

Es ist ein tragisches Moment: im Grunde hat der Kanal Ägypten die Selbstständigkeit gekostet, — freilich nicht zum Schaden von Land und Leuten.

Der Kanal, der durch Vertrag der Mächte vom 22. Dezember 1888 für neutral erklärt wurde, hat sich technisch, kommerziell und finanziell glänzend bewährt. Der Verkehr stieg von nicht ganz $\frac{1}{2}$ Million Tonnen nach und nach auf 12 Millionen Tonnen. Bereits 1885 wurde an seine Verbreiterung und Vertiefung gegangen, — Arbeiten, die über 77 Millionen Kubikmeter Erdbewegung beanspruchten, mehr als die erste Anlage.

Der Kanal ist allmählich von 8 m auf 9 m vertieft worden, und von 1905 an wird kein Schiff gezwungen sein, mehr als 5 km zu durchlaufen, ohne eine Ausweichstelle zu finden, an der die größten Fahrzeuge aneinander vorüberkommen können. Der Kapitalaufwand betrug bis Ende 1902 rund 594 Millionen Francs. Die Dividende stieg von 5% allmählich auf 25%. Die Gebühren konnten von 13 Frs. im Laufe der Zeit auf $8\frac{1}{2}$ Frs. pro Registertonne herabgesetzt werden.*) Ein Schiff von der durchschnittlichen Größe von rund 3000 Tonnen zahlt jetzt 25 500 Frs. So beträchtlich der Kanalzoll erscheint, so wird er doch schon durch die Ersparnis aufgewogen für die Versicherung, die die Fahrt um das Kap der guten Hoffnung, die je nach dem Ausgangspunkt 20—40 Tage länger braucht, mehr kostet. Letztere besteht gleichwohl in alter Stärke fort, so daß sozusagen nur der Verkehrszuwachs dem Kanal zufällt. Der Grund liegt darin, daß das Rote Meer für Segler ganz unbrauchbar ist und diese nach wie vor den Weg um das Kap nehmen. Bei Massengütern, die nicht eilen, können sie doch gut konkurrieren. Der Umstand, daß nur Dampfer durch den Kanal gehen können, hat neben anderen Ursachen sehr dazu beigetragen, die Ausdehnung der Dampfschiffahrt im Weltverkehr so sehr zu beschleunigen; die Wegabkürzung und die schnelle Fahrt aber haben die ostafrikanische, süd- und ostasiatische wie australische Welt Europa wesentlich näher gerückt, die Frachten nach und von diesen Gebieten sind erheblich niedriger geworden und mit ihnen die Preise der Waren, das Mittelmeer und seine Häfen, eine Zeit lang der Weltschiffahrt entrückt, sind wieder mehr zur Bedeutung gelangt, Genua und andere Plätze sind mächtig emporgeblüht.

*) Die Ermäßigung der Kanalgebühr von 9 frs. auf 8,50 frs. pro Nettoregistertonne vom 1. Januar 1903 ab verursachte für das Jahr 1903 einen Ausfall von über $5\frac{1}{2}$ Millionen Francs in den Einnahmen. Infolge großer Getreidetransporte aus Indien nach Europa und bedeutender Kohlen- und anderer Transporte von Europa nach Asien vor dem Kriegsausbruch zwischen Japan und Rußland stieg der Verkehr so, daß die Einnahme aus den Kanalgebühren doch 100 942 420 frs. (1902: 101 025 158 frs.) erreichten. Die Zahl der Passagiere betrug nach der definitiven Feststellung 1 960 243 frs. Da man im Jahre 1902 vorsorglich 1 240 975,75 frs. auf neue Rechnung übertragen hatte, manche Einnahmen und Ausgaben sich 1903 etwas günstiger als 1902 gestalteten, war man in der Lage, pro 1903 eine Nettodividende von 26% (gegen 25% im Vorjahr) zu verteilen. Die Aktionäre erhielten so 2 178 400 frs. mehr als im Vorjahr, für die übrigen Bezugsberechtigten ergaben sich analoge Mehrbezüge.