

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 10 (1934)
Heft: 15

Artikel: Kometen des Geldes [Schluss]
Autor: Elbogen, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-754588>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

KOMIETTEN DES GELDES

VON PAUL ELBOGEN

Copyright 1933 by Elbemühl-Verlag, Wien-Leipzig

Neunte Fortsetzung und Schluß

Lesseps' Phantasie wanderte, rechnete, baute und grub, wenn er vor den genauen Landkarten des Gebietes saß und stundenlang mit sich verschleiern dem Blicke dieser gedachten Linie folgte, die so lächerlich kurz und doch unendlich lang war, dem Strich zwischen Mittelmeer und Rotem Meer, dem Wasserpfad mitten durch die Wüste. Aber der Kanal hatte bestanden, warum sollte er mit den modernen Mitteln: Dampfkranen, Baggern, Eisenbahnen nicht hundertmal leichter gebaut werden können? In stillen Stunden stellte sich Lesseps vor, wie Tausende von Segel- und Dampfschiffen in einem Tage durch den Kanal fahren konnten, statt der vielen Wochen um das Kap; Indien, China, Japan, Niederländisch-Indien, Australien wären in kurzer Zeit erreichbar, Humanität und Zivilisation würden den weitesten Sprung vorwärts tun seit Jahrhunderten. Und ein Franzose würde es gewesen sein, der dies ermöglicht hatte! Ach — das war ja alles nichts als Schimäre, er war machtlos, abgeschnitten von allen früheren Verbindungen, dieses Studium würde wohl niemals Früchte tragen! Es war besser, der Schwiegermutter auf dem Gute zu helfen, die Kinder zu erziehen und Kohl zu bauen, als solchen Träumen nachzuhängen!

Da brachte man ihm, der eben auf einem Gerüst an der Ausbesserung des alten Gebäudes arbeitete, einen Brief aus Ägypten, in dem ihm mitgeteilt wurde, daß der Nachfolger Mehmet Alis gestorben und sein Sohn Said, Lesseps' Jugendfreund, zur Regierung gekommen sei. Ein herzlicher Gratulationsbrief wurde von dem neuen Vizekönig sofort beantwortet: Lesseps sollte so rasch als möglich in seine Arme eilen!

Der junge Khedive erwartete seinen Freund in Alexandrien mit 10 000 Mann und großem Gefolge und empfing ihn mit Freude und Rührung. Noch bevor man, wenige Tage später, nach Kairo zurückritt, legte Lesseps, der diesen orientalischen Ueberschwang als bestes Vorzeichen ansehen mußte, seinem Freunde zum erstenmal seine ihn Tag und Nacht, nun mehr und intensiver denn jemals fixierende Idee vor. Er beschreibt die Szene im Prunkzelt auf seine echt französische Weise, in ihrer ganzen Getragenheit: «... er nimmt mich bei der Hand, hält sie eine Weile in der seinen und bittet mich, neben ihm auf dem Diwan Platz zu nehmen... Ich wußte mich stark und ruhig in dem Augenblick, da ich eine Frage erörtern sollte, entscheidend für meine Zukunft; meine Studien und Betrachtungen über den Kanal zwischen den beiden Meeren standen klar vor meinem Geiste, und der Gedanke schien mir so ausführbar, daß ich keinen Augenblick zweifelte, den Fürsten zu meiner Überzeugung zu bekehren. Ich setzte meinen Plan auseinander... Mohamed Said hörte aufmerksam zu... Dann sagte er endlich zu mir: 'Sie haben mich überzeugt, und ich nehme Ihren Plan an; wir wollen uns auf der Reise (nach Kairo) mit den Mitteln zur Ausführung beschäftigen. Es ist beschlossene Sache, Sie können auf mich rechnen!'»

Am 15. November, noch bevor die Tausende von Zelten abgebrochen wurden, legte Lesseps die «improvisierte» Abhandlung, die er monatelang daheim, damals noch ins Leere, ausgearbeitet hatte, seinem Freunde vor, dessen orientalischem Geist er mit ein paar einleitenden Sätzen geschickt zu schmeicheln wußte. Dort heißt es: «... welcher Ruhm für eine Regierung, welche unerschöpfliche Quelle des Reichtums für Ägypten! Die Namen der ägyptischen Herrscher, die die Pyramiden errichtet haben, sind in Vergessenheit gesunken, der Name des Fürsten, der den großen Kanal eröffnet hat, wird gesegnet sein.» Und an der Spitze der praktischen Aussichten des großen Werkes, lange bevor noch von dem Schiffsfahrtswege nach Indien, Siam und Australien die Rede ist, steht der Satz, der den Vizekönig überzeugen mußte: «... Die Wallfahrten nach Mekka werden dadurch für immer den Muslimen gesichert und erleichtert werden...»

Auf dem Rückwege in die Residenz fügte Lesseps hundert Einzelheiten hinzu und begann in Kairo so rasch unentbehrliche Verhandlungen, als hätte er sein ganzes Leben auf nichts anderes gewartet. Das Sonderbare an dieser Tätigkeit ist, daß sie — angesichts der Ungeheuerlichkeit des Planes — dilettantisch und naiv anmutet, mag sie auch für diesen Mann, Mischung aus Diplomat, Finanzmann, Humanist und Schwärmer, der

einzig mögliche Beginn gewesen sein. Er teilte dem englischen Generalkonsul Mr. Bruce, dem österreichischen Geschäftsträger Herrn von Huber und anderen Diplomaten den Entschluß des Vizekönigs mit und schrieb die ersten der unzähligen Briefe an die Politiker aller europäischen Länder, von denen hier der klassische und pathetische Beginn eines von ihnen an das englische Parlamentsmitglied Sir Richard Cobden mitgeteilt sei: «Als Freund des Friedens und des englisch-französischen Bündnisses teile ich Ihnen eine Nachricht mit, die das Wort: 'Aperire terram gentibus' (Die Erde den Menschen eröffnen) bewahrheitet.» Noch bevor die ersten Untersuchungen über die Ausführbarkeit des Kanals stattfanden, verlieh Napoleon III., wohl veranlaßt von Lesseps, dem Vizekönig von Ägypten die höchste französische Auszeichnung, den Großkordon der Ehrenlegion.

Im Dezember schon unternahm Lesseps mit zwei französischen Ingenieuren im Dienst des Khediven, Linant und Mugel, eine Expedition von Suez in die Kanalzone, bei der er zugleich romantische und klarsehende Aufzeichnungen niederschrieb und zwischendurch immer wieder die entsprechenden Bibelstellen nachlas. So notierte er über die Stadt Suez: «Suez liegt... ganz isoliert inmitten der Wüste. Die Bevölkerung, gegen 3000 bis 4000 Seelen, ist arm; man trinkt nur Brackwasser. Unser Kanal wird Suez das fehlende Wasser, den mangelnden Verkehr geben.» Und etwa zu dem Bibelwort: «Da kamen sie gen Mara, aber sie konnten des Wassers zu Mara nicht trinken, denn es war fast bitter», bemerkte er: «In der Wüste Sur gibt es eine Quelle, die auf allen Karten unter dem Namen Bir-Mara verzeichnet ist; 'mara' heißt im Hebräischen und im Arabischen bitter.» Eigentümliches Bild eines Mannes, der die bis dahin wichtigste Veränderung der Erdoberfläche und seine Unterlagen hierzu aus der Bibel holte! Gemeinsam mit den Ingenieuren — es wurde immer wieder bestritten, daß er damals schon die Pläne Negrellis kannte — berechnete er die Kosten des Kanals mit 160 bis 170 Millionen Franken, eine Zahl, die durchaus phantastisch war, genau wie der ganze Beginn des Riesenunternehmens und Lesseps' Wunsch, es ohne Mitwirkung der Banken auszuführen. Damals schrieb er an Madame Delamalle, seine Schwiegermutter, mit der er in ununterbrochener Korrespondenz stand, daß er nicht willens sei, «... mein Unternehmen den Geiern und Werwölfen der Finanz auszuliefern... Ich will ein großes Werk vollbringen, ohne Hintergrund, ohne persönliche Geldinteressen.» Was nicht hinderte, daß er daran, wir wollen annehmen, ohne sein Dazutun, ungeheure Summen verdrante.

