fabricationszweig von den vereinigten Staaten Nordamerika's weniger abhängig zu machen, und in der indischen Provinz Candeish nächst Bombai, welche 3 Millionen Acres bisher uncultivirten und zu der Baumwollen-Cultur vollkommen geeigneten Boden besitzt, Cottonpflanzungen im grössten Massstabe anzulegen. Das Gelingen dieser Unternehmung, welches eine gewaltige Umwälzung im Welthandel hervorzubringen geeignet ist, ist jedoch an die Herstellung eines regelmässigen Transportes, wie ihn nur der Suez-Canal möglich macht, geknüpft. Seit Jahren ist das Streben der britischen Handelswelt darauf gerichtet, das chinesische Reich welches den dritten Theil des Menschengeschlechtes in seinen Grenzen birgt, der Cultur zu erschliessen, d. h. den Chinesen Geschmack an den Erzeugnissen des europäischen Kunstfleisses beizubringen, um dem constanten Abflusse der Edelmetalle in jenes Reich ein Ende zu machen. Noch ist dieses bisher nicht gelungen; wenn aber die Zeichen der Zeit nicht trügen, so dürfte die Zeit nicht fern sein, wo im Wege des Vertrags oder der Gewalt der Beginn damit gemacht wird, wie selbst das noch weit mehr isolirte Reich Japan die Geneigtheit zeigt, in die Bahn der europäischen Cultur einzulenken. Eine solche Eröffnung des chinesischen Marktes würde das grösste Ereigniss des Jahrhunderts sein, und ihre volle Bedeutung für den europäischen Verkehr erst durch die Eröffnung des Canals von Suez gewinnen. Der Handel von Australien leidet in noch verstärktem Masse an den Gebrechen des indischen Handels, und hat durch die mangelnde Regelmässigkeit der Verbindungen schon mehr als eine Krise erlitten, indem die für den Sommer bestimmten Waaren im Winter ankamen und umgekehrt, wodurch in Melbourne in einem Jahre mehr als 300 Kaufleute fallit wurden. So sehr diese Handelsvortheile des Suez-Canals für England in die Augen fallen, so dürften doch die politischen Vortheile des Bestandes dieses Canals für die britische Regierung nicht minder erheblich sein. Man hatte darauf hin-

gewiesen, dass im Falle einer Empörung in Indien der Suez-Canal von unschätzbarem Vortheile für jene Regierung sein würde. Die Voraussetzung ist eingetroffen; zwar hat England durch die Tapferkeit seiner Söhne den indischen Aufstand ohne Beihilfe jenes Canals glücklich bekämpft, aber es ist Niemand in und ausserhalb Englands, welcher den hohen Werth des Suez-Canals für diesen eingetretenen Fall nicht anerkannt hätte, und die vorschauende britische Regierung wird gewiss die Augen vor der Eventualität nicht verschliessen, dass in einem künftigen ähnlichen Falle der Bestand des Suez-Canals grossem Unheile vorbeugen könnte. Englands Bedürfniss eines kürzeren Verbindungsweges nach Indien ist durch die Anstrengungen bethätigt, durch welche die britische Regierung die Herstellung der Euphrateisenbahn herbeizuführen suchte. Sie sind gescheitert, weil die Idee eine der Natur der Dinge widersprechende, kaum ausführbare, daher nicht haltbare war. Näher vielleicht liegt noch der Wechselfall Australiens. Eine dem thatkräftigen und zähen angelsächsischen Stamme entsprossene Colonie welche so rasch aufblüht, dass sich in zehn Jahren ihre Bevölkerung verdreifacht, in vier Jahren ihre Ausfuhr vervierfacht hat, kann, bei den Antipoden gelegen, nur durch nachhaltige Einwirkung und regelmässige Verbindung dem Mutterlande auf die Dauer erhalten werden. Eine solche Verbindung ist gegenwärtig nicht vorhanden und nur durch den Suez-Canal zu erzielen; man sollte meinen, dass die britische Regierung ein ausgesprochenes Interesse habe, dieselbe je früher desto vortheilhafter herzustellen. Für die Niederlande gestaltet sich die Eröffnung des Suez-Canals zur Lebensfrage. Ein vergleichungsweise kleiner Staat, welcher grosse und reiche Colonien auf der anderen Erdhälfte besitzt, und darin die Grundlage seiner finanziellen und volkswirtschaftlichen Kraft gewahrt, muss trachten, dieselben in strenger Abhängigkeit vom Mutterlande zu erhalten, wozu die Abkürzung der Entfernung auf die Hälfte die sicherste Bedingung ist; überdies erzeugen seine Colonien solche werthvolle Producte, bei denen ein schneller Transport zu den Orten ihres Absatzes von besonderer Wichtigkeit erscheint. Aber auch die Staaten des Mittelmeeres werden einen reichen Theil haben an diesem allgemeinen Wettkampfe; für den amerikanischen Handel wird ihnen die Concurrrenz erschwert, für den Handel mit dem Oriente haben sie eine unvergleichliche Lage, wenn das Mittelmeer in eine ununterbrochene Verbindung mit

