

# Zwischen Mittel- und Rotem Meer

Autor(en): **Herrlich, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **39 (1935-1936)**

Heft 18

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-670944>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Zwischen Mittel- und Rotem Meer.

Von Dr. Albert Herrlich.

Seit Tagen schon haben wir die gastliche Küste Italiens verlassen. Durch das blaue Ligurische Meer tragen wir die Erinnerung an Genua mit uns, und sie verschmolz zu der Selbstverständlichkeit, es könne nichts anderes, nur Steigerung des Erlebnisses in diesen Gefilden uns erwarten. Doch heute erwachen wir zu jäher Enttäuschung. Im Dunste des Morgens liegt vor uns ein nüchtern gelber Sandstreifen: Afrika. Langsam rückt die Küste heran. Die Nähe löst die Konturen, eine weiße Häuserzeile, Schiffe, Krane, Hafenanlagen.

Dies ist also Port Said, die Mittlerin dreier Erdteile. Ein 5 Kilometer langer Staudamm leitet geradewegs in das Mittelmeer. Er ist Schutzwehr gegen die Schlammassen des Nils, die immer wieder ein gigantisches Menschenwerk bedrohen: den Kanal von Suez. Am Ende dieses Dammes erhebt sich beherrschend das Denkmal Ferdinand von Lesseps. Sein Name krönt ein Werk, das viele vor ihm geplant und begonnen haben, ein Ramses II., ein Necho, ein Darius, doch erst seinem Ringen gelang die Verwirklichung dieser alten Idee der Menschheit, durch einen Wassergraben Mittelmeer und Rotes Meer, Abendland und Morgenland zu verbinden.

Schon im Altertum bestand eine Verbindung zwischen Mittelländischem und Rotem Meer. Vom Nildelta gelangte man über einen Süßwasserkanal zum großen Timsahsee. Von dort führte der sogenannte Dariuskanal nach Suez. Seine Breite wird mit 45 Meter und seine Tiefe mit 5 Meter angegeben, Maße, die gegenüber den heutigen Ziffern von zirka 70—80 Meter Breite und 8—12 Meter Tiefe keineswegs abfallen. Dieser alte Verbindungsweg hatte ein wechselvolles Schicksal. Bald ruhte er in Vergangenheit, dann wieder, als die Römer die Straße nach dem Osten suchten, erinnerte man sich seiner und versuchte die Wiederherstellung. In Kenntnis der Möglichkeiten und der dadurch bedingten Gefahr für das osmanische Reich ließ Kalif Almansor im 8. Jahrhundert den Graben zuschütten.

Dann war lange Zeit Ruhe. Große Ideen haben nur einzelne Menschen, und nur ein Weltreich ist imstande über die Kontinente hinwegzugreifen. Die Völker Europas blickten nicht mehr nach dem Osten, sie suchten nicht mehr den Weg Alexanders des Großen. Die Straße des Ro-

lumbus, der Westen war Lösung geworden. Erst Napoleon, erst das französische Weltreich griff die alte Idee wieder auf. Fehlerhafte Berechnungen konstruierten jedoch einen Niveauunterschied von 10 Meter zwischen Mittel- und Rotem Meer. Ein tragisches Schicksal ließ so den Plan scheitern. Wieder waren es die Franzosen, die Mitte des 19. Jahrhunderts erneut die Sache angingen. 1856 legte der französische Ingenieur Ferdinand von Lesseps dem damaligen ägyptischen Vizekönig Said Pascha neue Pläne vor. Sie wurden angenommen, eine Gesellschaft beschaffte die erforderlichen Mittel, und 1869, 10 Jahre nach Beginn des Baues, wurde der Suezkanal feierlich eröffnet.

Die Kenntnis der Geschichte spannt die Erwartungen. Doch die Wirklichkeit ist nüchtern. Und so oft ich diese Stadt passiere, sie erscheint mir immer näher dem prägnanten Begriff, den der Seemann im allgemeinen für diesen Ort übrig hat.