Die Reihe seiner jahrelangen und fast ununterbrochenen Reisen begann: er fuhr nach Konstantinopel, um die Einwilligung des widerstrebenden Sultans zu erlangen, nach London, nach Wien, überall mit den maßgebenden Ministern, Gesandten, Behörden, Politikern verhandelnd. In Konstantinopel sagte ihm der englische Geschäftsträger, den Standpunkt seines Landes vorausnehmend, das dem von Franzosen erbauten Kanal, wie nur natürlich, feindlich gesinnt sein mußte: «Alle Ihre Ausführungen sind sehr gut, und wenn Ihnen Ihr Unternehmen glückt, so ist es groß und schön... aber es wird erst in hundert Jahren ausführbar sein. Der Augenblick ist ungünstig.» Wie sollte man in London einen Kanal gut heißen, direkte Verbindung mit Indien, dessen militärische Kontrolle durchaus nicht gesichert war, ja der eine unmittelbare Gefahr bedeutete! Die Konzession war zwar nicht an Lesseps persönlich, sondern an eine von ihm zu gründende Aktiengesellschaft erteilt worden, aber das war eine Formsache. Es wurde bald festgelegt, daß Frankreich in dieser internationalen Gesellschaft die Majorität haben würde.

Nach mehreren Gesprächen mit Napoleon III. sandte Lesseps an die Gründungsmitglieder ein Zirkular, in dem es hieß: «... Es ist an der Zeit... die Gründungsmitglieder zu einer Gesellschaft zu konstituieren... Ich habe die Ehre, Ihnen mitzuteilen, daß Sie von heute bis zum 1. September nächsten Jahres Herrn S. W. Ruysenaers in Alexandrien (niederländischer Geschäftsträger, alter Freund Lesseps') 5000, resp. 2500 Frs. einzuzahlen haben... Wir gehen dadurch weder unter uns, noch einem dritten gegenüber irgendeine Verpflichtung ein. Im Vereine mit dem bedeutenden Vorschusse, den wir

der Großmut Seiner Hoheit danken, wird diese Summe uns gestatten, das Unternehmen zur Reife zu bringen und den geeigneten Augenblick abzuwarten, um die Aktien der Gesellschaft auszugeben...» Man sieht also, mit welcher Vorsicht Lesseps bei dieser ersten Vorgründung sich ausdrückte.

Dies war um so nötiger, als die alte «Studiengesellschaft» Enfantins sich meldete und sich zur Basis der neuen Gesellschaft machen wollte. Mitten in Verhandlungen mit dem österreichischen Finanzminister Baron Bruck, der das Projekt sehr begünstigte, in steter Parade gegen die Finten Englands — Ingenieur Stephenson wollte sein Projekt eines Schleusenkanals durchsetzen — in persönlichem und brieflichem Guerillakrieg nach mehreren Seiten, lehnte Lesseps brutal jede Mitwirkung der «Société d'études» ab: «Sie wissen... daß ich Ihnen... erklärt habe... daß die Universal-Gesellschaft... der «société d'études» von 1847 ebensowenig etwas zu verdanken haben wird, wie irgendeinem anderen Verfasser jener zahlreichen Arbeiten, die sich seit 50 Jahren mit dem Studium der Landenge von Suez beschäftigt haben.» Dies konnte er um so mehr tun, als er — was nun nicht mehr bezweifelt werden kann — damals schon den geistigen Urheber der Pläne, den genialen Oesterreicher Alois Negrelli, Mitglied der alten Gesellschaft, für sich gewonnen hatte und ihm die Vorberichte Linants und Mugels vorlegte. Unterdessen sondierte eine Abteilung ägyptischer Ingenieure mit 128 Dromedaren das Terrain; Lesseps, der Hunderte von Briefen und Aufrufen (etwa: «Die Frage des Suezkanals vor der öffentlichen Meinung in England»), Zirkularen an englische Parlamentsmitglieder, Reeder, Großhändler verfaßte, traf mit Negrelli, der damals Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten in Lombardei und Venetien und der erste staatliche Ingenieur Oesterreichs war, in Paris zusammen, wo ihm der kränkliche Mann offen sagte, er wolle mit der alten «société d'études» nichts mehr zu tun haben und nur mehr für Lesseps' «Universalgesellschaft» arbeiten. Kurz darauf ging er mit der internationalen Kommission nach Ägypten, der der Engländer Rendel, der Holländer Conrad, Geheimrat Lentze aus Berlin, Linant und Mugel, für Italien Ingenieur Paleocapa, Minister für öffentliche Arbeiten in Turin, und andere Fachleute angehörten. Damals sagte Lesseps in einem Brief über Negrelli, er sei «ein sehr feiner, welterfahrener Mann, und wir stehen in freundschaftlichster Beziehung zueinander» und berichtete vor einer seiner Abfahrten nach Hause in seiner schwärmerischen Art: «Wir (er nahm seinen fünfzehnjährigen Sohn Charles zum ersten Male nach Ägypten mit) haben uns in Marseille auf der 'Osiris' eingeschifft, ein Name von guter Vorbedeutung in Ägypten, da er im Altertum die Güte und Fruchtbarkeit des Bodens darstellte durch die Regelung der Wasser des Nils.» Kurz darauf erlitt Lesseps schwere Brandwunden, als auf seinem Schiff das Moskitonetz zu brennen begann, aber der Vorbericht der Kommission, der an «Freunde und Anhänger» gesandt wurde, darunter an Erzherzog Maximilian von Oesterreich, Thiers und Lord Holland in London, war so günstig, daß er seine Wunden verschmerzen konnte.

Wieder reiste er in Europa herum, sprach mit Metternich, der sich für das Projekt aussprach, mit dem Großvezir, mit Cavour und schrieb zwischendurch an den Vizekönig, den Lesseps' Feinde beeinflussen konnten, Sätze wie den folgenden: «Ägypten ist in Zukunft berufen, wie im Altertum wieder die Seele des Orients zu werden.» Die wissenschaftliche Kommission war zu dem endgültigen Entschluß gekommen, den Kanal so zu bauen, wie er vorgesehen war, also wie ihn Stephenson bekämpfte. Im ersten Absatz der Resolution hieß es: «Die Kommission hat das Projekt des indirekten Weges durch Ägypten verworfen und das Prinzip des direkten Durchstichs von Suez nach Pelusium einstimmig angenommen.» Lord Palmerston aber sprach am 14. August 1857 im englischen Parlament den vernichtenden Satz: «Diese Kompanie, wie ich oft sagte, ist einer der bemerkenswertesten Versuche der Täuschung, der in moderner Zeit unternommen worden ist. Es ist von Anfang bis zu Ende ein Köder», worauf Lesseps an seinen Agenten Lange, der in London die Aktienzeichnung vorbereiten sollte, den offenen Satz schrieb: «Meine Angelegenheit

Ob es regnet, ob es heiter,
wir rauchen fröhlich Splendid weiter



Marke Negerkopf
im Dreieck

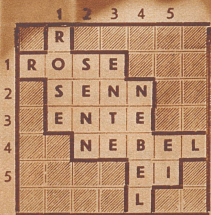
Habana-Stumpfen



Preis Fr. 1.—

Hediger Söhne, Cigarrenfabrik, Reinach

ROSE
MILK
primousse



LÖSUNG

des Kreuzworträtsels vom 9. März 1934

1. Preis Fr. 100.— H. Fei, Riehenstrasse 51, Basel
2. Preis Fr. 50.— E. Hegner, Brunnengasse 19, Bern
3. Preis Fr. 25.— ex aequo M. Sauter, Zürich-Seebach
Fr. Staub, Mönzingen (Zg.)

PARFUMERIE GAUTHIER · GENÈVE



Was ist

Togal

Togal ist ein rasch u. sicher wirkendes Mittel bei

Rheuma
Gicht
Ischias

Hexenschuß
Erkältungs-
Krankheiten

Nerven- u. Kopfschmerzen

6000 Aerzte-Gutachten,

unter denen sich solche von bedeutenden Professoren befinden, dokumentieren die Güte des Togal. Zahlreiche Dank-schreiben über Togal bei veralteten Leiden, bei denen kein anderes Mittel half.

Togal scheidet die Harnsäure aus und geht daher direkt zur Wurzel des Übels. Die Wirkung tritt unmittelbar ein! Togal wirkt außerdem in hohem Maße bakterientötend und ist daher ein ausgezeichnetes inneres Antiseptikum. Keine Gewöhnung! Ein Versuch überzeugt!

Wenn Tausende von Aerzten dieses Mittel verordnen, können auch Sie es vertrauensvoll kaufen!

Preis Fr. 1.60

für eine 1/3 Packung * 1 große (1/1) Packung = Fr. 4.—
Ersparnis beim Kauf einer großen Packung Fr. —.80.



