

## **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

schäftigt. 1300 Jahre vor Christi Geburt faßten die Pharaonen diese Idee auf. Aber trotz riesigster Anstrengungen und Menschenopfer scheint das Unternehmen damals nicht geglückt zu sein.

Später beschäftigte sich Darius-Hystaspes (521 bis 485 vor Christo) mit der gleichen Absicht in Rücksicht auf bequemere Handelsverbindungen mit Indien. Sein Kanalbau gelang, und wie uns Herodot mitteilt, führte dieser Kanal von einem Nilarm zum Roten Meer und war so breit, daß zwei Schiffe aneinander vorbeifahren konnten. Ptolemäus II. (285—247 vor Christo) verbesserte diesen Kanal, der aber in der Folgezeit versandete und erst wieder unter dem römischen Kaiser Trajan (98 bis 117 nach Christo), aber in bescheidenerer Form, entstand. Im 7. Jahrhundert unserer Zeitrechnung wird noch von einem Kanal berichtet, der von Kairo aus an das Rote Meer zog. Erst im Mittelalter beschäftigten sich türkische Herrscher Ägyptens wieder mit dem Gedanken, den Kanal auszubauen (1586).

Dann wurde der Gedanke um die Mitte des 18. Jahrhunderts neu aufgenommen und seine Verwirklichung von Napoleon dem Ingenieur Lepère übertragen. Lepère hat sich aber bei den Messungen der beiden Meeresspiegel verrechnet, und so kam der Kanal damals nicht zustande. Erst als der Khedive Said im Jahre 1858 den österreichischen Ingenieur v. Negrelli mit dem Ausbau des Kanals beauftragte, wurden die Vorarbeiten derartig gründlich besorgt, daß der Plan verwirklicht werden konnte. Er wurde von dem Franzosen Lesseps geschickt ausgenüht und durchgeführt. Am 25. April 1859 erfolgte der erste Spatenstich bei Port Said. Am 16. November 1869 wurde unter glänzenden Feierlichkeiten, die dem perschwenderischen Khediven Ismail in einer Woche 20 Millionen Mark kosteten, der Kanal eröffnet. Die größten Gegner des Kanalbaus waren die Engländer, an ihrer Spitze Disraeli und Palmerston. Da die Engländer damals noch nicht im Besitz von Ägypten waren, befürchteten sie eine Schädigung ihres Handels durch die wesentlich verkürzte Verbindung der Mittelmeerländer und namentlich der französischen Häfen mit der indischen Welt. Allgemeine Gründe menschlicher Kulturentwicklung waren den Engländern von jeher ganz gleichgültig.

Die englische Diplomatie hegte in Konstantinopel gewaltig gegen den Kanal, die englische Presse warnte in den höchsten Tönen vor dem „Schwindelunternehmen“ mit der deutlichen Absicht, das Weltkapital zu strenger Zurückhaltung zu bewegen und damit den Bau unmöglich zu machen.

Lord Palmerston, der zu dieser Zeit englischer Ministerpräsident war, leistete sich bei dieser Gelegenheit ein Schurkenstück bester Güte. Er ließ die Beteiligten in der gemeinsten Weise verdächtigen, erklärte amtlich im Parlament, daß der Plan unausführbar sei, und daß die Kanalunternehmer einfach als Hochstapler zu betrachten seien, teilte aber zu gleicher Zeit vertraulich Lesseps mit, daß die englische Regierung das Zustandekommen des Planes mit aller Kraft fördern würde, wenn Frankreich erlauben würde,



Reichsgraf Frig v. Hochberg mit Mitgliedern seiner Sanitätsexpedition in Jericho am Toten Meer.

daß England die Stadt Suez ständig militärisch besetzen und den Schiffahrtsverkehr auf dem Kanal überwachen dürfte. Naturgemäß wurde dieser Vorschlag von Frankreich abgewiesen, und nun erklärte England dem Bizefönig Said, daß England Ägypten das Recht absprechen müsse, dieses Unternehmen selbständig durchzuführen. Selbst als trotz aller dieser Intrigen, zu denen sich auch der berühmte Ingenieur Stephenson herbeiließ, die Arbeiten doch in Angriff genommen wurden, hörten die englischen Machenschaften nicht auf und brachten das ganze Unternehmen wiederholt in größte Gefahr.

Als dann auch der englische Plan eines Konkurrenzkanals nicht durchging, ließ England die Maste fallen und machte sich durch den Ankauf von mehr als einem Viertel sämtlicher Anteilscheine zum Hauptaktionär des Kanals und damit zu dem Teilhaber, der aus dem Kanal den größten Gewinn zog. Die politische Geschicklichkeit Englands setzte sich fort, indem es nun aus der Tatsache seines finanziellen Interesses die Notwendigkeit politischer Festsetzung in Ägypten ableitete.

Von 1882 an begann der Kampf Englands um Ägypten, der im Sudanfeldzug 1898 seinen Höhepunkt erreichte und mit der Einverleibung Ägyptens durch England während des Weltkrieges sein vorläufiges Ende nahm.

Die Bedeutung des Suezkanals liegt auf der Hand. Es ist die entscheidende Annäherung der indischen, ostasiatischen und australischen Welt, ja selbst der pazifischen Seite Amerikas mit Europa.

Diese Bedeutung zeigt sich in nachfolgenden Tabellen am klarsten.

Übersicht über den Schiffsverkehr durch den Kanal:

Jahre	Anzahl der Schiffe	Nettotonnen
1870	486	436 609
1877	1663	2 355 448
1883	3307	5 775 862
1893	3341	7 659 068
1901	3699	10 824 000
1905	4116	13 134 105
1910	4533	16 581 898
1911	4969	18 324 794
1912	5373	20 275 120

Anteil der Nationen am Schiffsverkehr 1912:

England . . . . .	3254 Schiffe = 63,4 %
Deutschland . . . . .	698 „ = 14,9 „
Niederlande . . . . .	339 „ = 6,1 „
Österreich-Ungarn . . . . .	245 „ = 4 „
Frankreich . . . . .	220 „ = 3,9 „

Die von der Kanalgesellschaft eingenommenen Gebühren betragen im Jahre 1912 135 424 000 Franken.