

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 5 (1915)
Heft: 10

Artikel: Eine Fahrt durch den Suezkanal und durch das Rote Meer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-634367>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Der Gerbermeister sah es an und lachte: „Immer tabellos! Man meint, du seiest erst gestern früh von der Mutter fortgereift.“

Dann studierte er die Einträge und Stempel und schüttelte in tiefer Bewunderung den Kopf: „Nein, ist das eine Ordnung! Bei dir muß halt alles nobel sein.“

Das Wanderbüchlein so in Ordnung zu halten, war allerdings eine von Knulps Liebhabeereien. Es stellte in seiner Tadellosigkeit eine anmutige Fiktion oder Dichtung dar, und seine amtlich beglaubigten Einträge bezeichneten lauter ruhmvolle Stationen eines ehrenwerten und arbeitsamen Lebens, in welchem nur die Wanderlust in Form sehr häufiger Ortswechsel auffiel. Das in diesem amtlichen Paß bescheinigte Leben hatte Knulp sich angedichtet und mit hundert Künsten diese Scheinexistenz am oft bedrohten Faden weiter geführt, während er in Wirklichkeit zwar wenig Verbotenes tat, aber als arbeitsloser Landstreicher ein ungeselliges und mißachtetes Dasein hatte. Freilich wäre es ihm kaum geglückt, seine hübsche Dichtung so ungestört fortzusetzen, wären ihm nicht alle Gendarmen wohlgesinnt gewesen. Sie ließen den heiteren, unterhaltsamen Menschen, dessen geistige Ueberlegenheit und gelegentlichen Ernst sie achteten, nach Möglichkeit in Ruhe. Er war beinahe ohne Vorstrafen, es war ihm kein Diebstahl und kein Bettel nachgewiesen, angesehene Freunde hatte er auch überall; so ließ man ihn passieren, wie etwa in einem wohlgeordneten Hauswesen eine hübsche Kake mitleben mag, die jeder nachsichtig zu dulden meint, während sie unbekümmert zwischen allen den fleißigen und bedrückten Menschen ein sorgenlos elegantes, prachtvoll herrenmäßiges und arbeitsloses Dasein verlebt.

„Aber jetzt wäret ihr schon lang' im Bett, wenn ich nicht gekommen wäre,“ rief Knulp, indem er seine Papiere wieder an sich nahm. Er stand auf, und machte der Hausfrau ein Kompliment.

„Komm, Rothfuß, und zeig mir, wo mein Bett steht.“

Der Meister begleitete ihn mit Licht die schmale Stiege zum Dachstock hinauf und in die Gesellenkammer. Da stand eine leere, eiserne Bettstatt an der Wand und daneben eine hölzerne, die mit Bettzeug versehen war.

„Willst eine Bettflasche?“ fragte der Hauswirt väterlich.

„Das fehlt gerade noch,“ lachte Knulp. „Der Herr Meister, der braucht freilich keine, wenn er so ein hübsches kleines Fraulein hat.“

„Ja, siehst du,“ meinte Rothfuß ganz eifrig, „da steigst du jetzt in dein kaltes Gesellenbett in der Dachkammer, und manchmal noch in ein schlechteres, und manchmal hast du gar keins und mußt im Heu schlafen. Aber unsereiner hat Haus und Geschäft und eine nette Frau. Schau, du könntest doch schon lang' Meister sein und weiter als ich, wenn du bloß gewollt hättest.“

Knulp hatte unterdessen in aller Eile die Kleider abgelegt und sich fröstelnd in das kühle Bettzeug verkrochen.

„Weißt du noch viel?“ fragte er. „Ich liege gut und kann zuhören.“

„Es ist mir Ernst gewesen, Knulp.“

„Mir auch, Rothfuß. Du mußt aber nicht meinen, das Heiraten sei eine Erfindung von dir. Also gut' Nacht auch!“

* * *

(Fortsetzung folgt.)

Eine Fahrt durch den Suezkanal und durch das Rote Meer.