Schädigen Sie sich nicht durch minderwertige Mittel, für die Gesundheit ist das Beste gerade gut genug!

In allen Apotheken.

wird nicht mit Hilfe derer zum Ziel geführt werden, die sie nicht wollen, sondern mit Hilfe derer, die sie wollen!» Solche Entschlossenheit war um so notwendiger, als der Krieg mit vergifteten Waffen geführt wurde. So schrieb die Zeitung «Globe» — eine von vielen Äußerungen und typisch für den infamen Tonfall der Fehde — kurz darauf, zu Beginn der Aktienzeichnung: «Die ersten Zeichner sind Kaffeehauskellner, die von den Zeitungen, die sie unter den Händen haben, betrogen wurden... Die ganze Affäre ist ein offenkundiger Diebstahl an den kleinen Leuten, die sich haben düpierten lassen.»

Man muß Lesseps bewundern, der Muße fand, an seinen Sohn Charles, den er — mit siebzehn — nach Syrien, später als «Schüler» der Diplomatie nach Konstantinopel gesandt hatte, zärtliche Berichte und Ratschläge zu schreiben: «Victorinet» (der zweite Sohn), der sehr gut auf der Reise geschlafen hat, auf mich gelehnt und in meine Decke gehüllt, hat sich sofort niedergelegt... Während ich schreibe, fischt Victorinet... an einem Teich in der Nähe des Hauses; er ist selb und wird uns gewiß große Fische heimbringen.» Und in einem seitenlangen Brief in die Türkei: «... Du wirst trachten, als der Jüngste auf jede Weise den Sekretären und Attachés zu helfen...» Dies zu einer Zeit, da er in Frankreich 80 Millionen Francs sammelte, in allen Hauptstädten Agenturen einrichtete und immer von neuem die Angriffe und Intrigen Englands abzuwehren hatte.

Im April 1859 legte er den ersten Stein der Stadt am Eingang des Kanals, die zu Ehren seines Freundes Port Said genannt wurde; zu Ende dieses Jahres waren

400 000 Aktien gezeichnet, davon 207 111 von Frankreich, der Rest von anderen Nationen. Mitten in die Freude des Erfolges der Aktienzeichnung traf ihn die Nachricht vom Tode des Menschen, den er außer seinen Kindern am meisten geliebt hatte: der Mutter seiner Frau, Madame Delamalle, und er schrieb, als er nach Ägypten fuhr, an seinen Sohn: «Ich habe Dich gestern mit viel Schmerz verlassen. Noch nie habe ich Dich so allein gelassen mit Deinem lieben kleinen Bruder.» Damals mochte wohl der Plan zu keimen beginnen, seinen Kindern eine zweite Mutter zu geben, der genau gleichzeitig mit dem großen anderen ausreifen sollte.

Nun erst konnte die Arbeit, die der Vizekönig von seinen Leuten hatte beginnen lassen, lange bevor die Gesellschaft gegründet war, mit aller Kraft fortgeführt werden. Negrelli, der jahrelang trotz schwerer Krankheit sich dem Werke gewidmet hatte, war im Oktober 1859 gestorben, und Lesseps hatte alle seine Pläne für die Gesellschaft erworben. Am 25. April dieses Jahres war der erste Spatenstich getan worden, wie alle Etappen des Werkes unter theatralischen Feierlichkeiten, und nun arbeiteten über 20 000 Menschen, anfangs meist Fellachen, die der Vizekönig zur Verfügung stellte, in der Wüstenhitze an verschiedenen Stellen des zukünftigen Kanals, der von Port Said am Mittelmeer ausgehen sollte, dann das Wasser des Mensalehsees, des Balahsees und Timsahsees benützen (an dem am 27. April 1862 die Stadt Timsah, später Ismailia genannt, von Lesseps gegründet wurde) und endlich über die beiden großen Bitterseen bei Suez das Rote Meer erreichen.

Lesseps schien in diesen Jahren buchstäblich an mehreren Stellen zugleich zu sein. Bald überwachte er den Molenbau bei Port Said, der den Nilschlamm abhalten sollte, bald beruhigte er die immer wieder gegen Ungerechtigkeiten europäischer Aufseher und Ingenieure sich erhebenden Fellachen und weißen Arbeiter, bald fuhr er nach Paris, um einen Schlag der gegen ihn minierenden Engländer unschädlich zu machen. Immer neuen Unbilden mußte durch niemals ermüdende Tatkraft begegnet werden. Nach drei Jahren der Arbeit waren von den 1800 Lastkamelen der Gesellschaft 1600 zum Transport des Trinkwassers für die Fellachen in Anspruch genommen. Wenn nicht bald der Süßwasserkanal vom Nil her vollendet wurde, mußte das Werk unterbrochen werden, da die tägliche Ausgabe für Trinkwasser allein 8000 Fr. betrug. Aber durch Lesseps' und seiner Ingenieure Energie gelang es, den Süßwasserkanal am 29. Dezember 1863 endlich fertigzustellen, so daß 3 Millionen Franken jährlich erspart wurden, eine Tatsache, die man den immer ungeduldiger drängenden Aktionären in ganz Europa mitteilen konnte. Im November des Jahres vorher war die Fertigstellung des ersten Teils unter großem Gepränge gefeiert worden, schon damals hatten die englischen und die von England beeinflussten Zeitungen der übrigen Welt fast allwöchentlich die wüstesten Unglücksnachrichten über den Kanal kolportiert, so daß die ohnehin überaus besorgten Aktionäre ihr Geld verloren gesehen hatten. Schon deshalb war von Lesseps für eine großartige und wirkungsvolle Feier der Vollendung des Kanalteiles von Port Said bis zum Timsahsee gesorgt

Das ist **Sibo** Toilettenseife, die dreimal so lange dauert wie sogenannte billige Seifen und die von Leuten bevorzugt wird, die prinzipiell nicht das Billigste wollen, wohl aber das Beste.

Produkt der 100 jährigen

SEIFENFABRIK GEBR. SCHNYDER & CO., BIEL

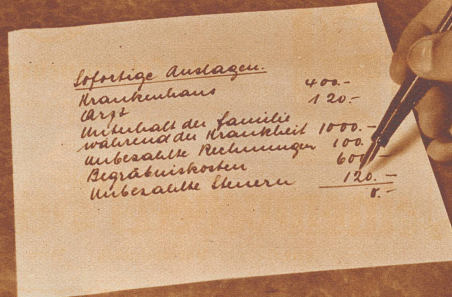


Sibo Toilettem Seife



Noch sorgt der Vater
Tag für Tag,
aber in Zukunft! —
da hilft der Sparvertrag.

«Das würde
ausmachen,
ehm...»



Zweitausenddreihundertvierzig Franken! Sakra, das hätte ich mir wirklich nicht träumen lassen. Wenn ich jetzt plötzlich sterben müßte, würde ja das Geld, das mir mein jetziger Sparvertrag garantiert, in den ersten Tagen glatt draufgehen. Wovon sollen dann Frau und Kinder nachher leben?

Lieber Vater, Ihre Frage beweist, wie sehr Sie sich Ihrer Verantwortung als Vater bewußt sind. Es soll unsere schönste Pflicht sein, Ihnen zu helfen, daß Sie Ihre Lieben so schützen können, daß Ihnen um die Zukunft wirklich nicht mehr bange zu sein braucht. Wir sind überzeugt, daß wir Ihnen einen Vorschlag machen können, der Ihnen ohne große Mühe oder Mehrleistung genügenden Schutz Ihrer Angehörigen ermöglicht. Schicken Sie uns bitte den nebenstehenden Kupon ein. Wir freuen uns, wenn Sie uns wieder Ihr Vertrauen schenken.

