



**GERHARD
ROHLFS**

**BEITRÄGE ZUR
ENTDECKUNG UND
ERFORSCHUNG
AFRICA'S BERICHTE
AUS DEN JAHREN
1870-1875**

Gerhard Rohlf

Beiträge zur Entdeckung und Erforschung Africa's Berichte aus den Jahren 1870-1875

EAN 8596547076407

DigiCat, 2022

Contact: DigiCat@okpublishing.info



Inhaltsverzeichnis

1. Der Kanal von Suez.

2. Bauten in Afrika.

Fußnoten

3. Lagos an der Westküste von Afrika.

Fußnoten

4. Das Gora-Gebirge in Central-Afrika.

5. Höflichkeitsformen und Umgangsgebräuche bei den Marokkanern.

Fußnoten

6. Beitrag zur Kenntniß der Sitten der Berber in Marokko.

Fußnoten

7. Ueber Reiz- und Nahrungsmittel afrikanischer Völker.

1. Goro- oder Kola-Nuß .

2. Tabak .

3. Kaffee und Thee, Lakbi, Tetsch und andere alcoholartige Getränke .

4. Opium und Haschisch .

Fußnoten

8. Aufbruch zur Libyschen Wüste.

Fußnoten

9. Das jetzige Alexandrien.

Fußnoten

10. Kairo, Hauptstadt von Aegypten.

Fußnoten

11. Meine Heimkehr aus der Libyschen Wüste.

Fußnoten

12. Bei den Zeltbewohnern in Marokko,

eine ethnographische Schilderung.

Geburt, Beschneidung, Hochzeit und Begräbniß.

Fußnoten

1. Der Kanal von Suez.

[Inhaltsverzeichnis](#)

Es hat kaum ein großartigeres Unternehmen mehr das Interesse der gebildeten Welt in Anspruch genommen, als der Durchstich des Isthmus von Suez, eine Unternehmung, wie sie eben nur der vor nichts zurückschreckende Geist des 19. Jahrhunderts erdenken konnte. Und keine Arbeit ist mehr besprochen und beschrieben worden, als gerade dieser Kanal, Stimmen haben sich dafür und dagegen erhoben; Enthusiasten wollten den Kanal in ein paar Jahren vollenden, unterschätzten die Schwierigkeiten, setzten die Kosten zu gering an; ihre Gegner sprachen von unüberwindlichen Hindernissen, vom Niveauunterschiede der beiden zu verbindenden Meere, von nicht zu besiegenden Sandstürmen der Wüste, vom Mangel an Geld und endlich, falls der Kanal zu Stande käme, von den zu großen Kosten, welche die Rheder für ihre durchgehenden Fahrzeuge zu entrichten haben würden.

Im Jahre 1854, als Hr. von Lesseps vom Vicekönig die Autorisation bekam zur Anlegung eines maritimen Kanals durch die Landenge, constituirte sich infolge dessen eine internationale Commission, bestehend aus Ingenieuren von England, Oesterreich, Spanien, Frankreich, den Niederlanden und Preußen, um einen Plan auszuarbeiten, und nachdem diese Commission festgestellt hatte, daß kein Niveauunterschied zwischen den beiden getrennten Meeren vorhanden sei, hatte sie die Bildung des Kanals von Suez und eine Subscription zur Folge. Die auszuführenden Arbeiten waren auf 200 Mill. Frs. veranschlagt worden, welche Summe aufgebracht wurde. Im Jahre 1859 begannen

die ersten Arbeiten unter der unmittelbaren Direction der Compagnie selbst.

Diese bestanden hauptsächlich in Menschenwerk; das ägyptische Gouvernement hatte contractlich 20,000 Fellahin oder Leibeigene zu liefern, welche eine monatliche Dienstzeit hatten, wobei sie auf Kosten der Compagnie ernährt und abgelohnt wurden. Jeden Monat löste ein Haufen anderer Zwangsarbeiter den alten ab.

Als nun Ende 1865 die Unzulänglichkeit dieser Arbeiten sich herausstellte, schloß die Compagnie mit dem Hause Borrel und Lavaley einen Contract, demzufolge das genannte Haus es übernahm, sämmtliche Erdarbeiten, die Ausgrabung und Ausbaggerung des Kanals durch Maschinen bewerkstelligen zu wollen. Zugleich wurde der Firma Dussaud Frères die Vollendung der großen Molen von Port-Said überwiesen und die Arbeiten, welche dieses Haus durch seine colossalen künstlichen Steinblockbauten in Algier, Cherbourg u.s.w. ausgeführt und dem man neuerdings noch die Construction des Hafens von Smyrna übergeben hatte, waren hinlänglich Bürge, daß ihnen die Molen von Port-Said würden ebenbürtig zur Seite gestellt werden können.