Am 15. Juni, abends halb 8 Uhr, sahen wir in weiter Ferne den Leuchtturm von Alexandrien, an seinem rotierenden unterbrochenen Lichte erkennbar. Fünf Stunden später lagen wir in Port Saïd vor Anker. Der Mond verschwand eben hinter dem Horizonte und der prächtigste Sternenhimmel tat sich auf. Die Milchstraße glänzte in herrlicher Klarheit, so daß auch die weitere Umgebung des Schiffes in scharfen Umrissen deutlich zu erkennen war, auch der dem Hafen zunächst gelegene Stadtteil. — Trotz der vorgerückten Stunde entstand bald ein Höllenstandal in unserer Nähe: Kleine Barfen mit schreienden Insassen umschwärmten uns und suchten sich den Vorrang an der Schiffstreppe abzustreiten. Schwere Kohlenboote wurden per Dampf an beide Schiffsseiten geschleppt, und sofort begann das Geschäft des Einladens. Einige fünfzig Neger trugen unter fortwährendem infernalischem Gebrüll den Brennstoff beim Scheine einiger erhöhter Kohlenbeckenfeuer auf ihren Schultern in unsern Schiffskörper und zwar mit bewunderungswürdiger Behendigkeit. Auch im Halbdunkel stachen die weißen Zähne und glänzend weißen Augen grell von der pechschwarzen Hautfarbe ab. — Ein Darsteller der Hölle könnte kein passenderes Motiv finden.

Port Saïd ist mit dem Suezkanal rasch aus dem Wüstenstaube erstanden. Das schon früher dagewesene arabische Dorf ist ein Viertelstündchen von der europäischen Neustadt entfernt. Wüstenandige, regelmäßige Straßen, große, meist zweistöckige Neubauten mit den im warmen Klima unentbehrlichen Veranden, wenig Vegetation, nur hie und da eine Fächer- oder Dattelpalme, auch ein paar Bananen- und

Olivenbäumchen — das ist der Charakter von Port Saïd, der Schlüsselstadt zum Suezkanal, deren Lebensader eine 85 Meilen weit von Ismailia herkommende Süßwasserleitung (filtriertes Nilwasser) in Pariserröhren ist.

Auf den Straßen begegneten uns einige schweigsame ägyptische Gendarmen, aber keine von jenen, die schweizerdeutsch sprechen, und vor den Häusern lagen in allen möglichen Positionen — schlafend und schnarchend — Araber und Nubier und streckten ihre nackten Beine oft bis weit in die Straße hinein. Als wir um eine Ecke herumbogen, um unsern Dampfer wieder in Sicht zu bekommen, da sehen wir ans Haus gelehnt einen europäisch gekleideten Mann in den Dreißigern, der unser Gespräch mit den überraschenden Tönen unterbrach: „Wo weit er hi?“ Der einsame Edensteher war ein Hr F. aus Bern, der schon seit zwölf Jahren in Afrika ist. Bei einem Schiffskapitän eingeladen, hatte er sich verspätet und konnte nicht ins Haus hinein, weil der „Galge“-Portier fest hinter der Haustüre schnarchte und nicht aufzuwecken war. — Die unerwartete Begegnung wurde in einem Café mit einer Tasse Mokka gefeiert.

Um 8 Uhr am Morgen des 16. Juni war unser Schiff endlich zur Abfahrt bereit; die Signalglocke ertönte; das Verdeck säuberte sich von zudringlichen ägyptischen Verkäufern, arabischen Zauberkünstlern und andern Schmeißfliegen; der für die Kanalfahrt vorgeschriebene Pilote bestieg den Platz des Steuermanns, und vorwärts ging's, aber langsam. Die Fahrt durch den Suezkanal ist das Langweiligste, was man sich denken kann; um durch allzu starken Wellenschlag



Port Said am Eingange des Suezkanals.

den sandigen Ufern nicht zu schaden, darf ein Steamer nur fünf Seemeilen (neun Kilometer) per Stunde zurücklegen, und so schleichen denn die Dampfkolosse träge durch die wenig über 25 Meter breite und nur durch fortwährendes Baggern tief genug zu erhaltende Wasserader. Nur in den verschiedenen den Kanal unterbrechenden Seen ist größere Fahrgeschwindigkeit erlaubt.

