

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Berlin bis Leipzig entsprechende Kanal erforderte in den ersten Jahren einen Zeitaufwand von 48 bis 53 Stunden für jede Durchfahrt. Die Einführung der elektrischen Beleuchtung und die Vermehrung der Ausweichstellen hat die Dauer der Durchfahrt in den neunziger Jahren im Durchschnitt auf $18\frac{1}{2}$, neuerdings auf etwa $14\frac{1}{2}$ Stunden herabzudrücken gestattet. Störungen im Kanalbetrieb sind immerhin nicht ganz selten. Unausgesetzt müssen Bagger arbeiten, um die vom Wüstenwind stets aufs neue in den Kanal gewehten Sandmassen zu beseitigen, und ein gelegentliches Auflaufen von Schiffen, das natürlich jedesmal eine vorübergehende Störung im Kanalbetrieb bedingt, kommt nahezu allwöchentlich vor.

Die stets wachsenden Schiffsgrößen haben eine wiederholte Vertiefung und Erweiterung des Kanals erforderlich gemacht. Die nachstehende Tabelle gibt uns die wichtigsten Marksteine für den steten Ausbau des Kanals an:

Jahr	Mindesttiefe	geringste	
		Spiegelbreite	Sohlenweite
	m	m	m
1869 . . .	$7\frac{1}{2}$	58	22
1896 . . .	$8\frac{1}{2}$	—	—
1913 . . .	$10\frac{1}{2}$	80	45

Bei Kriegsausbruch waren Arbeiten im Gange, die in einigen Jahren dem Kanal eine durchgängige Mindesttiefe von $11\frac{1}{2}$ m und eine Mindestsohlenweite von 60 m verschaffen sollten, doch sind diese Arbeiten noch nicht weit gediehen, und zur Bewertung des Kanals als strategisches Hindernis kommen für den gegenwärtigen Krieg die oben fürs Jahr 1913 mitgeteilten Zahlen in Betracht. Auch die Hafenanlagen sind wiederholt wesentlich verbessert und erweitert worden: die nutzbare Hafenfläche von Port Said z. B., die 1896 erst 110 ha umfaßte, beläuft sich jetzt auf 263 ha.

Die Betriebskosten machen seit Jahren etwa den dritten Teil der gesamten Einnahmen aus; im Jahre 1912 beliefen sich z. B. bei einer Gesamteinnahme von fast 136 Millionen Franken die Betriebskosten auf rund 44 Millionen Franken. In den 15 Jahren von 1899 bis 1913 hat die Kanalgesellschaft insgesamt 300 Millionen Franken für den Kanal aufgewendet, also mehr als drei Viertel der ursprünglichen Bausumme von 380 Millionen Franken! Daß unter diesen Umständen die Kanalgebühren hoch sein müssen,