



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Der Suez-Canal.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

reichen Tizian bewundern gelernt hat, sich in dem naiven Wesen der alt-niederländischen Malerschule, in den Ecken und Winkeln der altdeutschen Bildhauer zurecht zu finden, unwillkürlich wird er zu einer unbilligen Beurtheilung der letzteren verleitet und zu dem Glauben an eine untergeordnete Künstlerkraft im Norden gebracht. Wäre es nicht empfehlenswerther, die nordische Kunst des 15. Jahrhunderts unmittelbar an die Schilderung der mittelalterlichen Kunstweise anzuschließen, mit welcher ja namentlich die spätere Bildhauerei mannigfache Verwandtschaft besitzt, zumal das Eindringen der italienischen Renaissance in den Norden doch wesentlich in die Zeiten nach Dürer und Holbein fällt, während der Einfluß der Niederländer auf die italienischen Maler des 15. Jahrhunderts unbestreitbar ist?

Die zahlreichen Illustrationen, mit welchen Lübke's Buch ausgestattet ist, sind von ungleichem Werthe. Großes Lob verdienen die architektonischen Skizzen und die für das Werk neu geschnittenen Abbildungen; dagegen begegnen wir auch anderen, älteren Werken des gleichen Verlages entnommenen Holzschnitten, von welchen man kaum sagen kann, daß sie dem Buche zur Zierde gereichen. Wir sind überzeugt, daß wenigstens zwei Illustrationen in die nächste Auflage nicht mehr hinübergenommen werden: Dürer's Ritter, Tod und Teufel, eine doch gar zu dürftige Uebertragung des berühmten Kupferstiches und Rembrandt's geraubter Ganymed, welcher doch wahrlich nicht geeignet ist, in die Kunstweise des Meisters einzuführen und ohne Mühe durch die Nachbildung irgend eines anderen Rembrandt'schen Gemäldes ersetzt werden kann.

---

### Der Suez-Canal.

Die Arbeiten am Suez-Canal sind derart vorgeschritten, daß als Zeitpunkt der Beendigung derselben der erste October 1869 festgestellt worden ist.

Dieser Tag wird zu den denkwürdigsten des 19. Jahrhunderts der Geschichte überhaupt gehören und eine neue Aera für den Verkehr eröffnen. — Eine Actiengesellschaft stellte die ersten Fonds ihrem Director Lesseps zur Verfügung, nachdem eine internationale Commission, bestehend aus Ingenieuren von England, Oestreich, Frankreich, Spanien, Holland und Preußen, festgestellt hatte, daß kein Niveauunterschied zwischen den beiden getrennten Meeren vorhanden sei. Die auszuführenden Arbeiten waren auf 200 Millionen Francs veranschlagt worden, welche Summe aufgebracht wurde.

Im Jahre 1859 begannen die ersten Arbeiten unter der unmittelbaren Direction der Compagnie selbst.

Die Aufgabe war, eine Meerenge von 160 Kilometer Länge, 100 Kilometer Breite und 8 Meter Tiefe zu bilden. Zur Ausführung dieser Arbeit war man gezwungen, 74 Millionen Kubikmeter Erde aus einer Region wegzuschaffen, wo weder trinkbares Wasser noch bewohnbare Stellen vorhanden waren.

Von diesem Quantum sind bereits 34 Millionen Kubikmeter Erde weggeschafft. Der Rest wird mit Hilfe des ungeheuren Materials, der verschiedenen Maschinen, die jetzt in der Wüste fungiren, viel schneller ausgehoben werden, sodaß, wie bereits erwähnt, am 1. October 1869 der Canal dem Welthandel übergeben werden soll, denn es werden monatlich circa zwei Millionen Kubikellen Erde ausgegraben.

Die in Suez jetzt angewendeten Maschinen arbeiten mit 18,000 Pferdekraft, welche der Arbeit von 100,000 Menschen gleichkommt; es werden monatlich 12,219 Tonnen Kohlen verbraucht.

Außerdem sind noch 10,000 Arbeiter aller Nationen bei dem Canalbau thätig. Diese Arbeitskräfte ermöglichen die Wegschaffung von 1,500,000 Meter Erde in jedem Monat.

Trotzdem daß die ursprünglich veranschlagte Summe von 200 Millionen Francs durch verschiedene Beiträge der ägyptischen Regierung fast um dritte 100 Millionen erhöht worden war, stellte es sich doch Anfang dieses Jahres heraus, daß zur Beendigung des Canals noch wenigstens 100 Millionen erforderlich seien. Lesseps ging nach Paris, um eine neue Anleihe zu negociiren. Eine Anleihe als solche scheiterte nun zwar, es gelang indeß, eine Lotterie mit Bewilligung der französischen Kammern zu Stande zu bringen, welche bis Anfang Juni 1868 bereits 40 bis 45 Millionen ergab und voraussichtlich bald die ganze geforderte Summe erreichen wird.

Aus nachstehender Aufstellung ist die Ersparniß zu ersehen, welche der neue Weg nach Indien durch den Suez-Canal gegen den bisherigen um das Cap der guten Hoffnung ergibt.

