Der Sueskanal

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **40 (1946)**

Heft 21

PDF erstellt am: **30.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Inhaltsverzeichnis

Seite
Der Sueskanal 274
Die Todesfahrt der Inkomati (2. Wir werden torpediert) 275
Fünfhundert Meter unter der Erde 277
Gut herausgeholfen 283
Aus der Welt der Gehörlosen 284
Gehörlosenverein Aargau 284
Taubstummenbund Basel, Jahresbericht 1945/46 284
Besuch in der Glasfabrik zu Münster 285
Korrespondenzblatt: Bendicht Bossard 286
Anzeigen 288

Der Sueskanal

Im Nordosten des Nildeltas, bei der Stadt Port-Said, beginnt der Sueskanal (oft auch Suezkanal genannt). Er verbindet das Mittelmeer mit dem Roten Meer. Früher mußten die Schiffe, die von Europa nach Indien, China, Japan und Australien fahren wollten, den großen Umweg um Afrika herum machen. Der Sueskanal hat diesen Weg um etwa drei Wochen abgekürzt. Jedes Jahr fahren viele tausend Schiffe durch den Kanal. Sie bezahlen hiefür etwa zweihundert Millionen Franken Gebühren.

Der Sueskanal ist besonders für England wichtig. Er bildet die kürzeste Verbindung zwischen dem Mutterland und seinen großen Kolonien im Fernen Osten. Darum wird er ständig von englischen Soldaten bewacht. Die Aegypter sehen das nicht gern. Sie sagen: Der Kanal liegt in unserm Land; wir dulden keine fremden Soldaten auf unserm Boden. Vor einigen Monaten ist deswegen ein heftiger Streit zwischen England und Aegypten ausgebrochen. Und es scheint, daß die Engländer sich mit der Zeit doch zurückziehen müssen.

Zum Bild auf der ersten Seite. Blick von Norden gegen Sues an seinem südlichen Ende. Länge des Kanals fast 170 Kilometer (Luftlinie Bern—St. Gallen). Breite des Wasserspiegels 150 Meter. Ganz im Hintergrund der hohe Rand der Arabischen Wüste. Vor diesem Rand — hinter dem Kamin des Dampfers — mündet der Kanal in den nördlichen Zipfel des Roten Meeres. Rechts im Vordergrund — fast in der untern Ecke — eine Lagune, das heißt eine untiefe Ausbuchtung des Kanals, mit einigen Flamingos (storchenähnlichen Sumpfvögeln). Vor dem großen Ueberseedampfer (vom Roten Meer herkommend) eine ägyptische Barke. Barken sind Segelschiffe, die ein bis viele Bahnwagen voll Fracht führen können. Ganz links im Hintergrund eine hohe Sanddüne. Im Vordergrund links Mekkapilger. Mekka ist die heilige Stadt der Mohammedaner. Die

zwei zuvorderst stehenden Männer sind Wasserträger. Sie gehören zum ägyptischen Volksleben wie bei uns die Milchmänner. Auf ihrem Rücken mächtige Gefäße, aus denen sie den Dürstenden Wasser verkaufen.

Hinter dem Dampfer eine Fähre, welche die Pilger von einem Ufer ans andere trägt. Am Bogen des Kanals — rechts vom Kopfe des Kamels — ein Sandbagger. Ständig müssen Bagger den Sand, den die Wüstenwinde hertragen, aus dem Kanal schöpfen. Auch wird der Kanal immer mehr vertieft.

Die Todesfahrt der Inkomati (Fortsetzung)

2. *Wir werden torpediert*

Nun sind wir im Rettungsboot. Mit uns noch ein Passagier, ein junger Offizier, der Radiotelegraphist und noch zwei andere Leute der Schiffsmannschaft. Aber wir sind noch keineswegs gerettet. Im Boot ist reichlich Wasser. Ich ziehe die Schuhe aus, um im Notfall besser schwimmen zu können. Einer fällt ins Wasser. Da werfe ich den andern auch nach. Ich bin ohne Schuhe in die Welt gekommen und kann auch ohne solche weiterkommen.

Der Dampfer wird noch immer beschossen. Von oben regnet es ständig Splitter auf uns nieder. Wir ducken uns in das Wasser des Bootes und werden nie verletzt. Die Mannschaft versucht wegzurudern. Aber sie bringt das Boot keinen Meter von der Schiffswand weg. Da sagt der junge Offizier: «Ich will Hilfe holen.» Er stürzt sich ins Meer und schwimmt zu dem nächsten Rettungsboot. Er erreicht es, kommt aber nicht mehr zurück.

Die Wellen schlagen uns immer wieder heftig gegen die Schiffswand. Wenn wir hier oder in der Nähe des Dampfers bleiben, so wird er uns beim Versinken mit in die Tiefe ziehen. Es gelingt uns, das Boot dem Schiffsrumpf entlang nach vorn zu stoßen. So kommen wir an den Bug (Vorderteil des Schiffes), der schon tief im Wasser liegt. Wegrudern können wir auch hier nicht. Ueberall sind wir eingeklemmt und umringt von Schiffstrümmern und schwimmenden Kakaosäcken. Kakao ist sehr fetthaltig und schwimmt auf dem Wasser. Aller Kakao[1] der Goldküste scheint um uns versammelt zu sein.

Kommen wir wirklich nicht weg? Müssen wir mit dem Schiff in die Tiefe fahren? Auf einmal kommt eine mächtige Welle daher und trägt uns vom Bug weg. Eine andere folgt und trägt uns weiter. Die Meeres-

[1] Die Ladung von 5000 Tonnen Kakao = 100 000 Säcke zu 50 Kilo oder 500 Bahnwagen zu 10 Tonnen.