Es handelte sich nun aber darum, das ägyptische Gouvernement, welches sich verpflichtet hatte, während des Kanalbaues so und so viele Arbeiter zu liefern, dahin zu bringen, daß es für die jetzt unnöthig gewordenen Menschenkräfte einen äquivalenten Theil an Geld gewährte und die ägyptische Regierung, immer bei der Hand, das Unternehmen auf's Großmütigste zu fördern, ging auf's Bereitwilligste daraus ein. Indeß stellte es sich heraus, daß die Ablösungssumme, welche die Compagnie verlangte, 54 Mill. Frs. dem Vicekönig zu hoch gegriffen schien und man kam nun überein, sich einem Schiedsrichter zu unterwerfen, wozu beide Parteien den Kaiser Napoleon wählten. Aber nicht für 54 Millionen entschied sich der Kaiser der

Franzosen, sondern für 84 Millionen, welche die ägyptische Regierung der Compagnie zu zahlen habe. Die anfängliche Schätzung der Compagnie war also bedeutend durch den Ausspruch des Kaisers Napoleon überboten worden. Man hat behaupten wollen, der Umstand, daß Herr von Lesseps ein Verwandter der Kaiserin Eugenie ist, habe nicht wenig dazu beigetragen, eine für die Compagnie so außerordentlich günstige Entscheidung herbeizuführen. Außerdem hatte die Compagnie einen neuen Geldzuschuß von 10 Mill. Frs. als Entschädigung für die Domäne Tel-el-kebir vom Vicekönig erhalten. Trotzdem daß nun die ursprünglich veranschlagte Summe von 200 Mill. Frs. sich so um fast 100 Millionen erhöht fand, stellte es sich schon im kommenden Jahre heraus, daß zur Beendigung des Kanals noch wenigstens 100 Millionen erforderlich seien. Deshalb ging Anfang 1868 Herr Lesseps nach Paris, um eine neue Anleihe zu negociiren. Eine Anleihe als solche scheiterte indeß, es gelang aber Herrn Lesseps eine Lotterie mit Bewilligung der französischen Kammer zu Stande zu bringen, welche bis Anfang Juni 1868 40-45 Millionen ergab und endlich wurden durch verschiedene Operationen die finanziellen Schwierigkeiten des Kanalbaues überwunden.

Nach der damaligen Abmachung sollten die Arbeiten bis zum 1. October 1869 fertig sein und nach den Arbeiten des Hauses Borrel und Lavaley zu schließen, konnte dies auch geschehen. Denn um von dem Augenblicke an den Kanal so herzustellen, daß er überall an der Wasserlinie eine Breite von 100 Meter, an der Basis 22 Meter (an einigen Stellen indeß oben 75 Meter und unten blos 12 Meter) mit einer Tiefe von überall 8 Metern habe, blieben vom Juni 1868 an noch 34 Millionen Kubikmeter Terrain wegzuräumen übrig. Mit der Arbeitsfähigkeit, welche Borrel und Lavaley zu ihrer Disposition hatten und wodurch bis Mai 1868 circa 18 Millionen Kubikmeter Erdreich weggeschafft wurde und welche im Juli 1868 bis auf 20 Millionen Kubikmeter

gesteigert werden konnte, stellte es sich heraus, daß in der That bis Ende des Jahres 1869 der Kanal fertig sein würde. Ob aber derselbe dann schon für die größten Fahrzeuge passirbar sein würde, war eine andere Frage; jedenfalls aber konnten Borrel und Lavaley, die mit der Compagnie übereingekommen waren, eine so und so große Menge von Erdreich aus der vorgeschriebenen Linie des Kanals hinwegzuräumen, ihren Verpflichtungen nachkommen. Zur Ausführung dieser großartigen Arbeit hatten Borrel und Lavaley folgende Maschinen, welche sämmtlich entweder in England oder Frankreich und Belgien angefertigt sind, zur Disposition: a) 10 mechanische Zermalmer; b) 4 Handbaggermaschinen; c) 19 kleine Baggermaschinen; d) 58 große Baggermaschinen, von denen 20 mit langen Abgüssen; e) 30 Dampfschiffe, um Schutt wegzufahren, mit Seitenklappen; f) 79 Schuttdampfschiffe mit Grundklappen, 37 von diesen hielten das Meer; g) 18 Elevateurs; h) 90 schwimmende Chalands mit Schuttkisten; i) 30 Dampfwidder; k) 15 Dampfchalands; l) 60 Locomobilen; m) 15 Locomotiven; n) 20 Dampferdhöhler theils für trockenen, theils nassen Boden; o) 1800 Erdwagen; p) 25 Dampfcanots oder Remorqueurs; q) 200 eiserne Chalands.

Wir brauchen nicht zu erwähnen, daß auch noch ein genügendes und massenhaftes Material von kleinen Geräthen, als Schaufeln, Hacken, Schiebkarren u.s.w. vorhanden war. Borrel und Lavaley hatten außerdem eine Arbeitskraft von circa 12,000 Menschen auf dem Platze, welche theils aus Eingeborenen, die sich freiwillig zum Arbeiten gemeldet hatten, theils aus Europäern bestand. Alle Arbeiten waren contractlich; erstere bekamen für 1 Meter Kubikfuß 1 Fr. 95 Cent., wo das Terrain leicht zu bearbeiten war; wo es hingegen, wie in Chalouf, schwierig war, bis 2 Frs. 45 Cent., die Handwerker und Europäer hatten nicht unter 5 Frs. per Tag.

