

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 36 (1942)
Heft: 15

Artikel: Der Suezkanal
Autor: Hepp, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-925825>

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: 09.03.2025

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

Der Suezkanal.

Afrika hängt im Nordosten mit Asien zusammen. Diese Verbindung heißt Landenge von Suez. Auf dem Atlas ist sie nur so breit wie ein Bleistift. In Wirklichkeit ist sie aber 160 Kilometer breit. Das entspricht der Luftlinie Zürich—Genfersee.

Die Landenge von Suez ist durchstoßen. Vom Suezkanal, dem wichtigsten Kanal auf der ganzen Erde. Er verbindet das Mittelmeer mit dem Roten Meer. Oder Europa mit Indien, China, Japan und Australien.

Schon vor mehr als 3000 Jahren haben die alten Ägypter das Mittelmeer mit dem Roten Meer durch einen Kanal verbunden. Aber sie ließen ihn wieder verfallen. Der Wind wehte Sand aus der Wüste her. Und füllte den Kanal nach und nach wieder aus.

Der jetzige Kanal ist in den Jahren 1859 bis 1869 ausgehoben worden. Er ist etwa 100 Meter breit und 12 Meter tief. Er hat mehr als 400 Millionen Franken gekostet. Negrelli *), ein österreichischer Ingenieur, hat die Pläne ausgearbeitet. Und der Franzose Lesseps hat ihn gebaut.

Der Suezkanal führt durch eine Wüste. Der Bau war sehr schwierig. 1600 Kamele mußten ständig Trinkwasser für die Arbeiter heranschleppen. Und noch viele andere Schwierigkeiten waren zu überwinden.

Früher fuhren die Schiffe, die zwischen Europa und Asien verkehrten, um Afrika herum. Jetzt benutzen sie den Suezkanal. Der Weg von London nach Indien durch den Suezkanal ist etwa 4000 Kilometer kürzer. Für die Hin- und Herfahrt sparen die englischen Schiffe also 8000 Kilometer ein. Die Schiffe von Triest nach Ostasien sogar 16,000 Kilometer. Die Fahrzeit wird um mehrere Wochen verkürzt. Die Schiffe brauchen weniger Brennstoff und weniger Löhne für die Schiffsmannschaft. Die Fahrt durch den Suezkanal ist also viel billiger.

Besitzerin des Kanals ist eine Gesellschaft. In dieser Gesellschaft sind namentlich die Engländer und Franzosen vertreten. Auch die Ägypter, Italiener, Deutschen usw. möchten

*) Negrelli war von 1832 bis 1840 auch in St. Gallen und Zürich tätig. Das schweizerische Verkehrswesen hat ihm viel zu verdanken. Er baute zum Beispiel die Hafenanlagen in Rorschach, viele Straßen in der Ostschweiz, die Brücke über das Tobel bei Trogen und die Münsterbrücke, die erste steinerne Brücke über die Limmat bei Zürich. Er war ferner ein begeisterter Förderer der ersten Schweizerbahnen.

Anteil haben am Kanal. Militärisch wird der Kanal von England beherrscht. Ständig wachen englische Soldaten am Kanal. Auch in Friedenszeiten. Für kein Land ist der Suezkanal so wichtig wie für England. Mehr als die Hälfte aller durchfahrenden Schiffe stammen aus England.

In Friedenszeiten ist der Schiffsverkehr auf dem Suezkanal sehr lebhaft. Immer befinden sich ein Duzend und mehr Schiffe auf dem Kanal. Im Jahr fahren über 5000 Schiffe hindurch. Sie brauchen 14 bis 20 Stunden für die Durchfahrt. Sie fahren so langsam, daß ein Schnellläufer Schritt halten könnte. Bei schneller Fahrt würden große Wellen entstehen. Und die Ufer würden zusammenfallen.

Der Unterhalt des Kanals kostet viel Geld. Tag und Nacht tragen die Winde von beiden Seiten her Wüsten sand in den Kanal. Dieser muß darum fleißig ausgebaggert werden. Sonst würde er bald wieder ausgefüllt sein. Die Kanalgesellschaft muß auch das Baukapital verzinsen. Darum erhebt sie Gebühren von den durchfahrenden Schiffen. Für jede Nettoregistertonne (annähernd 3 Kubikmeter Laderaum) bezahlt ein Schiff 8 bis 10 Franken. Und für jeden Reisenden 4.75 Franken. Ein mittelgroßer Dampfer bezahlt für die Durchfahrt 10,000 bis 20,000 Franken. Das Jahr 1937 brachte der Gesellschaft 877 Millionen Franken Einnahmen. Oder doppelt so viel wie die Baukosten. Der Suezkanal ist also ein glänzendes Geschäft.

Jetzt streiten die Völker um den Suezkanal. Die Deutschen und Italiener stoßen mächtig gegen Ägypten und den Kanal vor. Sie wollen den Engländern den Weg nach Indien und Australien versperren. Die nächsten Wochen werden zeigen, ob es ihnen gelingt.

—
Joh. Hepp.

Schnellboote.

Gestern stand in einem Heeresbericht: In der letzten Nacht vernichteten wir ein feindliches Schnellboot und beschädigten mehrere Schnellboote schwer.

Die Zeitungen berichten fast täglich von Schnellbooten. Das sind ganz kleine Kriegsschiffe. 16 bis 28 Meter lang und 3,3 bis 4,5 Meter breit. Sie werden von 8 bis 12 Mann bedient. Sie fahren ungefähr 50 Kilometer in der Stunde. Also so schnell wie ein Bahnzug und schneller als die großen Kriegsschiffe.

Die Schnellboote können sich vernebeln.