dem indischen Ocean tritt. Es war einst der Mittelpunct dieses Verkehrs, und kann heute mehr als jemals seinen Antheil daran vindiciren. Spanien mit seinen Philippinen, das hafenreiche, an seinen historischen Erinnerungen zehrende Italien, Griechenland und seine geschäftige Handelsmarine, Frankreich, welches seit der Erwerbung Algiers den Hauptschwerpunct seines Sechandels nach dem rasch aufblühenden Marseille verlegt hat, kurz alle Küsten des Mittelmeeres werden sich beleben und neu gestärkt einer hoffnungsreichen Zukunft entgegengehen. Die Länder des Orients, die Türkei, das zunächst betheiligte Ägypten, Arabien, Nubien und Abyssinien, welche sich einem lebhaften Küstenhandel erschliessen werden, endlich alle die dahinter gelegenen Gebiete von Afrika und Asien haben den doppelten Gewinn des sich vermehrenden Reichthums und der fortbreitenden Cultur zu erwarten. Auf diesem Wege wird Europa ihnen die tausendjährige Schuld abzahlen, welche es gegen sie einging, als durch Vermittlung des indischen Handels die frühere Cultur des Ostens und mit ihr die nützlichsten Erfindungen von dort nach unserem Welttheile verpflanzt wurden.

Aber nicht dem Handel allein winken die Früchte der erwarteten intermarinen Verbindung. Allenthalben weckt der Handel den Reichthum, und der Reichthum die höhere Cultur, wovon Italien im Mittelalter das prägnanteste Beispiel darbietet. Der Handel ist aber auch der Verkündiger des Friedens, und niemals verlangte die europäische Staatengemeinschaft so aufrichtig, so einstimmig nach Frieden, als in unseren Tagen. Die Aussicht auf Erwerb und Gewinn, die Sucht nach Wohlhabenheit und Reichthum beschäftigt heute die beweglichen Gemüther der nie ruhenden Menschheit mehr, als die Aussicht auf Eroberung und die Sucht nach kriegerischer Ehre, und dies ist um so bezeichnender, als nie von den verschiedensten Nationen und Staaten ein höherer Kriegsmuth, eine glänzendere Tapferkeit, eine grössere Ausdauer in der Ertragung der Beschwerden des Krieges an den Tag gelegt worden ist, als eben in den letzten bis in die Gegenwart hereinreichenden Kämpfen. Aber eben diese Kämpfe haben grosse finanzielle Opfer gekostet, die Hilfsquellen und den Credit der Staaten auf das höchste angespannt und eine Situation geschaffen, in welcher es eines ruhigen und vielverzweigten Verkehrs, unterstützt durch die Entfaltung der Landwirthschaft und der Industrie, bedarf,

um die Mittel zur Bestreitung der öffentlichen Bedürfnisse und zur Verbesserung der ökonomischen Lage der Einzelnen zu erhalten. Wie sehr einer solchen Tendenz die Eröffnung eines Seeweges durch den Isthmus von Suez entspricht, bedarf keines Nachweises. Der aufblühende Verkehr wird dankbar die Länder die ihn pflegen, bereichern, er wird dem überwallenden Ehrgeize, welchem es innerhalb der von der Natur der Dinge gezogenen Schranken zu enge wird, ein würdiges und friedliches Ziel des Strebens nach Ausbreitung anweisen. Fast alle Regierungen der Seestaaten haben Massregeln ergriffen, welche bethätigen, wie sehr sie von dieser Lage der Dinge erfüllt und bestrebt sind, sich auf die kommenden Ereignisse vorzubereiten. Spanien vermehrt seine Marine, Frankreich erbaut ein zweites Marseille neben dem ersten, Sardinien erweitert und verbessert den Hafen von Genua, der Kirchenstaat setzt eine Commission zur Erörterung der zu ergreifenden Massregeln nieder, und Neapel beschäftigt sich mit der Anlegung neuer Häfen, ebenso wie Russland mit seinen Handelsdampfern das schwarze Meer bedeckt. Alle diese Massregeln sind eben so viele Pfänder für den dauernden Frieden, wie dieser selbst wieder die Bürgschaft der Verbesserung der ökonomischen Lage aller Länder Europa's und der fortschreitenden Cultur in sich trägt ¹⁾.

¹⁾ Die Literatur über den Suez-Canal ist bereits zu einer ansehnlichen Breite angeschwollen. Es mögen hieraus diejenigen Publicationen erwähnt werden, welche in irgend einer näheren Beziehung zu der vorliegenden Erörterung stehen. Das Hauptwerk ist die gewissermassen officiële Schrift des Herrn Ferdinand de Lesseps: *Percement de l'Isthme de Suez*, Paris 1855—1856, von welchem der dritte und wichtigste Band den Bericht und das Project der internationalen Commission enthält. Das in zweiwochentlichen Lieferungen zu Paris erscheinende Journal: „*L'Isthme de Suez*“ sammelt alle auf diese Frage Bezug nehmenden Thatsachen und Artikel, und umfasst auch sonst höchst belehrende und interessante Nachweisungen über die östlichen Länder Asiens und deren Verkehr.

Ein ähnliches Journal erscheint zu Turin: *Bollettino dell' Istmo di Suez*. Ebenso liefert der *Moniteur industriel* von Paris eine Reihe eingehender Aufsätze und Kritiken über diese Frage. Die Schrift: *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez*, Paris 1856, enthält den Ferman, die Concession und die Statuten für diese Gesellschaft.