Rechts und links erblicken wir nichts als trostlose, grau-gelbe Wüste. Heiß zittert die Luft über dem glühenden Sande. Keine Vegetation, kein tierisches Leben, kein Vogel in der Luft. Defters sieht man Sandhöfen aufsteigen und am Horizonte täuschen Luftspiegelungen glänzende Wasserflächen mit Inseln und Fahrzeugen vor. Zur Seltenheit trottet ein Kamel schwerfällig am Ufer einher; oder ein nackter Negerjunge rennt an der Kanalböschung unsern Schiffe nach, mit großer Ausdauer die Hand ausstreckend und Bassisch (Trinkgeld) rufend, während sein Herr Papa regungslos wie ein Kaiman im heißesten Sande liegt.

Alle fünf Meilen erweitert sich der Kanal so, daß zwei Schiffe aneinander vorbeifahren können. An solchen Stellen sind Wachthäuser erstellt, welche — dank dem Ueberschusse aus der Süßwasserleitung — oft einiges freundliche Grün zeigen, einige Palmen, Bananen oder blühende Oleander, in deren Schatten der wachthabende Posten vergißt, daß er sich mitten in der Wüste befindet. Durch elektrische und andere Telegraphenapparate wird die Passage der Schiffe geregelt. Es kann vorkommen, daß man an verschiedenen Stationen stundenlang zu warten und früher avisierte Schiffe vorbeifahren zu lassen hat. Wir kreuzten an einem Haltepunkt vier englische, zwei holländische und einen französischen Steamer, und es ist gar nicht selten, daß ein Schiff von Port Said bis Suez, also für die 185 Meilen, 3—4 Tage Zeit braucht. Die Frequenz des Kanals nimmt aber noch von Jahr zu Jahr zu und damit auch die Verkehrshemmung, so daß eine Abhilfe, sei es im Sinne einer Erweiterung oder einer Neuerrichtung, dringend notwendig erscheint. Der Suezkanal ist ein großer Triumph des menschlichen Genius;

seine Herstellung in diesem leicht beweglichen heißen Fluglande eine Gigantenarbeit, von deren Riesenmäßigkeit sich nur derjenige die richtige Vorstellung macht, der ihn mit eigenen Augen gesehen hat. Die tägliche Einnahme soll sich oft bis auf eine halbe Million belaufen; aber auch die Unterhaltungskosten sind ganz kolossale.

Nachmittags erreichten wir den großen Timsahsee, an dessen nordwestlichem Ufer Ismailia liegt, Endpunkt der Bahn von Kairo, mit schönem Lustschloß des Vizekönigs in der Wüste und entstehendem Seebade. Wo der Kanal in den See eintrifft, erhebt sich auf der Höhe ein villaartiger Bau, der seiner Zeit für die Kaiserin Eugenie zur Benützung während der Eröffnungsfeierlichkeiten extra erstellt wurde. Ein französischer Kaufmann aus Savonen, ein guter Bonapartist, zeigte mir diesen Pavillon de l'impératrice; die andern Franzosen wollten nichts davon wissen. So ändern sich die Zeiten.

In einer halben Stunde ist der See passiert und die Kanalfahrt beginnt von neuem. In prachtvollstem Farbenspiele glänzten Wüstenhorizont und Himmel beim Sonnenuntergange; kaum war aber das letzte Segment der goldenen Kugel verschwunden, so lag auch schon die Nacht über der Einöde und unser Schiff mußte, wo wir gerade waren, anhalten und den Morgen erwarten. Nach der Mahlzeit wurde auf Deck eine musikalische Soiree arrangiert; der Einzugsmarsch auf der Wartburg aus „Tannhäuser“, die Einleitung zu „Lohengrin“, Chopin, Weber, Lieder von Schumann und Schubert tönten in die Nacht hinaus und verflangen ungehört und ohne Widerhall in der Einöde. Nachher gab's sogar eine Gesellschaft, die tanzte; der bonapartistische Seidenhändler aus Savonen wollte durchaus die Quadrille du Prince impérial aufs Programm bringen, scheiterte aber an den republikanischen Gefinnungen der mitreisenden Franzosen. Der englisch-chinesische Zollbeamte spielte eine Menge deutscher Volkswesen, wobei unsere Rehen wader mithalfen. Der Heidelberger Bierwalzer hatte wohl zum erstenmal die Ehre, im Suezkanal vorgetragen zu



