

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 31 (1915)

Heft: 51

Artikel: Der Suez-Kanal

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580952>

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>

UNSER BUREAU BEFINDET SICH WIEDER
BAHNHOFSTRASSE 89 · ZÜRICH 1
 KIRCHNER & CO, A.-G., INGENIEURBUREAU

1103

betriebsrechtlichen Stellung der Dienstpflichtigen für die Dauer der Mobilisation in einheitlicher Weise geordnet sein, so daß sich Schuldner und Gläubiger über ihre Rechte und Pflichten klar sein können.

Der Suez-Kanal.

(Korresp.)

Seit das geniale Werk des Suez-Kanals fertiggestellt wurde, hat sich das Interesse der ganzen Menschheit zweifellos nicht wieder in so bedeutendem Maß auf dieses Unternehmen konzentriert, wie gerade in den heutigen Tagen. „Wer England angreifen will, muß dies in Ägypten oder Indien tun“. Dieses Wort hat seine Wahrheit auch im heutigen Krieg bewiesen, der im Gegensatz zu manchen gehegten Hoffnungen gezeigt hat, daß auch die Unterseeboote und die Luftschiffahrt dem britischen Inselreich nicht beikommen können. Beide können England in materieller Hinsicht wohl belästigen, niemals aber dasselbe zu Boden drücken, so, daß es den Frieden wohl oder übel annehmen muß, oder es wenigstens ratlos findet, bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit die Hand zum Frieden zu bieten. Daß der deutsch-englische Gegensatz im heutigen Krieg eines der wichtigsten Momente des Völkerringens bedeutet, darüber gibt sich niemand Zweifeln hin, und so sehen wir denn auch, daß als Folge der Öffnung des Weges nach Konstantinopel und Klein-Asien sofort die Frage nach einem deutsch-türkischen Zuge nach dem uralten Nil-Lande aufsteht, allwo sich der britische Löwe seit den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts festgesetzt hat. Es ist ein tragisches Geschick, daß sich dieser Zug nun gerade gegen die beiden Länder richtet, die für Ägypten so ungeheuer viel getan haben: Gegen Frankreich, das den Suez-Kanal geschaffen hat, und gegen England, das die innere Verwaltung Ägyptens sanierte und das Land aus der verlotterten Herrschaft der Pascha's befreite. Wir dürfen hierbei wohl an das bekannte und heute besonders interessante Wort Bismarck's erinnern: „Wenn England für die menschliche Kultur nichts geleistet hätte, als das, was es in Indien und Ägypten schuf, so würde dies für sich allein genügen, ihm einen unvergänglichen Platz in der menschlichen Kulturgeschichte zu sichern“. Nun, der Krieg kümmert sich nicht um solche Sachen. Die Dinge gehen entsprechend der militärischen Lage ihren Gang, und heute wird niemand bestreiten wollen, daß wir schon innert kurzer Frist mit der Möglichkeit eines Vormarsches nach Ägypten rechnen müssen. Es ist daher nur zu begreiflich, daß sich heute das Interesse nach diesem uralten Kulturlande richtet. Nicht das erste Mal ist es, daß sich hier Truppen begegnen und Schlachten geschlagen werden. Noch ist es ja kaum viel mehr als ein Jahrhundert her, seit der große Napoleon sich Ägypten zuwandte, um dort England, seinen ärgsten Feind, ins Herz zu treffen. Wer erinnert sich nicht des berühmten Tagesbefehls, den er den vormarschierenden französischen Heeren am Tag vor der Schlacht bei den Pyramiden kundgab? „Vier Jahrtausende blicken auf Euch hernieder, denkt daran, daß Ihr Franzosen seid“. Heute bereitet sich der Kampf mit

