

werden, welcher aus seiner Mitte ein Directorium zur unmittelbaren Leitung der Geschäfte wählt. An dem die 5%igen Zinsen des Gesellschafts-Capitals, den Beitrag zum Reservefond und Amortisations-Quoten übersteigenden Rein-Ertrage nehmen die ersten Begründer mit einem Beneficium von 10% und die ägyptische Regierung mit einer Quote von 15% Antheil. Die Anlagskosten des Canals und der Nebenwerke wurden (einschliesslich von 72 Millionen Fr. für die Erdarbeiten, 84 Millionen Fr. für die Kunstarbeiten, 4 Millionen Fr. für die Administrationskosten während der Bauzeit und 2 1/2 Million Fr. für unvorhergesehene Arbeiten) auf 162 1/2 Million Franken angeschlagen; mit Hinzufügung von 22 1/2 Million Fr. zur Verzinsung des Capitals während der Bauzeit, und von 15 Millionen Fr. für Ausfälle oder Mehrkosten, erhöhte sich das Capital auf 200 Millionen Fr. Der Ertrag wird berechnet auf 30 Millionen Fr. an Passagegeldern (à 10 Fr. per Tonne), auf 1 1/2 Million Fr. an Hafengeldern (à 1 Fr. per Tonne) und auf eben so viel an Passage-Abgaben im Nil-Canale; hierzu kommen 6 Millionen Fr. jährlicher Ertrag der Frucht-Culturen auf den Ländereien der Compagnie, und 1 Million Fr. als Ertrag der Holz-Culturen auf den Dünen. Dies würde einen Brutto-Ertrag von 40 Millionen Fr. gewähren, wovon nach Abzug der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten mit 2%, dann der Amortisations-Quoten und der abzugebenden Beneficien noch ein Netto-Ertrag von mehr als 29 Millionen erübrigen würde, die zu der Auszahlung einer Jahres-Dividende von 15% hinreichen.

Es ist hier nicht der Ort, in eine einlässliche Prüfung der berechneten Anlagekosten und Ertragsresultate einzugehen. Die Gesamtauslage von 200 oder richtiger von 162 Millionen Franken welche nicht einmal den Betrag der Erbauung der Wien-Triester Eisenbahn, oder der Paris-Lyoner Eisenbahn ausmachen, erscheinen für ein Riesenwerk dieser Art so mässig, dass durch das vergleichungsweise geringe Ausmass derselben die Ausführung des Projectes wesentlich gefördert wird. Die Berechnung der Ertragsfähigkeit ist insofern von Wichtigkeit für die Beurtheilung der wohlthätigen Folgen des Canals für den Verkehr im Allgemeinen, als derselben der Umfang des gegenwärtig zwischen Europa und Amerika einerseits und den östlichen Ländern Afrika's und Asiens andererseits bestehenden Seehandels zum Grunde gelegt wird. Dieser Verkehr wird nach verlässlichen Angaben in runder Summe auf 6 Millionen Tonnen mit