Partie am Suezkanal, links die Wüste Sahara.

werden. Leider verunglückte das Gaudeamus, weil unser freundlicher Begleiter zu Klavier es hartnäckig und unforgierbar im $\frac{4}{4}$ -Takt spielte — für einen alten Studenten und Bierbürger rein zum aus der Haut fahren. Schließlich hustete noch ein zugeknöpfter Anglo-Amerikaner ein unglaublich fades englisches Liebeslied in die Nacht hinaus, die letzte Strophe mit einem sinnbetörenden Fortissimo à la réveille du lion, wie's ja eigentlich für Wüstenverhältnisse gar nicht so übel paßte.

Endlich gab's Ruhe; alles schlief, auch das Wasser, denn keine einzige Welle störte durch Anschlägen an die Schiffsplanken die Stille dieser Nacht. Schreiber dies aber saß noch lange und einsam an der Schiffsbrüstung und schaute empor zu dem prachtvollen gestirnten Himmel und erfuhr, daß von allen Erlebnissen des vollbrachten Tages diese einsame Stunde in der stillen Nacht das Aller Schönste war.

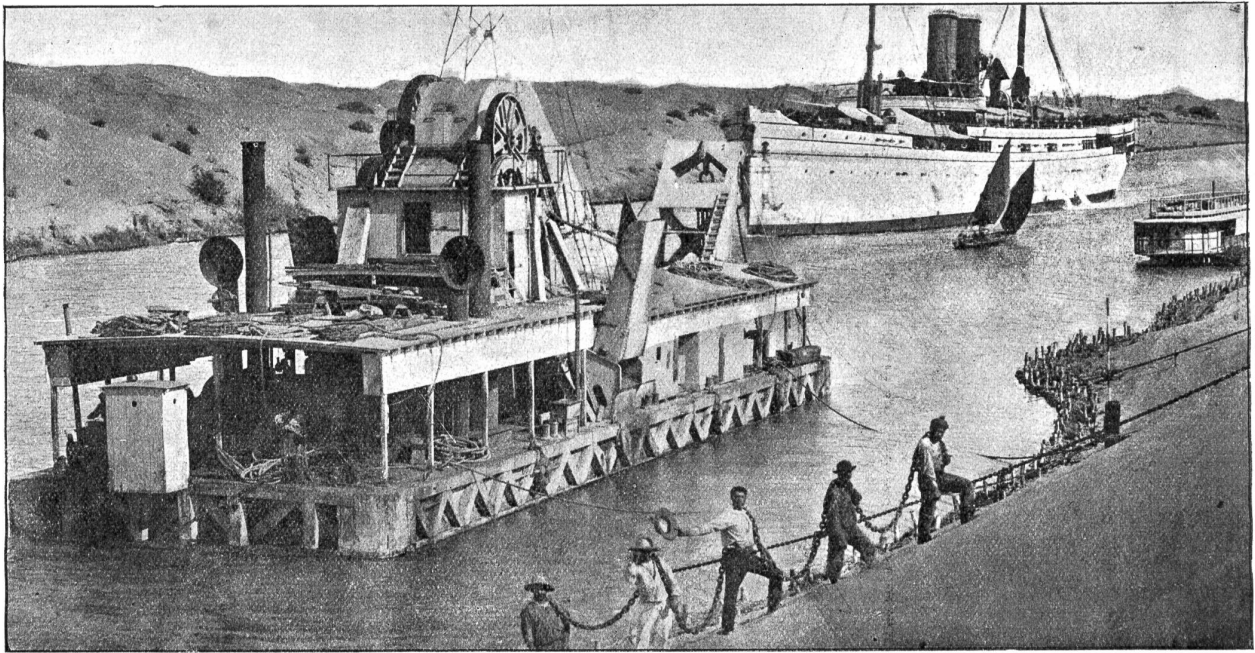
Morgens früh um $4\frac{1}{2}$ Uhr ging's weiter durch die großen Bitterseen und um 9 Uhr hielten wir vor Suez. Das Schiff ankert so weit draußen auf dem Meere, daß man die (vor Eröffnung des Kanals ungleich wichtigere) Stadt mit ihren großen Docks, weißen, hohen Administrationsgebäuden und schimmernden Palästen nur aus ziemlich bedeutender Ferne sieht. Auch Suez hat wenig Grün und steht auf dem Schlamm des Roten Meeres und auf Wüstenland.

