



Illustrirtes Familienblatt für Länder- und Völkerkunde.

Zu beziehen durch
alle Buchhandlungen des In- u. Auslandes
sowie Postämter.

Redigirt von
Dr. Otto Delitsch,
Privat-Dozent und Realschul-Oberlehrer.

Der Jahrgang
(52 Nummern oder 12 Monatshefte)
läuft von Oktober zu Oktober.

Der Kanal von Suez.

Bearbeitet von Professor Dr. Kühne.

(Fortsetzung.)

Die Molen gleichen demnach einem gewaltigen Siebe, durch welches das andringende Wasser ungehindert strömen kann, während es gleichzeitig die Gewalt der heranstürzenden Wogen so vollständig bricht, daß die hinter ihnen ankernden Schiffe nichts von demselben zu fürchten haben. Gegen Winde freilich gewähren sie keinen Schutz; doch behauptet man, daß die Schiffe, die zu Witterungsbeobachtungen hier auf längere Zeit und namentlich auch im Winter stationirt waren, niemals Gefahr oder Schaden erlitten haben.

Längs der westlichen Mole führt das Fahrwasser zu dem inneren Hafen, an dessen Eingang ein Leuchtturm sich erhebt. Ursprünglich ein Verbindungskanal zwischen dem Mittelmeere und dem Menzalehsee, von flachen Lagunen-Inseln begrenzt, deren westliche die Stadt Port Said trägt, ist dieser Binnenhafen schon jetzt geräumig genug; kann aber, wenn es erforderlich sein sollte, beliebig in den Menzalehsee hinein ausgedehnt werden, wozu bereits der Plan vorliegt. Die verschiedenen, auf dem Situationsplane ersichtlichen Bassins bieten die zweckmäßigste Einrichtung zum Beladen und Entladen der Schiffe, sowie zu etwa nöthigen Ausbesserungen derselben. Während des Kanalbaues lag an einer dieser Hafengebunden die Steinfabrik der Gebrüder Dussaud, an einer andern die Maschinenwerkstatt der Firma Borel, Laballey & Comp., welche die Ausfertigung des Kanals übernommen hatte. Die meisten der Dampfschiffe, Dampfbugger, Couloirs, Elevateurs und anderer Maschinen, die aus diesen Werkstätten hervorgingen, waren in Frankreich vorgefertigt und wurden hier nur zusammengesetzt, torrigirt und reparirt, weil Arbeit und Kohlen hier viel theurer sind als in Frankreich. Von dem Umfange dieser Werkstatt kann man sich einen annähernden Begriff machen, wenn man bedenkt, daß die genannte Firma im Jahre 1868 bei der Ausgrabung des Kanals außer 12,000 Menschen noch 10,000 Pferdekräfte Dampf mit einem täglichen Verbrauche von 12,000 Zentner Steinkohlen verwendete, die sich auf 10 mechanische Zermalmer, 4 Handbaggermaschinen, 18 kleine und 58 große Baggermaschinen, 30 Schuttdampfschiffe mit Seitenklappen, 79 Schuttdampfschiffe mit Grundklappen, 18 Elevateurs, 90 Barken

(Chalands) mit Schuttlisten, 30 Dampfwidder, 15 Dampfbarken, 60 Lokomobilen, 15 Lokomotiven, 20 Dampferdöhler für trocknen und für nassen Boden, 1800 Erdwagen, 25 Dampfskanots und Remorqueurs, 200 eiserne Barken vertheilte, die nebst einem massenhaften Material von kleinen Geräthen aus jener Werkstatt hervorgegangen waren.

Die Stadt selbst, durch ihre Lage auf der schmalen und sehr flachen Insel der Gefahr der Ueberslutung ausgesetzt, bietet mit ihren tiefsandigen Straßen, mit ihren meistens hölzernen, auf Pfählen erbauten Häusern einen fremdartigen Anblick. Bevor die bereits erwähnte Wasserleitung von Ismailia vollendet war, mußte das Trinkwasser für die Bewohner auf Barken von Materieh am gegenüberliegenden Ufer des Menzalehsee aus zugeführt und, falls dies wegen widriger Winde oder aus andern Gründen unmöglich war, durch Destillation des Seewassers beschafft werden, zu welchem Zweck eine Maschine mit drei Dampfkesseln diente, die täglich bis zu 20,000 Liter Trinkwasser zu liefern vermochte. Den einzigen Viehstand bilden zahlreiche Schweine, die sich auf den Straßen herumtreiben; frisches Fleisch, Milch, Butter zählen daher zu den seltensten Delikatessen; Konservkost ist, wie überall in der Wüste, die Hauptzuflucht der Bewohner. Dennoch hat sich die Zahl der Bewohner bereits auf 10,000 gehoben. Kaffees, Bierhäuser und Billardstuben, Lesekabinet, Spielzimmer und Tanzsäle des Klubgebäudes bieten den besser Situirten genügende Unterhaltung, während die Arbeiter in den Schenken und griechischen Kaffeehäusern des benachbarten arabischen Dorfes ihrem lärmenden Vergnügen nachgehen. Entspricht der Kanal nur einigermaßen den gehegten Hoffnungen, so steht zu erwarten, daß Port Said an Umfang und Bedeutung rasch zunehmen wird, obwohl das beschränkte Terrain der Insel einer weiteren Ausdehnung nicht günstig ist, wie ein Blick auf unseren Situationsplan (in Nr. 7) lehrt.

Von Port Said aus zieht sich der Kanal etwa 6 geogr. Meilen weit fast genau in südlicher Richtung durch den großen Menzalehsee. Die geringe Tiefe des Sees, dessen südlicher Theil bei niedrigem Wasserstande trocken liegt, wobei die