In der Correspondenz des französischen Institutes sind mehrfache Berichte über diese Angelegenheit zu lesen, worunter der wichtigste der am 2. März 1857 gehaltene Vortrag des Barou Charles Dupin als Berichterstatter der zur Prüfung des Projectes niedergesetzten Commission bildet. Hieher gehört noch der Aufsatz des Herrn von Negrelli über die gegenwärtigen Transport- und Communicationsmittel Ägyptens mit Beziehung auf die Durchstechung der Landenge von Suez in der

Es möge mir zum Schlusse gestattet sein, die Frage in nähere Erörterung zu ziehen, in welchen Beziehungen Österreich zu dem Unternehmen der Eröffnung des Suez-Canals und zu den daran sich

Austria 1856, 17. Heft, und der Vortrag des Chefs des holländischen Waaterstaats Herrn Conrad: *L'Institut Royal des Ingenieurs des Pays-Bas et Mr. Stephenson*, als Erwiderung auf die von letzterem im britischen Parlamente über das Unternehmen des Suez-Canals gemachten Äusserungen. Interessante Details sind in dem Aufsätze „*Canal Maritime de Suez*“ im *Journal des Economistes*. Paris, Octobre 1837, S. 42—39 zu finden. Unter den Deutschen über den Suez-Canal erschienenen Aufsätzen ist zu erwähnen der an die k. k. geographische Gesellschaft über die Durchstechung der Landenge von Suez erstattete Bericht des El. Bergrathes Förlterle (Mittheilungen der k. k. geogr. Ges. 1. Jahrgang 1837, 2. Heft). Der Aufsatz: „Die projectirte Canalisirung des Isthmus von Suez“ in Petermann's geographischen Mittheilungen, 1835, S. 364; der sehr umfassende und belehrende Artikel in „*Unsere Zeit*, Jahrbuch zum *Conversationslexikon*“, 1837, 1. Heft, S. 1—47; der besonders die Geschichte des indischen Handels aus arabischen Quellen behandelnde Aufsatz des Dr. Peschel; die Handelsgeschichte des rothen Meeres in Bezug auf das Problem einer Durchstechung der Landenge von Suez, in der deutschen Vierteljahrsschrift 1833, 3. Heft; endlich die technische Erörterung des Projectes in Förster's allg. Bauzeitung, Wien 1837, und in der Zeitschrift des österr. Ingenieur-Vereins, August 1857, S. 297. In mehrfacher Beziehung von dem ausgesprochensten Interesse ist die Schrift „*Inquiry into the Opinions of the commercial Classes of Great Britain on the Suez-Canal by Ferdinand de Lesseps*“, in weleher die Relationen über die von Herrn Lesseps in den vorzüglichsten Fabriks- und Handelsstädten Grossbritanniens und Irlands hervorgerufenen Verhandlungen über die Suezfrage enthalten sind. Wenn schon an sich die Beurtheilung dieser Angelegenheit von der competenten britischen Handelskörperschaft von grossem Belange ist, so wusste der den Briten eigenthümliche praktische Sinn diesen Verhandlungen eine den Gegenstand in vielfacher Hinsicht erschöpfende Richtung zu ertheilen. Es mögen desshalb einige dabei vorgekommene thatsächliche Mittheilungen hier beigefügt werden.

Bei den zwanzig Versammlungen, welche Herr Lesseps in London, Liverpool, Manchester, Dublin, Cork, Belfast, Glasgow, Edinburgh, Aberdeen, New-Castle, Hall, Birmingham und Bristol, meist unter den Mitgliedern des Handelsstandes veranlasste, wurde die Frage über die Ausführbarkeit und die Aufbringung der Bausummen nicht näher berührt, sondern sich darauf beschränkt, die Frage über die Nützlichkeit und die Vortheile, welche dieses Unternehmen sowohl im Allgemeinen, als insbesondere für Grossbritannien in Aussicht stellt, zu erörtern. Diese Frage wurde allenthalben fast einstimmig bejaht, und darauf hingewiesen, dass die in der Ausführung begriffene Eisenbahn von Alexandrien-Cairo-Suez das Canal-Project nicht beirrt, indem die Aufgabe eines jeden dieser Communicationsmittel eine verschiedene ist, und die Eisenbahn welche eine ununterbrochene Seefahrt nicht zulässt, und mehrfache Ein- und Ausladungen bedingt, jedenfalls den Canal nicht zu ersetzen vermag. Das Hauptgewicht würde im Falle der Ausführung des Canals auf die Neutralität desselben, auf eine unparteiische Verwaltung und auf billiges Ausmass der Gebühren gelegt, widrigenfalls die Ersparung der Kosten in Folge des kürzeren Weges durch hohe Gebührentrichtung wieder aufgewogen werden würde. Zur vollen Benützung des Canals für britische Schiffe stellte man die Nothwendigkeit dar, einen Dampf-

knüpfenden Folgen steht. Ein Blick auf den Erdglobus zeigt die günstige geographische Lage Österreichs für den Handel mit dem Oriente. Die grosse Tiefenfurche welche, zwischen der persisch-