Nach Erfüllung nötiger Formalitäten und Einladung einiger Passagiere durchschnitt unser Kiel endlich den Spiegel des Roten Meeres. Die Temperatur stieg auch sehr bald auf die schon anfangs gemeldete Höhe, und der Aufenthalt auf dem Verdeck wie in dem Schiffsinnern wurde gleich unangenehm und zeitweise unerträglich. Während zirka 12 Stunden führte unser Kurs längs der westlichen, felsigen Küsten der Sinai-Halbinsel; wir kreuzten also den Weg den die Juden vor 3000 Jahren gemacht haben. Nachts den die zwölf Uhr erschienen als riesige Schattenbilder die Berge Sinai und Horeb. Das Sinai-Kloster hätten wir auch bei Tageszeit nicht sehen können, da es auf dem öst-

lichen Abhange liegt. — Am 18. Juni, mittags, befanden wir uns bereits unterm 24. Grad nördlicher Breite, also sehr nahe dem Wendekreis des Krebses, den wir abends spät noch passierten. Man macht sich keinen Begriff von der Monotonie der Küsten des roten Meeres; wo diese bisweilen sichtbar werden, starren sie uns in menschenfeindlicher, trostloser Dede entgegen.

Das Rote Meer (schon von den Römern mare rubrum genannt) erhielt seinen Namen wegen einer stellenweise rötlichen Färbung seiner Gewässer, die auf die Anwesenheit von mikroskopischen Zoophyten zurückgeführt wird. Unter den Ptolemäern und Römern war es eine große Handels- und Verkehrsstraße und schon damals durch einen schiffbaren Kanal, der aber immer und immer wieder versandete, mit dem mittelländischen Meere verbunden. Durch die Entdeckung des Kaps der guten Hoffnung verlor es die große Bedeutung und einige früher wichtige arabische und abessinische Häfen verödeten ganz, bis die Schöpfung des Suezkanals die Verhältnisse wieder änderte. Das Wasser des Roten Meeres ist viel salziger als das der andern Meere; dies läßt sich begreifen, wenn man bedenkt, daß kein einziger Süßwasserzufluß existiert und daß die Verdunstung eine ganz ungeheure ist.

92 Stunden brauchten wir von Suez bis zum südlichen Ende des Roten Meeres, bis zur Straße Bab-el-Mandeb (Straße der Tränen), so genannt wegen der vielen Opfer, die der klippenreiche Weg früher gefordert hat. Die Hitze wurde immer unerträglicher; schon morgens 8 Uhr zeigte das Thermometer 36 Grad Celsius im Schatten. Kontinuierliche Verrieselung des Verdeckzeltes brachte nur wenig Erfrischung, und auch die riesigen, von Chinesen stets in Bewegung erhaltenen Fächer bei Tische wehten die Kühlung bedürftige heiße Haut lauwarm an. Die massenhafte, Tag und Nacht gleich starke Schweißproduktion war, so lästig sie fiel, durch Entwicklung der begleitenden Verdunstungskälte schließlich noch das Wohltätigste. Einförmig und träge schleichen bei solcher Fahrt die Stunden dahin. Das



Eine Baggermaschine im Suezkanal, die den von der Wüste her in den Kanal gewehten Sand entfernt.

