

akzent

Joachim Winde
Christian Knoll

Schlagadern des Seeverkehrs



Joachim Winde/Christian Knoll

**Schlagadern
des Seeverkehrs**

Urania-Verlag Leipzig Jena Berlin

Illustrationen: Gerhard Raschpichler

1. Aufl. 1977, 1.–20. Tausend.

Alle Rechte vorbehalten.

© Urania-Verlag Leipzig · Jena · Berlin,

Verlag für populärwissenschaftliche Literatur, Leipzig 1977

VLN 212–475/31/77 · LSV 3869

Lektor: Manfred Quaas

Umschlagreihenentwurf: Helmut Selle

Typografie: Hans-Jörg Sittauer

Fotonachweis: Berliner Verlag (1), Jochen Bußler, Henningsdorf

(1), Boyd Brothers, Panama (5), Clemens Hagedorn, Basdorf (5),

Bernt Karger-Decker, Berlin (1), K. Nast, Leipzig (2), Wolfgang

Müller, Stralsund (5), Gerhard Vontra, Altenburg (3), Zentral-

bild (5)

Gesamtherstellung: INTERDRUCK Graphischer Großbetrieb

Leipzig – III/18/97

Printed in the German Democratic Republic

Best.-Nr. 653 465 7

DDR 4,50 M

Inhalt

Verkehrswege ersten Ranges 7

Immer wieder Öl im Feuer 7

Einige technische Daten der großen Kanäle 14

Der Vorteil für die Schifffahrt 21

Zwischen Afrika und Asien 25

Die Kanäle der Pharaonen 25

Europa beginnt sich zu interessieren 26

Die Schachzüge des Ferdinand de Lesseps 32

Der Sueskanal entsteht 37

Der »strategische« Kanal 46

An Amerikas schmalster Stelle 53

Erste Ideen bei den Spaniern 53

Frankreich, der lachende Dritte? 56

Ein Skandal ohnegleichen 58

Die Yankees im Vormarsch 60

Der Durchstich gelingt 69

Ägyptens hundertjähriger Kampf für seine nationalen Interessen 73

Großbritannien holt sich den Sueskanal! 73

Unter dem Diktat imperialistischer Kanalpolitik 77

Die Nationalisierung des Sueskanals 83

Erneut Blockade und Wiederbeginn 90

Zertrennt das Land: Der Panamakanal 96
Militärbasis und Nachschublinie 96
Jahrzehntelang mißbraucht – die Panamakanalzone 101
US-Kanalpolitik in der Defensive 104

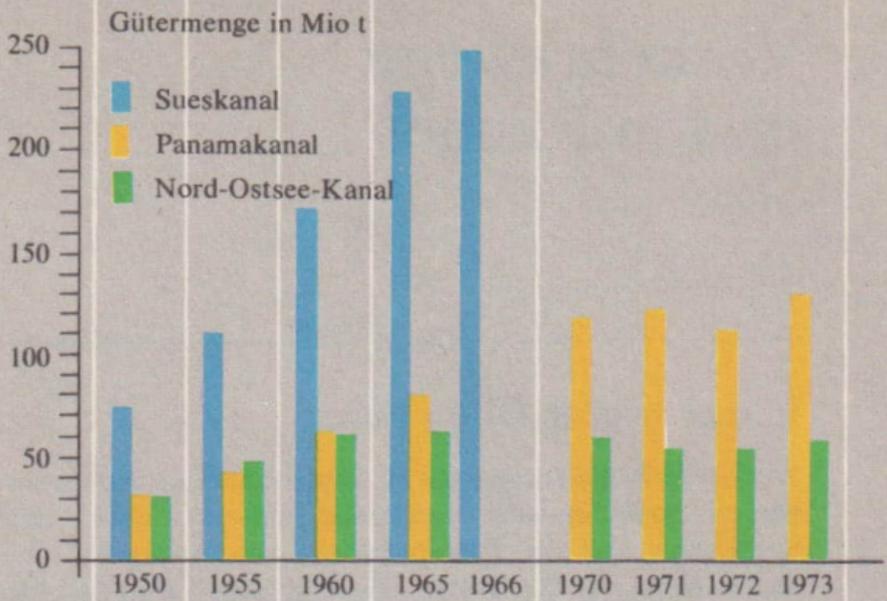
Blick in die Zukunft 108
Die Erweiterung des Sueskanals 108
Ein neuer Panamakanal? 113
Das Kra-Projekt 117
Tendenzen 122

Verkehrswege ersten Ranges

Immer wieder Öl im Feuer

Wechselvoll und dramatisch zugleich ist die Geschichte der beiden bedeutendsten Seekanäle unserer Erde, des Sueskanals und des Panamakanals, von Anbeginn. Genauer: Noch vor den ersten Spatenstichen trafen dort die machtpolitischen Interessen kapitalistischer Großmächte bei der Aufteilung der Welt aufeinander. Ja, man kann ohne Übertreibung behaupten: Die großen Seekanäle sind vor allem aus strategischen Erwägungen heraus entstanden, die Vorteile für Schifffahrt und Welthandel rangierten nur an zweiter Stelle.

Zunächst hatte Frankreich versucht, die interozeanischen Kanäle im Profitinteresse seiner Aktionäre anzulegen und zu betreiben, ohne allerdings in der jeweiligen Region die politische Macht zu besitzen. Der Bau des Sueskanals gelang, das Vorhaben Panama scheiterte kläglich. Als um die Jahrhundertwende die Aufteilung der Welt unter die imperialistischen Großmächte zu Ende ging, hatte sich Großbritannien in Afrika, im Mittleren Osten und in Indien festgesetzt. Zur Abrundung seiner Einflußsphäre trachtete der britische Löwe – damals noch Großmacht Nr. 1 – nach dem Sueskanal und machte deshalb Ägypten zu seiner Halbkolonie. Die USA, auf dem Weg nach vorn, dehnten ihre Einflußsphäre nach Lateinamerika und über den Pazifik bis nach Ostasien aus. Weil US-Amerika den Panamakanal bauen und besitzen wollte, inszenierte es in Mittelamerika einen Putsch und schuf den Staat Panama. Die USA setzten sich in der Panamakanalzone auf »ewige Dauer« fest.



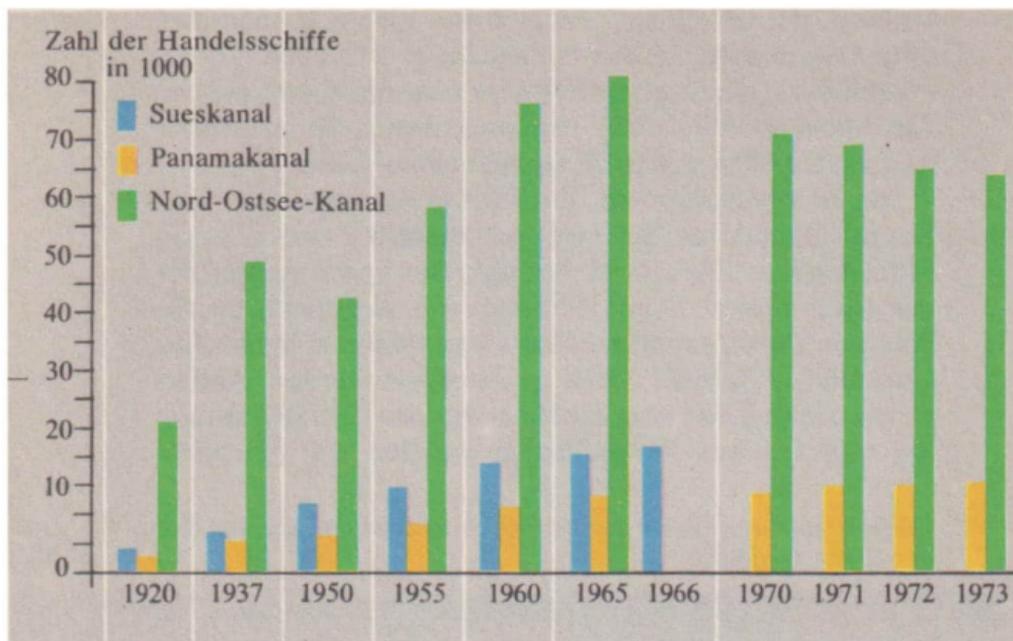
Der Kontrolle der Nadelöhre des Weltseeverkehrs schrieben Großbritannien und die USA stets außerordentlich wichtige strategische Aufgaben zu:

1. die weitere Sicherung der jeweiligen Einflußsphären,
2. das ständige Gewährleisten der Durchfahrten eigener ziviler und Kriegsflotten und
3. die Kontrolle und Reglementierung der Schiffsdurchfahrten anderer Nationen.