Unterzeichneter wünscht kostenlos und ohne jede Verpflichtung Ihren Rat betr. die Vita-Volks-Versicherung Z.J. 15

NAME:

ADRESSE:

Einsenden an V. Conzett & Huber, Generalvertretung für die Vita-Volks-Versicherung, Zürich 4, Morgartenstraße 29

V. CONZETT & HUBER · ZÜRICH 4
Generalvertretung für die Vita-Volks-Versicherung

worden: Hunderte von prächtigen Zelten und Tribünen waren am Ufer aufgestellt worden, Abgesandte aus ganz Europa wollten sich mit Augen überzeugen, was schon geleistet worden war. Statt des erkrankten Vizekönigs betrat sein Abgesandter, ein hoher Beamter, neben Lesseps die Mitteltribüne und sprach mit lauter Stimme die Worte: «Im Namen Seiner Hoheit des Vizekönigs befehle ich, daß die Wasser des Mittelmeers eingeleitet werden in den Timsahsee durch die Gnade Gottes.» Man durchstach den Damm und unter dem ungeheuren Applaus und Begeisterungsschrei der Zuschauer mischte sich das Meerwasser mit dem süßen des Sees. Der erste Teil war vollendet, niemand konnte daran zweifeln. Lesseps bekam das Kreuz des Kommandanten der Ehrenlegion, aber er verließ die Festlichkeit mit einer großen Sorge: sein Freund Saïd war schwer erkrankt; am 18. Januar starb er nach kurzem Leiden. Gewiß, die Arbeit des Kanals war nicht mehr aufzuhalten, aber würde Saïds Nachfolger, Ismaïl-Pascha, das Werk ebenso unterstützen wie Lesseps' Freund? Der neue Vizekönig gab bald zu erkennen, daß er Lesseps mit voller Sympathie begegnen werde: als im folgenden Jahre die Sterblichkeit der Fellachen zu groß wurde, zahlte er als Entschädigung eineinhalb Millionen Pfund, und Lesseps konnte europäische Arbeiter anstellen, die wohl weniger widerstandsfähig, aber leichter zu lenken waren. Wieder versuchte man Napoleon III. gegen Lesseps aufzuheizen, und

er hatte alle Mühe, durch überzeugende Briefe an seine Verwandte, Kaiserin Eugenie, die Ungeduld des Kaisers zu beruhigen. Im Frühling 1865 lud er Delegierte der Handelskammern Europas nach Aegypten und ließ sie die fertigen Stücke des Kanals befahren, aber im Juni brach die Cholera aus, und Lesseps mußte seine ganze Kraft aufwenden, um nicht zusammenzubrechen. Er organisierte den Transport der Kranken, er ließ Baracken bauen, er jagte von Port Said nach Suez, von Ismailia nach Alexandrien und konnte es doch nicht verhindern, daß ein Zehntel der Bevölkerung von Ismailia, seiner neuen Stadt, zugrunde ging, obwohl er wochenlang nicht schlief und nur für wenige Stunden aus dem Sattel kam: er pflegte die Kranken selbst, er riet, organisierte, schrieb Briefe, beruhigte die Leute, half, wo er konnte. Endlich — die Arbeiter waren sehr unruhig geworden — gelang es Ende Juli, die Seuche einzudämmen. Lesseps schrieb an seinen Sohn Charles, der mit Frau und Kind in Ismailia lebte: «Es ist unglaublich, wie manche Menschen, die man für standhaft hielt, den Kopf verloren... es sind richtige Hasen. Andererseits verwandelten sich einfache Leute, stille 'Federfuchser', wie die Arbeiter sie nannten, in Helden.» Aber im Dezember — die Seuche war beinahe verschwunden, und nur einige Typhusfälle begannen Lesseps Sorge zu machen — erfuhr er in Kairo, daß sein kleiner Enkel in Ismailia erkrankt sei. Entsetzt ließ er eine Lokomotive heizen, rast bis Zagazig, reitet

von dort 20 Meilen im Galopp durch die Wüste, stürzt in das Haus, findet aber das Kind tot in den Armen seines Sohnes. Tiefe Ohnmacht, die erste seines Lebens, läßt ihn zu Boden sinken.

Der Typhus verbreitete sich, Arbeiter und Werkführer fielen in Panik, die nur Lesseps' Spannung und Mut aufhalten konnte. Er war fünfzig Jahre alt und trotz aller täglichen Aufregung, vielleicht ihretwegen, frisch und hoffnungstark wie ein Jüngling. Das Schiff «Moeris», mit dem er ankam, stieß mit einem andern zusammen, dreihundert Arbeiter versuchten die andern aufzuwiegen, ein Pferd warf ihn ab — mit einem Achselzucken wandte sich der große Schwärmer seinem einzigen Ziele wieder zu.

Maschinen von 22 000 Pferdekraften arbeiteten nun von beiden Seiten an der Vollendung des Kanals. Sie gruben und gruben, sie bissen und rissen und wühlten sich durch Sand und Erde. Ihr Herr verwandelte sich für Tage und Wochen wieder in einen Diplomaten; auf der Weltausstellung 1867 zeigte er Aktionären und Neugierigen, Franzosen und Engländern, Oesterreichern Holländern, Preußen, Spaniern ein Reliefpanorama seines Kanals und wiederholte, weltmännischer Marktschreier, tagelang seine Conférence über die Fortschritte seines Werkes, an dem so viele zweifelten. Wie lange noch? Konnte ein Termin genannt werden? Immer wieder fragte man ihn das — und er vermochte nicht bin-



Stern Havana
Das ist ein ganz feiner 10^{ter} Rumpfen!

bc... würzig
c... mild
cc... extra mild
Henry Weber
Stumpfenfabrik
Zürich




**vorbeugen mit
ABSZESSIN**
gegen eitrige
Entzündungen

Benützen Sie in Ihrem
eigenen Interesse für
Ihre Insertionen die
Zürcher Illustrierte




Dieses Zeichen

bürgt Ihnen für Schweizerware, denn es ist die geschützte Ursprungs- und Schutzmarke des Verbandes für Inlandproduktion



Die Leinenweberei Bern A.G.
garantiert Ihnen für beste Qualität; denn unsere sämtlichen Leinen und Halbleinen sind Eigenfabrikate, richtiges Bernerleinen

Muster und Preislisten durch die

Leinenweberei Bern A.G.
City-Haus Bubenbergplatz Bern



FORSANOSE
macht
vollschlank
und hilft bei
Unterernährung,
Nervenschwäche,
Rekonvaleszenz,
Übermüdung,
Blutarmut

Er hat Chancen

Das schönste Mädel hat sich in ihn verliebt; seine Freunde beneiden ihn sehr um Edith, keiner hätte je daran gedacht, daß gerade er dieses Mädchen gewann, wo er noch vor wenigen Monaten so schwächlich und wenig imponierend aussah. Wie er es machte, daß er heute so kräftig ist? Durch

FORSANOSE

das Kräftigungsmittel, das neue Lebensfreude gibt!

Forsanose-Pulver, das Frühstückstrank Fr. 2.50 und 4.50. Forsanose-Elixir Fr. 3.25, 5.50 und 10.—. Forsanose-Tabletten Fr. 3.75.

In allen Apotheken zu haben

HERSTELLER: FOFAG, VOLKETSCHWIL (Zürich)

Gütermann's Nähseide ist die beste!

Ideal Nähseide Hela Knopflochseide

1 Röllchen 15 Rappen
2 Röllchen 25 Rappen

FABRIKATION IN BUOCHS AM VIERWALDSTÄTTERSEE
EINZIGE SCHWEIZERISCHE NÄHSEIDENFABRIK MIT EIGENER SPINNEREI



dend zu antworten. Zu Ende des nächsten Jahres nahm er nach langem Zögern eine Kandidatur an, die ihm aufgezwungen wurde, das Departement Bouches-du-Rhône wünschte ihn ins Parlament zu senden, aber Gambetta wurde statt seiner gewählt.

Ein Nadelstich, den man mit einem Lächeln vergaß — denn zu Beginn des Jahres 1869, wenige Monate später, flossen zum ersten Male die Wasser des Roten Meeres vom Süden her in die Bitterseen, und es konnte nur mehr Monate dauern, bis man der von Norden heranschlagenden Flut begegnen würde. Noch auf der Weltausstellung vor zwei Jahren hatte Lesseps diplomatisch zögernd keinen Zeitpunkt nennen wollen — und nun sollte es wirklich wahr werden? Konnte nicht noch eine Seuche ausbrechen? Eine Revolution der Arbeiter? Konnte nicht einer der Dämme des Menaschsees brechen, konnte nicht ein Erdbeben bei El Kantara die Vollendung auf Monate und Jahre zurückwerfen? Nichts würde geschehen! Es war nicht mehr aufzuhalten! Der Kanal, 160 Kilometer lang, an der Sohle 22 Meter, am Wasserspiegel an manchen Stellen 110 Meter breit, 8 Meter tief, würde in wenigen Monaten, im November, die ersten Schiffe von Port Said nach Suez tragen, sie würden darüberfliegen, quer durch die Wüste, der Rauch ihrer Schornsteine würde in den tintenblauen Himmel steigen — man mußte die Augen schließen, um nicht vor Glück zu sterben bei diesem Gedanken!