vertauschten Rollen neuerdings vor, und eine Darstellung der historischen und technischen Seite des Suez-Kanals ist umso wichtiger, als der Kampf weniger der politischen und wirtschaftlichen Herrschaft in Ägypten, sondern eben dem Besitz des Kanals gilt, der den Seeweg nach Indien, Australien und Ostasien beherrscht. Wenn wir das heutige Suezkanal-Unternehmen verstehen wollen, so müssen wir zuerst dessen Vorgeschichte und Werdegang an uns vorüberziehen lassen; wir begreifen dann auch dessen ungeheure politische und wirtschaftliche Bedeutung und das Bestreben der Feinde Englands und Frankreichs, den Kanal in ihre Gewalt zu bekommen. Wieso Frankreichs? — so höre ich manchen Leser fragen. Man ist sich allerdings gewohnt, mit dem Suez-Kanal nur England in Verbindung zu bringen. Daran ist soviel richtig, daß England von allen Mächten das größte Interesse besitzt, die berühmte Wasserstraße zu kontrollieren. Allein auch die Staatsraison Frankreichs geht in gleicher Richtung; denn nicht nur würde dadurch der direkte Verkehr zwischen dem Mutterland und Indochina, Tonking, den chinesischen Besitzungen, Madagaskar und den ostafrikanischen Plätzen unterbrochen, bezw. zu einem bedeutenden Umweg gezwungen, sondern es stehen auch ganz erhebliche französische Finanz-Interessen auf dem Spiel, da bekanntlich ein sehr großer Teil der Suezkanal-Aktien sich in den Händen von französischen Kapitalisten befinden.

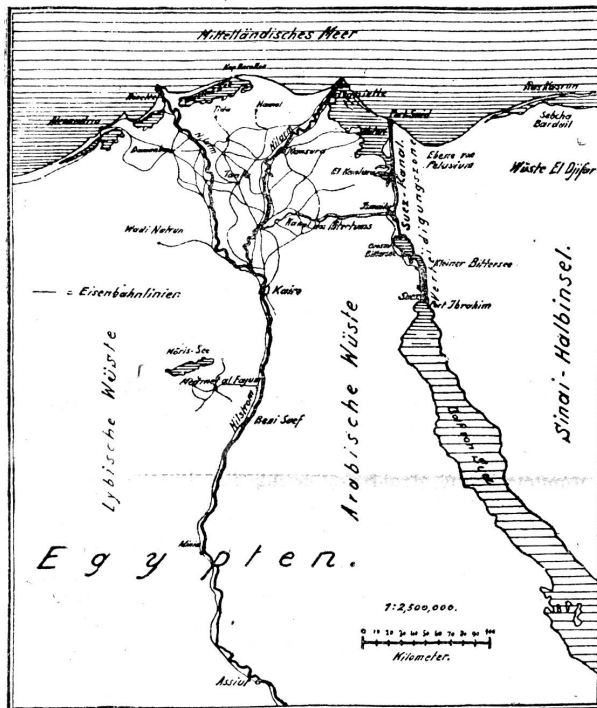
Das ungeheure Werk der Schaffung eines direkten Wasserweges zwischen dem Mittelländischen und dem Roten Meere, zwischen Europa einerseits, Ostafrika, Arabien, Persien, Indien, Australien und Ostasien andererseits, drängte sich dem menschlichen Geist in seiner lapidaren Einfachheit derart auf, daß schon die ältesten Kulturvölker sich mit diesem Problem befassen mußten. Diese allerdings hatten nicht Europa und Asien, sondern mehr „lokalere“ Gesichtspunkte im Auge, nämlich eine Verbindung des untern Nillandes mit dem Roten Meer. Es gibt wenige Punkte der Erde, denen eine wirklich erstklassige verkehrsgeographische Bedeutung zukommt. Zu ihnen gehört die Doppel-Niederlassung Dover-Calais, Gibraltar, die Landenge von Panama, Konstantinopel, der Isthmus von Suez und Singapur. Die Landbrücke von Suez ist eine verkehrsgeographische Tatsache ersten Ranges. Das weiß der theoretisch gebildete Geograph und der praktische Kaufmann oder Industrielle gleich gut. Die schmale Landenge verbindet drei Erdteile und rückt 2 Meere einander so nahe, daß er zum Knotenpunkt eines ungeheuren Verkehrs geradezu werden mußte. Die Handelsbeziehungen zwischen dem Roten Meer und dem Mittelländischen Meer sind beinahe so alt wie das Menschengeschlecht, und daher mußte es schon in frühester Zeit den Menschenggeist beschäftigen, die kurze hemmende Strecke zu beseitigen. Annähernd anderthalb Jahrtausende vor Christi Geburt nahmen die ägyptischen Könige Sethos I. und 800 Jahre später sein Nachfolger Ramses II., den Durchstich eines großen Kanals zwischen dem Nil und dem Roten Meere in die Hand. Sie vermochten aber angesichts der damaligen primitiven Hilfsmittel nicht, das ungeheure Werk durchzuführen. Bekanntlich wurden ehemals die großen öffentlichen Werke von Sklaven ausgeführt. Welchen Umfang die Bauten trotz