Mit großer Geste weist das Lessepsdenkmal auf den Eingang des Kanals. Eine Inschrift besagt, daß er den Völkern die Weltwege öffne. Inzwischen ist jedoch die völkerverbindende Tat längst ein prima Geschäft geworden. 427 Millionen Goldfranken kostete die Verwirklichung des Kanalprojektes, 10 Jahre wurde daran gearbeitet, aber Kapital und Opfer haben sich reichlich verzinst. 20,000 Mark zahlt unser kleiner Ostasiendampfer für die kurze Passage. Im prunkvollsten Gebäude von Port Said residiert die „Compagnie universelle du canal maritime de Suez“ und sorgt für restlosen Eingang der Gelder.

Nutznieser dieser Einkünfte ist in erster Linie England. Es ist die Weltmacht, die das größte Interesse an der Beherrschung der Straße nach dem Osten hat. Obwohl anfangs feindlich gegen das Kanalprojekt eingestellt, haben die Engländer doch mit der ihnen eigenen Geschicklichkeit, sich immer auf die gegebenen Tatsachen einzustellen, es verstanden, den Franzosen die Aktienmajorität zu entwenden.

Alle Attacken, die in letzter Zeit von Schifffahrtskreisen gegen die hohen Kanalgebühren unternommen wurden, sind gescheitert. Die Suezkanalgesellschaft ist nicht gewillt, auf die fette Pfründe zu verzichten. Sie hat es auch nicht nötig, denn kein Konkurrent stört das gute Geschäft. Kein Schiff wird deswegen ausbleiben, denn die





Port Said.

Passage ist immer noch etwas rentabler als der Kohlen- und Zeitverlust einer Fahrt um das Cap der guten Hoffnung.

Die „Compagnie de Suez“ ist Symbol und Vorbild. Vom Tisch des Reichen gibt es auch für die Armen, und hier ernährt sich eine ganze Stadt. An der „völkerverbindenden“ Straße entwickelte sich dieses Port Said, nicht nur ein wichtiger Stützpunkt der Schifffahrt, sondern im Nebenberuf auch ein Räuberneest, das mit bewunderungswürdigem Erfindergeist, mit immer neuen Gaunertricks die Beute bearbeitet.

Port Said ist eine Zweckgründung. Auf schmaler, sandiger Halbinsel, zwischen Mittelmeer und Mensalehsee, drängen sich die Häuser der Stadt. Die Schari es Sultan Hussein, die Hafensstraße, ist nur ein Richtungsanzeiger. Sie ist das Zentrum des Verkehrs, hier liegen die Schiffe aller Nationen. Lichtreklame wendet sich an den Reisenden von Osten. „Spend hour holidays in the Swiss Alps“, „Verbringe deine Ferien in den Schweizer Alpen“. Es empfiehlt sich Deutschland als Ferienland, es locken Frankreich und seine

Seebäder. Mit kühler Sachlichkeit interessiert sich die andere Hausfassade, die Mittelmeerseite, lediglich für die Dampfer aus Europa. Sie empfängt den Asien- und Afrikafahrer. Vom Tropenhelm bis zum letzten Knopf seiner Ausrüstung, alles kann er in Port Said erhalten.

Die Hasenmole ist Domäne der Dolmetscher, Führer und Straßenhändler. Einträchtig warten sie auf unsere Ausschiffung. Sie kennen jeden Dampfer, Heimat und Ziel, kennen die Art der Passagiere und Mannschaften, radebrechen in allen Sprachen. Und sie arbeiten mit System. Keiner macht dem anderen Konkurrenz. Mit bewunderungswürdiger Ausdauer wird der „Kunde“ verfolgt. Prinzip: mürbe machen. Schon um die lästigen Verfolger los zu werden, kauft mancher, der vorher den Schwur der Standhaftigkeit leistete. Hat man fluchtartig den Hafen verlassen, so empfängt stadteinwärts das Revier der Herren der Magazine, die Schari Emir Farouk. Der Ladenhändler stürzt auf die Straße, um den Fremdling in seine Höhle zu locken. Die Preise sind ein Mittelding zwischen Phantasie des Ver-



käufers und mehr oder weniger großer Dummheit des Kunden. Alles ist erhältlich, jeder kleine Laden ein Kaufhaus und die Auswahl oft erstaunlich. Doch der Schund der ganzen Welt findet hierher seinen Weg. Japan ist der große Lieferant und die Imitationen alten Kunsthandwerkes sind oft erstaunlich. Aber auch aus Europa stammt manches Stück, das als echt ägyptische Handarbeit verkauft wird.