Der Profit aus den Kanaleinnahmen spielte daher vorerst nur eine untergeordnete Rolle.

In diesem Zusammenhang verdient auch der dritte Seekanal, der Nord-Ostsee-Kanal, Erwähnung, wenn er auch nur eine vergleichsweise lokale Bedeutung hat. Als »Kaiser-Wilhelm-Kanal« entstand er vor dem ersten Weltkrieg als militärisches Gegengewicht zur Überlegenheit der britischen Kriegsflotte und sollte ein schnelles Manövrieren der kaiserlichen deutschen Kriegsmarine zwischen Nord- und Ostsee ermöglichen.

Die jüngere Geschichte sowohl des Sues- wie des Panamakanals ist auf das engste mit dem Befreiungskampf der jungen Nationalstaaten um politische und ökonomische Selbständigkeit verbunden. In der Etappe der all-



Die Verkehrswerte der drei Seekanäle zeigen deutlich die sich im Gütervolumen widerspiegelnde dominierende verkehrsökonomische Bedeutung des Sueskanals. Küstenmotorschiffe und Fischereifahrzeuge bringen dem Nord-Ostsee-Kanal die größte Verkehrsdichte.

gemeinen Krise des Kapitalismus wandelt sich unter dem veränderten internationalen Kräfteverhältnis der Charakter der Seekanäle. Ihre natürliche Aufgabe, Schlagadern des Weltseeverkehrs zu sein, tritt mehr und mehr in den Vordergrund. Daß dieser Wandel nicht ohne Widersprüche verläuft und nur gegen die Interessen des Imperialismus durchgesetzt werden kann, beweist – um ein noch nicht vergessenes aktuelles Beispiel anzuführen – die achtjährige Blockade des Sueskanals.

Die Blockade des Sueskanals 1967 bis 1975 traf bis auf wenige Ausnahmen die gesamte Weltwirtschaft. Passierten 1966 diesen mit Abstand bedeutsamsten internationalen Verkehrsweg 14 % aller Seetransporte (rund 246 Mio t Güter), so war ein Jahr später aus einer Schlagader des Welthandels eine Frontlinie geworden. Die Handelsschiffe mußten Afrikas Südspitze, das Kap der Guten Hoffnung, umfahren, je nach Route ein 3600 bis 7800 sm weiter

Umweg. Die mögliche Fahrt von Europa nach Australien oder Ostasien durch den Panamakanal war auch nur unerheblich »kürzer«. Neben all dem menschlichen Leid und den Sachverlusten büßte Ägypten durch die israelische Aggression 60% seiner Deviseneinnahmen ein.

Die monopolistischen Reedereien nutzten den über Nacht veränderten Seeweg und forcierten den sich seit Mitte der 60er Jahre abzeichnenden Bau von Supertankern mit einer spekulativen Häufung von Aufträgen an die Werften. Durch den Sueskanal waren 1966 vom Persischen Golf allein 176 Mio t Erdöl transportiert worden. Anders als die vorwiegend über Pipelines aus der UdSSR versorgten europäischen RGW-Staaten erhalten die kapitalisti-

Entfernungsvergleich der Routen via Sueskanal und um das Kap der Guten Hoffnung



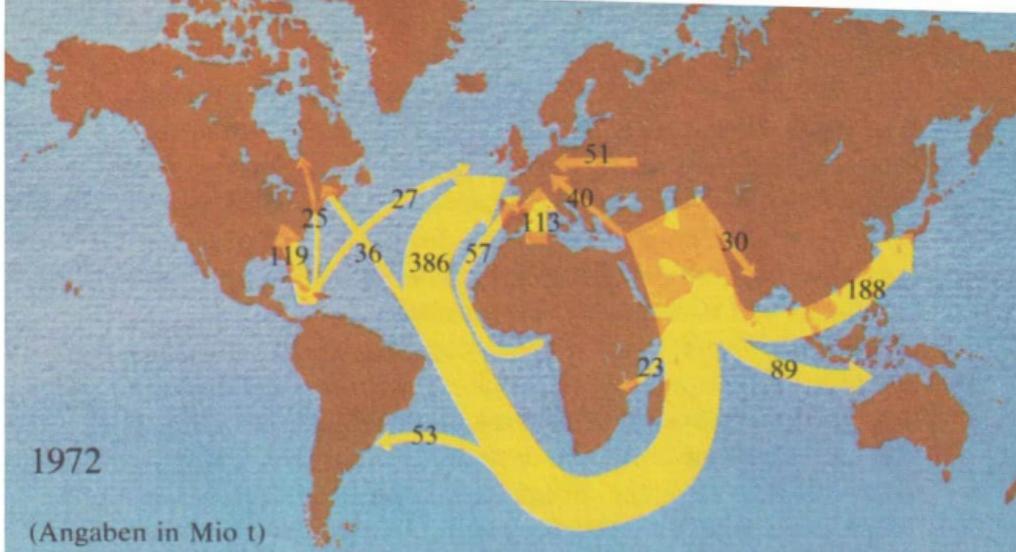


Keine Ortschaft am Sueskanal blieb während der israelischen Aggression im Juni 1967 verschont.

schen Länder Westeuropas das flüssige Gold fast ausschließlich über See. Den Tankerreedereien, den dahinterstehenden Erdölkonzernen und den Schiffbauwerften bot sich eine willkommene Gelegenheit, die Profite zu erhöhen. Zum Transport einer gleichgroßen Ölmenge wurde ein Viertel mehr an Tonnage notwendig. Der ständige Konkurrenzkampf um die Marktanteile wurde zugleich durch den Bau großer, schneller und investitionsaufwendiger Stückgut- und Containerschiffe (bis 60 000 t Tragfähigkeit und 30 kn Geschwindigkeit) verschärft. Die um Afrika mindestens neun, meist aber zwölf bis dreizehn Tage längere Reisezeit ließ wegen des Tonnagebedarfs und der starken Erhöhung der fahrtabhängigen Kosten zwangsläufig die Frachtsummen ansteigen.

Der aus der Sperre des Sueskanals resultierende Schaden für die Weltwirtschaft wird auf 8 bis 11 Mrd. Dollar geschätzt. Auf Ägypten kommen hiervon, den Aufwand für die zerstörten technischen Anlagen des Kanals inbegriffen, etwa 2 Mrd. Dollar. Die wegen des Umweges zusätzlichen Transportkosten schmälerten die Außen-





Die Haupterdölexportströme im Weltseeverkehr. Der Umfang der gesamten Mineralöltransporte über See betrug 1955 350 Mio t, 1965 860 Mio t und 625 Mio t.

handelsbilanz der Länder Ostafrikas und Südasiens um durchschnittlich 22%. Die Erdöltransporte um Afrika kosteten die Weltwirtschaft jährlich 750 Mio Dollar mehr an Fracht. Zu den besonders hart getroffenen Ländern zählt die VDR Jemen. Sie bezog aus den Dienstleistungen von Aden – Versorgungshafen und Bunkerstation für den internationalen Durchgangsverkehr – weit über die Hälfte ihrer Außenhandelseinnahmen. 1966 liefen Aden 5400 Schiffe an, 1968 nur noch 1600. Direkter Nutznießer dieser Entwicklung wurde Südafrika. Liefen vor der israelischen Aggression Kapstadt jährlich 8000 Hochseeschiffe an, so waren es danach bis zu 22 000, die in erster Linie Dienstleistungen in Anspruch nahmen.