Hafen.	Distanz bis Bombay. Unterschied.		
	Um das Cap, durch den Canal.		
Constantinopel . . . . .	Meilen 6,100	1,800	4,300
Malta . . . . .	" 5,240	2,062	3,178
Triest . . . . .	" 5,960	2,340	3,620
Marseilles . . . . .	" 5,650	2,374	3,276
Cadix . . . . .	" 5,200	2,224	2,976
Lissabon . . . . .	" 5,350	2,500	2,850
Bordeaux . . . . .	" 5,650	2,800	2,850

Havre . . . . .	Meilen	5,800	2,824	2,976
London . . . . .	"	5,950	3,100	2,850
Liverpool . . . . .	"	5,900	3,050	2,850
Amsterdam . . . . .	"	5,950	3,100	2,850
St. Petersburg . . . . .	"	6,550	3,700	2,850
New-York . . . . .	"	6,200	3,761	1,439
New-Orleans . . . . .	"	6,450	3,724	2,726

Man kann den Canal von drei verschiedenen Seiten her besuchen, nämlich von Port-Said, von Ismailia und von Suez. Von diesem letzteren Orte an bis nach Ismailia hat der Canal eine Länge von 90 Kilometer; an der Wasserlinie ist er überall 14 Meter breit und hat eine durchschnittliche Tiefe von 1,20 Meter.

Der Transport von Transitwaaren über den Isthmus von Suez und Ismailia und durch die Rigole maritime zwischen letzterer Stadt und Port-Said begann, wenn auch in unregelmäßiger Weise, schon vor längerer Zeit und geschieht mittelst Chaland, welche von kleinen Dampfern durch den Seewasser canal remorquirt werden, während für den Süßwasser canal die Tonage eingeführt wurde. Die Tonage ist folgendermaßen construirt: durch den ganzen Süßwasser canal von Suez bis Ismailia ist eine Kette gelegt: der Toneur, ein kleiner Dampfer ohne Schraube oder vielmehr ein schwimmendes Locomobile, trägt über dem Wasser ein starkes gezahntes Rad, das durch die Maschinen gedreht wird. Indem die Kette aus dem Canale gehoben und derart über das Rad gelegt wird, bewegt sich durch die Drehung des Rades der Toneur an der Kette fort indem er die angehängten Chalandstrains nachzieht.

Zwischen den beiden Endpunkten der Landenge besteht bereits eine regelmäßige Post, zum Besuch der Canalarbeiten kann man auch Extrafahrzeuge erhalten; der Verkehr ist außerdem durch kleine Privatschiffe sehr belebt. Schon gegenwärtig beziehen die indischen Schiffe sowie die Bewohner von Suez alle Kohlen auf dem Canal. — Jedes Passagierfahrzeug hat einen Vorraum und einen kleinen Salon, der für vier Personen eingerichtet ist, sogar ein kleines Ankleidezimmer und Accessoir fehlen nicht. Man kann die Fahrt von Suez nach Ismailia in 10—12 Stunden machen; indeß ist es sehr gerathen einige Stunden in Chalouf zu bleiben, um die dortigen Arbeiten zu besichtigen. Es ist dies der einzige Ort, wo man auf felsiges Terrain, jedoch von lockerer Beschaffenheit stieß. Täglich findet man hier die schönsten Versteinerungen: Fische, Säugethiere und Pflanzen. Es herrscht in Chalouf ein reges Leben, große Dampfpumpen sind fortwährend in Thätigkeit, um das eindringende Wasser, welches der nahe Süßwasser canal durchstößern läßt, herauszuschaffen, während andere mächtige Maschinen die Erde selbst angreifen.

Zur Ausführung der großartigen Arbeiten sind folgende Maschinen thätig: 1) 10 mechanische Bermalmer; 2) 4 Handbaggermaschinen; 3) 10 kleine Baggermaschinen; 4) 58 große Baggermaschinen; 5) 30 Dampfschiffe, mit Seitenklappen um den Schutt wegzutragen; 6) 79 Schuttdampfschiffe mit Grundklappen, 37 von diesen halten das Meer; 7) 18 Elevateurs; 8) 90 schwimmende Chalande mit Schuttkisten; 9) 30 Dampfwidder; 10) 15 Dampfchalande; 11) 60 Locomobilen; 12) 15 Locomotiven; 13) 20 Dampferhöhlen, theils für trockenen, theils für nassen Boden; 14) 1800 Erdwagen; 15) 25 Dampscanots oder Remorqueurs und 16) 200 eiserne Chalande; außerdem ein genügendes und massenhaftes Material von kleinen Geräthen, nebst einer Arbeitskraft von circa 12,000 Menschen.

Nur in Chalouf hat man das Bild und Profil des Canals. Nebenbei ist hier eine ganze Stadt entstanden, es gibt Kirchen, Moscheen, Wirthshäuser, Spitäler und Cafés. Vom Süßwassercanal führt eine Zweigbahn nach Serapeum. Auch hier kann man die Arbeiten in ihrer ganzen Großartigkeit bewundern und auch hier hat sich rasch ein Ort entwickelt, wie es übrigens das Zusammenströmen so großer Arbeitermassen von selbst mit sich bringt.

