

Der Suez-Canal und der Seeweg nach Indien.

Da wir oben (S. 242) eine Tabelle zur Uebersicht der Vortheile mitgetheilt haben, welche ein Canal durch den mittelamerikanischen Isthmus dem Handel New-York's mit den Häfen des Stillen Oceans hinsichtlich der Verkürzung des Seewegs darboten würde, wird es den Lesern der Zeitschrift auch von Interesse sein, über die entsprechenden Vortheile eines Suez-Canales eine ähnliche Uebersicht zu erhalten. In dem so eben ausgegebenen Hefte der *Comptes rendus hebdomadaires des séances de l'Académie des sciences* (XLIV, 2. März 1857) liefert der *Rapport sur les mémoires relatifs au canal maritime de Suez* eine hierauf bezügliche Tabelle nach den Berechnungen des Hydrographen Gressier, in welcher die Entfernung der wichtigsten europäischen Hafenplätze von der Insel Ceylon in Seemeilen angegeben ist. Ihr zufolge beträgt der Weg nach Ceylon

von	um das Cap der Guten Hoffnung	durch den Suez- Canal	Ersparnifs	
			in Seemeilen	in Procenten
Petersburg	15,660	8630	7030	45
Stockholm	15,330	8290	7040	46
Hamburg	14,650	7610	7040	48
Amsterdam	14,450	7420	7030	49
London	14,340	7300	7040	49
Havre	14,130	7090	7040	50
Lissabon	13,500	6190	7310	54
Barcelona	14,338	5500	8830	61
Marseille	14,500	5490	9010	62
Genua	14,690	5440	9250	63
Triest und Venedig	15,480	5220	10,260	65
Constantinopel	15,630	4700	10,930	70
Odessa	15,960	5080	10,880	68.

Die Tabelle erscheint nicht als sehr zuverlässig: es ist z. B. nicht einzusehen, weshalb für ein Schiff von Petersburg die Abkürzung des Weges in Seemeilen geringer sein soll, als für ein Schiff von Stockholm, oder weshalb ein Fahrzeug von Constantinopel mehr Seemeilen ersparen solle, als eines von Odessa; aber im Allgemeinen können die Ziffern einen Anhalt zur Vergleichung bieten und anschaulich machen, wie sehr die Häfen des mittelländischen Meeres bei diesem Project interessirt sind. Dennoch würde es irrig sein, aus dieser Tabelle und aus der oben mitgetheilten gleiche Folgerungen zu ziehen. Bei den Berechnungen hinsichtlich des amerikanischen Canals konnte man mit Sicherheit annehmen, dafs mit der Verkürzung der Entfernung mindestens auch eine entsprechende Zeitersparnifs Hand in Hand geht; denn hier handelt es sich darum, relativ schwierige Gewässer mit günstigeren zu vertauschen; bei dem Suez-Canal ist es aber fraglich, ob die durch ihn bewirkte Verkürzung des Weges für die Schiffe atlantischer Häfen eine entsprechende, ja ob sie überhaupt irgend eine Zeitersparnifs mit sich bringt; denn hier vertauscht man ein für die Schifffahrt verhältnismäfsig günstiges Gewässer — den Atlantischen Ocean — mit viel schwierigeren, mit dem Mittelländischen und dem Rothen Meere, und Sachkundige stellen es entschieden in Abrede, dafs Segelschiffe jener Häfen auf dem Wege durch

den Suez-Canal eine Zeitersparnis erwarten dürften. Der letztere würde also nur für die Dampfschiffe atlantischer Häfen von Nutzen sein, und für sie kommt wieder die Kostspieligkeit der Steinkohlen an den Küsten des Rothen Meeres in Betracht. Nach einer in dem oben genannten Rapport enthaltenen Angabe kosteten im Jahre 1851 die Steinkohlen auf der Strecke von Suez bis Aden dreimal mehr (67 Frcs.), als auf der Strecke von Plymouth nach Alexandrien (22 Frcs. 50 Cent.).

Neuere Literatur.

Notes of the Late Expedition against the Russian Settlements in Eastern Siberia; and of a Visit to Japan and to the Shores of Tartary, and of the Sea of Okhotsk. By Capt. Bernard Whittingham, R. E. London 1856. 8.

Ueber die Unternehmungen der verbündeten Geschwader gegen die russische Streitmacht im Stillen Ocean ist nichts Rühmliches zu sagen; und um das Unrühmliche zur Belchrung für künftige Eventualitäten und zum Besten der Geschichte auseinandersetzen zu können, muß man sich vollkommen frei von allen Verpflichtungen gegen die leitenden Persönlichkeiten fühlen. Der Verfasser des oben angeführten Buches, der im Jahre 1855 die Kreuz- und Querzüge eines kleinen britischen Geschwaders unter Commodore Elliot mitmachte, ist nicht in dieser Lage, und der historische Werth seiner Schrift ist deshalb gering; wir nehmen nur den Eindruck mit, dafs auch den Operationen des Jahres 1855 kein bestimmter Plan zu Grunde lag und dafs sie mit Unentschlossenheit geleitet wurden, wenn sie auch nicht ganz so schimpflich ausfielen, wie die des vorigen Jahres. Etwas werthvoller, wenn auch noch immer durchaus ungenügend, sind die geographischen Nachrichten; das Geschwader hatte zwar meist seinen Weg durch dichte Nebel zu nehmen, die jeden Blick auf die benachbarten Küsten verwehreten, aber es besuchte die japanesischen Häfen Nangasaki, Simoda und Hakodadi, landete mehrmals auf Saghalin in der Bucht von Aniwa und der Bai de la Jonquière, und drang auch bis zur Bai de Castries und bis Aian (südlich von Ochotsk) vor, und über diese Punkte liefert Whittingham Nachrichten, die besonders hinsichtlich des Verkehrs in den japanesischen Häfen ausführlich und interessant sind.

Amerikaner, Engländer und Russen stimmen darin überein, dem zugänglichen, aufgeweckten und freundlichen Wesen des japanischen Volkes ein unbedingtes Lob zu spenden; aber über den Charakter der Beamten äußern sie sich mit großer Unzufriedenheit, besonders die beiden letztern. Interessant ist es nun, zu erfahren, dafs das Benehmen der Behörden in den beiden durch den amerikanischen Vertrag geöffneten Häfen sich schon damals, ein Jahr nach dem Abschlusse des Vertrages, höchst vortheilhaft vor dem der Beamten Nangasaki's anszeichnete, obgleich die Engländer auch mit diesem Hafen seit 1854 vertrags-

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1857

Band/Volume: [NS 2](#)

Autor(en)/Author(s): Redaktion

Artikel/Article: [Der Suez-Canal und der Seeweg nach Indien 278-279](#)