Bald darauf wurden aber wieder viele Stimmen laut, daß nach vollendetem Kanalbaue zwei große Schiffe neben einander nicht würden passiren können; indeß bei den geringsten Dimensionen von 75 Meter an der Wasserlinie und 12 Meter an der Basis waren wir berechtigt, anzunehmen, daß dies der Fall sein würde oder daß man dem würde abhelfen können. Man wollte ferner behaupten, daß die Ausfüllung der Bitterseen vom Mittelmeere aus zu rasch vor sich gehen würde und so durch den hereinbrechenden Strom der Kanalbau beschädigt, wenn nicht ganz zerstört werden könnte. Die Anfüllung des Timsahsees im Jahre 1861, wozu nicht weniger als circa 100 Mill. Kubikmeter Wasser erforderlich waren, welche dem mittelländischen Meere entzogen wurden, hatte jedoch gezeigt, daß bei so großen Quantitäten mit verhältnißmäßig so geringem Falle die Strömung mit großer Langsamkeit vor sich geht; und so konnte man genau berechnen, daß zur Ausfüllung des großen und kleinen Beckens des Bittersees, welcher wenigstens 20 Mal so viel Volumen Wasser verschlingen würde, als der Timsahsee, fast zwei Monate erforderlich sein müßten.

So war, als wir Mitte Juni 1868 den Kanal besuchten, die Sachlage; und wenn wir auch nicht der Meinung der Pessimisten waren, welche behaupteten, der Kanal würde nie fertig, würde stets wieder versanden oder auch diese Compagnie würde nicht die erforderlichen Mittel aufbringen können, um die Bauten zu Ende zu führen, und es würde so selbstverständlich der Kanal in die Hände der Engländer übergehen (beiläufig gesagt wäre dies gar kein Schaden für die kommerzielle Welt), so waren uns doch auch andererseits starke Zweifel aufgestoßen, ob der Kanal schon Ende 1869 der allgemeinen Benutzung würde übergeben werden können. Denn wenn auch die Firma Borrel und Lavaley die vorgeschriebenen 34 Mill. Kubikmeter Terrain bis Ende 1869 herausgeschafft haben konnte, so war damit

lange noch nicht der Kanal fertig. Vor Allem wäre überdies der Compagnie eine weise Sparsamkeit anzuempfehlen gewesen. Wozu nützte es damals, nachdem sie alle Privatarbeiten abgegeben hatte an Privatunternehmer (Borrel und Lavaley, Dussaud Frères, Couvreur in El Guisr u.a.m.), einen so großen Stab zu unterhalten? Seitdem die Compagnie sich nicht mehr direct bei den Arbeiten betheiligte, wie im Anfange, war es da nicht eine eitle Geldverschleuderung, noch immer denselben Personalbestand zu haben, welcher unter den hochtönenden Namen Agence supérieure und Direction générale des travaux ein Personal von über 200 Leuten (officiell) aufwies, von denen der geringste Beamte sicher nicht unter 5000 Frs., der Director Herr Voisin 50,000 Frs. Gehalt bezog?

Man kann von drei Seiten hinkommen, um den Kanal zu besuchen: von Port-Said, von Ismaïlia und Suez. Wir gingen im Jahre 1868 von letzterem Platze aus, uns auf dem Süßwasserkanal einschiffend, welcher von Ismaïlia kommt und in Suez sein Ende hat. Von diesem Orte an bis nach Ismaïlia hatte der Kanal eine Länge von 90 Kilometern, war an der Wasserlinie überall 14 Meter breit und hatte eine durchschnittliche Tiefe von 1,20 Meter. Es bestand eine regelmäßige Post, jedoch konnte man auch Extradahabien haben, welche von Maulthieren, die immer im schnellen Trabe oder Galop gehen, gezogen wurden. Der Verkehr war schon sehr belebt durch kleine Privatschiffe; so bezogen schon damals die indischen Schiffe und ganz Suez alle Kohlen mittelst des Kanals. Um die Fähigkeit zu haben, überall halten und aussteigen zu können, zogen wir eine Extradahabie vor, zumal die Posten sehr schmutzig und voller Ungeziefer waren. Jede Dahabie hat einen Vorraum und einen kleinen Salon, der für vier Personen geräumig ist, sogar ein kleines Ankleidezimmer und Accessoir fehlen nicht. Die unvermeidlichen Haustiere mohamedanischer Länder, lästige kleine Insecten, fehlen aber auch in den