Wenn an dieser Stelle auf die Folgen der Blockade des Sueskanals hingewiesen wird, so kann dabei das strategische Kalkül imperialistischer Weltmachtspolitik nicht außer Acht gelassen werden. Die vom USA-Imperialismus geförderte israelische Obstruktionspolitik schrieb dem Sueskanal die Rolle eines Faustpfands zu. Bemerkenswert ist, daß Anfang 1968 der Londoner »Daily Express« nicht umhin konnte, der Administration des Präsidenten Johnson vorzuwerfen, sie drücke auf die weitere Kanalblockade, um sowjetischen Versorgungsschiffen den Weg nach Viet-

nam zu verlegen. Den USA kam die Blockade des Kanals aber auch wegen ihrer Konkurrenten in Westeuropa und Japan sehr gelegen, da diesen erhöhte Kosten auf den kapitalistischen Märkten entstanden. Aus den USA waren ja dann auch Stimmen zu hören, die mit Zweckpessimismus den positiven Einfluß eines wiedereröffneten Sueskanals auf den Welthandel bezweifelten. Diese Äußerungen dienten in Wirklichkeit der ideologischen Unterstützung der aus Drohungen und Hinhaltenmanövern bestehenden israelischen Gewaltpolitik. Gleichartige Verlautbarungen von Schiffsmonopolen entstanden aus der Befürchtung heraus, daß als Folge der Wiedereröffnung des Sueskanals eine Verschärfung der Überproduktionskrise in der kapitalistischen Seeschifffahrt (geringeres Ladungsangebot bei Überkapazität an Tonnage) unausbleiblich sei und zur weiteren Stilllegung von Transportraum führen würde.

Für die sozialistischen Länder und die jungen Nationalstaaten war die Freigabe des Sueskanals ein beredter Ausdruck der Veränderung des internationalen Kräfteverhältnisses und zugleich ein erster Schritt zur Räumung aller nach dem 4. Juni 1967 okkupierten arabischen Territorien. Die Wiedereröffnung dieser Wasserstraße für die internationale Schifffahrt ist zu begrüßen, weil sie wie ehemals einen kurzen und damit ökonomisch vorteilhaften Seeweg ermöglicht. Dadurch standen zum Beispiel der Seereederei unserer Republik im Jahre 1976 zusätzlich 1500 Schiffseinsatztage zur Verfügung, gleichzusetzen mit dem Freiwerden von fünf Frachtern zur Übernahme weiterer Transporte. Die Sicherheit des wiedereröffneten Kanals bedingt jedoch die Sicherung des Friedens im Nahen Osten.

Einige technische Daten der großen Kanäle

Beim Bau des *Sueskanals* wurden 74 Mio m³ Erdreich ausgehoben. Der größte Seekanal der Erde ist ein schleusenloser Niveaukanal, der von Port Said aus zunächst 42 km durch das Lagunengebiet des Manzalasees

verläuft. Um eine möglicherweise bei Überflutung der Nilarme auftretende Verschlammung zu verhindern, besteht das Kanalufer zu beiden Seiten aus aufgespülten und befestigten Dämmen. Erst hinter dem sich anschließenden und zum Bereich des Manzalasees gehörenden Ballahsee beginnt der Wüstenabschnitt. Die Städte Port Said, Ismaïlia und Port Taufik tragen die Namen der hintereinander regierenden Khediven und entstanden zeitlich so, wie der Wasserweg von Nord nach Süd Gestalt annahm.

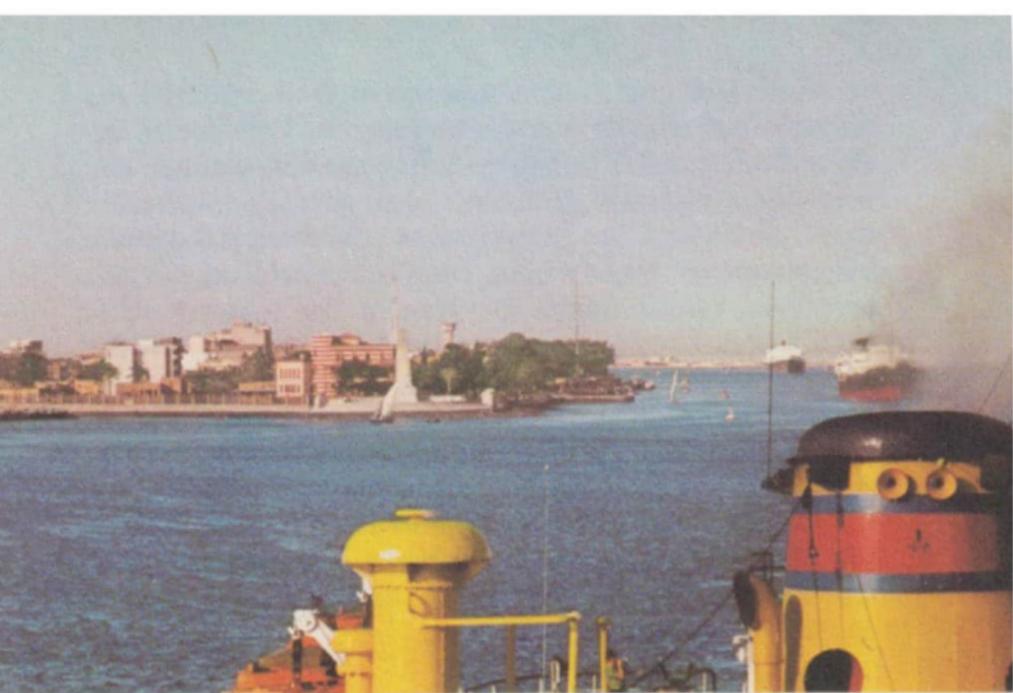
Der Sueskanal hat mit den ausgebaggerten Zufahrtsrinnen (Mittelmeer 9,2 km, Rotes Meer 3,0 km) eine Gesamtlänge von 173,1 km (93,5 sm). Ohne diese sind es von Küste zu Küste (Leuchttürme Port Fuad bis Port Taufik) 160,9 km, hiervon 40 km Seenstrecke. Die oftmalige Veränderung der Kanalquerschnitte vermittelt eindrucksvoll nachfolgende Gegenüberstellung:

	1869	1914	1967
Wasserspiegelbreite (in m)	58 bis 100	73 bis 100	91 bis 153
Sohlenbreite (in m)	22	36,5	60 bis 100
Wassertiefe (in m)	7,9	8,5	13,26

Vor der Nationalisierung betrug die Sohlenbreite 45 bis 60 m und die Wassertiefe 12,5 bis 13,0 m.

Der Kanal ist vor Port Said gegen Meeresströmungen und hohen Wellengang durch Wellenbrecher von 2,5 km an der Westmole und 1,6 km an der Ostmole geschützt. Im Kanal herrscht eine von den Gezeiten (Tidenhub in Port Said 0,44 m, in Sues bis 1,50 m) verursachte Strömung von mindestens 1m/s. Der ständige Sandeintrieb aus der Wüste führt immer wieder zu Verflachungen, was in zeitlichen Abständen Ausbaggerungen erforderlich macht.