Alle vereinigten sich, um einen der größten Tage der Menschheitsgeschichte zu dem wichtigsten im Leben Lesseps' auch in anderer Hinsicht werden zu lassen: er war in Ismaila einer jungen Dame begegnet: Louise-Helene Autard de Bragard, die ihm das Bild seiner Frau so sehr zurückgerufen hatte, daß er längst entschlossen war, sich nach dem Gelingen seines Planes mit ihr zu verbinden. In sämtlichen Zeitungen der Erde, von London bis Auckland, von Trondhjem bis Kapstadt wurde dieser 17. November 1869 als der Tag der Eröffnung des größten Werkes von Menschenhand seit Bestehen der Menschheit angekündigt. Noch immer gab es Stimmen, die ein Mißlingen voraussagten, andere, die selbst im Falle der Durchführung die Rentabilität bezweifelten.

Indessen wurde von Lesseps und seinen Leuten der Kanal völlig fertiggestellt und in Port Said wurden nach genauem Plan die Festlichkeiten vorbereitet, die den Khediven angeblich 20 Millionen Franken kosteten.

Als erste kamen Prinz und Prinzessin von Holland an und wurden vom Vizekönig empfangen, tags darauf erschien Lesseps mit seinen Söhnen, bleich, erschöpft, aber den Glanz unerhörter Begeisterung in den umrunzelten Augen. Am 15. fuhr Kaiser Franz Joseph I. von Oesterreich mit den Ministern Beust und Andrassy, eskortiert von einer Kriegsflotte, unter dem Dröhnen der Kanonen in den Hafen ein, ihm folgte der Kronprinz Friedrich Wilhelm von Preußen auf der Freizette «Horta» und endlich als wichtigste Persönlichkeit: Kaiserin Eugenie auf dem «Aigle». Ununterbrochen glitten in den letzten Tagen fremde Schiffe in den neuen Hafen, alle Nationen hatten ihre Vertreter gesandt, offizielle und private Besucher und Journalisten aus der ganzen Welt wollten Zeugen der Eröffnung sein. Im ganzen standen 80 Schiffe und 50 Kriegsschiffe an den Quais, in deren Umgebung sich die Zeremonie abrollen sollte. Millionen von Fahnen und Girlanden wehten im heißen Winde, drei ungeheure Tribünen nahmen die Festgäste auf. In der Mitte die Fürsten und Botschafter, rechts und links Estraden für die Geistlichkeit; ein Problem, das nach vielem Nachdenken gelöst worden war: zum erstenmal in der Geschichte des Mohammedanismus sollte christlicher und muslimischer Kult ein Fest begleiten, Greuel des Untergangs für alle Rechtgläubigen: so hatte man denn den Großulema links, den katholischen Klerus rechts untergebracht. Auf der Mitteltribüne wurden die Ränge genau abgestuft: Kaiser, Kaiserin, Vizekönig, Prinzen, Botschafter, Diplomaten nahmen ihre Sitze ein.

Zuerst der Khedive, hinter ihm der Emir Abd el Kadr mit Lesseps und seinen Söhnen, die Prinzen, Botschafter, Direktoren der Gesellschaft, zum Schluß der Kaiser von Oesterreich, Eugenie am Arm führend. Der Großulema sang ein langes Gebet, nach ihm der katholische Klerus das Tedeum, Hunderttausende von Arabern, deren farbige Gewänder in der Sonne strahlten, jubelten ihrem König zu, Glocken läuteten, Gewehre und Kanonen

schmetterten, die Matrosen in den Masten der Schiffe schrien hurra. Die Kaiserin beugte sich zu Lesseps zurück und flüsterte ihm zu: «Niemand in meinem Leben habe ich etwas Schöneres gesehen.»

Aber erst der folgende Tag — bei dem großen Ball hatte Franz Joseph immer wieder mit der schönen Spanierin Eugenie getanzt — brachte die eigentliche Eröffnung des Kanals. Voran fuhr unter ungeheurem Lärm, dem Toben der Menge, der Musik mehrerer Kapellen, dem Glockengeläute und den Salven der Kanonen die Kaiserin auf Deck des «Aigle», neben ihr Lesseps und seine Söhne. Zu beiden Seiten des Kanals standen beinahe auf der ganzen Strecke die Eingeborenen, die aus dem Innern des Landes herbeigekommen waren, um das Wunder zu sehen, von dem man ihnen erzählt hatte: wie die Schiffe der Europäer durch die Wüste fuhren, von einem Meer zum andern. Grauenhafte Angst hielt den Schöpfer des Werkes umkrallt: mußte er doch bei jeder Verlangsamung der Fahrt an eine Katastrophe glauben! Wie ähnlich jeder der Teilnehmenden empfand, zeigt das Wort Eugénies, das Lesseps nach der glücklichen Vollendung der Fahrt von ihr hörte: «Während der ganzen Fahrt fühlte ich einen Eisenreifen um den Kopf, weil ich jeden Augenblick glaubte, der «Aigle» würde aufgehalten werden, die Ehre der französischen Fahne befleckt und die Frucht der Arbeit verloren sein.»

Am Abend übernachtete man in dem festlich geschmückten Ismaila, am zweiten Tag blieb man an den Bitterseen und fuhr am 20. November ins Rote Meer ein, um tags darauf in 15 Stunden ohne Unfall nach Port Said zurückzukehren. Unzählige Schiffe aller Größen hatten die Durchfahrt mitgemacht, der Kanal hatte seine Verwendbarkeit bewiesen. Die Kaiserin hatte Lesseps das Großkreuz der Ehrenlegion mitgebracht und überreichte ihm einen Silberpokal mit der Inschrift: «Die Kaiserin Eugenie an Ferdinand von Lesseps, 18. November 1869.» Franz Joseph verlieh ihm eine der höchsten österreichischen Auszeichnungen: das Großkreuz des Leopoldordens. Tausende von Depeschen beglückwünschten das Gelingen des Planes.

Als Lesseps am 25. November in Ismaila heiratete, war er der populärste Mensch seines Jahrhunderts. Und



Es geht nichts über eine Pfeife
24^{er} Tabak

Bäder
Trinkkuren
Inhalationen

Rheinfelden

Salinenhotel im Park
volle Pension von Fr. 12.— an.

Hotel Krone am Rhein
volle Pension von Fr. 10.— an.



Die Natur schuf die Zähne weiß
Vernachlässigung ist ihnen schädlich.

**Grieder-Stoffe kaufen
heißt »gut kaufen«**

... und gut kaufen ist heute viel wert. Schon mancher Franken ist im Wettrennen um die billigen Preise einer schlechten Qualität zum Opfer gefallen. Auch in den billigeren Preislagen besitzen GRIEDER-STOFFE die Vorzüge, die einer schönen und dauerhaften Qualität eigen sind.

Verlangen Sie unsere reichhaltigen Kollektionen in
Seide, Wolle, Baumwolle, Leinen, Kunstseide

SEIDEN—GRIEDER

Das Spezialhaus für Qualitätsstoffe,
PARADEPLATZ / ZÜRICH

Vogue- und Ullstein-Schnittmuster

Jenes verfärbte Aussehen Ihrer Zähne ist die Warnung der Natur. Die Ursache dafür ist der Film, ein klebriger Überzug, der sich ständig bildet und Flecken aufnimmt, welche zu Zahnstein verhärten. Der Film muß entfernt werden, wenn die Zähne weiß sein sollen. Die gewöhnlichen Methoden des Zähnebürstens entfernen den Film nicht richtig. Deshalb wird von den Zahnärzten die Zahnpasta Pepsodent empfohlen, welche ein spezielles Reinigungs- und Poliermaterial enthält. Dieses ist zweimal so weich wie diejenigen Materialien, die gewöhnlich verwendet werden. Es entfernt jede Spur von Filmsflecken und ist für den Email vollkommen unschädlich. Dieses wissenschaftliche Verfahren beim Reinigen der Zähne gibt ihnen den natürlichen Glanz zurück. Kaufen Sie noch heute eine Tube.

GRATISTUBE FÜR 10 TAGE
Senden Sie diesen Coupon an O. Bräsar, Pharmaceutica A.-G., Zürich, Stampfenbadstr. 73, und Sie erhalten eine Gratistube Pepsodent, welche für 10 Tage ausreicht.

Name: 7
Adresse:
Nur eine Tube pro Familie

40 - 13, 4, 34

das Wort des Korrespondenten des «Figaro», Emile Zola, der die Einweihung miterlebte, wurde zu einem Symbol für die Verschmelzung des öffentlichen und privaten Lebens dieses Mannes: «Nachdem Lesseps», so schrieb Zola, «das Mittelmeer mit dem roten Meer vermählt hatte, vermählte er sich selbst.»