Extradahabien nicht, was auch ganz natürlich ist, da der Reïs oder Capitain in Abwesenheit von Passagieren sich sicher nicht zum Schlafen auf das Dach der Dahabie, sondern auf die Sophas in derselben legt und seine beiden Leute sicher seinem Beispiel folgen. Man kann, falls man sich gar nicht aufhält, die Fahrt von Suez nach Ismaïlia in 10-12 Stunden machen, indeß war es sehr gerathen, einige Stunden in Chalouf zu bleiben, um die dortigen Arbeiten zu besichtigen. Hier ist der einzige Ort, wo man auf felsiges Terrain, jedoch von lockerer Beschaffenheit, stieß. Tagtäglich fand man hier die schönsten Versteinerungen, Fische, Säugethiere und Pflanzen. Als wir den tiefen Graben besuchten, wurde gerade ein ausgezeichnet schöner Rückenwirbel eines Elephanten ausgegraben. Es herrschte in Chalouf ein reges Leben, große Dampfpumpen waren fortwährend in Thätigkeit, um das eindringende Wasser, welches der nahe Süßwasserkanal durchsickern ließ, herauszuschaffen, während andere mächtige Maschinen die Erde selbst angriffen. Nur in Chalouf hatte man jetzt noch das Bild und Profil des Kanals, da die anderen Strecken zwischen Port-Said und Ismaïlia alle angefüllt waren. Aber gerade vor Thoresschluß den Kanal entstehen sehen die riesigen Arbeiten bewundern zu können, gerade das hatte einen besonderen Reiz. Wenn man jetzt nach Vollendung des Durchstiches über den Kanal dahinfährt, kann man sich kaum eine richtige Idee machen von den Schwierigkeiten, welche besiegt werden mußten.

Nebenbei war hier eine ganze Stadt entstanden; es gab Kirchen, Moscheen, Wirtshäuser, Spitäler, Cafés u.s.w. Von hier nun wendet sich der Süßwasserkanal ab, um die Bitterseen, deren Bassin tiefer ist, als die Basis des Süßwasserkanals, zu vermeiden, und bei der großen Hitze, die im Sommer hier herrscht, zogen wir es vor, diesen Theil des Weges Nachts zu machen, wo wir dann am anderen Morgen früh in Serapeum eintrafen; dies liegt am Nordrande

der Bitterseen. Vom Süßwassercanal führt eine Zweigbahn nach Serapeum. Auch hier konnte man die Arbeiten in ihrer ganzen Großartigkeit bewundern und auch hier hatte sich rasch ein Ort entwickelt, wie es übrigens das Zusammensein so großer Arbeitermassen von selbst mit sich bringt.

Von Serapeum bis Ismaïlia sind nur noch 20 Kilometer und bald landete die Dahabie an dem schönen steinernen Kai; vorbeifahrende Wagen, die Menge der Schiffe (unter denen manche Dreimaster und stattliche Mittelmeerdampfer), Kirchthürme, Häuser und Hotels, wie man sie nur in den großen Seestädten findet, überraschen den Reisenden, so daß er glaubt in Europa zu sein.

Ismaïlia ist eine Stadt von circa 8000 Einwohnern. Nach einem vollkommen regelmäßigen Plane gebaut, ist es weit hinaus im Halbkreise von einem Süßwasserkanale umgeben, welcher von üppigen Weiden bordirt ist. Man hat eine katholische und zwei griechische Kirchen, eine Moschee, zwei Hospitäler, von denen eins für die arabische Bevölkerung bestimmt ist. Es befinden sich hier die Gebäude der Directoren, welche an Pracht und Bequemlichkeit in nichts den Sommerwohnungen der Fürsten nachstehen. Die Straßen sind breit und vor allen Privathäusern breite Blumenbeete und Baumanlagen, was einen reizenden Anblick gewährt. Namentlich der Hauptcentralplatz ist eine allerliebste Anlage und obgleich erst seit zwei Jahren geschaffen, so üppig, als ob sie seit zehn Jahren bestände. In Ismaïlia ist das beste Hôtel das Hôtel des voyageurs; es giebt aber noch fünf oder sechs andere. Natürlich wo Franzosen sind, fehlen nicht die Cafés chantants und die Roulette; diese ist jetzt in Aegypten so verbreitet, wie in Californien und namentlich zur Zeit der Baumwollenperiode wurden oft in den schmutzigsten Winkelbuden Summen umgesetzt, um die sie die Banken von Homburg, Wiesbaden und Ems hätten beneiden können.

Aber auch das deutsche Bier hat seinen Weg zum Kanal gefunden und in Ismaïlia wie in allen anderen Städten Aegyptens giebt es deutsche Bierbrauer, welche ihr Bier von Wien beziehen. Es hatte den Anschein, als ob Ismaïlia nach Vollendung des Kanals sein Aufblühen, welches es den Arbeiten hauptsächlich verdankt hatte, einbüßen würde, aber jetzt im Bereiche des Eisenbahnnetzes, wird die Stadt doch immer eine gewisse Wichtigkeit behalten, wenngleich es sich wohl nie zu einer bedeutenden Stadt hinaufschwingen wird.

Der Timsahsee war jetzt vollkommen angefüllt, er ist südlich von der Stadt und circa einen halben Kilometer entfernt und hat eine Oberfläche von 60 Hectaren. Der Canal maritime geht an der östlichen Seite hindurch. Obgleich das auf dem Boden stark aufgehäuften Salz, welches sich beim Hereinlassen des Mittelmeerwassers natürlich auflöste, anfänglich keine Fische leben ließ, so ist doch durch die constante Erneuerung des Wassers, durch den Abfluß vom Süßwasserkanal her, der Salzgehalt so vermindert, daß eine Menge Fische jetzt darin leben, obgleich der Salzgehalt des Wassers noch bedeutend größer ist, als der des mittelländischen Meeres. Das Wasser ist übrigens hell, wie Krystall, und ladet Jeden zum Baden ein. Krocodile sind heute nicht mehr zu fürchten (behar el timssah heißt Krocodilsee) und eine gute Badeanstalt am Ufer des Sees sorgt für alle Bedürfnisse ihrer Clienten.

