

Der Suezkanal weckt den Machthunger

Die Wasserstrasse hat seit ihrem Bau vor 150 Jahren strategisch und wirtschaftlich herausragende Bedeutung

HANS REIS

Ein fast 3500 Jahre alter Traum wird am 17. November 1869 Wirklichkeit. Mit dem Suezkanal wird die bedeutendste von Menschen geschaffene Wasserstrasse eröffnet. Entsprechend wird gefeiert. Zwei Schiffskonvois treffen sich bei der Stadt Ismailia, fast in der Mitte des Kanals. Kaiser Franz Joseph von Österreich-Ungarn, der preussische Kronprinz Friedrich und Kaiserin Eugénie de Montijo, die Ehefrau Napoleons III. und letzte Monarchin Frankreichs, sind die prominentesten Gäste. Hinzu kommen 6000 ausländische Geladene und 25 000 Einheimische. 500 Köche und 1000 Bedienstete stehen bereit. Gottesdienste, Segnungen des Kanals und ein Feuerwerk stehen auf dem Programm.

Nur den geplanten Höhepunkt, die Uraufführung der Oper «Aida», eigens für diese Eröffnung in Auftrag gegeben, bekommen die Anwesenden nicht zu sehen. Verdi bringt das Werk nicht zeitgerecht auf Papier. Zwar bitten ihn die Organisatoren, anstelle von «Aida» eine «Hymne für die Kanaleinweihung» zu schreiben. Doch das lehnt der Komponist empört ab. Er schreibe keine Gelegenheitsstücke, poltert er. Statt der «Aida» ertönt zur Eröffnung sein Werk «Rigoletto». Die «Aida» wird zwei Jahre später in Kairo uraufgeführt.

Eine alte Idee wiederbelebt

Die Geschichte des Suezkanals beginnt 1400 vor Christus, als Ramses II. anfängt, den Necho-Kanal zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer zu bauen, den Pharao Necho II. im 6. Jahrhundert vor Christus mit 100 000 Sklaven fortführt und der 490 vor Christus vollendet wird. Es ist eine Sisyphusarbeit, denn der Wüstensand verschüttet den Kanal immer von neuem. Er verschwindet von der Landkarte. Erst im Jahr 600 gelingt eine Wiederoeffnung. Doch bald danach versandet er wieder, und im 8. Jahrhundert gibt man das Projekt auf.

Die Venezianer präsentieren die Idee 1504 den Osmanen, und Gottfried W. Leibniz unterbreitet sie Louis XIV. Napoleon Bonaparte stösst 1798 bei seiner ägyptischen Expedition auf Reste des pharaonischen Kanals. Er gibt einer Gruppe von Ingenieuren den Auftrag, Vermessungen vorzunehmen. Ihr Ergebnis: Der Wasserspiegel des Roten Meeres sei 9,908 Meter höher als der des Mittelmeeres, eine direkte Kanalverbindung auch deshalb nicht möglich.

1846 kommt eine Studiengruppe zu dem Schluss, der Niveauunterschied der beiden Meeresspiegel sei unbedeutend. Der Ingenieur und Diplomat Ferdinand Marie Vicomte de Lesseps kann das Interesse seines Jugendfreunds, des ägyptischen Vizekönigs Muhammad Said Pascha, für das Projekt wecken. Im November 1854 erhält er eine erste Erlaubnis für den Bau und den Betrieb des Suezkanals für 99 Jahre und im Januar 1856 die zweite, detailliertere Konzession mit den Satzungen der Suezkanal-Gesellschaft.

Knapp drei Jahre später wird die Compagnie universelle du canal maritime de Suez gegründet, eine ägyptische Gesellschaft mit Sitz in Alexandria und einer Hauptverwaltung in Paris. Die Zeichnung der Aktien verläuft schleppend. Nachdem lediglich knapp 56 Prozent des Grundkapitals von 200 Millionen Francs gezeichnet worden sind, springt der ägyptische Vizekönig ein und übernimmt die restlichen 44 Prozent der Anteile. Präsident der Gesellschaft wird Lesseps.

Die Arbeiten beginnen am 25. April 1859 und dauern gut zehn Jahre. Die wenigen «Baumaschinen» haben zusammengerechnet nur die Kraft von 22 000 Pferdestärken. Muskelkraft ist gefragt. Weil Lesseps nicht genügend Arbeiter findet, greift er Anfang 1862 auf die in Ägypten althergebrachte und immer noch praktizierte Corvée zurück, eine Art Fronddienst, bei der die Arbeiter zwar zwangsverpflichtet sind, aber bezahlt werden. Es herrschen «höllische» Bedingungen. Die Hitze, Krankheiten und der Wüstensand erschweren die Arbeiten.



