

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: - (1949)

Artikel: Suezkanal

Autor: Schilling, Helmut

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-988472>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

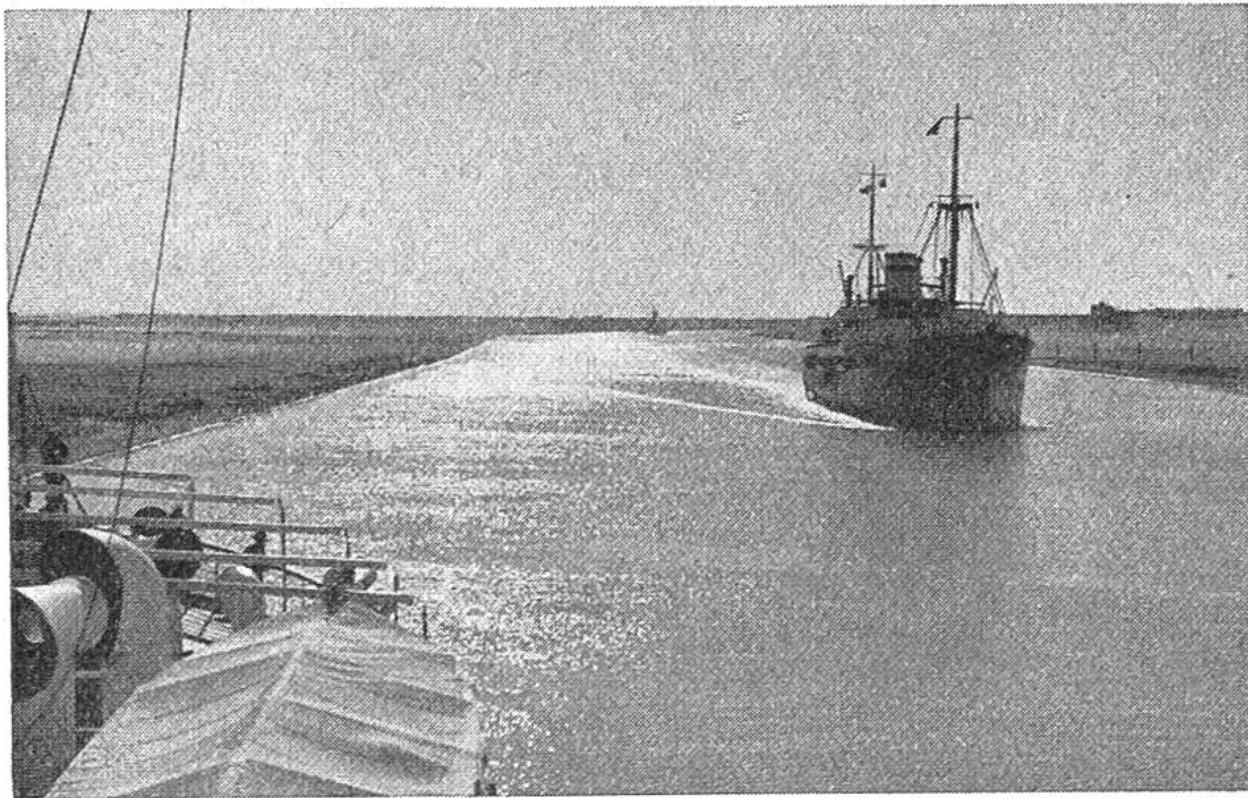
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Bei Port Said beginnt der Suezkanal. Eine Mole mit dem Lesseps-Denkmal trennt die Brandung des Mittelmeers von der ruhigen Fahrrinne.

SUEZKANAL.

Alle am Mittelmeer gelegenen zivilisierten Länder des Altertums, Ägypten, Syrien, Griechenland, Italien, sowie sämtliche europäischen Staaten des Mittelalters und der Neuzeit erstrebten einen regen kaufmännischen Verkehr mit Indien, dem Land der Gewürze und der Edelsteine, dem späteren Lieferanten von Baumwolle und Tee. Mit dem kaufmännischen Interesse verband sich naturgemäß die Überlegung, wie der Weg Indien-Europa möglichst billig zurückgelegt werden könne. Noch heute gilt der Seeweg als die günstigste Verkehrslinie; diese wurde während vieler Jahrhunderte insofern benutzt, als die kostbaren Waren Indiens über den Indischen Ozean, den Persischen Golf und den Euphrat stromaufwärts verfrachtet wurden, um dann von dessen Oberlauf aus von Kamelkarawanen durch die Wüste bis an die Küste des Mittelmeers gebracht zu werden. Die kürzeste Teilstrecke, diejenige auf dem syrischen Festland, war aller-