Für Schiffe ab 500 BRT besteht Lotsenpflicht. Der anwachsende Verkehr zwang 1948 zur Umstellung von der Einzel- zur Konvoifahrt. Seitdem werden die Schiffe in den Eingangshäfen zu Geleitzügen von 15 bis 20 Einheiten



Ein Schiffskonvoi auf dem Sueskanal in der Nähe von Ismailia

zusammengefaßt, die zu genau festgesetzten Zeiten abfahren. An der Spitze des Konvois fährt jeweils das größte Schiff, weil nach diesem die Geschwindigkeit bestimmt wird, um zu starke Sogwirkung und Wellenschlag zu verhindern. Der Abstand zwischen den einzelnen Fahrzeugen beträgt bis zu 3 km bzw. 15 Minuten. Jeder Konvoi wird von Seeschleppern begleitet. Die Fahrtgeschwindigkeit beläuft sich auf 11 bis 14 km/h. Damit die Konvois während der Fahrt einander begegnen können, gibt es drei Ausweichen, einmal bei Port Said mit 4 km Länge, dann mit 11 km bei El Qantara durch den Ballah-Seitenkanal und schließlich mit 7 km im Großen Bittersee. In den anderen Abschnitten ist der Kanal »eingleisig«.

Zur Überwachung des reibungslosen Schiffsverkehrs und zur Warnung vor Sandstürmen und Nebel existieren Signalstationen. Nachts werden auf den Schiffen besonders konstruierte Sueskanalscheinwerfer mit etwa 1200 m Reichweite verwendet. Auf der Back stehend, strahlen sie durch einen mit Hilfe von Parabolsilberglaspiegeln teilbaren Lichtstrahl die unbeleuchteten, mit weißer Leuchtfarbe versehenen Fahrwassertonnen an, ohne daß ent-

gegenkommende Fahrzeuge geblendet werden. Die Kanalkrümmungen sind auf der afrikanischen Seite durch rote und auf der asiatischen Seite durch grüne Leuchtfeuer gekennzeichnet.

Die ägyptische Sueskanalbehörde mit Sitz in Port Said hatte 1967 ein Personal von 13 000 Beschäftigten, darunter 225 Lotsen. Die technische Flotte umfaßte über 500 Schiffe. Nach dem Stand von 1967 und 1975 können den Sueskanal Schiffe (Tanker) bis 65 000 tdw in Ballastfahrt bzw. mit Teilladung und bis 50 000 tdw mit voller Ladung passieren. Der höchstzulässige Schiffstiefgang ist mit 11,58 m angesetzt. Die maximale jährliche Durchlaßfähigkeit wird mit 25 550 Schiffen angegeben. Die Tagesspitze liegt bei 85 Einheiten. An Einnahmen konnte die Kanalbehörde 1966 insgesamt 95,2 Mio ägyptische Pfund ausweisen (1955: 34,5 Mio).

Der Sueskanal war nach der israelischen Aggression von 1967 vom 6. Juni 1967 bis zum 4. Juni 1975 gesperrt. Mitte August 1975 wurde die alte Durchlaßfähigkeit wieder erreicht. Die Gebühren für die Kanalbenutzung und andere Dienstleistungen erhöhten sich in Anpassung an die Preisentwicklung auf dem kapitalistischen Weltmarkt um rund das Doppelte für die Ladung und um 260% für Leerfahrten.

Beim Bau des *Panamakanals* unter Regie der USA wurden 161 Mio m³ Erdreich bewegt. Der Panamakanal ist ein Scheitelkanal und weist eine Gesamtlänge von 81,7 km (44,1 sm) auf. Die Entfernung von Küste zu Küste beträgt 65,3 km, die restlichen Kilometer sind als Fahrrinne im Meer ausgebaggert und durch kilometerlange Wellenbrecher bei Christóbal-Colón (3,2 km) und bei Balboa (10,2 km) begrenzt. Innerhalb der 50,8 km langen Scheitelhaltung befindet sich der durch den Rio Chagres mit Hilfe eines 2250 m langen Erddammes aufgestaute 425 km² große Gatunsee. Der Staudamm, seinerzeit größter der Erde, hat eine Höhe von 34,5 m, eine Sohlenbreite von 630 m und eine Kronenbreite von 30 m.

Für die damalige Zeit gleichfalls herausragende Bauwerke waren die heute praktisch unverändert funktionierenden sechs Doppelkammerschleusen aus Stahlbeton. Sie haben eine nutzbare Länge von 305 m, 33,5 m

Breite und 12,2 m Tiefe. Die Mauer zwischen den Kammern einer solchen Schleuse ist 18,7 m dick. Die über die halbe Kammerbreite gehenden Stahltore haben eine Stärke von 2,10 m und 300 bis 600 t Masse vorzuweisen. Als Schutz gegen Kollisionen und Havarien sind auf jeder Kammerseite, 28 m voneinander entfernt, Doppeltore installiert. Weiter ist über die ganze Breite eine Stahlkette gespannt, die mit hydraulisch in Gleitschienen vertikal beweglichen Zylindern verbunden ist, in der Regel auf dem Grund liegt und bei Gefahr nach oben geführt wird. Dem Wasserein- und -austritt dienen 1 m Durchmesser aufweisende Öffnungen in den Schleusenammerböden. Die einzelnen Kammern sind untereinander und im Komplex der Schleusentreppe über Durchflußkanäle von 25 m Querschnitt verbunden.

Die dem Panamakanal bei seinem Bau gegebenen Querschnitte blieben bis heute so gut wie unverändert, während ja die der beiden anderen Seekanäle gegenüber ihrer ursprünglichen Dimensionierung mehrmals den Verkehrsanforderungen angepaßt werden mußten. Der Kanal weist im Culebraeinschnitt eine Mindestsohlenbreite von 152 m (bis 1971 waren es 91,5 m) und in den anderen Streckenabschnitten bis zu 200 m auf. Die Wasserspiegelbreite beträgt 154,5 m, in den Stauseen bis 305, die Wassertiefe schwankt zwischen 12,5 und 13,7 m. Die Festlandstrecke beleuchten 1300 Flutlichtbogenlampen.

Die Wasserstraße ist durchgängig zweischiffig. Die Geschwindigkeit ist im Culebraabschnitt auf 10 km/h, im Gatunsee auf 25 km/h und auf den übrigen Strecken auf 15 km/h begrenzt. Eine Durchfahrt währt 7 bis 8 Stunden, wobei auf die Schleusungsvorgänge 3 Stunden entfallen. Die maximale Schiffsgröße ist mit 274,5 m Länge (Frachter) bzw. 290,0 m (Passagierschiff), 32,3 m Breite und 11,28 m Tiefgang (mit Sondergenehmigung 12,2 m) festgesetzt. Den Kanal können Schiffe bis zu etwa 33 000 t dw im vollbeladenen Zustand und bis zu 55 000 t dw in Ballast oder mit Teilladung befahren. Die den Schleusenabmessungen genau angepaßten »Panamax«-Frachter haben bis zu 80 000 t Tragfähigkeit.

Die Kanalgebühren wurden von den USA über Jahrzehnte im Interesse der eigenen Handelsflotte bewußt

niedriggehalten und später, als der Dollarwert fiel, aus Prestige Gründen und der Überlegung heraus eingefroren, die der Republik Panama vorenthaltenen Einnahmen in ihrem realen Wert zu verschleiern. 1973 nahm die Kanalgesellschaft 113,4 Mio Dollar ein. Erst im Juli 1974 erfolgte eine Erhöhung der Sätze um 25% auf durchschnittlich 1 US-Dollar je NRT.

Der meistbefahrene Seekanal der Welt, der *Nord-Ostsee-Kanal*, von den Seeleuten meist Kielkanal genannt, liegt in der BRD und durchschneidet Schleswig-Holstein. Er hat eine Länge von 98,7 km (53,3 sm). Bei seinem Bau sind 82,2 Mio m³ Erdreich bewegt worden.