Von Ismaïlia bis Port-Said benutzte man damals schon den Canal maritime der von Port-Said an gerechnet 75 Kilometer lang ist (die Länge des ganzen Kanals beträgt bis Suez 160 Kilometer). Es war hier schon tägliche Dampfverbindung und man legte die Fahrt gewöhnlich in acht Stunden zurück. Die Dampfer, kleine Boote, waren übrigens zweckmäßig eingerichtet und hatten eine erste und zweite Classe. Der Kanal hatte hier überall die planmäßige Breite, aber noch

nicht die gehörige Tiefe zwischen diesen beiden Plätzen. Durch den Balahsee kam man zuerst nach El Guisr, einem Punkte, der Interesse erregte durch die Ausstellung der Maschinen des Herrn Couvreur. Diese Maschinen, Excavateurs genannt, griffen mittelst Dampf das trockene Erdreich an, sind also Trockenbaggerer; das Süßwasser wurde nach diesem Orte durch Dampfdruckmaschinen befördert. Nichts war eigenthümlicher als der Anblick der colossalen Dampf-baggerer und der Elevateurs, die man nun von hier an auf Schritt und Tritt bis Port-Said fand. Es gab Baggerer, die in *einem* Tage bis 2000 Kubikmeter heraufholen konnten.

Man passirt dann noch den Ort El Kántara (die Brücke) von circa 2000 Einwohnern, schon früher wichtig als ein Halteplatz von Karavanen, die nach und von Syrien ziehen. In El Kántara ist eine Kirche, ein Spital und eine Moschee, dann die sehr sehenswerten Etablissements von Borrel und Lavaley, welche denen dieser Herren in Chalouf um nichts nachstehen; natürlich sind diese Werkstätten seitdem geschlossen worden.

Der einzige Ort von Wichtigkeit ist nun nur noch El Aech (sprich Aisch), ein kleines Etablissement circa 15 Kilometer von Port-Said entfernt. Bald sah man nun schon die hohen Masten der Seefahrer und nach einer Weile fuhr unser kleiner Dampfer hindurch zwischen seinen großen Seebrüdern aus der Familie der Lloyd, der Messagerie impériale und anderer Gesellschaften, die wie Riesen auf einen Zwerg, so auch auf unsere kleine Dampffußschale herabschauten.

Port-Said ist eine vollkommen europäische Stadt und hat jetzt circa 12,000 Einwohner, welche Bevölkerung außer aus Aegyptern hauptsächlich aus Oesterreichern (Dalmatinern), Franzosen, Italienern und Griechen besteht. Letztere, der Auswurf ihres Landes, machen indeß das Leben in Port-Said

ebenso unsicher, wie in Suez und Alexandria. In allen diesen Städten konnte man zur Zeit des Kanalbaues täglich einen Mord rechnen; zum Glück für die übrigen Europäer, von denen sie wie die Pest gemieden werden, schlachteten sie sich meist unter einander selbst ab. Die Stadt hat einen ägyptischen Gouverneur und einen von der Regierung gepflegten Gesundheitsdienst, fast alle maritimen Staaten sind durch Consuln vertreten, Deutschland durch Herrn Bronn, welcher früher ebendasselbst schon Consul von Preußen war. Es giebt Kirchen für den katholischen und griechischen Cultus, eine Moschee für die Mohamedaner, Hospitäler und Klöster, in denen nichtsthuende griechische oder katholische Mönche auf Kosten der Bewohner Port-Saids ihre Bäuche mästen, eine Menge Hotels (von denen das Hôtel Pagnon das beste sein soll; wir selbst hatten unsere Wohnung auf Sr. Majestät Consulat). Cafés mit und ohne Musik, öffentliche Bäder, Clubs, kurz nichts fehlte, um Port-Said als eine kleine Großstadt bezeichnen zu können. Aber auch die Voraussicht, daß Port-Said eine bedeutende Concurrenz Alexandrien machen würde, hat sich nicht bewahrheitet. Jetzt nach einem Bestande des Canals von 5 Jahren können wir nur constatiren, daß dieser Hafen nicht die Entwicklung genommen hat, welche man seiner Lage zu Folge berechtigt zu sein glaubte, voraussetzen zu dürfen.

Zum Theil ist der Hafen nicht sicher, trotz der enormen Molen, welche man construiert hat, zum Theil passiren die Schiffe, welche nach Indien gehen, rasch ohne sich hier aufzuhalten. Der eigentliche Hafen für Aegypten ist eben Alexandria geblieben. Wenn der jetzige Chedive, der ja so große Dinge schon geschaffen hat, eines Tages dazu schreiten würde, den in unmittelbarer Nähe gelegenen Mensaleh-See auszutrocknen, dann würde sich allerdings in der Entwicklung Port-Saids eine wesentliche Aenderung zu Gunsten der Stadt ergeben.