Erst in London aber vollendete sich Lesseps' Ruhm: als wollte man das jahrelange Unrecht, die Verleumdungen, die geheimen Wühlgänge vergessen machen, wurde er von der ganzen Stadt geehrt wie ein vaterländischer Heros Großbritanniens. Man veranstaltete Fest um Fest — zu dem größten im Kristallpalast waren 30 000 Menschen geladen, bei dem der Premierminister Gladstone das Wohl des Erbauers des Suezkanals ausbrachte und die ersten Männer Englands ihm mit derselben Geschäftigkeit die Hand schüttelten, mit der sie vor noch einem Jahre seine Feinde unterstützt hatten. Der Bürgermeister von London übergab ihm in einer goldenen Kassetten, als höchste Ehrung, die die Stadt zu vergeben hat, das Diplom über das Ehrenbürgerrecht.

Lesseps, dessen Beiname «der große Franzose» schlechthin sich in diesen Wochen einzubürgern begann, kam in den Tagen von Sedan nach Paris zurück. Der Hof bewachte nur noch mit Mühe die notwendige Haltung; in den Tuileries, wo Lesseps nun aus und ein ging, wurde er zum Orakel, von dem man immer von neuem Auskunft über die Lage zu hören wünschte. So fragte ihn ein General, als die Preußen immer weiter vorrückten und die Situation für Frankreich von Tag zu Tag schlimmer wurde, was er, als Verbindungssoffizier zwischen den Völkern, von der Zukunft halte, und Lesseps antwortete humoristisch: «Ich denke, mein General, daß dies das letzte Frühstück sein wird, das Sie in den Tuileries nehmen werden», und ein Kammerer flüsterte ihm ins Ohr: «Es geht schlecht, wie? ... Sie sollten mir eine Stellung beim Suezkanal verschaffen.»

Der Kanal war vollendet, allmählich gewöhnten sich auch die konservativsten Gesellschaften, ihre Last- und Personenschiffe über Port Said zu lenken. Beglückt von dem Gefühl, sein unwahrscheinliches Werk gedeihen zu sehen, unglänzt von einem umfassenden Ruhm, wie er nichtkriegerischen Taten wohl noch niemals zuteil geworden war, hätte es sich mancher andere genügen lassen, als Präsident der Suezkanal-Gesellschaft die laufenden Ge-

schäfte, kleinere und größere Transaktionen zu leiten. Steigen und Fallen der Aktien zu kontrollieren; mußten doch bald die Verhandlungen mit Lord Beaconsfield geführt werden, der wenige Jahre später dem immer in Geldverlegenheiten steckenden Vizekönig Ismail Pascha seine 177 000 Aktien für über dreieinhalb Millionen Pfund im Auftrage der Regierung abkaufte, wodurch also England, ohne daß Lesseps anderes tun konnte, als zuzustimmen, nach all den Jahren des Zögerns und der Gegenarbeit endlich doch die Gefahr zu seinen Gunsten wendete und bald darauf im Kampf gegen den Aufstand Arabi Paschas bei der Eroberung Aegyptens seine Flotte durch den Kanal schicken konnte.

Lesseps aber war es nicht gegeben, seine Tage als Finanzmann in trockener Arbeit oder in Muße auf seinem Schloß la Chênaie zu beschließen. Vermochte er es doch in diesen Jahren nicht, den Lockungen ins Phantastische, die von allen Seiten nach ihm riefen, zu widerstehen: zahllose Gesellschaften wünschten ihn als Gutachter zu berufen, jedes romantische Projekt, und mochte es das verblasenste sein, rief seine Patenschaft an. Bald sollte er die Eisenbahn durch Zentralasien von Moskau nach Bombay und Peking, die später als transsibirische Bahn ausgeführt wurde, ins Leben rufen, bald seine Meinung über die Bewässerung der Sahara (in der Nähe der Oase Gabes) abgeben. Als Leopold II. von Belgien den Kongostaat erwarb und eine Antisklavereigesellschaft gründete, spendete Lesseps die ihm von der Akademie als Ehrengeschenk für sein Werk über den Kanal überreichten 5000 Franken und sammelte für das französische Komitee der Gesellschaft den zehnfachen Betrag, so daß endlich mit einer Summe von 240 000 Franken die Stationen der Gesellschaft in Afrika eröffnet werden konnten. Später unterstützte er, als eine von ihnen in Not geriet, dieses neue Werk der Menschlichkeit aus eigener Tasche mit 15 000 Franken.

Eines der Projekte, mit dem sich der Erbauer des Suezkanals zu beschäftigen hatte, war auch der Durchstich des Isthmus von Panama zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean, wodurch — ähnlich wie in Afrika — der ungeheure Umweg um Südamerika und Kap Horn vermieden werden konnte. Schon Philipp II. hatte bei Todesstrafe verboten, sich mit dieser «der göttlichen Ordnung widersprechenden Idee» zu beschäftigen, später wa-

ren auf Humboldts Anregung Vermessungen gemacht worden, aber erst als der Geographische Kongreß 1871 in Antwerpen die Frage aufwarf, wurde in Paris ein Kongreß einberufen, der Lesseps' Meinung zu hören verlangte. Ein Jahr darauf gründete er, der nach Jahren der «Untätigkeit» hier alte und unvergessene Glut der Jugend neu aufflammen sehen mochte, eine Gesellschaft, die unter einem General und zwei Offizieren — einer von ihnen, Wyse, erhielt später vom Staate Columbia die Konzession — die Kanalzone vermaß und acht verschiedene Projekte ausarbeitete. Schon damals riet Charles Lesseps, wie er Jahre später erzählte, dem Vater ab: er sei siebzig Jahre alt und trotz aller Arbeitskraft und allen ungebrochenen Wagemutes den Aufregungen einer neuen Titanenarbeit nicht gewachsen, er solle sich der alten Strapazen, der Widerstände, der Quertreibereien, der Schwierigkeiten erinnern. Aber der «große Franzose» antwortete in jener heldenhaften Haltung, gegen deren echte Theatralik jeder Widerspruch sinnlos wird, das Vaterland rufe ihn zum andern Male, er habe nicht die Wahl zur Entscheidung.

Nachdem der Geographische Kongreß 1879 sich für eines der Projekte entschieden hatte — es sollte ein schleusenloser Kanal mit einem sechs Kilometer langen Tunnel gebaut werden — gründete Lesseps die «Compagnie universelle du Canal interocéanique de Panama», akklamiert nicht nur von seinen Kompatrioten, sondern diesmal von der ganzen Welt. Der greise Victor Hugo schrieb ihm den schwungvollen Satz: «Setzen Sie das Universum (!) in Erstaunen durch große Dinge, die keine Kriege sind...» Lesseps fuhr, nachdem die Aktienzeichnung begonnen hatte, mit einer internationalen Kommission von Ingenieuren und seiner Familie nach Panama, um zum ersten Male die Stätte seiner neuen Unternehmung zu sehen. Wenig ist uns überliefert über seine ersten Empfindungen, in diesem ihm unbekannten Lande. Sahen seine fünfundsiebzigjährigen Augen das Grauen dieses Klimas, verglichen sie erschauernd die Gutartigkeit der arabischen Wüste mit der Wildheit des Tropenwaldes und der Urwaldflüsse, oder war der Blick schon so verhängt durch neu aufquellende Begeisterung und Erinnerung an unvergessene Ekstasen, daß kein noch so beängstigender Widerstand laut genug ihm zurufen konnte: Zurück!? Niemand wagte es, diesen jugendlichen

*Wenn Gäste kommen,
dann Kaffee Hag! Den verträgt jeder.*

**Töchter-Institut „LES TILLEULS“,
HAUTERIVE-NEUCHÂTEL**
Gegr. 1890. **Französisch.** Moderne Sprachen, Handels-
fächer. **Diplom**, Kunst- und Haushaltungskurse. Sport.
Neue Direktion: Mme. **Payot-Chappuis**. Professeur.

O - Cedar
MADAME!
Von jetzt ab ist im PREISE eines
O Cedar Wischers
auch
1 Flasche Polish
inbegriffen
= 20 % Preisreduktion

Nach schwerer Operation

hilft zu neuen Kräften



**OVIGNAC
SENGLET**

das altbewährte Kräftigungsmittel aus
frischen Eiern und echtem Cognac

Eiercognac Senglet ist in Apotheken, Drogerien und
Liquorhandlungen erhältlich. 1/2 Fl. Fr. 8.40, 1/4 Fl. Fr. 4.80

Zuckerkrank!