Am 17. November 1869 wird der Suezkanal eröffnet.

ROGER VIOLLET / AFP

Weit übertrieben sind die kolportierten Zahlen der Todesfälle (125 000) und der Beschäftigten (1,5 Millionen). Die von der Gesellschaft veröffentlichten Statistiken weisen eine jährliche Todesrate zwischen 1,4 und 2,5 Promille aus. Fest steht, dass im Jahr vor der Eröffnung rund 35 000 Personen angestellt sind.

Das Trinkwasser gelangt über den neu gebauten Süswasserkanal ins Baugebiet. Für die Feinverteilung sind bis 1600 Kamele im Einsatz. Nach neun Jahren, kurz vor Vollendung, geht der Gesellschaft das Geld aus; 85 Millionen Francs fehlen. Dank einer weltweiten Anleihe kann der Bau fortgeführt werden. Er kostet dreimal so viel wie ursprünglich geplant: 432 Millionen Francs. Der 162,25 Kilometer lange Kanal ist 8 Meter tief, an der Sohle 22 Meter und an der Wasseroberfläche 58 Meter breit.

Der Betrieb ist anfänglich sehr defizitär. Ägypten hatte sich mit dem Bau hoch verschuldet, und Grossbritannien übernimmt 1875 den ägyptischen Kapitalanteil. Der Widerstand in der ägyptischen Bevölkerung gegen den wachsenden britischen Einfluss führt zur Urabi-Bewegung, die sich gegen die Fremdbestimmung wehrt. Auf ihre Niederschlagung folgte 1882 die britische Besetzung, die formell bis 1922 währt. Aber erst mit der Suezkrise von 1956 verabschiedet sich das Land vollends aus der britischen Einflussphäre.

Am 29. Oktober 1888 wird der Suezkanal durch die Konvention von Konstantinopel zu einer neutralen Zone erklärt und die freie Durchfahrt für Handels- und Kriegsschiffe proklamiert. Sie soll in Friedens- und auch in Kriegszeiten gelten. Die Schutzherrschaft erhält Grossbritannien. Der Kanal wirft allmählich höhere Gewinne ab, auch dank der steigenden Nachfrage nach Öl aus dem Persischen Golf. In beiden Weltkriegen wird er zum Kriegsschauplatz. 1956 ist er sogar die Ursache für eine globale Krise.

Die Suezkrise

1952 kommt in Ägypten Gamal Abdel Nasser durch einen Militärputsch an die Macht. Der neue starke Mann, ein Mitbegründer der «Blockfreien», sympathisiert mit der UdSSR. 1955 verkündet er die sowjetische Beteiligung an der

Finanzierung des Assuan-Staudamms. Der amerikanische Präsident Eisenhower erfährt davon und macht Nasser eine grosszügige Offerte zur Übernahme der Kosten. Es herrscht bereits der Kalte Krieg. Die USA wollen die Einflussnahme der UdSSR in der Dritten Welt unbedingt verhindern.

Nasser nimmt das US-Angebot an – doch dann kommt es zum Eklat: Am 19. Juli 1956 teilt Aussenminister John Foster Dulles dem ägyptischen Botschafter in Washington mit, das Angebot gelte nicht mehr. Die Reaktion aus Ägypten folgt umgehend. In einer flammenden Rede prangert Nasser am 26. Juli Israel und die Westmächte an. Seine zentrale Botschaft heisst: Der Suezkanal wird verstaatlicht, und aus den Einnahmen soll der Assuan-Staudamm finanziert werden.

Die empörten Regierungen in Paris und London streben einen Regimewechsel in Kairo an. Frankreich und auch Grossbritannien entscheiden sich für einen Waffengang, an dem sich auch Israel beteiligt – aus Angst vor einem drohenden Angriff Ägyptens und Jordaniens sowie vor Terroranschlägen der aus Ägypten operierenden Fedayin. Anders die Haltung der USA: Eisenhower befürchtet, eine harte Gangart gegenüber Kairo könnte Nasser endgültig in die Arme der UdSSR treiben und den Westen in der arabischen Welt diskreditieren.

Grossbritannien, Frankreich und Israel schieden in Sèvres bei Paris den Angriffsplan «Operation Musketeer». Diese beginnt am 29. Oktober 1956 mit

dem Vorrücken israelischer Einheiten durch den Sinai in Richtung Suezkanal. Zwei Tage später folgt die Bombardierung ägyptischer Flughäfen durch die französische und die britische Luftwaffe. Nasser reagiert, indem er über 40 Schiffe im Suezkanal versenken lässt.