Verlangen nach Erlösung hängt der Zeit Blei an die Füße. Unter derartigen Verhältnissen ist man sehr empfänglich und dankbar für jede kleine Abwechslung; ein Gut, der vom Kopfe eines ungeschickt manövrierenden Passagiers ins Meer fiel, genügte, einige Aufregung in die schwachmatte Gesellschaft zu bringen und die zum Atmen fast zu bequemen Zwerchfelle ein wenig zu erschüttern.

Die Küsten verloren wir bald aus dem Gesichtskreise, so daß wir von Jemen, dem glücklichen Arabien und der heiligen Stadt Mekka nichts mehr wahrnehmen konnten. — Am 19. überholten wir das nach Tongkin fahrende französische Kriegsschiff Bayard; der breite, eiserne Koloß war über und über bis hoch in die Masten hinauf mit Hosen, Tüchern und Taschentüchern behangen, welche die militärischen Schweißtropfen an die Luft abgeben sollten. Beide Schiffe hielten an; es wurden Grüße gewechselt und ein bemanntes Boot ruderte vom Bayard zu uns herüber, um Korrespondenzen in Empfang zu nehmen. Dann ging's weiter und bald hatten wir Schnellfahrer das Panzerschiff aus dem Gesichte verloren.

Den 20. Juni, morgens, durchfuhren wir das klippenreiche Südennde des Roten Meeres, das sich dort rasch zur Straße Bab-el-Mandeb verengt. Herren dieser Straße sind natürlich — wie in Gibraltar — die Engländer. 1858 verlegten sie sich durch Handstreich in den Besitz der Insel Berim, welche inmitten der Straße liegt und ein hübsches, neues Fort, sowie einen Leuchtturm trägt. Die Gefährlichkeit dieser Passage bei Nebel demonstrieren zwei unweit von einander gestrandete Dampfer; der eine streckt traurig die fahlen Masten, ein verrostetes Ramin und das Hinterdeck über den Meeresspiegel empor; der andere liegt als Brad fast ganz auf dem Trockenen. Unser Schiff änderte den Kurs und fuhr direkt nach Osten, um abends halb 6 Uhr in der Rhede von Aden anzulegen. Es waren wieder die Engländer, welche früher als alle andern Mächte die Bedeutung des Punktes Aden für die Schifffahrt nach Indien erkannten und sich schon 1839 in den Besitz dieses Terrains setzten, um dort ein Kohlendepot zu haben. Eine weitere große Bedeutung gewinnt der Platz dadurch, daß aller Kaffee des benachbarten Mokka hier in den Handel und zu Schiff kommt.

Die Bucht von Aden ist rings von mächtig hohen, grauschwarzen Felsen eingerahmt, die alles und jedes Grüns ent-

behren. Die Verwitterungsprodukte dieser Felsen und der angeschwemmte Meersand haben ein Terrain geschaffen, welches die halb arabische, halb europäische Hafenstadt trägt. Sie präsentiert sich, vom Meere her gesehen, gar nicht übel; denn die englischen Kasernen, Verwaltungsgebäulichkeiten und Spitäler, sowie einige Hotels sind große, blendend weiße Bauten mit mächtigen Kolonnaden, die sich von dem grauschwarzen Hintergrunde hübsch abheben. Aber das Auge vermißt eben schmerzlich das wohlthätige Grün. Feuerrohre größten Kalibers schauen drohend nach allen Richtungen der Windrose; starke Festungsmauern erklimmen im Zickzack die höchsten Felsen und schließen das englische Besitztum gegen Arabien ab. Da, wo eine zwischen die Felsen gesprengte Straße ins Innere des Landes und vorerst in die zirka eine Stunde vom Meere entfernte arabische Stadt Aden führt, ist ein stolzes Fort in die Mauern eingeschaltet und jeder Passant hat im Hofraum der Festung zwischen den Augen englischer Wachtposten Spießruten zu laufen. So ist eine Gefährdung des englischen Hafenplatzes von seiten der Araber eine absolute Unmöglichkeit.