Sehr sehenswerth war die Fabrikation der großen Steinblöcke zur Construction der beiden Hafentürme. Wie schon erwähnt, waren es die Herren Dussaud Frères, welche diese Arbeit übernommen hatten. Jeder Block hat 10 Kubikmeter Gehalt und wiegt 40,000 Pfund. Das Verfahren, sie herzustellen, war so einfach wie möglich: Mittelst Sand, welcher aus dem Hafen gebaggert und mit der vorgeschriebenen Partie Süßwasser gemischt wurde, brachte man dieses Gemenge unter eine Zerreibemühle und that es dann mit Kalk und Cement in gewollter Menge zusammen. Wenn alles ordentlich durcheinander gemischt war, kam diese Masse in hölzerne Formen und mußte dann zwei Monate trocknen, nach welcher Zeit eine felsentartige Härte eintrat.

Seitdem ist in der That der Kanal von Suez am 16. November 1869 eröffnet worden und alle die bösen Conjunctionen, welche man an die Lebensfähigkeit dieses gigantischen Unternehmens geknüpft hatte, haben sich als eitel Dunst erwiesen.

Ein riesiges Unternehmen, wozu man fünf Jahre Studien, wie Stephan sagt, und elf Jahre Ausführung gebraucht hatte.

Alle seefahrenden Nationen hatten sich bei dieser großartigen Feier durch ihre Flotten vertreten lassen und von Fürstlichkeiten waren der Kaiser von Oesterreich, der deutsche Kronprinz (damals noch Kronprinz von Preußen), die Kaiserin Eugenie und Prinz Heinrich der Niederlande erschienen. Alle waren Gäste des Chedive, aber nicht sie allein, sondern Tausend andere. Ja der Schreiber dieser Zeilen, welcher ebenfalls eine Einladung erhalten hatte, der er leider eingetretener Umstände halber nicht Folge geben konnte, weiß aus späterem Besuche in Aegypten, daß eine Menge *ungeladener* Gäste flott sich unter die Geladenen drängte und auf Kosten des Chedive den Festlichkeiten

anwohnte. Man berechnet die Zahl der damals anwesenden Fremden auf 30,000 Personen.

Der dabei entwickelte Pomp, die Verschwendung, welche ostensibel zur Schau getragen wurde, sind unbeschreiblich; aber für den Orient, wo Alles auf Aeüßerlichkeit berechnet ist, kann man sie kaum übertrieben nennen.

Wenn nun auch der Kanal bei der Eröffnung vollständig planmäßig hergestellt war, so war doch im Mai 1871 erst die Ausbaggerung des Kanals soweit vollendet, daß er in seiner ganzen Länge eine mittlere Tiefe von 8,50 Meter hatte, so daß Schiffe mit 7 Meter Tiefgang ungehindert den Kanal passiren konnten.

Im ersten Jahre hat man noch, eingeschlossen die Ausbaggerung des Außenhafens bei Port-Said, 563,060 Kubikmeter ausgeräumt, aber eine im December 1871 vorgenommene Sondirung in einer Entfernung von je 18,50 Meter vorgenommen ergab überall die Tiefe als normal. Es bestätigte sich denn auch, daß der Kanal keineswegs so viel zu leiden hatte von den Sandwehen der Dünen oder vom Abschwemmen der Ufer durch den Wellenschlag vorbeifahrender Dampfer. Ebenso haben die in Port-Said errichteten Molen vollkommen gut dem schlechtesten Wetter getrotzt, denn einige Senkungen, welche man übrigens vorausgesehen hatte, haben auf die allgemeine Sicherheit keinen Einfluß gehabt.

Die Leichtigkeit, mit welcher der Verkehr vor sich geht, hat überhaupt alle die böartigen Voraussetzungen und Meinungen, die man anfangs mit der Lebensfähigkeit des Kanals in Verbindung brachte, zu nichte gemacht.

Im Jahre 1870	passirten	486	Schiffe
"	"	1871	" 765 "
"	"	1872	" 1082 "

"	"	1873	"	1173	"
"	"	1874	"	1264	"

Seit der Einweihung haben bis Ende 1874 4770 Schiffe den Kanal passirt mit einem Gesamttonnengehalt von 8,050,338; davon waren circa vier Fünftel Dampfer und nur ein Fünftel Segler. Die Einnahmen betragen vom Beginn der Eröffnung bis Ende 1874 78,317,352 Frs. Am besten wird das stete Wachsen der Einnahme veranschaulicht, wenn wir die des ersten Jahres mit 5,159,327 Frs. gegen die des Jahres 1874 mit 24,859,383 Frs. halten.

Wir sehen aber, daß bei Weitem der größte Theil der Schiffe den Engländern gehört, ihr Land also in Wirklichkeit den größten Nutzen vom Durchstich der Landenge von Suez gehabt hat. Was würde Lord Palmerston, dieser eifrigste Gegner des Suezkanales, gesagt haben, hätte er ein solches Resultat noch erleben können.