remorquer-Dienst an der Meerenge von Gibraltar einzurichten, damit die Schiffe am Eingange der Meerenge nicht durch widrige Winde aufgehalten werden, weil sie sonst einen Theil der in Aussicht gestellten Ersparung wieder verlieren. Von den Bedenken welche gegen den Canal erhoben werden könnten, wurde das politische, als ausserhalb der zur Erörterung gebrachten Frage gelegen, nicht weiter berührt, dagegen aber darauf hingewiesen, dass vielleicht die Mittelmeer-Staaten einen grösseren Vortheil aus dem Canale ziehen dürften, als England, obwohl auch des Letzteren Vortheil unzweifelhaft sei. Dieses Bedenken wurde durch die Erwähnung der That- sache beseitigt, dass neun Zehtheile der in der Richtung nach Osten Suez berührenden Schiffe (in Verbindung mit der Überlandsroute) englische sind, und der östliche Handel von Asien überhaupt zu drei Viertheilen mit englischen Schiffen betrieben wird. Schon die bestehende Überlandsroute hat bei all ihrer Unvollkommenheit während der letzten zwölf Jahre Reichthum und Civilisation vermehrt und einen Aufschwung des Handels mit dem Osten zur Folge gehabt. Die angeblichen Gefahren der Schiffahrt auf dem rothen Meere seien nicht vorhanden; Beweis dessen habe die englisch-orientalische Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche bei Beginn ihrer Fahrten von Suez nach Ostindien eine jährliche Reservequote für derlei Verluste bestimmte, seit den 16 Jahren ihres Bestandes noch keinen Unfall bei der Beschiffung des rothen Meeres erlitten. Die Eröffnung des Suezcanales würde das Bedürfniss der Riesenschiffe wie des Great Eastern, dessen Erfolg immer noch problematisch sei, beseitigen. Die grössten Vortheile würde England durch die Herstellung einer regelmässigen und beschleunigten Verbindung mit Ostindien, China und Australien ziehen. England bedarf jährlich 900 Millionen Pf. Baumwolle, wovon 700 Millionen Pf. aus den vereinigten Staaten von Nordamerika bezogen werden. Diese Cultur wird durch Selavenarbeit erzielt. Je mehr es England gelingt, den Selavenhandel zu unterdrücken, desto precärer wird die amerikanische Baumwoll-Production. Um von diesem precären Bezuge nicht weiter abhängig zu sein, geht man eben damit um, in der der Suezcanalroute zunächst gelegenen ostindischen Provinz Candeish Baumwollenpflanzungen im Grossen anzulegen, welche hinreichen würden, den Bedarf Englands zu decken. Dazu ist aber ein regelmässiger und beschleunigter Bezug, wie ihn nur der Suezcanal bietet, unerlässlich. England fühlt es schwer, dass das chinesische Reich welches 370 Millionen Einwohner zählt, und für 9 Millionen Pfund Sterling Waaren an England absetzt, von dort nur für zwei Millionen Pfund Sterling Waaren bezieht, so dass jährlich sieben Millionen Pf. St. in Silber nach China gesendet werden müssen ¹⁾. Wenn dieser Übelstand gehoben und China für den Bezug europäischer Industrie-Erzeugnisse geneigt gemacht werden könnte, müsste eine neue Ära für den Handel eintreten, der Suez-Canal sei das Mittel welches am ehesten dazu führen könnte. Australien ist in einem grossen Aufschwunge begriffen, dennoch aber thut die lange Dauer der Fahrt und die Unregelmässigkeit derselben dem geordneten Handel dahin grossen Abbruch. Es geschieht, dass Waaren, für den Sommerverbrauch bestimmt, im Winter dahin gelangen und umgekehrt. Da nun die Magazinirung sehr kostspielig ist, so müssen solche Waaren zur ungünstigsten Zeit unter dem Preise losgeschlagen werden, wodurch

¹⁾ Dabei ist freilich auch die Opiums-Ausfuhr von Ostindien nach China, welche $4\frac{1}{2}$ Mill. Pf. St. jährlich betrügt, vergessen.
D. V.

arabischen Küste einerseits, Abyssinien, Nubien und Ägypten andererseits beginnend, als der arabische Golf bis Suez zieht und dort nur scheinbar von dem Isthmus unterbrochen wird, setzt sich fast in gerader Richtung durch das mittelländische und jonische Meer in den adriatischen Golf fort, und bildet jene Wasserstrasse welche am tiefsten in den europäischen Continent eindringt. Diese günstige Lage wurde zu allen Zeiten ausgebeutet. Das adriatische Meer war lange vor dem mittelländischen Meere die Wiege des europäischen Handels in seiner ursprünglichsten Beschränktheit; längs seinen Küsten erhoben sich Epidaurus (bei Ragusa), Narona (an der Narenta) als die ältesten Handels-Emporien, Pola und Hadria als die frühesten Culturansiedlungen einer in die Mythe reichenden Vorzeit, und die frühzeitig auf diesem Meere eingebürgerte Seeräuberei weist auf den dadurch bedrohten Handel hin, ohne welchen die erstere nicht bestehen würde. An dem Welthandel, namentlich dem indischen, aber nahm die adriatische Küste Theil, nachdem die dauernde römische Herrschaft denselben über Europa ausgebreitet hätte. Es war gewiss kein Werk des Zufalls, sondern ein Ergebniss der günstigen geographischen Lage, dass der indisch-alexandrinische Handel Roms sich an der Nordspitze des adriatischen Meeres, in der blühenden Colonie von Aquileja, seine Stätte suchte. Bis dorthin wurden die reichen Erzeugnisse Indiens von Alexandrien aus zu Schiffe geführt, dort fand der Austausch mit den edlen Metallen, dem Ambra und anderen Waaren des Nordens Statt, nach welchem in allen Richtungen wohlunterhaltene Strassen führten. Nach den Berichten