Der Nord-Ostsee-Kanal ist ein Meeresspiegelkanal mit an den Enden parallel zueinander liegenden Doppelkammerschleusen, jeweils als Nord- und Südschleuse bezeichnet. Die zuerst gebauten und heute noch betriebsfähigen Schleusen haben in den Abmessungen eine Länge von 150 m, eine Breite von 25 m und eine Tiefe von 10 m in Brunsbüttelkoog bzw. 9,60 m in Kiel-Holtenau. Während des Umbaus von 1907 bis 1914 wurde der Kanal mit größeren Doppelkammerschleusen von 330 m Länge, 45 m Breite und 13 m Tiefe versehen. Die Schleusen in Bruns-

Die dreistufige Schleusentreppe von Gatun am Panamakanal verbindet die Kanalscheitelhaltung mit dem Karibischen Meer.



büttelkoog sollen vor allem die Wasserstandsschwankungen zwischen Ebbe und Flut der Nordsee ausgleichen (Tidenhub 3,04 m). Die Schleusen in Kiel-Holtenau (Tidenhub 0) gleichen lediglich windbedingte Wasserstandsschwankungen der Ostsee aus. Die Schiebetore sind 47,5 m lang und 18 m hoch.

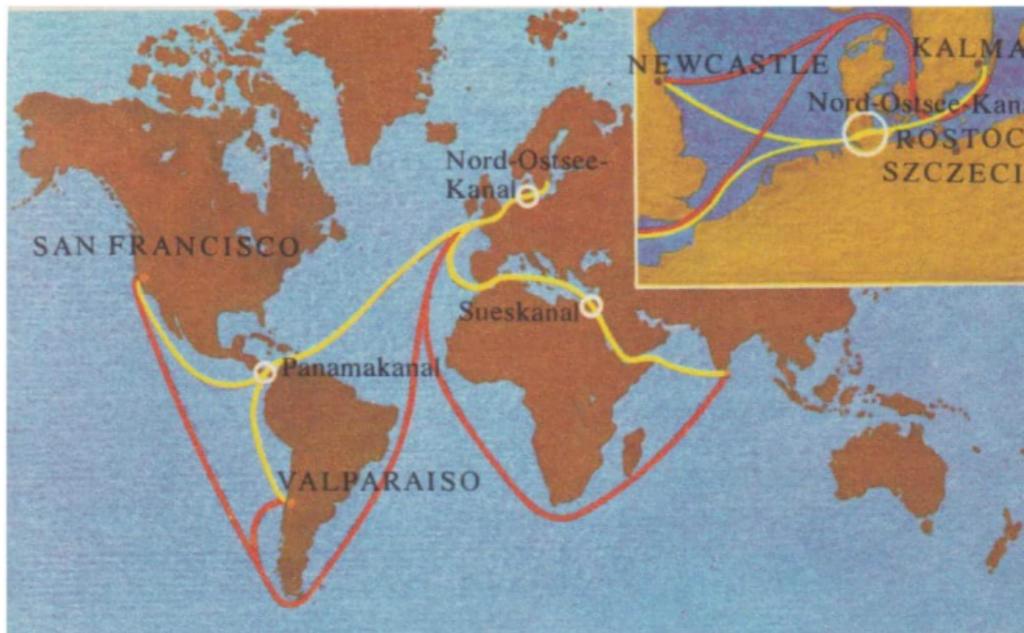
Nachdem der Kanal bereits zwischen 1907 und 1914 wesentlich verbreitert worden war, blieb er in seinen technischen Daten bis 1970 unverändert.

	1895	1914
Wasserspiegelbreite (in m)	67	102,5
Sohlenbreite (in m)	22	44
Wassertiefe (in m)	9	11

Seit dem Beginn des noch laufenden »Sicherungsprogramms« wurde der Kanal bis 1975 auf 79 der vorgesehenen 85 km Streckenlänge in der Spiegelbreite auf 162 m und in der Sohlenbreite auf 90 m gebracht. Außerdem gibt es zehn mit Dalben versehene Kanalverbreiterungen, sogenannte Weichen, mit Längen zwischen 0,6 und 5,4 km,

In der Schleuse Brunsbüttelkoog am Nord-Ostsee-Kanal ist von Binnenschiffen über Küstenmotorschiffe bis zum Hochseefrachter alles vertreten.





Die Lage der drei großen Seekanäle und ihre Wegvorteile

in denen große Schiffe (ab 6000 BRT und/oder 8,5 m Tiefgang) bei Gegenverkehr warten müssen.

Der Schiffsverkehr wird von Holtenau und Brunsbüttelkoog aus durch Leitstellen gesteuert. Ein Lotsenzwang besteht für Fahrzeuge ab 500 BRT. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ist je nach Schiffsgröße mit 12 bis 15 km/h festgelegt, so daß eine Durchfahrt 7 bis 8 Stunden dauert. Die erlaubten Abmessungen sind 235 m Länge, 32,5 m Breite und 9,50 m Tiefgang bei maximal 160 m Länge bzw. bei voller Länge von 235 m nur 7,00 bis 8,30 m. Diese Einschränkungen gestatten nur Schiffen bis zu etwa 25 000 tdw mit voller Abladung und solchen bis 40 000 tdw in Ballast bzw. mit Teilladung die Passage.

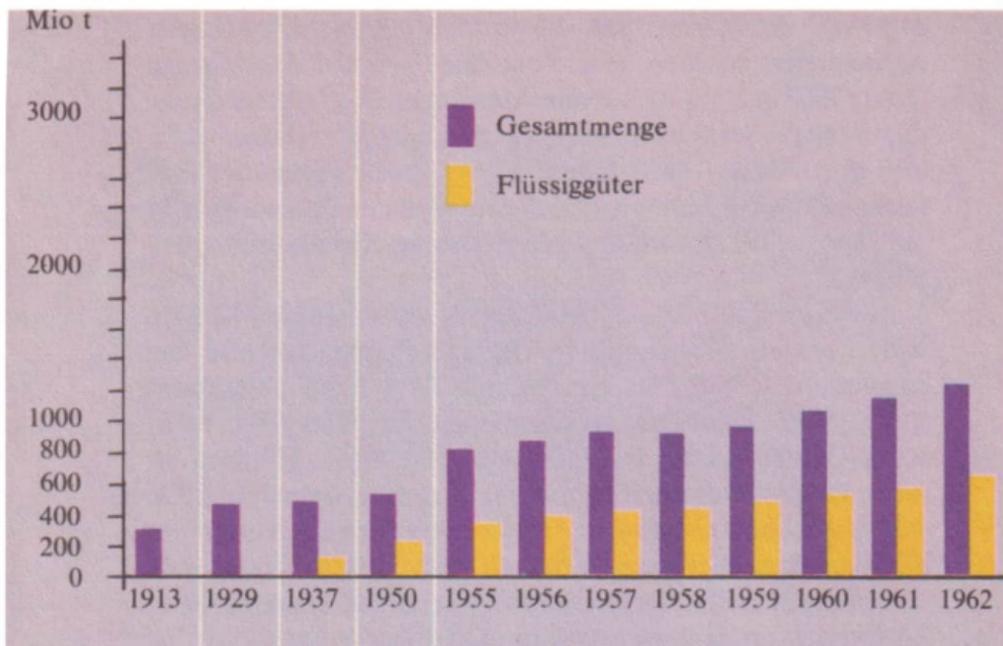
Der Vorteil für die Schifffahrt

Die großen Seekanäle entstanden im 19. Jahrhundert in der Blütezeit des Kapitalismus, als dieser in sein höchstes, sein imperialistisches Stadium überwechselte und in der kolo-