In den zwei Geschäftsstraßen ist der europäische Stadtteil durchwandert. Dann kommen die Eingebornenviertel, dann beginnt das Port Said, dessen fragwürdige Vergnügungsstätten in der ganzen Welt berüchtigt sind. Tausende halbzivilisierter Eingeborener leben von diesem Gewerbe. Sie lauern auf den Fremden in den Winkeln und Torbögen, verbergen sich unter der Fassade eines schmierigen „Cafe Palace“ oder „Cabaret Oriental“. Wer allein diese Wege wagt, kann von Glück sagen, wenn er nicht ausgeplündert bis auf den letzten Pfennig seinen Entdeckerdrang büßen muß.

Nach Stunden schmutzigen Kohlens löst sich das Schiff endlich von der Pier. Die Kanalpassage beginnt und vor den einstürmenden neuen Eindrücken verschwindet der Alpdruck Port Said. Noch schwimmen wir in der Breite der Mündung, noch sind wir im Bannkreis der Stadt. Dann sind Hafen und Schiffe endlich hinter uns und die Ufer treten nahe heran. Rechts ist nur ein schmaler Damm die Grenze. Dahinter glänzt das Wasser des Mensaleh-Sees, der uns bis zur Oase El Kantara begleitet.

Dreizehn Stunden dauert die Kanalfahrt, nicht mehr als 6 Meilen die Stunde sind erlaubt. Zum Greifen nahe liegt die Landschaft. Es herrscht absolute Stille. Verschwunden ist das Pochen und Stampfen, man fühlt nicht mehr den Rhythmus der Maschine. Vom Deckstuhl aus sieht man weder Wasser noch Kanalrand, sondern unvermittelt blickt man in die Wüste, die in lautloser Gespenstigkeit vorübergleitet. Feiner, glitzernder Sand rieselt über Böschung und Graben. Darüber dehnen sich, hingeweht und unabsehbar weit, die langen Wellen der Dünen. Der Horizont ist undeutlich, ein flimmernd rostfarbenes Band aus Himmel und Sand. Eine Karawane begegnet, vier, fünf Kamele in wiegendem Schritt. Eine Fellachenhütte, eine braune Frau schöpft Wasser. Dann wieder Einsamkeit.

Wie wirkt in dieser großen Weite alles viel einprägsamer, nichts geht in der Hast der Erscheinungen unter. Jedes Wesen ist von Licht

umflutet, steht körperlicher, plastischer im Raum.

Inmitten grüner Alleen und Palmengärten, mühsam dem Sande der Wüste abgerungen, liegt Ismailia, die Kanalstation vor den großen Bitterseen. Diese Seen sind eine kleine Erleichterung der Durchfahrt, sie erlauben rascheres Fahren. Pfähle kennzeichnen die Fahrrinne und zeigen die geringe Tiefe des Wassers. Unbewegliche Silhouetten sitzen manchmal oben auf, Kormorane, die Vögel der Weisheit. Nahe lassen sie uns herankommen, bis sie endlich mit schweren, unbeholfenen Flügelschlägen landwärts flüchten.

Wir kommen in die Nacht. Unerwartet rasch hat sie uns überfallen. Blickten wir noch eben über Wasser und Wüste, so drängt uns jetzt eine schwarze Wand zurück und zwingt uns in den Bannkreis der Lichte. Wir suchen den Sternenhimmel und klettern über Stufen und Deck, bis wir an jene höchste Stelle des Schiffes kommen, die gewöhnlich als Dach der Brücke heiliges Reservat des Kapitäns ist.