ihrer Nichtvollendung aufwiesen, ersehen wir aus der Zahl der bei dem Werke Umgekommenen, die nach dem griechischen Geschichtsschreiber Herodot sich auf nicht weniger als 120,000 belaufen. Ohne das Ausbrechen großer Seuchen erscheint diese Ziffer fast unmöglich. Einem Unfallversicherungs-Agenten muß es direkt kalt den Rücken hinunter rieseln, wenn er an solche Verluste denkt; doch sein Mitleid mit altägyptischen Berufskollegen ist unangebracht, denn im Lande der Pharaonen gab es noch keine Haftpflicht-Versicherungs-Gesellschaften und das Leben eines Sklaven im Altertum war so billig wie — heute das Leben eines europäischen Soldaten! Im vorchristlichen Altertum spielten bekanntlich auch die

lotterten Kanalbau energisch in die Hand und im dritten Jahrhundert vor Christi Geburt konnte die Wasserstraße wieder befahren werden. Zur Zeit Christi versandete der Kanal neuerdings und kam zum zweitenmal außer Betrieb. Die neue Weltmacht aber hieß nun Rom, und so sehen wir die römischen Kaiser Trajanus und Hadrianus sich mit dem berühmten Wasserweg beschäftigen. Er wurde wieder in Ordnung gebracht und bis ins 8. Jahrhundert hinein betrieben. Er spielte zu jener Zeit die Hauptrolle als Getreideversorgungsweg für Arabien, das solches aus den Mittelmeerländern beschaffen mußte. Wie manches Kulturwerk verdankt seine Entstehung lediglich militärischen Rücksichten! Hier haben wir nun den umgekehrten Fall, indem die seit 8 Jahrhunderten ununterbrochen betriebene Wasserstraße aus militärischen Rücksichten zugeschlüttet wurde! Auch das römische Weltreich war inzwischen vergangen und im Gebiet des Mittelmeeres herrschten die Araber. Einer ihrer Könige, Almanzor, fürchtete den Nutzen des Kanals für einen vordringenden Feind. Um diesem eine Heeresverproviantierung von vornherein unmöglich zu machen, mußte der Staatsicherheit das Opfer des Verkehrs gebracht werden. Mit der Zeit versandeten die nicht zugeschlütteten Partien natürlich vollständig. Es ist bei dieser Anlage des Altertums nicht zu vergessen, daß sie nur für den Gebrauch kleiner Schiffe berechnet war. Für die Schifffahrt im Großen — die ja auch schon im Altertum unter den Phöniziern blühte — war dieser Wasserweg daher unbrauchbar. Und darum konnten diese auch keinen Handel mit Vorderasien und Indien treiben, während sie andererseits furchtlos bis zu den Küsten Englands und sogar der Ostsee vordrangen. Um die Lage des alten Kanals besser zu verstehen, ist dem vorliegenden Aufsatz ein Situationsplan beigegeben. Diese Wasserstraße des Altertums führte vom sogenannten pelusischen Nilarm in einer Thalesenkung nach Ismailia, die durch einen alten Nilarm gebildet wurde. Von da weg in der Richtung nach Süden fiel er ungefähr mit dem heutigen Kanal zusammen, während die Abzweigung nach Norden das heutige moderne Trasse darstellt. Aus dem Plan ist auch das heutige, reich gegliederte Eisenbahnnetz des Nildelta's ersichtlich, ein Werk englischer Ingenieure. Parallel zum heutigen Kanal läuft eine Bahnlinie von Port Said nach Suez. Ismailia bildet den Anschlußpunkt zum Netz des Nildelta's.