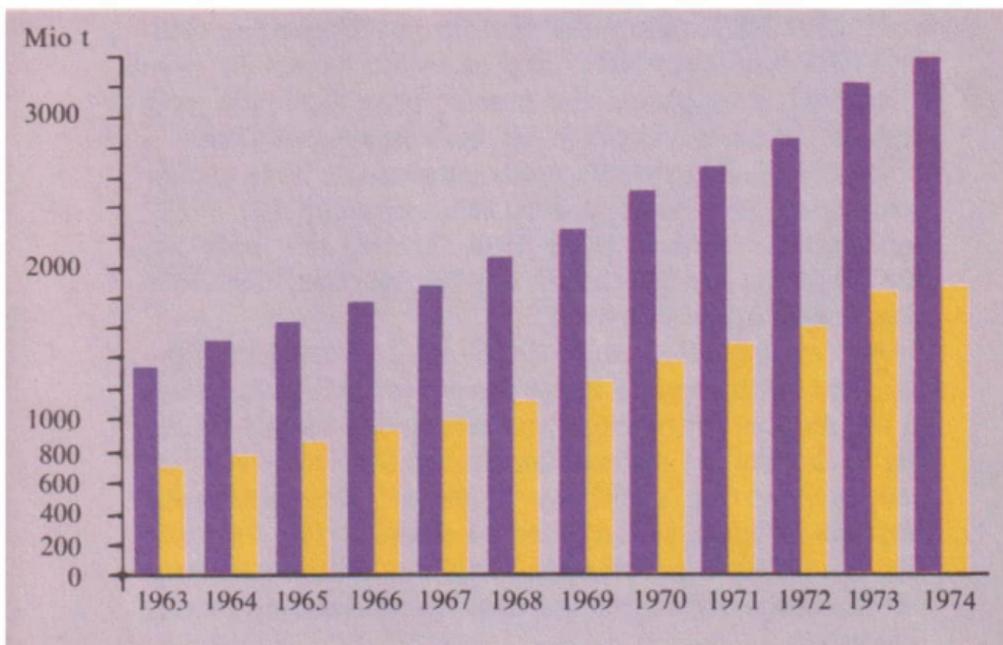
nialen Aufteilung der Erde neue Rohstoffquellen und Absatzmärkte suchte und fand. Die Handels- wie die Kriegsflotten der imperialistischen Großmächte wuchsen in nie gekanntem Ausmaß. Die Welthandelsflotte umfaßte 1840 erst 6,5 Mio BRT, 1870 schon 17,4 Mio BRT, lag 1900 bei 27 610 Schiffen mit 28,9 Mio BRT und erreichte 1913 30 514 Einheiten mit 46,9 Mio BRT. Im Jahre 1869 wurden der Sueskanal, 1895 der Nord-Ostsee-Kanal und 1914 der Panamakanal eröffnet.

Nach der Freigabe des Sues- und des Panamakanals veränderte sich die Richtung vieler Güterströme und Überseelinien. Gegenüber der Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung verkürzte der Sueskanal den Weg nach Indien um 4700 sm (8800 km) und nach Ostasien um 3600 sm (6800 km), gleichbedeutend einem Fahrzeitgewinn von 15 bis 22 Tagen. Die Distanz New York—San Francisco verringerte sich im Vergleich zur Kap-Hoorn-Route sogar um 9000 sm (16 700 km). Dagegen führte der Nord-Ostsee-Kanal nur zu Einsparungen zwischen 90 bis 520 sm (160 bis 1000 km). Der Sueskanal beschleunigte zum Nachteil der Segelschiffahrt die Strukturveränderung der Flotten. Den neuen Wasserweg und das Rote Meer mußten die großen Segler als enge Gewässer und wegen der häufigen Windstillen meiden. Sie umfuhren nach wie vor das südafrikanische Kap und verloren durch die längeren Reisen und die witterungsbedingte Unzuverlässigkeit bei der Bestimmung der Ankunftsstermine weitere Fahrtgebiete an die Dampfschiffahrt. Einen ähnlichen Einfluß übte der Panamakanal aus. Allesamt begünstigten die Seekanäle die Einrichtung regelmäßiger Schiffsverbindungen.

Die im Weltseeverkehr bewältigte Transportmenge wuchs zwischen 1913 und 1929 von 300 Mio t auf 460 Mio t an und stagnierte dann infolge der Weltwirtschaftskrise und des zweiten Weltkrieges. Erst 1950 wurde mit 525 Mio t die halbe Milliarde überschritten. Die starke Zunahme auf 1080 Mio t (1960) und 1640 Mio t (1965) lag vor allem im Bedarf an Erdöl und Erdölprodukten begründet. Der Anteil flüssiger Ladungen überschritt 1960 die 50-Prozent-Grenze. Davon profitierte als einziger der Seekanäle der Sueskanal, zu dessen Einzugsgebiet ja die Erdölreviere am Persischen Golf gehören. Von den



Das Volumen der über See transportierten Gütermengen verzehnfachte sich von 1913 bis 1974. Im Jahre 1960 erreichten die Erdöltransporte 50% des Gesamtvolumens. Die Transportmenge belief sich 1974 auf 3350 Mio t.



246 Mio t des Jahres 1966, die durch diesen Schifffahrtsweg transportiert wurden, entfielen über 70% auf das flüssige Gold. 1965 gingen durch den Sueskanal 13,7% aller Güter des Weltseeverkehrs; den Panamakanal passierten 4,7% und den Nord-Ostsee-Kanal 3,7%. Trotz steigender Gütermengen verringerten sich die Anteile des Panamakanals auf 3,8% (1972) und des Nord-Ostsee-Kanals auf 1,9% (1974).

Bedeutung und Durchlaßfähigkeit der einzelnen Kanäle widerspiegeln sich auch in der Durchschnittsgröße der passierenden Schiffe. Sie betrug 1964 beim Sueskanal 11 432 NRT, beim Panamakanal immerhin 5758 NRT, beim Nord-Ostsee-Kanal dagegen nur 584 NRT. Hierbei ist anzumerken, daß die Kanalverwaltungen unterschiedliche Auffassungen zur Bestimmung der Schiffsgröße vertreten. Die Kanalgebühren werden nach im Schiffsmeßbrief enthaltenen speziellen Daten für die sogenannte Panama- bzw. Sueskanalvermessung erhoben. Auf diese Weise gibt es für das gleiche Schiff bezüglich Netto- oder Bruttoreum teilweise erhebliche Unterschiede. Das MS »Rostock« der DDR-Handelsflotte hat beispielsweise nach der internationalen Voldeckervermessung 8810 BRT und 4991 NRT, nach der Panamakanalvermessung 8973 BRT bzw. 6153 NRT, nach der Sueskanalvermessung aber 9093 BRT und 6627 NRT. Die über die Seekanäle veröffentlichten Angaben zur passierenden Tonnage sind deshalb für einen Vergleich nur bedingt aussagefähig.

Seit 1965 haben sich die Weltseetransporte noch einmal verdoppelt, 1974 wurden 3350 Mio t erreicht. Die Welt-handelsflotte bestand Mitte 1974 (Schiffe mit mehr als 300 BRT) aus 30 279 Schiffen mit 287 Mio BRT und hatte eine Tragfähigkeit von 468 Mio t.

Das sprunghafte Anwachsen der Leistungen verlangsamte sich dann als Folge der tiefen zyklischen Krise, in der die kapitalistische Wirtschaft steckt. Mitte 1975 lag der Seehandel der nichtsozialistischen Staaten 10% unter dem Niveau des Vorjahres. In diesem Zusammenhang setzt die Wiedereröffnung des Sueskanals neue Akzente: Gewinn für die internationale Schifffahrt bei Verschärfung des Konkurrenzkampfes auf dem kapitalistischen Frachtmärkte.

Zwischen Afrika und Asien

Die Kanäle der Pharaonen

Die an der Grenze zwischen Afrika und Asien in der Arabischen Wüste liegende Senke bietet sich mit dem Manzala-, dem Timsah- und den Bitterseen geradezu an, einen Wasserweg zu schaffen, der Mittelmeer und Rotes Meer verbindet. Die Geschichte des heutigen Sueskanals reicht daher weit in das Ägypten vor der Zeitenwende. Schon unter Pharaos Sethos I. (1305–1291 v. u. Z.) soll mit dem Bau eines vom östlichen, heute nicht mehr existierenden Pelusischen Nilarm zum Timsahsee verlaufenden Kanals begonnen worden sein. Sethos' Sohn Ramses II. (1290–1224 v. u. Z.) ließ das Werk bis zum Roten Meer zu Ende führen.