grosse Verluste und selbst locale Handelskrisen entstehen. Der Suez-Canal würde dieser Unregelmässigkeit abhelfen. Die Handelsvortheile welche die Küsten von Abyssinien, Nubien und Arabien darbieten, sind nur noch zum geringsten Theile ausgebeutet. Schon hat die Existenz der Guano-Inseln die Aufmerksamkeit britischer Rheder auf sich gezogen, und eben so werden die Schwefelgruben bei Massowa und bei Kossais, wenn auch nur erst geringen Theils, bearbeitet; ausserdem aber sind daselbst treffliche Corallen und Meerschwämme, grosse Salzlager bei Massowa zu finden; die abyssinische Küste liefert Lebensmittel aller Art zu sehr wohlfeilen Preisen, der Hafen von Zelah bietet Horn, Häute, Gummi und Myrrhen etc. Im Allgemeinen ist man der Ansicht, dass der Suez-Canal die Verbindung zwischen allen Nationen der Erde so wichtig machen und erhöhen werde, dass sie jede Schranke der freien Ausdehnung durchbrechen und die ungehemmte Bewegung des Handels zur Nothwendigkeit machen werde. Sonach löse sich die ganze Frage in eine Frage der technischen Schwierigkeiten auf; können diese bewältiget werden, so müsse der Suez-Canal zu Stande kommen.

der gleichzeitigen Schriftsteller fand in Aquileja, der ersten europäischen Fabriks- und Handelsstadt des römischen Reiches, ein reges Handelstreiben, eine Bewegung aller Nationen des Orients und Occidents Statt, und häuften sich daselbst solche Reichthümer an, dass diese Handelsblüthe die Bewunderung der Zeitgenossen erregte, ebenso wie ein halbes Jahrtausend später dies in Venedig, dem Erben Aquileja's, stattfand. Aquileja ist seit anderthalb Jahrtausenden zerstört, keine andere Stätte des Alterthums bildete eine solche Fundgrube für die Auffindung von Kostbarkeiten und Schmucksachen, und noch heute gibt der hundertfach aufgewühlte Boden Reste jener Schätze wieder, die einst daselbst begraben wurden. Nach der Zerstörung von Aquileja flüchtete der Handel in die unter dem Exarchate friedlich sich entwickelnde Stadt von Ravenna, bis er bald darauf in dem aufblühenden Venedig eine bleibende Stätte fand und zu jener herrlichen Frucht gedieh, die in der Welt niemals ihres Gleichen gehabt hat. Die Verbindungen Venedigs mit der Levante überdauerten den Verlust des indischen Handels, und verblieben der Stadt unter dem Schutze der Neutralität, bis nach dem Sturze der Republik Triest als Emporium des levantiner Handels für das Hinterland an Venedigs Stelle trat. Dieser Zweig des Handels führte den Aufschwung des Handels von Triest herbei, welcher noch grossentheils die Natur des Monopols an sich trug, indem die westlichen Nationen gewohnt waren, die levantiner Erzeugnisse in Triest gegen ihre eigenen Producte einzutauschen, und dieser Hafen sonach zum Mittelpuncte eines ausgebreiteten Handels diente. Doch allmählich suchten die westlichen Handelsnationen im directen Verkehre die Ursprungsländer jener Erzeugnisse auf, wodurch Triest einen grossen Theil seines Zwischenhandels verlor, welcher ihm nur noch für Österreich, Deutschland, die Schweiz, und einen Theil von Polen und Russland verblieb, ebenso wie Venedig das obere Italien versorgte. Dessenungeachtet bleibt der Handel mit der Levante noch immer der blühendste Zweig des Seeverkehres von Triest; denn letzterer Hafen betreibt den sechsten Theil seines gesammten oder den fünften Theil seines auswärtigen Handels in der Richtung nach der Türkei und nach Ägypten, welcher Antheil auf den vierten Theil seines auswärtigen Handels steigt, wenn man die jonischen Inseln, Griechenland, die Donaufürstenthümer und die russischen Häfen am schwarzen Meere einbezieht. Noch weit mehr Beschäftigung als der österreichische

Handel, findet die österreichische Schifffahrt in den Häfen der Levante. Die Gesamtbewegung der österreichischen Schiffe vertheilt sich zur Hälfte auf die österreichischen Häfen, zum vierten Theile auf die Häfen der Levante, und zum vierten Theile auf alle übrigen ausländischen Häfen ¹⁾; unter den auswärtigen Häfen, in welchen durch österreichische Schiffe der belangreichste Verkehr vermittelt wird, stehen obenan Alexandrien, Smyrna, ferner Konstantinopel, Corfù, Syra, Durazzo, Skutari. Die gesammten Länder der Levante liegen im Bereiche der Küstenfahrt, der trefflichsten Schule für die Seefahrt überhaupt, und kein fremder Schiffer thut es dem österreichischen zuvor an genauer Kenntniss des adriatischen, jonischen, des östlichen, mittelländischen und schwarzen Meeres, mit dessen Klippen, Untiefen, Küsten, herrschenden Strömungen und Winden er auf das genaueste vertraut ist, sowie er sich durch seinen Muth in der Gefahr und der grossen Gewandtheit, sich derselben zu entziehen, auszeichnet. Die geographische Lage, die Handelsbeziehungen und seine Gewohnheiten weisen ihn darauf an, die Meere welche die Küsten der Levante bespülen, als seine Heimath zu betrachten, worin er nicht nur mit den Elementen, sondern auch mit der unermüdlichen Concurrenz der griechischen und anderer mittelländischer Seefahrer den wechselvollen Kampf bestehen muss und herzhaft besteht. Es entging hierbei den Vertretern des österreichischen Seehandels nicht, dass der Verkehr mit den Ländern des fernen Ostens einen reichen Gewinn verheisse, wenn er regelmässig und mit dauernden Beziehungen betrieben wird, wesshalb die Triester Börsen-Deputation eine von Herrn Erichsen geleitete Mission nach Arabien, Ostindien, China und dem ost-asiatischen Archipel entsendete, um die bezüglichlichen Verhältnisse