Die von Eisenhower im Uno-Sicherheitsrat eingebrachte Resolution fordert den Rückzug der Israeli aus Ägypten, scheitert aber am Veto Frankreichs und Grossbritanniens. In der Generalversammlung wird sie dagegen am 2. November mit 64 zu 5 Stimmen angenommen. Lediglich Australien und Neuseeland solidarisieren sich mit London, Paris und Tel Aviv. Jetzt erhöht die UdSSR den Druck. Am 5. November droht der sowjetische Ministerpräsident Nikolai Bulganin London und Paris mit Raketenangriffen, und Nikita Chruschtschow, der Chef der KPdSU, spricht gar vom Einsatz von Atomwaffen.

Trotz raschen Erfolgen der Alliierten lässt das Kabinett in London die Angriffe am 6. November unvermittelt abbrechen. Frankreich schliesst sich dem widerwillig an. Israel muss auf massiven Druck Washingtons und Moskaus seine Truppen im März 1957 von der Sinai-Halbinsel und aus dem Gazastreifen zurückziehen. Nach der Bergung der versenkten Schiffe durch ein internationales Team öffnet die ägyptische Regierung im März 1957 den Kanal wieder. 1958 einigen sich Ägypten und die verstaatlichte Kanalgesellschaft über den finanziellen Ausgleich. 1962 erfolgen die letzten Zahlungen an die ursprünglichen Teilhaber.

Auch nach der Suezkrise kommt es bei dem Kanal nicht zur Ruhe. Im Sechstagekrieg wird er 1967 wieder zum Kriegsschauplatz und bleibt über Jahre geschlossen. 14 Schiffe bleiben acht Jahre lang im Kanal blockiert. Im Jom-Kippur-Krieg 1973 ist er erneut umkämpft. Nach dem Waffenstillstand ziehen sich die israelischen Truppen von der Ostseite in den Sinai zurück. Damit ist der gesamte Kanal wieder vollständig unter ägyptischer Kontrolle.

Noch bis Anfang dieses Jahrhunderts beträgt die Mindestbreite des Kanals 60 Meter und erlaubt Schiffen mit bis zu 20 Metern Tiefgang und 150 000 Tonnen Gesamtgewicht die problemlose Pas-

sage. Der überwiegende Teil des Kanals hat nur eine einzige Fahrrinne mit mehreren Ausweichstellen – und gelangt deshalb an seine Kapazitätsgrenze.

Der Ausbau lässt bis 2014 auf sich warten. Unter Führung der ägyptischen Armee sind ab August bis zu 42 000 Personen beschäftigt, die Ausbaukosten werden auf 4,1 Milliarden Dollar veranschlagt. 45 Saugbagger-Spezialschiffe sind oft gleichzeitig im Einsatz – drei Viertel der weltweit verfügbaren Kapazität. Auf 37 Kilometern vertiefen und verbreitern sie Fahrinnen und fräsen parallel zum bestehenden Kanal eine 320 Meter breite Spur in die Wüste des Sinai. Jetzt können auf fast der Hälfte des Kanals Schiffe kreuzen.

Platz für riesiges Containerschiff

Der 9. August 2019 ist ein besonderer Tag in der Geschichte des Kanals: Die türkische «MSC Gülsün», das grösste Containerschiff der Welt, durchquert den erweiterten Suezkanal. Das 400 Meter lange und 61,55 Meter breite Schiff hat eine Tragfähigkeit von 197 500 Tonnen und kann 23 756 20-Fuss-Container laden. Nur noch die allergrössten Supertanker und einige Erz- und Kohleschiffe müssen bei voller Ladung weiterhin den Umweg um das Kap der Guten Hoffnung nehmen.

Die Kapazität der Wasserstrasse hat sich dank dem Ausbau von durchschnittlich 49 auf 97 Durchfahrten pro Tag erhöht. 2014, vor dem Ausbau, nutzten 17 148 Schiffe den Kanal und bezahlten im Durchschnitt 320 000 Dollar, was 5,5 Milliarden Dollar Einnahmen generierte. Das sind hohe Kosten, zweifellos. Man darf aber nicht vergessen, dass die Schiffe einen ganzen Tag im Kanal unterwegs sind. Und dieser gilt heute als eine der sichersten Wasserstrassen der Welt. Bis 2023 sollen die Einkünfte auf etwas mehr als 13 Milliarden Dollar gesteigert werden. 4,1 Milliarden Dollar werden jetzt in die zweite Phase des Ausbaus investiert. Die Kanalregion und die Sinai-Halbinsel sollen dank Infrastrukturprojekten besser erschlossen werden.

Hans Reis ist ehemaliger Wirtschaftskorrespondent der NZZ in Paris.

