

# Der Suez-Kanal

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **23 (1930)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.



Ferdinand de Lesseps führt am 25. April 1859 in Port-Saïd den ersten Spatenstich zum Suez-Kanal aus.

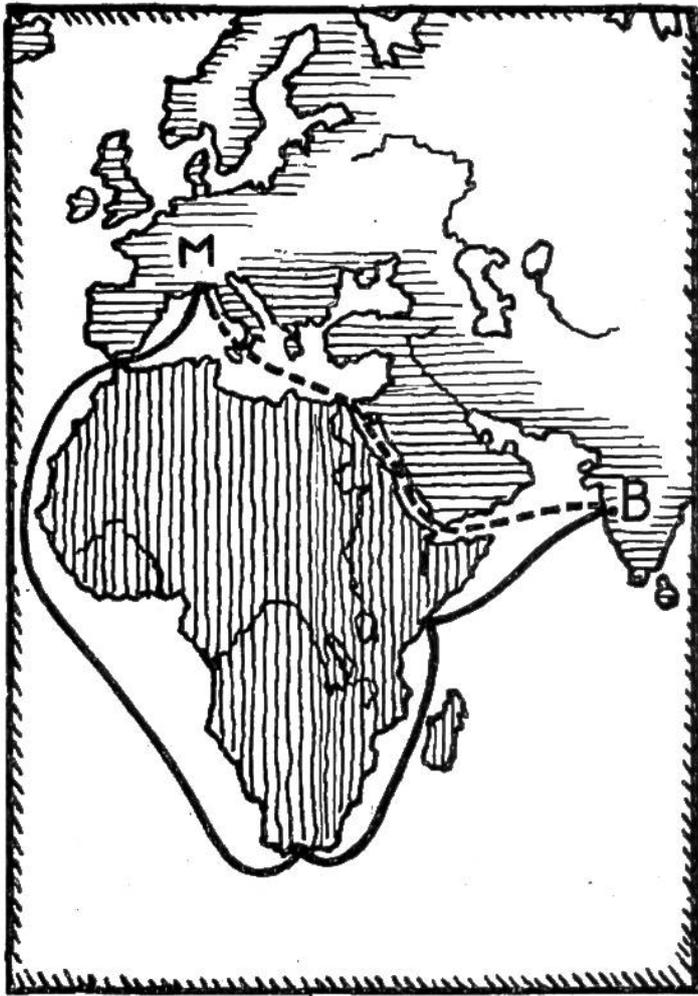
## DER SUEZ-KANAL.

Der Reichtum Indiens an Bodenprodukten aller Art, wie Reis, Seide, Baumwolle, Tee, Gewürze, war schon im Altertum den Ägyptern und Phönikern bekannt. Hauptsächlich mit Vorderindien standen sie in regem Handelsverkehr. Grosse Karawanen legten in monatelangen Märschen die weiten Strecken nach dem Innern Asiens zurück. Die Griechen hatten nur spärliche Nachrichten über Persien. Dagegen begann im ersten Jahrhundert n. Chr., der Blütezeit des römischen Kaiserreichs, ein regelmässiger Handelsverkehr mit Indien, und zwar zur See. Die Waren gelangten zu Schiff über den Hafen Aden durch das Rote Meer nach Suez. Dort wurden sie verladen und kamen auf dem Landweg mittels Karawanen zur Küste des Mittelmeeres, um wieder eingeschifft zu werden. Im 15. Jahrhundert glaubten kühne Seefahrer, es gäbe einen kürzeren und bequemeren Weg nach dem reichen Indien. So fuhr Kolumbus 1492 von Portugal aus nach Westen und entdeckte dadurch Amerika. Erst Vasco da Gama fand im Jahre 1498 den direkten Seeweg nach Indien. Er umsegelte die

Südspitze von Afrika, das Kap der Guten Hoffnung, und gelangte nach Kalikut (Vorder-Indien). Obschon dieser Weg bedeutend weiter war als der über Suez, wurde er in den nächsten vier Jahrhunderten doch ausschliesslich benutzt. Das zweimalige Umladen der Waren und der Transport auf dem wasserarmen Lande waren zu kostspielig und mühsam.

Gelegentlich des Feldzuges nach Ägypten trat Napoleon im Jahre 1798 dem schon alten Gedanken näher, das Mittelländische Meer durch einen schiffbaren Kanal mit dem Roten Meer zu verbinden. Nach langjährigen Arbeiten einer internationalen Kommission von Ingenieuren übernahm Ferdinand de Lesseps 1856 die Leitung des Kanalbaues. Am 25. April 1859 erfolgte der erste Spatenstich durch Lesseps persönlich in Port-Saïd und am 19. November 1869 wurde das Riesenwerk unter grossen Festlichkeiten dem Verkehr übergeben. Die Jacht « L'Aigle », auf der sich die Kaiserin Eugénie von Frankreich, der Kaiser von Österreich, der Prinz von Preussen und andere Fürstlichkeiten befanden, durchfuhr den Kanal, gefolgt von 66 anderen Schiffen mit über 30 000 Gästen aus allen Erdteilen.

Zur Ausführung gelangte der schleusenlose Plan des österreichischen Bautechnikers Negrelli. — Alois Negrelli war während der Jahre 1832—40 Leiter bedeutender Strassen-, Brücken- und Hochbauten in St. Gallen und Zürich und hat sich grosse Verdienste um die Einführung des Eisenbahnwesens in der Schweiz erworben. — Der Kanal hat von Port-Saïd bis Suez eine Länge von 168 km; das entspricht etwa der Luftlinie Bern—Zürich—Bodensee. Die Baukosten beliefen sich auf 480 Millionen Franken. Die nachfolgenden Zahlen geben ein anschauliches Bild von der gewaltigen Arbeit, die dort geleistet wurde. Der Vizekönig von Ägypten stellte die ersten fünf Jahre 25 000 Arbeiter (Fellahs), die alle drei Monate abgelöst wurden, gegen kleine Ent-



— Der alte Seeweg von Marseille (M) nach Bombay (B) um das Kap der Guten Hoffnung. --- Der Seeweg durch den Suezkanal, der 59% kürzer ist.

löhnung zur Verfügung. Allein die Versorgung der Arbeiter mit Trinkwasser, das bis zur Vollendung des Trinkwasserkanals täglich auf 1600 Kamelen herbeigeschafft werden musste, kostete wöchentlich Fr. 56 000. Von 1864 an förderten Baumaschinen von rund 22 000 PS das Werk bedeutend. Das stärkste Hindernis für den Kanalbau bot eine 16 m hohe Landerhöhung, die senkrecht zum Kanal verlief; es waren zirka 14 100 000 m<sup>3</sup>

Erde zu beseitigen. — Die Bedeutung des Kanals für den Weltverkehr geht aus folgendem hervor. Der alte Seeweg um das Kap der Guten Hoffnung beträgt z. B. von Marseille nach Bombay 10 560 Seemeilen, der neue durch den Suezkanal 4 368 Seemeilen, ist also 59 % kürzer. In den letzten Jahren wurde der Kanal verschiedentlich erweitert, was durch den grössern Tiefgang der Schiffe bedingt war. Die Tiefe beträgt nun 12—13 m und die Breite 95—160 m. Er wird jetzt jährlich von ungefähr 5 500 Schiffen durchfahren. — Mit Recht heisst es: Christoph Kolumbus hat einen Seeweg nach Indien gesucht, Vasco da Gama hat ihn gefunden, Ferdinand de Lesseps aber hat einen solchen geschaffen.