¹⁾ Im Jahre 1854 betrug die Tonnenzahl der österreichischen Schiffe, welche in den verschiedenen Häfen ein- und ausliefen 7,776.000 Tonnen;
hievon entfielen auf die österreichischen Häfen 3,651.000 „
auf die Häfen der Levante 2,143.000 „
„ „ „ „ übrigen Länder mit Einschluss Griechenlands und der jonischen Inseln 1,982.000 „
Der durch eben diese Schiffe 1854 vermittelte Waarenverkehr, Einfuhr und Ausfuhr zusammengenommen, betrug 392,409.000 fl.;
hievon entfielen auf die österreichischen Häfen 183,709.000 „
auf die Häfen der Levante 140,953.000 „
„ „ „ „ übrigen Länder, Griechenland und jonische Inseln einbezogen 63,747.000 „

zu erforschen. Die Auskünfte lauteten erwünscht, aber es fehlte die Regelmässigkeit der Beziehungen und der mit dem grossen Umwege über das Cap verbundene Seeweg mit seinem Gefolge von Kosten- und Zeitaufwand stellte Triest gegen die atlantischen Häfen in Nachtheil.

Als der Gedanke an den Suez-Canal erwachte, ward er sogleich in Österreich freudig begrüsst. Der Staatskanzler Fürst Metternich richtete zuerst (schon vor 30 Jahren) seine Aufmerksamkeit darauf, und stets ist bisher die Ansicht der Regierung Österreichs der Durchstechung der Landenge von Suez günstig geblieben. Fürst Metternich und mit ihm die gewiegtesten Staatsmänner Österreichs sahen die wohlthätigen Folgen voraus, die seine Verwirklichung für Österreich nach sich ziehen würde; er unterstützte durch seine Einwirkung auf den Vice-König von Ägypten alle Schritte die den Gegenstand förderten, und voraussichtlich würde, ohne Dazwischentritt der nachfolgenden Ereignisse, der fernere Impuls von Österreich aus nicht gefehlt haben. Zu der im Jahre 1846 gebildeten Privatgesellschaft steuerte Österreich (die Stadtgemeinde, die Börsenkammer und der österreichische Lloyd in Triest, die Handelskammer in Venedig mit dem Wiener Gewerbe-Vereine) seine Beitragsquote vollständig bei, und entsendete den rühmlich bekannten Ingenieur Negrelli zu den anzustellenden Vorarbeiten. Auch bei der grossen internationalen Commission welche das Bauproject zu prüfen hatte, wurde Österreich durch Negrelli vertreten, und dass diese Vertretung keine erfolglose war, geht aus dem massgebenden Einflusse hervor, welchen Negrelli an dem definitiv genehmigten Bauprojecte genommen hat. Sein schon im Jahre 1847 veröffentlichter Antrag, eine directe Seeverbindung zwischen Suez und dem Mittelmeere durch den Isthmus herzustellen, und zwar mit Beseitigung aller Schleusen durch einen freien Bosphorus, erhielt die Zustimmung seiner Collegen, wie er auch auf die so zweckmässige Verlegung der Mündung von Tineh (Pelusium) nach dem westlicher zu erbauenden Hafen von Said, wodurch die Einfahrt in den Canal leichter und sicherer wird, eingewirkt hat. Wenn es noch eines Beweises bedürfte, welcher allgemeinen Theilnahme sich die Suezfrage in Österreich zu erfreuen hat, so darf nur auf die bei der Eröffnung der Triester Bahn laut gewordene Stimmung, sowie auf die Aufnahme hingewiesen werden, welche Herrn Lesseps bei seiner jüngsten

Anwesenheit in Wien und in Triest zu Theil wurde, wie denn auch die k. Akademie der Wissenschaften zu Venedig in richtiger Würdigung der hiervon zu erwartenden Folgen einen Preis auf die beste Lösung der Frage setzte, welche Vortheile, zunächst für Venedig, die Eröffnung des Suez-Canals herbeiführen dürfte.