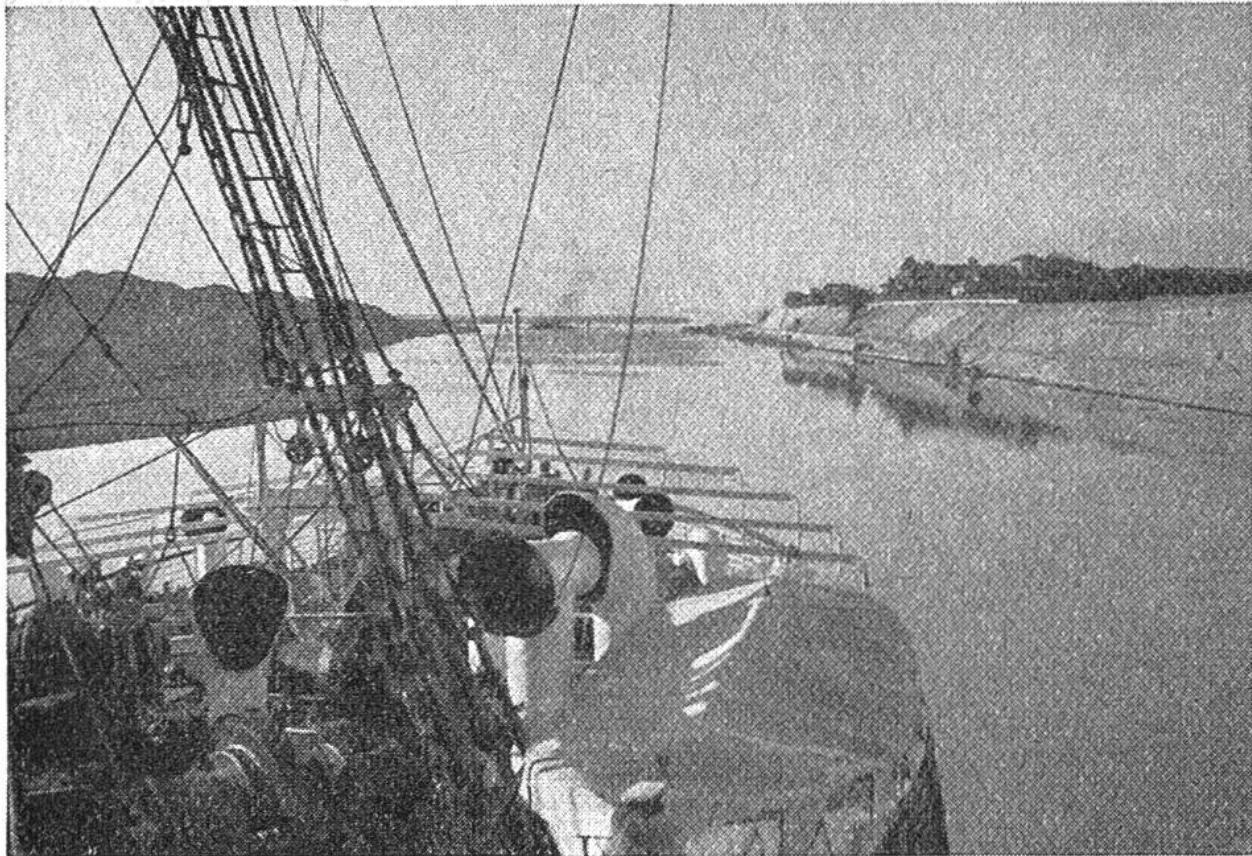


Ozeandampfer durchfahren den von Sandwüsten umgebenen Suezkanal.

dings wegen des zweimaligen Umladens, der Langsamkeit der Fortbewegung und des Aufwandes an wertvollen Lasttieren zugleich die kostspieligste. Konnte nicht eine Warenbeförderung ausschliesslich zu Schiff gefunden werden?

Drei Männer seien im Zusammenhang mit der aufgeworfenen Frage genannt: Christoph Kolumbus suchte den Seeweg nach Indien – und entdeckte bei dieser Gelegenheit 1492 Amerika; Vasco da Gama fand den Seeweg, indem er 1498 Afrika umfuhr; Ferdinand von Lesseps schuf den Seeweg, indem er den Durchstich der Landenge von Suez 1859–69 durchsetzte.