Die jährlichen Ausgaben des Kanals waren auf circa 5,000,000 Frs. veranschlagt, da aber im ersten Semester 1872 die Einnahmen sich schon auf mehr als eine gleiche Summe bezifferte und da der Transit fortwährend im Steigen begriffen ist, so kann man mit Zuversicht der Zukunft entgegensehen.

Seit dem Juli 1872 hat die Umwandlung des officiellen Tonnengehaltes in die des sogenannten "gross tonnage" die Einnahmen um 40 bis 50% gesteigert.

Längs des ganzen Kanals hatte man von Mitte 1871 Fluthmesser angebracht auf sechszehn verschiedenen Stationen. Von sechs Uhr Morgens bis sechs Uhr Abends wird viertelstündlich die Höhe des Wassers, die Schnelligkeit der Strömung des Wassers und die Windrichtung gemessen, so daß man jeden Augenblick am Tage die Fluthwelle von Port-Said bis Suez in Erfahrung bringen kann. Das aus dem

rothen Meere kommende Wasser fließt gegen das Mittelmeer mit einer intermittirenden Geschwindigkeit, welches von der ungleichen Gezeitung beider Meere verursacht wird.

Zu erwähnen ist noch, daß die Leuchttürme von Port-Said und Suez ebenso wie die, welche längs des Kanals aufgestellt sind, von electricischem Lichte erleuchtet werden, der von Port-Said durch magneto-electrische Maschinen, welche durch Dampf in Thätigkeit gesetzt werden.

Trotz des großen Aufschwungs, den der Kanal genommen hat, knüpfen sich an seine Existenz nicht unwichtige Fragen, welche bei einer eventuellen Unabhängigkeitserklärung Aegyptens zum Austrag kommen dürften. Jedenfalls besitzen wir aber dermalen in der Verbindung der beiden Meere ein Werk so großartig, daß es bis jetzt durch kein anderes Unternehmen ähnlicher Art übertroffen worden ist.

2. Bauten in Afrika.

[Inhaltsverzeichnis](#)

Wenn wir hier die Bauweise der in Afrika befindlichen Völker, soweit es dessen Norden und Centrum angeht, beschreiben wollen, so sehen wir selbstverständlich von den *antiken* Baudenkmalern ab. Allein die Schilderung der Bauten, welche wir in Aegypten namhaft machen könnten, würde Bände, oder der, welche wir in den sogenannten Berberstaaten antreffen, seien es nun Reste der Libyer, Phönicier, Griechen, Römer und Christen der ersten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung, würde Folianten füllen, wenn Jemand sich der Mühe unterziehen wollte, ausschließlich diesen Gegenstand zu behandeln.

Indem wir aber wiederum Aegypten außer unserem Bereiche lassen, so weit es die *neuen* Bauten jetzt lebender Generationen anbetrifft, so glauben wir damit vollkommen im Rechte zu sein; denn die Paläste, die Moscheen, welche von den jetzigen Herrschern des Landes der Pharaonen errichtet worden sind, wurden nicht von den Aegyptern selbst erbaut. Ausländische Architekten leiteten die Construction, und nur die roheste Arbeit wurde von den Eingeborenen selbst verrichtet.

Anders ist es in den Berberstaaten. Obschon auch hier der christlich-europäische Einfluß sich nicht leugnen läßt, namentlich bei den Baulichkeiten von Tripolitanien, Tunesien und Algerien, so finden wir hier doch noch mehr einheimisches Wesen und Form. Fast ganz rein von europäischen Einflüssen hat sich die Bauweise in Marokko gestaltet, obschon die monumentalen Gebäude fast alle aus

der Periode her datiren, wo dieses Reich mit Spanien eng verknüpft war.

Die colossalen Bauten von Fes, die Djemma-el-Karuin, die Djemma-Mulei-Dris, die Paläste des Kaisers, drei an der Zahl, das umfangreiche Schloß des Sultans in Mikenes, die Djemma-el-Fanal in Marokko selbst, das Lustschloß des Kaisers ebendasselbst, stammen alle aus der Periode des westlichen Khalifats.

Im heutigen Nordafrika können wir die Bauten der Bewohner der Städte, die Dörfer des sogenannten Tel- oder Atlasgebietes, die Burgen der Bewohner am Südwestabhange des Atlas und die Bauten der Oasenbewohner unterscheiden. Ferner haben wir Zelte, Hütten und Höhlen der Bewohner Nordafrika's in Betracht zu ziehen.