Heute ist der Gewaltige zu sehr beschäftigt. Die Kanalfahrt ist immer eine heikle Angelegenheit. Tag und Nacht arbeiten die Bagger der Gesellschaft und halten die schmale Fahrrinne frei. Doch der feine Sand rieselt unermüdlich über die Böschung. Die Wüste kämpft gegen die Begrenzung, und oft gelingt es ihr, in einer stürmischen Nacht in die verhaßte Rinne einzubrechen.

Eine seltsame Spannung erfasst uns hier oben. Wir vergessen Sternenhimmel und Kreuz des Südens und blicken gebannt nach vorne. Unter uns auf der Brücke stehen unbeweglich der Kapitän, neben ihm eine dunkle Gestalt, der Kanallotse. Halblaute Kommandos gehen nach rückwärts zum Rudermann. Monoton kommt die Antwort zurück, dann ist wieder Stille.

Vorne am Bug steht ein großer Scheinwerfer. Ein blendender Lichtkegel bricht sich an den schwarzen Wassern, klettert über die Ränder und verliert sich ohne Begrenzung in der schwärzlichen Ferne. Die Einsamkeit des Tages wird erweckt zu gespenstiger Lebendigkeit. In dieser Ferne zerfließen die Schatten der Kanalstation, der winzigen Palmengärten. Doch der leuchtende Trichter zieht sie heran, sie flammen auf zu überirdischer Größe und verlöschen jäh wieder im Dunkel der Nacht.

Mit einem Male unterbricht Lärm die Stille. Ein anderer Scheinwerfer ist weit vorne aufgetaucht — ein begegnendes Schiff. Lichte blinken auf im Morsetakt, man verständigt sich.



Dann hallen Rufe durch die Nacht, wir hören die Stoppssignale an die Maschine, hören die Kommandos an die Mannschaft. Dann strebt ein Boot eilig zum Ufer mit den dicken Tauen, die Seile spannen sich und wir liegen hingepreßt am Kanalrand, um den unliebsamen Unbekannten vorbeizulassen. Das Zyklopenauge vorne ist inzwischen merklich größer geworden, schon umfangen sich die Scheinwerferarme. Dann überschüttet uns gleißende Helle, geblendet erkennen wir nur die Umrisse eines großen Frachtdampfers, der schattenhaft vorübergleitet. Wenige Minuten hat der Spuk gedauert, nun rasseln die Anker wieder hoch, die Maschine pocht und wir tasten uns wieder vorwärts durch die Nacht.

Der frühe Morgen des nächsten Tages findet uns auf der letzten Strecke der Durchfahrt, wieder zwischen engen Böschungen, mitten in der arabischen Wüste. Wir müssen oft an die „gares“, die Ausweichstationen. Die entgegenkommenden Schiffe haben alle das Vorfahrtsrecht. Nie mehr auf der Reise sind Begegnungen so nahe. Ein brauner Indiensfahrer passiert. Man sieht indis-kret in die Bullaugen, sieht in die Tiefen der

Decks, den Mannschaftsgang, die Luxuskabinen, den Palmengarten, die Tennisplätze. Dichtgedrängt stehen die Passagiere an der Reeling. Menschen sehen dich an. Bemerkungen fliegen hin und her. Einer entdeckt einen Bekannten und raft wie verrückt zum Hinterdeck, um noch einige Worte zu erhaschen. Ein Truppentransportschiff überholt uns. Drüben ein khatigelbes Gewimmel. Unter braunen Tropenhelmen blicken junge weiße Soldatengesichter neugierig zu uns herüber. Es ist ein Nachschub für die englischen Truppenstationen in Hongkong und Shanghai.

Spät nachmittags ist der Kanalausgang erreicht. Die Mündung öffnet sich weit zur Bucht von Suez. Die Sonne steht schon tief am Himmel. Land und Wasser erglücken zu eigenem Leuchten, zu einem Zusammenklang von Farben. Das tiefblaue Band des Meeres bricht sich an orangeroten Streifen, die die Wellen des Landes gegen die Ferne auflösen in violette Töne. Diesen Fluß der Farben umrahmt am Horizont in hellblauer Klarheit die Kammlinie des Sinaigebirges.



Straße in Port Said.