

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

Dingen aber lassen sie erkennen, daß schon die Bedrohung einer einzigen Stelle des Kanals durch türkische Artillerie vollauf genügt, um automatisch eine gänzliche Sperrung des Kanals für jegliche Handelschiffahrt zu erzwingen.

5. Die wirtschaftlichen Folgen einer Sperrung des Suezkanals für England

Der Tag, an dem der Suezkanal für die Handelschiffahrt vollständig und für lange Zeit gesperrt werden muß, wird vielleicht das in seinen Folgen weitesttragende und nachhaltigste Ereignis des ganzen Weltkrieges bringen. Gleichviel, ob die Verkehrspererrung vom englischen Militäroberkommando verfügt werden muß oder ob die Türken den Kanal sperren, weil sie ihn beherrschen, die Tragweite würde in beiden Fällen ungefähr die gleiche sein. Mit dem Ausbruch des Krieges ist die deutsche und die österreichisch-ungarische Flagge natürlich aus dem Kanal ohne weiteres verschwunden; auch die türkische ist verbannt worden; die englische dominiert daher noch ungleich mehr als in Friedenszeiten. Unter den neutral gebliebenen Staaten spielen nur Italien und Holland im Suezverkehr eine einigermaßen bedeutende Rolle, und von den kriegführenden Staaten kommt neben England nur Frankreich als Benutzer des Kanals merklich in Betracht, dessen Flottenanteil jedoch seit dem Kriegsbeginn einen recht erheblichen Rückgang erfahren haben dürfte. Solange die Kämpfe am Kanal währen, wird die durch die Engländer zu verfügende vollständige Sperrung der Wasserstraße sich notwendig auf jegliche Handelschiffahrt erstrecken müssen. Erlangen jedoch die Türken die Oberhand, so werden sie an sich zweifellos bereit sein, den Kanal, falls er dann noch benutzbar ist oder leicht wieder benutzbar gemacht werden kann, für die Schiffahrt der dann noch neutralen Länder sogleich wieder zu öffnen. Ob England, dessen Handelsflotte unter solchen Umständen selbstverständlich in den von den Türken beherrschten Kanal keinesfalls Zutritt haben würde, eine solche Benutzung durch neutrale Schiffe zulassen würde, ist eine andere Frage. Wenn es auch schwerlich würde wagen können, aufs neue Kriegsschiffe in die von der türkischen Artillerie beherrschte enge Wasserinne zu entsenden, so lassen die bisherigen Leistungen britischen Handelsneides gegen jede feindliche und jede neutrale Schiffahrt es doch nicht als ausgeschlossen erscheinen, daß die englische Heer-