Was nun bei den Häusern der Städte (ich nehme hier Fes, die Hauptstadt des Kaiserreichs Marokko, als Vorbild) am meisten auffällt, ist, daß das Aeußere vollkommen schmucklos ist, und daß mit Ausnahme einer niedrigen Thür nirgends die Einförmigkeit einer weiß überkalkten Mauer durch Fenster oder sonstige Oeffnungen unterbrochen wird. Wie bei den alten römischen Wohnhäusern gruppirt sich Alles um einen Hof, der meistens rechtwinklig und viereckig ist. Im Hofe selbst befindet sich fast immer eine Cisterne, die das Regenwasser des ganzen Jahres ansammelt, und da, wo es möglich ist, in Fes z.B., eine Fontaine mit sprudelndem oder immer fließendem Wasser. Der Hof selbst ist bei den Vornehmen mit Marmorplatten oder mit Kieselchen mosaikartig belegt. Aus diesen nun, zu dem man von der Straße stets durch einen gewundenen Eingang hineinkommt (damit man nicht von derselben aus direct in's Innere des Hauses sehen kann), öffnen sich die Zimmer. Dieselben sind äußerst lang, und nur ausnahmsweise haben sie eine Breite von mehr als zwölf Fuß. Meist sind die

Zimmer sehr hoch, mindestens immer zwanzig Fuß. Wenn ein Wohnzimmer z.B. vierzig Fuß lang wäre und fünfundzwanzig Fuß Höhe hätte, so würden marokkanische Architekten diesem Zimmer höchstens acht Fuß Breite geben. Eine große gewölbte Thür, meist in der Mitte angebracht, führt hinein; dicht neben der Thür, rechts und links, befinden sich zwei kleine Fenster mit eisernen Gittern, ohne Glas.

Meist sind parterre mehrere solcher Zimmer um den Hof herum, und findet sich ein zweiter Stock, so ist die obere Anordnung eine ähnliche. Es läuft sodann um den Hof eine Säulenhalle herum, zu welcher man oft mittelst einer im Bau befindlichen steinernen, oft mittelst einer hölzernen Treppe hinaufkommt. Man liebt es, im Innern der Zimmer in die Wände nischenartige Vertiefungen zu machen, welche oft, mit hölzernen Thüren versehen, als kleine Schränke dienen. Der Fußboden ist meist mit Fliesen ausgelegt, welche in Fes gearbeitet werden, oft auch mit kleinen Fliesstückchen, viereckig, dreieckig, sternartig von Form, und von den verschiedensten Farben. Mit diesen legt man dann die buntesten Muster zusammen große Sterne in der Mitte oder der sogenannte Ring des Salomon bilden immer Hauptfiguren. Diese kleinen Flieschen, von denen ein einzelnes nicht größer als 1—1-1/2 Zoll ist, sind glänzend glasirt, heißen "Slädj" und werden ebenfalls in Fes fabricirt. Der Gesamtanblick einer solchen Art ausgelegten Fußbodens ist reizend.

Die Wände im Zimmer sind vollkommen weiß, manchmal jedoch mittelst Gyps in quadratische Felder abgeheilt. Bei den Reichen läuft oben, anscheinend um das Gebälk zu unterstützen, ein Kranzgesimse herum, oft auch eine breite Borte, welche Koransprüche enthält. Da in Marokko, ausgenommen bei jenen kleinen "Kubbas", welche als Grabstätten für Heilige oder Fürsten dienen, nirgends das

Gewölbe angewendet wird, so sehen wir die Decke der Paläste und Wohnungen *nur* aus Holz gearbeitet. Oft wird, um eine solche Decke auszuschnücken, die größte Sorgfalt entwickelt, nicht nur in Holzschnitzerei, sondern auch in der Auslegung von Holz, man macht also eine Art "Parquetirung". Dünne, aber äußerst dicht neben einander liegende Balken bilden das Gerippe, darüber liegen Bretter, das Ganze wird dann inwendig teppichartig ausgeschnitzt und oft mit farbigen Holzstückchen ausgelegt; manchmal enthalten auch die Decken zwischen ihrem Teppichmuster großbuchstabile Sprüche. Diese Art, auf eine bunte und gefällige Weise die Plafonds zu schmücken, hat sich vollkommen gut in Marokko erhalten. Statt die vielen Balken, welche den Plafond stützen, offen zu zeigen, sind diese auch wohl mit Brettern beschlagen, welche dann ähnlich geschmückt werden.

Thüren, Fenster und Nischen zeigen alle jenen bekannten Hufeisenbogen, den die Araber erfunden haben sollen. Sehr oft sind die Bogen selbst auf die phantastischste Art wieder ausgewölbt und ausgezackt, so daß in einer Bogenhälfte manchmal bis zehn kleinere Bogen vorkommen. Auch die Aufstellung von zwei, drei und vier Säulen, dicht bei einander, findet man heute in Marokko noch in Anwendung. Als ich einen längeren Aufenthalt in Uesan beim Hadj Abd-es-Salam, dem Großscherif, hatte, zeigte ich ihm eines Tages eine Abbildung des Löwenhofes der Alhambra aus Sedillot's Historie des Arabes. Hadj Abd-es-Salam annectirte das Buch der Abbildungen wegen (und es ist heute noch in seinem Besitze) und verreiste dann auf längere Zeit. Als ich zurückkam, hatte er allerdings nicht einen Löwenhof, aber in seinem Garten eine reizende Veranda errichten lassen: ein längliches Viereck mit nach vorn geöffneter Seite. Die "kannelirten Bogen" wurden von Doppelsäulen getragen, der Fußboden war aus buntem "Slädj" zusammengesetzt zu