* * *

Einige Angaben über die Geschichte und die Einrichtungen des Suezkanals mögen hier Platz finden als Ergänzung zu der vorausgehenden Schilderung, die wir mit Erlaubnis des Verlages dem berühmten Reisebuche*) „Briefe aus dem fernen Osten“ des kürzlich verstorbenen Thurgauer Arztes Dr. Elias Haffter entnommen haben.

Eine Wasserstraße, die den 302 km langen und 23—56 km breiten Golf von Suez und durch diesen das Rote Meer mit dem Nildelta verband, gab es schon im Altertum. Zu verschiedenen Zeiten, im 14., 7. und 5. Jahrhundert v. Chr. wurde diese Wasserstraße neuerstellt, versandete, wurde wieder ausgegraben, versandete wieder und schwand aus dem Gedächtnis der Völker. Die Römer und zuletzt die Araber stellten Jahrhunderte später die Verbindung zwischen Kairo und Suez wieder her, aber wiederum nicht für die Dauer. Im Mittelalter die Venetianer und später Napoleon faßten den Plan eines Durchstiches der Landenge ins Auge. Napoleon ließ, während er 1798 in Aegypten war, durch den

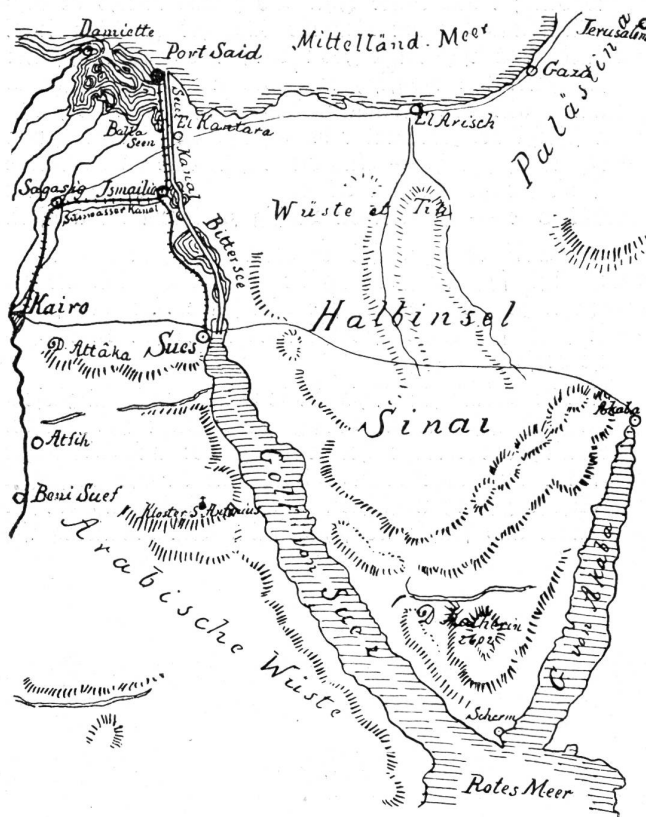
*) 8. Auflage. Preis gebunden Fr. 6.—. Verlag von Huber & Co. in Frauenfeld.

Ingenieur Lepère Vermessungen anstellen, die aber zu dem falschen Ergebnisse kamen, daß der Spiegel des Roten Meeres um etwa 10 Meter höher liege als der des Mittelmeeres, und daß deshalb die Ausführung des Baues unmöglich sei. Ein Engländer wies dann 1841 den Irrtum dieser Berechnung nach, und 1855–56 unternahm der Oesterreicher Negrelli regelrechte Vermessungen, die ihm zu einem ausführlichen Kanalprojekte die Grundlagen gaben. Negrellis Pläne wurden von einer Pariser Kommission finanziert und 1858 wollte der Vizekönig von Ägypten die Arbeiten unter seiner Leitung beginnen lassen. Aber Negrelli starb und die Pläne gingen an den französischen Ingenieur Lesseps über, der nun zu ihrer Ausführung eine internationale Finanzgesellschaft gründete. Der Bau wurde in den Jahren 1859–69 ausgeführt, und zwar baute man zuerst den Süßwasserkanal von Kairo bis Ismailia und von da nach Suez, um sich die jährlichen Ausgaben von 3 Mill. Fr. für den Süßwassertransport auf Kamelrücken während des Kanalbaues zu ersparen. Die Arbeiten wurden zuerst durch Fellahs, später, da diese den Anstrengungen der Arbeit nicht gewachsen waren, durch Europäer ausgeführt. Große Baggermaschinen leisteten bei den Grabungen gute Hilfe. Am 16. November 1869 wurde der Kanal durch eine große Feierlichkeit, an die der Khedive von Ägypten 20 Mill. Fr. verschwendete, eröffnet.