Lesseps, ein Verwandter der damaligen französischen Kaiserin Eugenie, der Gemahlin Napoleons III., hatte wie alle seine Vorgänger auf den Gebieten der Forschung, Entdeckung, Erfindung und Neuerung unendliche Schwierigkeiten zu überwinden, um die von dem Österreicher Negrelli schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ausgearbeiteten Pläne zu verwirklichen. Interessanterweise gehen diese wie auch andere Berechnungen auf Anregungen Napoleons I.



Für die Aushebung des Kanals wurden während 10 Jahren 25—40 000 Arbeiter benötigt.

zurück, welcher sich 1799 in Ägypten befand und ähnlich den vorchristlichen Pharaonen die Seeverbindung vom Mittelmeer zum Roten Meer durch Anlage eines Kanals auf ägyptischem Boden anstrebte. Lesseps hielt sich seinerseits als französischer Vizekonsul in Ägypten auf, als er an die Organisation des Riesenwerks heranging, die Freundschaft des finanzkräftigen ägyptischen Vizekönigs Said Pascha gewann und den Kampf um die notwendigen Geldbeiträge aus ganz Europa sowie gegen die Widersacher des Projekts aufnahm – vor allem England, das nachträglich dennoch die Grosszahl der Aktien aufkaufte. Es sollte diesem einsatzbereiten Mann gelingen, in zehnjähriger verantwortlicher Leitung ein Werk durchzuführen, bei dem anfänglich 25 000, dann 40 000 ägyptische Fellachen als Arbeiter beschäftigt waren, 1600 Kamele zu deren Versorgung mit Trinkwasser eingesetzt wurden, schliesslich ein besonderer 240 km langer Süßwasserkanal angelegt werden musste und eine Geldsumme von

425 Millionen damaliger franz. Franken buchstäblich im Wüstensand versickerte: das Ergebnis war ein fast 170 km langer schleusenloser Kanal, der Port Said am Mittelmeer mit Suez am Roten Meer verband und die Seestrecke Europa-Indien bei Einsparung der Umfahrung Afrikas um rund 8000 Kilometer verkürzte. Die Fahrrinne, die ständig ausgebaggert und ausgebaut wird, gestattet die Durchfahrt grösster Meerschiffe, wird täglich von etwa 20 Dampfern befahren und bringt der Kanalgesellschaft durch Erheben von Gebühren pro Tonne und pro Mensch einstmals ungeahnte Gewinne.

Helmut Schilling.

DER AAL UND SEINE WANDERUNG.

Der Aal, dieser glatte, geschmeidige und dabei äusserst muskelkräftige Fisch, wirkt in seinem Aussehen und Gehaben recht fremdartig. Er ist im gesamten Stromgebiet des Rhein, des Doubs, der Rhone und des Tessin anzutreffen, fehlt aber im Engadin (Inn-Donau). Trotzdem ist er für die Schweiz ein Fremdling. Seine Geburtsstätte liegt in der Sargasso-See, nicht weit von den Bermuda-Inseln, also näher beim amerikanischen als beim europäischen Festland. Dorthin wandert der heranreifende Laichfisch, indem er sich dem Golfstrom entgegenwirft und dabei angeblich bis zu 50 km im Tag zurücklegt. Ganz genau wissen wir das allerdings nicht. Es ist nur bekannt, dass der Aal die europäischen Küsten im Eiltempo verlässt und dass später in den fernen Meeren die Eiablage erfolgt. Ein einziges Weibchen kann mehrere Millionen Eier erzeugen. Zwanzigjährige Untersuchungen waren nötig, um das Problem der Aal-Fortpflanzung wenigstens einigermassen aufzuklären. Der dänische Gelehrte Joh. Schmidt hat mit zwei Stationsschiffen, 23 anderen Fahrzeugen und sogar einem Kreuzer in verschiedenen Weiten und Tiefen des Ozeans Aal-Larven gefangen. 550 Fangstationen liessen dann klar und deutlich erkennen, dass im Frühling in jenen fernen Tiefen des Ozeans 5–7 mm lange, durchsichtige, blattartige Aal-Larven zur Welt kommen, die bis zum Herbst etwa