Ismaïlia ist eine Stadt von circa 8000 Einwohnern. Nach einem vollkommen regelmäßigen Plane gebaut, wird sie weit hinaus im Halbkreise von einem Süßwassercanal umgeben, welcher von üppigen Weiden eingefasst ist. Man hat dort eine katholische und zwei griechische Kirchen, eine Moschee und zwei Hospitäler gebaut, von denen eines für die arabische Bevölkerung bestimmt ist. Es befinden sich hier die Gebäude der Directoren, welche an Pracht und Bequemlichkeiten in Nichts den Sommerwohnungen von Fürsten nachstehen. Die Straßen sind breit und vor allen Privathäusern befinden sich breite Blumenbeete und Baumanlagen.

In Ismaïlia ist das beste Gasthaus das Hôtel des Voyageurs; es gibt deren fünf oder sechs. Wo Franzosen sind, fehlen die Cafés chantants und das Roulette nicht; dieses letztere ist jetzt in Egypten so verbreitet wie in Californien, und namentlich zur Zeit der Baumwollperiode wurden oft in den schmutzigsten Winkelstuben Summen umgesetzt, um die sie die Banken von Homburg, Wiesbaden und Gmü hätten beneiden können. Auch das deutsche Bier hat seinen Weg zum Canal gefunden und in Ismaïlia wie in allen anderen Städten Egyptens gibt es deutsche Bierstuben, welche ihr Bier aus Wien beziehen.

Von Ismaïlia bis Port-Said benutzt man den Canal maritime, der von Port-Said an gerechnet 75 Kilometer lang ist; der ganze Canal, wenn er fertig ist, wird bis Suez 160 Kilometer betragen. Es ist hier tägliche Dampfverbindung und man legt die Fahrt gewöhnlich in acht Stunden zurück.

Port-Said ist eine vollkommen europäische Stadt und hat in diesem Jahre circa 10,000 Einwohner, welche Bevölkerung aus Egyptern und nächst diesen hauptsächlich aus Oestreichern, Franzosen, Italienern und Griechen besteht. Letztere, der Auswurf ihres Landes, machen indeß das Leben in Port-Said eben so unsicher wie in Suez und Alexandria. In allen diesen Städten kommt durchschnittlich jeden Tag ein Mord vor. Zum Glück für die übrigen Europäer, von denen sie wie die Pest gemieden werden, schlachten die Griechen sich meist unter einander ab. Die Stadt hat einen egyptischen Gouverneur und einen von der Regierung gepflegten Gesundheitsdienst; fast alle maritimen Staaten sind durch Consuls vertreten, der norddeutsche Bund durch Herrn Braun, welcher früher schon ebendasselbst Consul Preußens war. Es gibt Kirchen, Moscheen, Hospitäler und Klöster, eine Menge Hotels, von denen das Hotel Pagnon das erste sein soll, sodann Cafés mit und ohne Musik, öffentliche Bäder, Clubs, kurz es fehlt nichts, um schon jetzt Port-Said als kleine Großstadt bezeichnen zu können.

Schon gegenwärtig zieht sich ein sehr reger Verkehr von und nach Port-Said. Die Messageries, der österreichische Lloyd, die Assiste-Compagnie, die russischen Postdampfer, sowie andere regelmäßige Dampflinien von Privaten unterhalten eine regelmäßige Postverbindung mit den Haupthäfen des Mittelmeeres, der Ein- und Auslauf der Waarenschiffe ist ebenfalls ein sehr bedeutender.

Port-Said hat eine große Zukunft, und wenn Suez auch in der Einwohnerzahl, die jetzt nahe an 30,000 Seelen beträgt, vorangeeilt ist, so ist das dem Umstande zuzuschreiben, daß es Eisenbahn hat und Transitpunkt des Verkehrs nach Indien war. Port-Said mag in einer Reihe von Jahren die erste Stadt Egyptens sein. Wie Alexandria mit seinen 200,000 Einwohnern (zur Zeit Napoleon's I. nur 50,000 Bewohner stark) Damiette und Rosette überflügelt hat, so wird es seinerseits von Port-Said überholt werden. Wenn einmal die Verbindung zwischen dem rothen und mittelländischen Meer offen steht, dann wird, falls der Durchgang frei ist und eine Eisenbahn den Canal entlang läuft, alle Welt diesen Weg gehen.

Für die Sendungen nach oder von Suez, sowie für Güter aus den Häfen des rothen Meeres oder dahin, ist der Weg über den Isthmus zum Theil schon heute viel billiger als jener über Cairo. Allerdings dauert der Transport über den Isthmus 2 bis 3 Tage länger, als der über Cairo; da die Güter aber ohnehin nicht gleich nach der Einschiffung abgehen, so wird in den meisten Fällen durch den längeren Transport nichts an Zeit verloren. Dagegen sind die bedeutenden Ersparnisse an Fracht bei vielen Waaren, die in großen Quantitäten versendet werden, Bürge dafür, daß sich recht bald ein großer Waarenverkehr über den Isthmus entwickeln wird.