Der Kanal muß dann wohl infolge Verwehungen und unterlassener Instandsetzung versandet sein, denn König Necho (609–594 v. u. Z.) ordnete die Wiederherstellung des Wasserweges an. 120 000 Sklaven hatten bereits ihr Leben gelassen, als das kurz vor der Vollendung stehende Werk abgebrochen wurde. Die Orakel hatten geweissagt, der Durchstich würde den phönizischen Barbaren zum Einfall in Ägypten dienen. Eindeutig überliefert worden ist, daß der Perserkönig Dareios I. (521–485 v. u. Z.), auch Darius Hystaspes genannt, den Kanal vollenden ließ. Vom Roten Meer aus stand wahrscheinlich ab 491 v. u. Z. seiner Flotte über Timsahsee und Nil ein außerordentlich bedeutsamer Verbindungsweg zur Verfügung. Über den Kanal ging dann auch ein Großteil des ägyptischen Handels mit den Staaten am Roten Meer und am Persischen Golf.

Im vierten Jahrzehnt der einstigen Ptolemäer-Dynastie

(280 v. u. Z.) soll der Kanal auf Befehl Ptolemäus' II. Philadelphos eine Breite von 30 m erhalten haben, so daß zwei Schiffe einander begegnen konnten. Der Kanal hatte eine Tiefe von 3 m und mehrere Schleusen und existierte ein halbes Jahrtausend. Fest steht weiterhin, daß der römische Kaiser Trajan (98–117 u. Z.) eine Wasserstraße graben ließ, die über weite Strecken dem alten Lauf folgte. Der Kanal begann bei Babylon (heute Alt-Kairo) am Nil, dem Hauptquartier einer der römischen Legionen. Er führte in neuer Trasse 60 km bis zur Stadt Bubastis und sodann im alten Bett durch das Wadi Tumilat zu den Bitterseen und von dort zum Roten Meer, in das er bei Klysma, in der Nähe des heutigen Sues, mündete. Ägypten war damals Kornkammer Roms und Zentrum im Handel mit Arabien, Indien und China.

Der Trajankanal verfiel, obwohl an ihm ständig gearbeitet wurde. Noch während der Eroberung Ägyptens durch die Araber (639–641) mußte auf Geheiß des Kalifen Omar dessen Feldherr Amr den Kanal erneuern lassen, doch schon 767 wurde der Abschnitt südlich des Timsah-sees zugeschüttet. Kalif Ali Mansur wollte so das Vordringen der Europäer nach Arabien verhindern.

Europa beginnt sich zu interessieren

Mehr als tausend Jahre sollten vergehen, bevor es wieder ernsthafte Bestrebungen gab, einen Kanal zu bauen. Ägypten war bis ins 14. Jahrhundert hinein das wichtigste orientalische Handelszentrum. Um 1400 dachten die venetianischen Kaufleute an einen Seekanal, aber Venedigs Monopolstellung unter den europäischen Staaten im Handel mit Indien und dem Fernen Osten ging bald darauf zu Ende. 1498 entdeckten die Portugiesen unter Vasco da Gama den Seeweg nach Indien und besetzten später den wichtigen Hafen Aden, eine der Schlüsselpositionen, um den Handel durch das Rote Meer zu kontrollieren. Der Kanalgedanke geriet in Vergessenheit. Der einträgliche,

Der Streckenverlauf des Sueskanals



Bahra el Manzala
(Manzalasee)

BÛR SAÏD
(PORT SAID)

Mittelmeer

El Manzala

BÛr Fûad
(Port Fuad)

Bahra el Ballah
(Ballahsee)

(Sueskanal)

El Qantara

El Ballah

EL GIFAR

Qanar es Suweis

EL ISMÂILIYA
(ISMAÏLIA)

Bahra el Timsâh
(Timsahsee)

SAHRÂ
ET TÎH

Buheirat Murrat
el Kubra
(Großer Bittersee)

SAHRÂ EL ARABÎYA

Buheirat Murrat
el Sughra
(Kleiner Bittersee)

(Sueskanal)

EL SUWEIS
(SUES)

Qanar es Suweis

Khalîg es Suweis
(Golf von Sues)

BÛr Taufîq
(Port Taufîk)

- Straßen
- Eisenbahnen

über Ägypten gehende Transithandel kam schließlich völlig zum Erliegen, als 1517 die Osmanen das Land am Nil eroberten. Der vom Sultan am Bosphorus in Kairo eingesetzte Pascha stützte seine Regierungsgewalt auf die lokale Machtvollkommenheit der Mamelukenbeis, was zum Zusammenbruch des Binnenhandels, zur Stagnation der handwerklichen Produktion, zum Verfall der Bewässerungsanlagen und zum starken Rückgang der Landwirtschaft führte.

Stärkere Bestrebungen, in Ägypten Fuß zu fassen, setzten von Europa aus erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts wieder ein. Großbritannien und Frankreich entwickelten sich damals schnell zu kapitalistischen Großmächten. Der Weg über Sues schien beiden eine denkbar günstige Verbindung nach Indien. Die Briten hatten 1639 in Madras und 1690 in Kalkutta Handelsniederlassungen gegründet und

Fast über die gesamte Strecke gibt es an beiden Ufern des Sueskanals nichts als Sandflächen.



1661 Bombay besetzt. In der 1664 gebildeten französischen Ostindienkompanie sahen sie mit Recht eine gefährliche Konkurrenz. Aber auch die Expansionspolitik der Franzosen ging von der Einschätzung aus, daß sich dem Besitzer eines künstlichen Wasserweges zwischen Mittelmeer und Rotem Meer die großen Rohstoff- und Absatzmärkte Asiens erschließen und sich fast der gesamte europäische Handel mit Indien und dem Fernen Osten kontrollieren ließe.

Ausgang des 18. Jahrhunderts spitzte sich der Machtkampf zwischen den beiden Gegnern zu. Frankreich wurde zur stärksten Kontinentalmacht Europas. Großbritannien hingegen besaß die mächtigste Flotte und konnte auf Grund seiner geographischen Lage nicht direkt angegriffen werden. Das in Paris von der aggressiven Großbourgeoisie geschaffene Direktorium wollte nach den Eroberungen in Italien, Belgien und am Rhein eine Expeditionsarmee ausrüsten, um die englische Herrschaft in Indien zu brechen. Zunächst allerdings galt es, mit Ägypten den Schlüssel zum Mittleren Osten zu erobern. An der Spitze der Expeditionsarmee stand Napoleon Bonaparte. »Der Herr Ägyptens wird der Herr Indiens werden«, erklärte er und landete im Juli 1798 in Alexandria, schlug bei den Pyramiden die Mameluken, besetzte Kairo und weite Teile des Landes.

Mit diesem Einfall in Ägypten begann zwischen Frankreich und Großbritannien ein rund hundertjähriges Ringen um die Vorherrschaft in Nordafrika und dem Nahen Osten. Schon am 1. August desselben Jahres aber vernichtete ein englisches Geschwader unter Admiral Nelson in der Seeschlacht bei Abukir die französische Mittelmeerflotte, so daß Bonaparte der Nachschub ausging. Obendrein mußte er mit dem Großteil seiner Truppen nach Syrien ziehen, um anrückende türkische Truppen abzufangen. Napoleons Expedition war damit gescheitert.

Während dieser Zeit waren die Ingenieurgeologen Lepère und Monge mit der Ausarbeitung eines Kanalprojektes beschäftigt. Sie begannen im Isthmus von Sues mit Landvermessungen, wobei sie zu dem Schluß kamen, daß das Rote Meer 9,908 m höher liege als das Mittelmeer, was einen schleusenlosen Kanal ausschloße.

Den Nil für den Schifffahrtsweg mitzunutzen, schien wegen der häufigen Verschlammung ebenfalls nicht möglich. Das Projekt »Canal de deux Mers« wurde zu den Akten gelegt. Die Pläne Bonapartes, des nunmehrigen Kaisers Napoleon I., konzentrierten sich außerdem mehr auf Europa.