Der Kanal durchschneidet von Port Said bis Suez der Reihe nach den Mensalehsee, die Balahseen, den Timsah- und den Bittersee, immer zwischen hohen Dämmen, die der Versandung und Verschlammung wehren sollen. Die Endstationen des Kanals, im Norden Port Said, im Süden Suez mit dem Handels- und Kriegshafen Port Ibrahim, haben sich zu ansehnlichen Städten ausgewachsen. Am Timsahsee in der Mitte des Kanals liegt Ismailia. Diese Städte sind unter sich und mit Kairo dem Süßwasserkanal entlang durch eine Eisenbahnlinie verbunden.

Die Frequenz des Kanals betrug im Jahre 1912 5373 Schiffe mit 20 275 000 Tonnen. Davon gehörten 3335 Fahrzeuge den Engländern und 667 den Deutschen. Die

Aktien des Kanals befinden sich heute zum weitaus größten Teil in den Händen der Engländer. Diese haben also, ab-



Der Suezkanal und die Halbinsel Sinai.

gesehen vom politischen und militärischen Hintergrund, das größte Interesse an einem ungehinderten Kanalbetriebe, der einen 100 Millionen-Überschuß abwirft.

Mein Frühlingsglaube.

Don Fred Wirz.

Es ging ein feines Frühlingsklingen
Noch zagend leis durch unsre Zeit,
Von Bruderliebe wollt' es jingen,
Nach Bruderhaß und Brudersreit.

Das gab ein Horchen und ein Sehnen,
Ein zitterndes Entgegengehn.
Und mancher sah mit Freudentränen
Den Völkerfrieden schon erstehn.

Doch heute? Ward die zarte Weise
Vom lauten Schlachtturm überdröhnt?
Schwillt sie nicht an, die scheue, leise?
Horch, wie sie auf dem Kampffeld tönt!

Wo jeder leidet, unverschuldet,
Mit gleichem opfermut'gem Geist;
Der Schmerz, den jeder gleich erduldet,
Ihn hin zum gleichen Vater weist.

Im übermächt'gen Mitgeföhle —
Das Freund und Feind nicht unterschied
Auch im verwirrensten Gewöhle —
Mensch, hörst du nicht das Frühlingslied?

Und zweifelst noch, daß solche Liebe,
Geläutert in dem großen Krieg,
Die Herzen zur Vereinung triebe
Und krönen könnt des Stärksten Sieg?

Kei Urloub isch o für öppis guet!

Skizze von Frieda Brändli.

(Fortsetzung statt Schluß.)

Dr Sunntig isch im Wytere schön und glatt abgloffene- und dr Nabe-n-isch da gin, mi het nid gwüßt wie. — Wäge dr Wurscht hets dr Maa nume glächeret, daß se d'Grou daheim het la liege. Es heig're schynnts zletscht use doch no pressiert für gag Delsbärg, sünsch wär're das nid passiert — het er gseit. Und wenn d'Chag d'Wurscht nid gfräße heig unterdessa, so soll si-n-ihm se de schade, je ehnder

je lieber. — Ueber ds Andere, d'Houptfach, hei si natürlich zerscht gredt. Dr Maa het da nämlich de no ganz enanderi Idee gha. — Si soll doch de Buebe-n-ihres Zimmer us-miete! — A zwo rächtschaffeni Töchter, wo ines Büro gange oder ines Geschäft und o d'Choscht bynere nähme. De Buebe bruuch me das ja nüt uf d'Nase z'binde, die chömi vor em Neujahr so-wi-so nid hei und viellicht vor