

tollen Wettlauf anzustellen, weil es eines jeden Vorteil ist, auf der anderen Seite früher in den Kanal einzulaufen. Unerfreulich sind die Nächte im Kanal, welche das Heulen der Schakale und Hyänen belebt, und in nächster Nähe das ungleich fatalere Singen der Mosquitos, das dem Orientreisenden fast peinlicher ist als die durch dasselbe in Aussicht gestellten Stiche.

Die ununterbrochene Arbeit zur Erhaltung des Kanals, dessen Breite von 58 bis 100 Meter variiert und dessen Tiefe 8 Meter beträgt, das Baggern, die Sicherung des Uferdammes durch Faschinenwerk oder Steine, welche auf Rähnen herangeschafft werden, besonders aber die zur Zeit meiner Rückreise schon in Angriff genommene Verbreiterung erweckt eine Vorstellung von der fast übermenschlichen Arbeit, welche die Herstellung dieses Riesenwerkes erfordert haben muß. Entsprechend glänzend ist aber auch der äußere Erfolg; wenn nicht der Stand der Suez-Kanal-Aktien bekannt wäre, könnte man sich die enormen Einnahmen der Gesellschaft nach den Durchfuhrtaxen ausrechnen, welche dieselbe von den oft in dichter Folge hinter einander passierenden Dampfern erhebt: nach dem jetzt herabgesetzten Tarife noch 10 Franks für jede Tonne, auf welche das Schiff registriert ist, und ebenso viel für jeden Passagier. Da die Pandora, auf welcher ich die Rückreise machte, etwas über 30 000 Franks für die Durchfahrt zu zahlen hatte, mußte die Summe, welche von der viel größeren und mit mehr Passagieren besetzten Amphitrite erhoben wurde, über 50 000 Franks betragen haben. Der österreichische Lloyd deponiert 200 000 Franks in einer Pariser Bank, und sobald ein Schiff desselben den Kanal passiert, telegraphiert der Agent in Suez, resp. Port Said, nach Paris die Summe, welche die Kanalgesellschaft für die Durchfahrt zu erheben hat.

Am 9. Oktober Nachmittags langten wir vor Suez an und haben dort 46 Stunden festgelegen, weil wir eine beträchtliche Ladung zu löschen hatten, namentlich große Massen Holz, die für Suakim bestimmt waren. Nach Suez ging keiner von uns herüber, da ein Segelboot von dem Halteplatz des Dampfers nach der Stadt, die zudem keine Sehenswürdigkeiten bietet, mehrere Stunden gebraucht; das Ausladen der Fracht wird dort wie in allen anderen Häfen durch große Holzbarren vermittelt. Unmittelbar vor uns lagen die ins Meer abfallenden und bis zu einer Höhe von 840 Metern sich erhebenden fahlen Felsmassen des Dschebel Atakah, die in der Morgensonne die eigentümlich-ägyptische rotgraue Beleuchtung zeigen, aber gegen Sonnenuntergang tiefblau erscheinen. Im Osten erkennt man auf der Küste der Sinai-Halbinsel mit dem Fernrohr die Vegetation, welche den Brunnen des Moses umgiebt. Die Farbe des Wassers ist dort das bekannte Grün, während das Mittelmeer ultramarin-blau aussieht und das rote Meer ganz hellblau.

Als am 11. Oktober während des Tiffins die Anker gelichtet wurden, konstatierten wir unter dem Bankha 26° N. Die Fahrt im roten Meer ist wegen der zahlreichen Klippen, an denen schon viele Schiffe gescheitert sind, gefährlich, und es wird deshalb bei der Leitung des Dampfers, namentlich nachts, die größte Vorsicht beobachtet. Die Enge des roten Meeres wird gewöhnlich überschätzt;