

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

sich finanziell an der Erstellung des hauptsächlich von Frankreich finanzierten Suezkanals zu betätigen. Im Gegenteil, sie bekämpften das ihnen unangenehme Werk nach Kräften, bezeichneten es als großen Schwindel und warnten offiziell vor dem Erwerb der Suezkanalaktien. Bei der überaus glänzenden Einweihung des Kanals im Jahre 1869, zu der Vertreter aller großen Nationen eintrafen, stand allein England grollend beiseite.

Unterdessen hatten unsere britischen Bettern unablässig darauf hingearbeitet, die Oberhand in Aegypten zu bekommen, und suchten nun auch zu verhindern, daß der nächste Seeweg nach Ostafrika, Indien, China und Australien, in den Händen einer anderen Macht bleibe, die ihn gelegentlich zum Nachteil Englands hätte ausnützen können. Unter der Hand ließen also die Engländer viele Aktien des Suezkanals aufkaufen und als ihnen der vor dem finanziellen Ruin stehende Ismail Pascha seinen ganzen Besitz dieser Aktien anbot (1875) — sie standen damals noch sehr nieder und hatten etwa ein Elftel ihres heutigen Kurswertes — griff Englands weitblickender Premierminister Disraeli rasch zu, so daß sich die Franzosen, die doch den Kanal gebaut und bis dahin die Majorität der Anteile besaßen hatten, zu ihrer peinlichsten Ueberraschung plötzlich in die Minorität versetzt sahen. Damit war der Suezkanal unter der Kontrolle der Engländer; zu seiner weiteren Sicherung wußten sie beim Berliner Kongreß (1878) von der Türkei auch noch die Insel Zypern zu erpressen.

Heute ist der Suezkanal trotz seines angeblich internationalen und neutralen Charakters rein britischer Besitz, in dem die Engländer, zumal während des jetzigen Krieges, schalten und walten wie es ihnen beliebt. Seine Bedeutung für den Weltverkehr geht aus folgenden Zahlen, die wir dem „Neuen Wiener Tagblatt“ entnehmen, hervor: Die Gesamteinnahmen der Suezkanalgesellschaft beliefen sich im Jahre 1913 auf 129 925 949 Franken, das ist um 9 996 690 Franken weniger als im Vorjahre. Die Verminderung der Einnahmen im Berichtsjahre ist hauptsächlich auf die am 1. Januar 1913 erfolgte Herabsetzung der Kanalgebühren zurückzuführen. An dem Verkehr durch den Kanal nach beiden Richtungen beteiligten sich im Jahre 1913 50 855 (5373) Schiffe mit einem Netto-gehalt von 20 033 884 (20 275 120) Tonnen. Der Verkehr von Norden nach Süden mit 2427 (2462) Schiffen und einem Netto-gehalt von 9 415 769 (9 181 011) Tonnen ist das ganze Jahr hindurch ziemlich gleich geblieben. Die bedeutendsten Ladungen der in dieser Richtung sich bewegenden Schiffe waren die Kohlensendungen Großbritanniens, raffinierter Zucker aus den Häfen des Adriatischen Meeres, Petroleum russischer und amerikanischer Herkunft, Phosphate aus Algier und Tunis, insbesondere aber die nach Indien und dem fernen Osten exportierten Stahlwaren, Maschinen und Eisenbahnmaterialien. Der Verkehr vom Süden nach dem Norden mit 26 58 (2911) Schiffen und einem Netto-gehalt von 10 618 115 (11 094 109) Tonnen hat durch die Verminderung der Sendungen von verschiedenen Getreidesorten aus Indien, die im Jahre 1912 besonders hohe Frachtziffern ergeben hatten, gelitten, wurde aber durch die Lebhaftigkeit der Woll-, Baumwoll- und Mangansendungen teilweise ausgeglichen. Ueber Port Said und Suez fuhren insgesamt 282 233 (266 403) Passagiere. Die durchschnittliche Durchfahrtsdauer eines Schiffes betrug im Berichtsjahre 14 Stunden 18 Minuten, und der Gesamt-aufenthalt im Kanal dauerte durchschnittlich 16 Stunden 19 Minuten.

Vom Tonnengehalt der Schiffe, die von den seefahrenden Nationen durch den Kanal gesandt wurden, entfielen auf England 12 847 621, auf Deutschland 3 023 415, auf Holland 1 240 264, auf Oesterreich 813 908, auf Frankreich 798 822, auf Italien 367 801, auf Rußland 363 817, auf Japan 319 626. Bei einer Länge von 161 Kilometern, einer Breite von 65—80 Metern, einer Tiefe von etwa 11 Metern, ist der Suezkanal allerdings nur an einem Teil seiner Länge angreifbar, weil große seitliche Seen an vielen Strecken kriegerische Aktionen behindern, allein mit verhältnismäßig geringen Mitteln ist