Durch sorgfältige Diätbehandlung unter ärzt-
licher Kontrolle konnten sogar hoffnungslose
Fälle mit gutem Erfolge behandelt werden.
Ankündigungsschrift No. 45 kostenlos.

**KURANSTALT BERNHARDT 200m.ü.M.
DEGERSHEIM**

PYRO PAINS
in flachen Dosen von
110 Gramm à 90 Cts.
Feinster Brotaufstrich
zum Frühstück, an Tee-
kränzchen, an Herren-
abenden u. auf Touren
Lohnender Artikel für
Wiederverkäufer
WURST- UND CONSERVENFABRIK
RUFF / ZÜRICH

Z. Jll. 13. IV. 1934

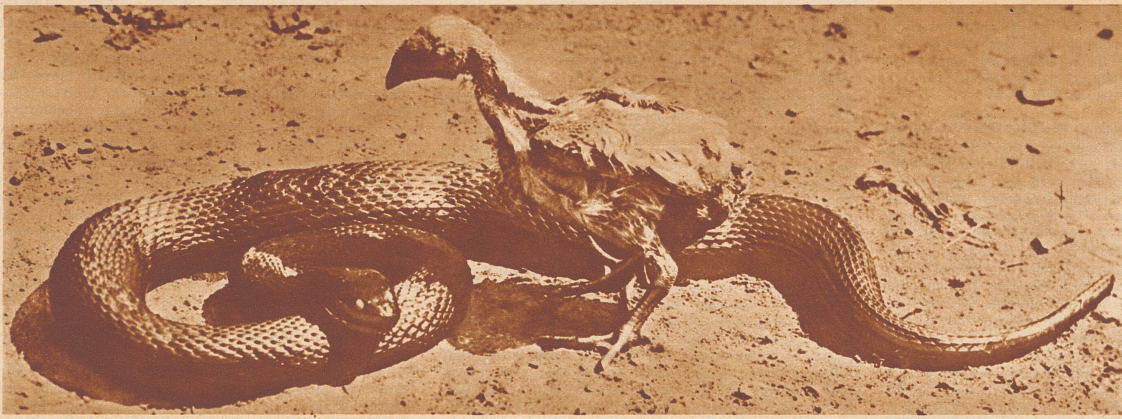
*Oh! Mutti wie schön
Du bist*

*das macht
Crème Suisse
die beste nicht fettende Haut-Crème.*

Tagescrème Tube Fr. 1.25 • Nachcrème Topf Fr. 2.-

Abonnieren
Sie die „Zürcher Illustrierte“

INSTITUT JUVENUS
HANDELSHOF ZÜRICH
URBANSTR. 35-37
Maturität - Handelsdiplom



Gefährliche Neugier.

Dieses kleine, nackte Küken ist auf der Suche nach Nahrung an eine große Wasserschlange herangeraten. Ganz verwundert steht es vor dem Reptil und weiß nichts damit anzufangen. Aber dieses junge Hühnchen hatte diesmal Glück; die Schlange hat eben die Häutung überstanden und in dieser Periode sind Schlangen nicht sehr gefräßig.

Greis zu warnen, niemand brachte Einwände vor: man war zu Ende des Jahres angekommen, und schon im Februar des nächsten wurde der Niveaumkanal beschlossen, dessen Kosten bei einer Erdbewegung von 75 Millionen Kubikmeter auf 843 Millionen Franken angegeben wurden, wobei man nicht nur die Menge der auszuhebenden Erde um die Hälfte zu niedrig bemäße, sondern auch die Kosten der Bauleitung, Bankzinsen, Bankprovisionen, die etwa das Doppelte des Betrages ausmachten, völlig beiseite ließ, aus Begeisterung, aus Patriotismus, aus Leichtsinne, wir wissen es nicht. Lesseps war niemals ein Rechner, sondern immer ein Schwärmer gewesen; hier würde ein Kanal, viel weniger lang als der erste, gegraben werden, der die Fahrt von Liverpool nach San Francisco um 9500 Kilometer verkürzte, alles andere galt nicht! Und ein Franzose würde es gewesen sein, der auch dieses zweite Riesenwerk vollendete.

Aber im Jahre 1880 waren beim Crédit Foncier, der das Monopol der Aktienzeichnung erhalten hatte, nur 590 000 Stück Aktien zu 500 Franken gezeichnet worden, und zwar meist von kleinen Leuten, was Lesseps nicht hinderte — dies seine zweite und nicht die letzte Schuld — am 1. Februar 1881 mit den Arbeiten zu beginnen. Man hatte sich der Republik Columbia gegenüber verpflichtet, den Kanal in spätestens 18 Jahren zu vollenden, lächerlich viel Zeit, wenn man bedachte, daß man für den unvergleichlich längeren Kanal in Afrika nur etwa zehn Jahre gebraucht hatte! Und hier gab es doch keine Sandverwehungen, keine diplomatischen Schwierigkeiten, keinen Mangel an Trinkwasser!

Es gab anderes! Auf der ganzen Erde ist kaum ein Land, das, wie die Kanalzone, in so vollkommener Weise alle Schrecken der Tropen vereint: wilde Tiere und Schlangen, und was viel schlimmer ist und wogegen es keine Abwehr gibt: ununterbrochene Hitze von durchschnittlich 30 Grad Réaumur, Malaria und Gelbes Fieber, weiße Ameisen und anderes Kleintier bedrohten Arbeiter und Ingenieure Tag und Nacht. Die Güsse der Regenzeit unterwaschen und reißen fort, was eben erst gebaut wurde, monatelang muß dann die Arbeit eingestellt werden, Rost zernährt alle Eisenteile der Maschinen. Der Urwald wächst und wächst, über Nacht verschwinden Wege unter wucherndem Unkraut, das in 24 Stunden um mehrere Zentimeter aufsteigt, Hitze läßt die Menschen erschaffen und demoralisiert auch den Kraftvollsten. Die Sterblichkeit steigt bis zu sieben vom Hundert.

Bald mußte selbst Lesseps durch seine schönfärbende Brille die Gefahr erkennen, die er noch immer unterschätzt hatte. Und die Feindschaft der tödlichen Natur wurde durch die Irrtümer der Techniker unterstützt: man hatte für die Route des Kanals etwa die Trasse der alten Panamabahn gewählt — die man für fast 100 Millionen Franken gekauft hatte — und nun mußte Lesseps erkennen, daß der Lauf des Rio Chagres, den man hatte benutzen wollen, durch kleinere Kanäle abgelenkt werden mußte, da dieser Wildstrom in der Regenzeit alles zerstörte. Hohe Dämme und ungeheure Nebenarbeiten wurden notwendig. Aber auch die Beschaffenheit des Gesteins selbst, das zu entfernen war, hatte man falsch beurteilt. Teils war es weißer Tuff, teils härtester Trachyt, der Tuff war «fließend» und hielt nicht, der Trachyt mußte in schwerster Mühe gesprengt werden. Acht Kilometer lang war beim Cerro Culebra eine Höhe von 50 bis 100 Meter zu durchbrechen, was man — unbegreiflich aus welchen Gründen — nicht vorausgesehen oder vernachlässigt hatte. Wie leicht war es dagegen gewesen, in dem Sand der Wüste zu graben! Zwanzigtausend Neger, aber auch Weiße — unter anderen zweifelhaften oder auch europamüden Existenzen der Maler Paul Gauguin — arbeiteten jahrelang in dieser Hölle, gegen die etwa die Fremdenlegion Erholung bedeutet und die nur mit einer Strafkolonie zu vergleichen ist.