Und es liegt dieser Sympathie für die grosse Frage des Tages eine mehr oder weniger klar gedachte, immer aber richtige Beurtheilung der Sachlage zum Grunde. Nach der eben vorausgesendeten Erörterung ist Österreich durch seine Lage an der Spitze des adriatischen Meeres, durch die Geschichte und die heutige Gestaltung seines Seehandels und seiner Seeschiffahrt vorzugsweise berufen, an dem Verkehre mit der Levante sich zu betheiligen. In dem Masse, als dieser Verkehr sich durch die Eröffnung des Suez-Canals nach den Küsten des indischen Oceans erweitert, wird Österreichs Theilnahme daran eine um so grössere werden. Wenn die Entfernung von Triest und Venedig nach Bombai ¹⁾ keine grössere sein wird, als jene von Konstantinopel nach Gibraltar, werden jene beiden Häfen in den grossen Kreis der Verkehrsströmung eintreten, dessen Mittelpunkt der Canal von Suez sein, dessen Umfang von China bis an die Gestade des Mittelmeers reichen wird. Und wie der adriatische Golf am weitesten in das Herz von Mitteleuropahineinreicht, so werden Triest und Venedig zwei Thore bilden, durch welche der ostindisch-chinesische Handel seine Wirkungen nach der Schweiz, Deutschland, Polen und einen Theil von Russland hin erstrecken wird. Triest nimmt bisher nur einen beschränkten Theil an jener Richtung des Welthandels, welche nach der westlichen Hemisphäre gerichtet ist und bezüglich welcher es im geographischen Nachtheile gegen England und die Häfen der Nord- und Ostsee steht; in der Richtung zu den Küsten des indischen Oceans unterhält es gar keinen regelmässigen Verkehr. Nach der Eröffnung des Canals von Suez wird es sich einen dauernden Antheil an diesem Verkehr sichern und in den wahren Welthandel eintreten. Sein Handelsgebiet ist ihm durch das Hinterland gesichert, und es ist kein Grund vorhanden, anzunehmen, dass sein Absatz an indischen Waaren nicht eben so

¹⁾ Diese Entfernung reducirt sich durch den Weg über den Isthmus von Suez auf vierzig Percent ihres gegenwärtigen Ausmasses auf dem Seewege um das Cap.

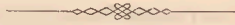
weit reichen werde, als es gegenwärtig die Erzeugnisse der Levante nach den Handelsplätzen des Continents versendet. Allerdings mag es dabei in der Ausbildung und Benützung der durch die Natur gegebenen Verhältnisse geschehen, dass sich der Verkehr in Colonial-Producten nach den Handelsstädten von Mittel-Europa mehr und mehr nach dem Norden zieht, und dass England und die hanseatischen Städte diesen Handel noch mehr als gegenwärtig an sich ziehen, wogegen Triest die nordischen Häfen auf directem Wege mit indischen Producten versehen wird. Alle Bedingungen sind dazu vorhanden; Österreich besitzt die zahlreichste Handelsmarine im Mittelmeere, die Dampfer des österreichischen Lloyd, die grösste See-Dampf-Flottille des Continents bildend, unterhalten die Verbindungen mit allen Häfen der Levante, welche seit der Gründung der Gesellschaft der Hauptschauplatz ihrer Thätigkeit geblieben ist. Bis zur Eröffnung des Suez-Canals wird sich das System der verbesserten Communicationen Österreichs durch seine Eisenbahnen und die Donau-Dampfschiffahrt in einer Weise ausgedehnt und vervollkommen haben, dass die österreichischen Seehäfen in directer und beschleunigter Verbindung nicht nur mit allen fruchtbaren Gebieten des Kaiserreiches, sondern mit allen Handelsplätzen von Mittel-Europa stehen werden. In diesem vielverzweigten Verbindungsnetze aber wird Wien, Österreichs Haupt- und Residenzstadt, den Knotenpunct bilden. Von hier laufen die Eisenstrassen nach allen Richtungen aus, hier durchschneidet der nach Osten fließende Donaustrom das Netz der Eisenbahnen. Wien, heute schon der grösste Land-Handelsplatz von Mittel-Europa, dessen Beziehungen zu den Ländern des Ostens vorwaltend sind, wird in seinem neuen Raum, zur Entwicklung gewährenden grossartigen Umbau zum Stapelplatze des indischen Handels bis zu jenen Grenzen, zu welchen die Concurrenzfähigkeit der adriatischen Häfen reicht, sich gestalten. Aber nicht allein Indien und China, wo England sich im Besitze unermesslicher Vortheile befindet, auch alle übrigen Länder an den Gestaden des indischen Oceans, welche Raum geben für die Bestrebungen Aller, werden sich den directen Handelsbeziehungen mit dem Mittelmeere erschliessen. Schon jetzt reicht der Absatz der österreichischen Waaren über Ägypten und Nubien hinaus bis nach Abyssinien, welchem nur der lange und kostspielige Landtransport im Wege steht. Wenn die österreichischen, für diesen Verkehr besonders geeigneten Küstenschiffe Massova und Suakim, so