Die Anlage eines modernen Niveaukanals wurde zwischen Port Said und Suez in der Tat offensichtlich von der Natur begünstigt. Denn die höchste Stelle der Landbrücke zwischen Sinai-Halbinsel und Unter-Egypten ist nur 16 m hoch. (Denken wir zum Vergleich an den Panama-Kanal, bei dem ganze Berge abgegraben werden mußten, deren Schwierigkeiten heute noch nicht überwunden sind!) Der erste Vorschlag zur direkten Durchstichung der Landenge zwischen Mittelmeer und dem Golf von Suez, als Ausläufer des Roten Meeres, erfolgte von Seiten der berühmten See- und Handelsstadt Venedig, die im frühen Mittelalter eine so hervorragende politische und kommerzielle Rolle gespielt hat. Und zwar waren es bange Zukunftsforgen, die dem kühnen Plane Vorschub geleistet haben; denn seit der Entdeckung des Seeweges nach Indien ging die Rolle des Mitteländischen Meeres und damit Venedigs als Brennpunkt des Weltverkehrs mehr und mehr zurück. Dem sollte durch die Anlage eines Groß-Schiffahrtsweges vom Mittelmeer nach dem Golf von Suez abgeholfen werden. Allein der Plan war selbst für das damals gewaltige Venedig zu kühn; niemand hatte den Mut, sich endlich hinter die Lösung der ungeheuren Aufgabe zu machen. Der Plan ruhte, bis Napoleon anlässlich der Besetzung Egyptens sich wieder mit dem Projekt beschäftigte. Wer wundert sich darüber, daß ein Gentle von der Größe Napoleons

Ägypten und Suez-Kanal.



Orakelsprüche eine große Rolle, und so wundern wir uns nicht, daß sich König Necho zur Aufgabe des angefangenen Werkes entschloß, als das Orakel zu Delphi sich gegen diesen Bau aussprach, das nämliche Orakel, das auch im religiösen Leben des alten Griechenland eine so große Rolle spielte. Auch zu jener altersgrauen Zeit wurde Egypten bedroht; allein damals nicht von einem türkisch-christlichen Militärbund, sondern von dem heute ganz heruntergekommenen Persien, das damals die führende Weltmacht war. Der berühmte Perser-König Darius eroberte Egypten und beschloß hierauf, den Kanalbau zu Ende zu führen. Das Orakel in Delphi hatte sich inzwischen wieder anders besonnen und war dem Bau günstig gesinnt. Es gelang den Persern in der Tat, den ungeheuren Bau zu vollenden und das Werk in Betrieb zu setzen. Allein der Unterhalt war im Lauf der Jahrhunderte ungenügend, und das Werk geriet allmählich in Verfall, so daß es schließlich nicht mehr benützt werden konnte. Inzwischen war das Reich Alexanders des Großen erstanden und wieder in Staub gesunken. Der Napoleon des Altertums hinterließ sein ungeheures Erbe seinen drei obersten Feldherren und Egypten kam so an Ptolemäus. Sein Nachfolger Ptolemäus II. nahm die Ausbesserungsarbeiten an dem ver-