Lesseps, fast ununterbrochen mit seinem Sohn Charles zwischen Paris und Panama trotz seines hohen Alters hin und her reisend, begann doch im zähen Abfluß die-

ser schrecklichen Jahre mit immer sich steigendem Entsetzen zu beobachten, wie sich über seinem weißen Kopf die Wächte anhäufte, der auszuweichen nicht mehr möglich war. Noch flossen, nicht bereitwillig, aber gezwungen von der Erwägung, man könne doch das einmal investierte Geld nicht verloren geben, die geforderten Kapitalien aus Europa. Aber jede neue Aktienzeichnung drosselte den Atem des alten Mannes. Was muß er empfunden haben, wenn man ihm mitteilte, daß in einer Nacht 80 000 Kubikmeter Gestein von einem Punkte des Kanalrandes abgerutscht waren, wenn man ihm schwarz auf weiß zeigte, daß von siebenundzwanzig jungen, eben approbierten Ingenieuren, die 1886 engagiert worden waren, fünfzehn im folgenden Jahre auf dem Friedhof mit den zahllosen Nummernkreuzen in Panama lagen? Aber das waren Opfer, die jedes große Werk fordert! Noch hielt Lesseps der Patriotismus des Patrioten aufrecht, auch wenn er allmählich sich immer tiefer und tiefer in die Abgründe eines erstickenden Alptraumes versinken fühlte. Es war ein rasendes Wettrennen — auf demselben Platz; genau wie im Traum entfernte man sich trotz atemlosen Vorwärtstürens immer weiter vom Ziele, immer dichter vernebelte sich die Zukunft. Wie lange noch würden die ungeduligen Aktienbesitzer sich vertrösten lassen, denen die allmonatlichen Unglücksfälle hinterbracht wurden, wie lange noch würde es möglich sein, die Ansprüche von hunderten fast unbekannten Menschen, Politikern, Journalisten, Bankleuten, die sich Rechte anmaßten, zu befriedigen, wie lange noch würde diese Hölle Hekatomben von Menschen, Arbeit und Maschinen auffressen? Wie lange noch — und dies war die wichtigste Frage — würden es die Nerven aushalten? Jedes Jahr mußte neues Kapital verlangt werden, das unter den Händen zerschmolz. Mit 12 000 000 Pfund hatte man begonnen, hatte für fünf und zwölf und sechs und eine Million Aktien ausgeben müssen. Im Jahre 1886 waren gar achtzehn Millionen Pfund aufgebracht worden. Und immer neue Katastrophen, immer neue Veruntreuungen! Wenn der hochgewachsene Mann im schlohweißen Haar mit den Ingenieuren nach einer Zeit der Abwesenheit wieder die Zone befuhr und sah, daß fast nichts vorwärts gebracht worden war, während der Rio Chagres etwa ein Viertel des neuen Staudammes, der 1400 Meter breit hätte werden sollen, weggerissen hatte, wenn er die häßlichen Blicke der Neger, die lauernden der Aufseher sah, dann zog sich sein Herz zusammen, wie getroffen von scharfer Säure. Wie lange noch?

Nein, es würde nicht möglich sein, den schleusenlosen Kanal zu bauen. Lesseps entschloß sich endlich zum ersten Rückzug seines Lebens — mit dreißigachtzig Jahren. Ingenieur Eiffel, der berühmte Erbauer des eisernen Turmes in Paris, erbot sich, den Bau eines provisorischen neuen Kanals mit acht Schleusen in drei Jahren, bis 1890, durchzuführen. Aber nun weigerten sich die Aktionäre, die hierzu notwendigen Obligationen in der Höhe von 720 Millionen zu zeichnen, und neue Geldgeber konnten nicht mehr gefunden werden. Bebenden Herzens und mit einem Male völlig verlassen von aller bis dahin künstlich gesteigerten Lebenskraft, sah Lesseps endlich die Wächte sich lösen. Alles war verloren. Er hatte den Suezkanal gebaut unter übermenschlichen Anstrengungen, er besaß die höchsten Ehrungen der fünf Weltteile, man hatte ihn zum Präsidenten der Geographischen Gesellschaft und Mitglied der Akademie ernannt, ja eine Gedenktafel war an seinem Geburtshause angebracht worden, eine Straße trug seinen Namen — nun stürzte dieses gewaltige Gebäude des Ruhmes donnerschlagend zusammen.

Der Antrag des Finanzministers, letzte Hoffnung, die Zahlung auf Aktien und Obligationen einstellen zu dürfen, war von der Kammer am 15. Dezember abgelehnt worden, am 26. Januar teilte Lesseps noch der elften Generalversammlung mit, er wolle eine neue Gesellschaft zur Vollendung des Kanals gründen, aber man glaubte ihm nicht. Das Kapital war nicht mehr zu beschaffen,

das Wort «Panama» zu einem Schimpf geworden. Im März 1889 mußte Lesseps den Befehl zur Einstellung der Arbeiten geben, ein vernichteter Mann, vernichtet auch im körperlichen Sinne: sein Geist blieb getrübt, und nur noch ein einziges Mal erlebte er noch die Qual eines hellen Momentes, der ihn zu einem Blick in die Dunkelheit seines schrill ausklingenden Lebens zwang.

Jahrelang dauerte das Verfahren gegen Vater und Sohn Lesseps, Ingenieur Eiffel und die unzähligen Mitangeklagten, Bankiers, Generäle, Minister, Industrielle, Politiker, denen Betrug, Bestechung, Diebstahl und Veruntreuung vorgeworfen wurde.

Lesseps lebte in seinem Schloß la Chénais beinahe ohne Bewußtsein des Unglücks seiner letzten Jahre. Nur als man ihm die erste Ladung vor den Richter schonend mitteilte, stand er vom Bett auf, bat um seine Kleider und legte sein Großkreuz an. Dann ging er fast ohne körperliche Hilfe zu Gericht und machte seine Aussagen. Heimgekehrt, sagte er tags darauf, nun wieder völlig umnachtet, zu seiner Frau: «Was für einen schrecklichen Nachtmahr hatte ich! Ich bildete mir ein, ich stünde vor dem Untersuchungsrichter. Es war furchtbar.»

Hunderte von Zeugen wurden vernommen, der «Panamaskandal» schien sich von Monat zu Monat, von Jahr zu Jahr zu vergrößern. Minister mußten demissionieren, Banken brachen zusammen, Millionen wurden ruiniert (die Gesellschaft Lesseps' hinterließ etwa neunhundert Millionen Franken Passiven), Regierungen kamen und gingen, Zeitungsherausgeber und höchste Würdenträger erschienen kompromittiert — der Urheber aller dieser Schrecken wußte nichts mehr davon. Sein Anwalt schilderte den Richtern seinen Zustand: «... als er den Befehl zum Einstellen der Arbeit im Isthmus geben mußte, blieb er wie vom Blitz geschlagen. In drei Monaten alterte er um zehn Jahre. Zwei Jahre später konnte er noch zu einer Vorladung kommen und einige vage Antworten geben... dann aber legte er sich zu Bett und sprach einen Monat lang kein einziges Wort mehr. Ich hätte ihn, meine Herren, vor Sie tragen lassen können... aber ich habe das Schauspiel, das ich Ihnen gegeben hätte, vorausgesehen. Dieses ganze Auditorium hätte sich erhoben, um diese Glorie und dieses Unglück vorübergehen zu lassen. Vielleicht wäre dieser noble Geist plötzlich erwacht, vielleicht wäre er sich für einen Augenblick des Schreckens dieser Szene bewußt geworden... aber er wäre hingefallen, um sich nicht mehr zu erheben...»

Charles, der Sohn, verteidigte sich geschickt. Er sagte unter anderem: «Wir haben die Vertreter der Regierung und des Volkes nicht aufgesucht und bestochen, sondern sie sind zu uns gekommen. Und wir haben ihnen geben müssen, wie man den Banditen im finsternen Wald seine Uhr geben muß, oder: «Wir standen vor der Alternative, immerfort uns völlig unbekannten Leuten, die uns nicht das Geringste nützten, zu geben — oder zu liquidieren.» Aber wie hoch mußte der Widerwille und der jahrelange Haß gegen Vater und Sohn sich gehäuft haben, wenn die Richter den «großen Franzosen», den bewundertsten Heros seit Napoleon, den geliebtesten Freund des Volkes seit Heinrich IV. nach jahrelangem Prozeß zu fünf Jahren Gefängnis verurteilten, derselben Strafe wie seinen Sohn.

Aber weder von dieser Erniedrigung noch von seiner Begnadigung — Charles mußte ein Jahr verbüßen — weder von der geplanten zweiten Gesellschaft, noch von dem neuen Vertrag mit der Republik Columbien, weder von dem Schwanken der Republik Frankreich durch den Skandal, noch von dem Selbstmord des hauptschuldigen Bankiers Reinach erfuhr der Greis das geringste, den bis zu seinem Tode am 7. Dezember 1894 mitleidiges Unbewußtsein umfingen hielt. An seiner Bahre trauerten seine zwölf Kinder aus der zweiten, die überlebenden aus der ersten Ehe und eine Nation, die zu spät sich erinnerte, daß auch Helden des Vaterlandes nur Menschen, also fehlerhaft sind.

— E N D E —