wie nach den gegenüberliegenden, durch die vorliegenden Inseln vor dem Winde geschützten Häfen von Dschedda, Jambo, Loheia und Mokka fahren können, wird sich an jenen mit Producten aller Art gesegneten Küstenländern ein reicher bis jetzt kaum noch in seinen Anfängen bestehender Verkehr bilden. Österreich besitzt eine see-tüchtige Küstenbevölkerung, unternehmende Rheder, gutes Material zum Schiffbau; und wie schon jetzt der Handel mit der Levante der einzige ist, in welchem die österreichische Ausfuhr zur See eine Bedeutung gewinnt, so wird der Verkehr mit jenen Gegenden doppelt wohlthätig wirken, wenn er die schlummernde Ausfuhr an österreichischen Erzeugnissen weckt und nach jenen Richtungen hinleitet. Sonach werden die Industrie und die Landwirthschaft ihren reichlichen Antheil an jenem Verkehre nehmen. Was aber von Österreich gesagt ist, das gilt für ganz Mittel-Europa, so weit dieses in dem Rayon der adriatischen Häfen liegt; Wind und Wasser werden für beide gleich getheilt sein, der Vortheil wird den Unternehmenden und den Thätigeren zufallen, und mit dem Emporblühen der adriatischen Häfen wird der rege Verkehr wieder in die süddeutschen Städte einziehen, welche einst durch ihren Antheil am indischen Handel unter Venedigs Vermittlung den Gipfel ihres Reichthums und ihrer Grösse erreicht hatten, die norddeutschen Handelsplätze aber werden durch den wohlfeileren Bezug der indischen Waaren und durch die steigende Wohlhabenheit ihrer süddeutschen Kunden für ihre amerikanischen Stapelartikel doppelt gewinnen. Wenn bis zu der Eröffnung des Canals von Suez nicht schon Mittel-Europa in ein grosses Zoll- und Handelsgebiet verschmolzen ist, wenn bis dahin nicht schon der Gewerbezwang einer billigeren Regelung der industriellen Thätigkeit Platz gemacht, so wird, allem Anscheine nach, das durch den grösseren Umschwung des Verkehrs wachgerufene Bedürfniss einer freieren Bewegung die Bahn brechen. Nachdem aber hierdurch die Bedingungen gegeben sind, nach welchen sich der leichtere Erwerb und die damit herbeigeführte Wohlhabenheit unter allen Volksklassen verbreiten wird, so dürfte es keine Schichte der Bevölkerung geben, in welche sich nicht die letzten Rinnsäle dieses gewaltigen Stromes neu erwachten Verkehres ergössen.

So lebhaft die Farben aufgetragen erscheinen mögen, mit welchen dieses Gemälde ausgestattet ist, so sicher können die eintreten-

den Folgen vorhinein bezeichnet werden, wenn man der Zeit nicht vorgeift und dem allgemeinen Unbestande menschlicher Dinge und menschlicher Berechnung seinen Antheil einräumt. Überlassen wir es daher der Zeit, diese Voraussagungen früher oder später zu bestätigen, und werfen wir noch einen Blick auf die Rückwirkung, welche die projectirte Seeverbindung des Occidentes mit dem Oriente für unsere öffentlichen Verhältnisse, für das Heil unseres geliebten Vaterlandes ausüben dürfte. Mit gewaltiger Anstrengung hat Oesterreich den harten Kampf um seinen Bestand und seine Macht gekämpft, mit glorreichem Erfolge ist es daraus hervorgegangen, neu verjüngt an Kraft und gestärkt in der organischen Zusammenfügung seiner weiten Gebiete zum einheitlichen Staate, dessen Machtstellung nach Aussen fester als je begründet, dessen Ordnung im Innern durch zeitgemässe Reformen in der weitesten Ausdehnung sichergestellt und fernerer Vervollkommnung offen gehalten ist. Aber diese weitreichenden Erfolge konnten nicht ohne grosse Opfer erzielt werden. Die Bedürfnisse der heutigen Staaten sind allenthalben grösser geworden und können nur durch Anspannung aller Hilfskräfte befriedigt werden. Die Reduction der Ausgaben findet ihre natürliche Begrenzung in dem Zwecke derselben, das Heil kann in allen grösseren civilisirten Staaten nur in einer Vermehrung der Einnahmen gesucht werden, welche, soll sie nachhaltig sein, sich auf eine Erhöhung des Nationalwohlstandes stützen muss. Darauf sind alle Bemühungen der heutigen Regierungen gerichtet; man sucht die Landwirthschaft zu heben, die Industrie in Aufschwung zu bringen, den Handel zu beleben, man scheut nicht die Kosten der Anlage von Eisenbahnen, von Strassen und Canälen, und grossartige Verkehrsinstitute werden gegründet, die Capitale zu vervielfältigen, den Geldumlauf zu befördern. Welches Ereigniss aber könnte man, neben der Erhaltung des Weltfriedens, bezeichnen, das mehr geeignet wäre, alle Adern des Verkehrs neu zu beleben, alle daraus sich bildenden Quellen des Staatseinkommens mehr zu füllen und die Finanzen in dem Masse blühender zu machen, als der Erwerb, der Gewinn und der Wohlstand unter allen Classen des Volkes zunimmt, welches Ereigniss möchte den Charakter eines völker- und staatenbeglückenden mehr verdienen, als die Niederreissung der letzten Schranke zwischen Occident und Orient, als die Herstellung der freien, directen und ungehinderten Verbindung zwischen den beiden Hauptgruppen des menschlichen Geschlechtes,

welche, verschiedene Zonen bewohnend, eben so verschiedene Erzeugnisse sich gegenseitig anzubieten haben, durch deren massenhaften Austausch eine Vervielfältigung, ja eine gänzliche Umgestaltung des Verkehrs mit dem Gefolge des neugeschaffenen Reichthums und der steigenden Civilisation vor sich gehen wird!



TMW-Bibliothek



0070994 1

~~16872~~

30x

TMW-Bibi

35.673