sich diesem Plane wieder zuwandte? Nach seinen Absichten sollte der Kanal als Werkzeug gegen die englische Herrschaft dienen. Der Plan blieb neuerdings unausgeführt, weil die politischen Ereignisse in Europa Napoleon wieder nach Frankreich zurückriefen. Immerhin aber gingen die technischen Vorarbeiten ihren Gang, auch nachdem ihr Urheber nicht mehr bei der ägyptischen Armee weilte. 3 1/2 Jahre lang wurden sie fortgesetzt und hatten leider einen nur zu verhängnisvollen Einfluß auf den Kanalbau, bezw. die Weiterentwicklung der Idee. Es scheint nämlich, daß bei den ausgeführten Nivellementsarbeiten grobe Irrtümer begangen wurden; denn als Resultat der ausgeführten Studien ergab sich angeblich, daß das Mittelmeer 10 m unter demjenigen des Roten Meeres liegen sollte. Die Lösung des Kanals bedingte darnach bedeutende Schleusenanlagen und dieser Umstand wirkte auf die Weiterführung der Studien lähmend ein. Einige Jahrzehnte nach der napoleonischen Epoche haben dann die französischen Ingenieure Linant, Bourdaloue, der Engländer Stephenson und der Italiener Negrelli nachgewiesen, daß bei diesen Studien Fehler begangen wurden. Die neu gewonnenen Resultate zeigten, daß die beiden Meeresniveaus nur in unbedeutendem Maß von einander abweichen, daß somit ein schleusenloser Kanal sehr wohl auszuführen sei. In den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts kam Ferdinand v. Lesseps nach Ägypten, aber keineswegs in der Eigenschaft als Ingenieur. Er war ursprünglich Konsulatsbeamter und begann in dieser Laufbahn, sein Interesse dem grandiosen Projekt zuzuwenden. Nachdem Lesseps seine diplomatische Karriere mit dem Range eines Gesandten abgeschlossen hatte, beschäftigte er sich in der Folge nur noch mit dem Kanalbau. Er hatte die technischen Vorarbeiten des Ingenieurs Negrelli erwerben können, der schon früh verstorben war. Auf Grund dieser Vorstudien ließ er das Gelände in technischer und geologischer Hinsicht nochmals auf das Genaueste untersuchen und beteiligte sich selbst in hingebendster Weise an diesen Arbeiten. Im Jahre 1854 erlangte er endlich die definitive Baukonzession, nachdem zahllose Schwierigkeiten politischer und finanzieller Art überwunden waren. Im selben Jahr wurde die „Compagnie universelle du canal maritime de Suez“ gegründet, die eine Konzession bis zum Jahre 1968 erhielt, d. h. auf 99 Jahre, vom Zeitpunkt der Kanaleröffnung weg gerechnet. Aber neuerdings waren politische Hintermänner tätig, die dem genialen Unternehmen Lesseps alle nur erdenklichen Schwierigkeiten in den Weg legten. Man behauptete zum so und sovielen Male, der Kanal sei aus technischen Gründen nicht durchführbar. Als Folge dieser Einwendungen wurde eine internationale Kommission von bedeutenden Wasserbauingenieuren eingesetzt, die zum Schluß kam, die erhobenen Vorwürfe entbehren jeglicher Begründung. Aber es kam eine neue Schwierigkeit auf schiffahrtstechnischem Gebiet hinzu. Damals bestanden weitläufig die meisten Schiffe des Weltverkehrs aus Seglern. Nun ist das Rote Meer durch seine oft wochenlang andauernden Windstillen bei den Segelfahrern geradezu verflucht. Der lokale Schiffsverkehr längs der Küsten Arabiens und Ägyptens hatte über diese Verhältnisse schon längst Auskunft gegeben. Man fürchtete daher, ein Werk zu schaffen, das Unsummen verschlingen werde, um dann schließlich doch nur halb befriedigende Resultate zu erzielen. Allerdings waren ja in den 50er Jahren schon zahlreiche Dampfer in Betrieb; allein von der heutigen Weltverkehrsbedeutung der großen Dampferlinien war noch gar keine Rede; kein Mensch stellte sich vor, daß innert weniger Jahrzehnte ein solcher Aufschwung in der Technik der Schiffsmaschinen erfolgen könnte. Das war einer der Hauptgründe, warum zu jener Zeit

