

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

lische Dampferlinien der „Union Steamship Company“, der „Castle Mail Packets Company“ usw. ihre Schiffe nach Natal, Delagoa-bai und Australien den Weg über Kapstadt statt über Suez nehmen lassen. Dasselbe gilt für gewisse Linien der in Hamburg ansässigen Deutsch-Australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Die Weg- und Zeiterparnis, die der Suezkanal der Schifffahrt für den Verkehr zwischen einigen der hauptsächlichsten Welthäfen gegenüber der Fahrt ums Kap bietet, wird durch folgende Tabelle verdeutlicht:¹⁾

	Wegerparnis		Zeiterparnis
	in Kilometer	in Prozent	in Tagen
London—Jokohama . . .	3592	24,2	22
London—Hongkong . . .	3773	28,1	18
London—Singapore . . .	3851	31,7	18
London—Kalkutta . . .	3985	33,2	19
London—Colombo . . .	4160	38,1	19
London—Bombay . . .	4881	43,5	24
London—Melbourne . . .	60	—	$\frac{1}{3}$
Hamburg—Bombay . . .	4890	42,8	24
Marseille—Bombay . . .	6280	58	30
Genua—Bombay . . .	6488	39	32
Triest—Bombay . . .	7404	60,7	38

Angesichts dieser Zahlen kann es nicht wundernehmen, daß die Dampfer, ungeachtet der viel zu hohen Kanalabgaben, gezwungen waren, dem Suezkanal den Vorzug vor dem abgabenfreien Kapweg zu geben. Die Segler, deren Betriebskosten sehr viel geringer sind und die daher selbst große Zeitverluste in Kauf nehmen können, ohne daß deshalb die Ertragsfähigkeit der Fahrt zu leiden braucht, meiden dagegen die Fahrt durch den Suezkanal und wählen ausnahmslos den Weg ums Kap der Guten Hoffnung, weil dieser ihnen eine billigere Reise ermöglicht. Es fällt dabei freilich auch der weitere Umstand ins Gewicht, daß die enge Kanalrinne und das wegen seiner Windstillen gefürchtete Rote Meer für die Entfaltung der eigentlichen Seglereigenschaften die denkbar ungeeignetsten Gewässer sind. Neuerdings gehen auch Dampfer wieder etwas häufiger als früher ums Kap herum, weil die Einführung besserer Schiffsmaschinen mit geringerem

¹⁾ Nach R. Saffert, Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin-Leipzig, 1913, S. 400.