das internationale, und namentlich das sonst so freigebige und weltblickende französische Kapital dem Projekt sehr kühl gegenüberstand. Ein letzter Grund der langsamen Fortschritte des Projektes waren die politischen Hindernisse, die England dem Unternehmen in den Weg stellte. Es fürchtete zunächst für die Verdrängung seines Einflusses in Ägypten, alsdann auch eine starke Schädigung der bestehenden Schifffahrtslinien nach Ostindien, die bisher um das englische Kap herum führen. Diese Befürchtungen waren allerdings nur zu begründet, wie die späteren Ereignisse lehren sollten. Sollte der Kapweg jemals wieder zu Ehren kommen, so könnte dies nur unter außerordentlichen Umständen geschehen, wenn z. B. — wie es heute der Fall ist — eine Außerbetriebsetzung des Kanals in Frage kommen könnte. Heute sind es nun die Engländer, die die größte Furcht vor einer solchen Eventualität zeigen; damals aber wehrten sie sich verzweifelt gegen die Ausführung des Unternehmens, und es war im englischen Oberhaus, wo das Lesseps'sche Projekt als „das größte Schwindelunternehmen des Jahrhunderts“ gebrandmarkt wurde. Die englische Regierung warnte die Bevölkerung ihres Landes offiziell davor, sich an dem Unternehmen mit Geldmitteln zu beteiligen. Lesseps aber ließ sich in seinen Arbeiten und unermüdblichen Forschungen nicht beirren. Den englischen Vorwürfen antwortete er mit Gelassenheit: „Der Suezkanal wird trotz England gebaut werden, und das gleiche England wird es sein, das einst aus diesem Unternehmen den größten Nutzen ziehen wird.“ Welche prophetischen Worte dieses genialen Mannes! So kam es, daß volle 5 Jahre vergingen, ehe mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden konnte. Es geschah dies am 15. April 1859, und 10 Jahre später, nämlich am 16. November 1869, wurde das Werk unter ungeheurem Prunk eingeweiht. Ueber die Hälfte des Kapitals hatte Frankreich gezeichnet. 176,000 Aktien aber, von insgesamt 400,000, kaufte der Khedive von Ägypten; es sind die nämlichen Aktien, die heute im Besitz der englischen Regierung sind. Die Titel wurden dem Khediven von England abgekauft, als sich dieser eines Tages in einer echt orientalischen Geldverlegenheit befand. Der Suezkanal als Privatunternehmen ist indessen immer noch zum wesentlichen Teil französisch; daher ist auch Paris der Sitz der hauptsächlichsten Mitglieder des Verwaltungsrates, und dessen Präsident ist meistens ein Franzose. Dieser Posten wird in der Regel ehemaligen Ministern zuerkannt; er wirkt für beschuldene Leistungen die runde Summe von 200,000 Franken jährlich ab.

Natürlich wurde auch für den Suezkanal ein Baukostenvoranschlag ausgearbeitet, der dem Unternehmen als finanzielle Grundlage dienen sollte. Es waren 200 Millionen Franken Kosten in Aussicht genommen, eine Summe, die sich dann bei der Ausführung auf 472 Millionen erhöhte, als der Kanal im Jahre 1873 endlich vollständig beendet war. Mit dieser unangenehmen Ueberraschung aber wurde die Rendite keineswegs eine ungünstige. Es gibt im Gegenteil heute wenige Unternehmen des Erdenrundes, die glänzendere Finanzresultate aufweisen würden. Zahlt doch die Suezkanalgesellschaft seit vielen Jahren 30—35% Dividende. Ueberdies erhalten die Aktionäre von Zeit zu Zeit Extravergrütungen in Form von neuen Aktien, so daß die eigentliche Rendite trotz der sehr bedeutenden Unterhaltskosten noch viel höher ist. So sind denn die Kurse dieser Aktien auch auf eine entsprechende Höhe gestiegen; es notieren die auf 500 Franken lautenden Titel seit Jahren rund 5000 Franken, also das Zehnfache des nominellen Wertes. (Schluß folgt.)