Die britische Krone nutzte die Zeit der Napoleonischen Kriege und landete 1807 von Malta aus, das 1800 annektiert worden war, wieder Truppen in Alexandria. Muhammad Ali, ehemals Kommandeur eines albanischen Freiwilligenregiments und seit 1805 wegen seiner unbestrittenen Macht notgedrungen vom türkischen Sultan zum ägyptischen Statthalter ernannt, vertrieb jedoch mit seinem Heer die Interventen. Der Versuch, Ägypten der britischen Krone zu unterwerfen, scheiterte zunächst. Mit mehr Erfolg dehnte Großbritannien sein Kolonialreich in anderen Teilen der Erde aus. 1806 wurde das Kapland kolonialisiert, 1810 die Seychellen und Mauritius, 1824 Malakka besetzt. Die Mittelmeerinsel Malta bauten die Briten zu ihrem größten Flottenstützpunkt aus.

Über seinen Gesandten in Konstantinopel erhielt Großbritannien 1837 das Recht, den Postdienst nach Indien über die arabische Landenge abzuwickeln. Per Schiff gingen so die Sendungen bis Alexandria, von dort mit Karawanen bis Sues und anschließend wieder per Schiff weiter. Muhammad Ali jedoch weigerte sich bald darauf, die von der Hohen Pforte den Briten zugestandenen Handelsprivilegien auch für Ägypten anzuerkennen. Darauf drängten die Briten den türkischen Sultan Mahmud II. in den Krieg gegen Ägypten. Die Rechnung ging nicht auf. Im Juni 1839 erlitt die Streitmacht des Sultans bei Nisib in Nordsyrien eine schwere Niederlage. Die nach europäischem Muster reorganisierten Truppen des Paschas mit einer 150 000-Mann-Armee und 32 Kriegsschiffen hatten eine größere Schlagkraft als die türkische Armee. Pascha Muhammad Ali trachtete nach einem großarabischen Reich.

Als der türkische Sultan kurz nach der Schlacht von Nisib starb, provozierte Muhammad Ali einen zweiten türkisch-ägyptischen Krieg. Diesmal jedoch unterstützten die Großmächte – mit Ausnahme Frankreichs – die Hohen Pforte mit aller Macht, da ihnen am Entstehen eines starken Ägypten nichts gelegen war. Kriegsschiffe Englands

und des nunmehr neben Rußland für den Nahen Osten ebenfalls wachsendes Interesse zeigenden Österreich-Ungarn beschossen Beirut und andere von Ägypten besetzte syrische Häfen. In der Schlacht von Akkon wurde die ägyptische Armee 1840 von den Truppen der beteiligten Großmächte geschlagen, und 1841 wurde ein Abkommen unterzeichnet, worin der Pascha – sich von nun an Khedive (Vizekönig) nennend, das einzige Zugeständnis zugunsten Ägyptens, – die türkische Oberhoheit anerkannte und seine Herrschaft auf das eigene Land und den Sudan beschränkte.

Die britisch-türkische Handelskonvention galt nun auch für Ägypten. Die vollständige Ausdehnung der britischen Macht, also auch die Besetzung der strategisch so bedeutsamen Landenge, schien nur eine Frage der Zeit. Bereits 1839 hatte London unter dem fadenscheinigen Vorwand, die Seewege nach Indien für den Welthandel schützen zu müssen, das am Ausgang des Roten Meeres liegende Aden annektiert.

Als 1841 unabhängig voneinander sowohl englische Experten als auch der österreichische Ingenieur Alois Negrelli beim Durcharbeiten der Denkschrift Lepères nachwiesen, daß es die zehn Meter Höhenunterschied zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer gar nicht gab, setzte erneut fieberhafte Geschäftigkeit der Großmächte ein. Bei Lepère und Monge hatte ein simpler Rechenfehler vorgelegen. Das Mittelmeer liegt nur 25 cm höher als das Rote Meer, was einen direkten Durchstich durchaus möglich machte.

In Frankreich gründete der sozialistische Utopist Enfantin eine Studiengesellschaft »Société d'Études du Canal de Suez«, zu deren Mitgliedern auch Negrelli gehörte. Enfantin knüpfte an die technische Realisierung des Vorhabens Wunschvorstellungen. Über den Sueskanal als einer großen Verkehrsbrücke versprach er sich eine deutliche Verbesserung nicht nur der wirtschaftlichen, sondern vor allem der kulturellen Beziehungen zwischen den europäischen und den indisch-ostasiatischen Ländern. Als sich Enfantin bei Muhammad Ali mit einem Bittgesuch vorstellte, wies der Khedive das Anliegen jedoch mit der Bemerkung ab, daß ein solcher Kanal Ägypten nur noch

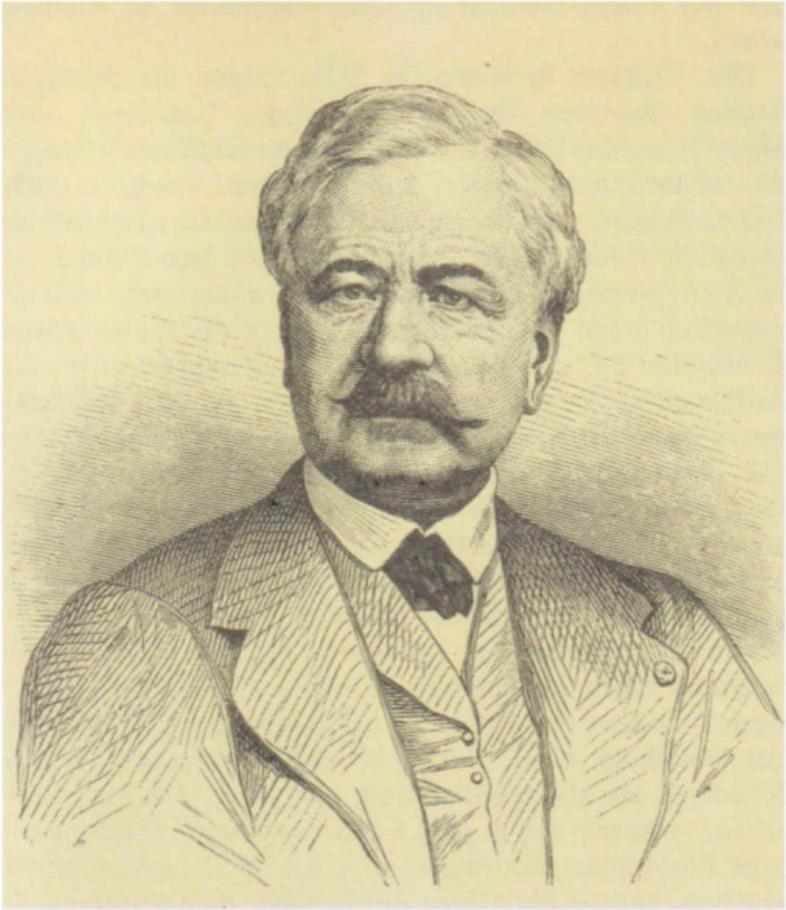
stärker in den Sog der Weltmachtbestrebungen der Europäer bringen müßte.

1849 starb der Khedive. Sein Nachfolger Abbas I. nahm im Gegensatz zu Muhammad Ali eine ganz und gar englandfreundliche Haltung ein. 1851 erteilte er den Briten die Konzession zum Bau der Eisenbahnlinie Alexandria—Kairo—Sues. Die britische Diplomatie suchte vor allem zu verhindern, daß Frankreich die Konzession für einen Kanalbau bekam, weil Großbritannien den Kanal zur Festigung seiner Positionen in Asien, als wegverkürzende Verbindung zu den Kolonien und als Instrument zur Ausdehnung der maritimen Stärke selbst besitzen wollte. Trotzdem warteten die Briten nicht mit einem eigenen Kanalprojekt auf, weil ein Kanal durch die Landenge von Sues das Vordringen der Dampfschiffe beschleunigen mußte und damit den Tod der gegenüber der französischen wesentlich größeren englischen Segelschiffsflotte heraufbeschwören könnte. Der Öffentlichkeit wurde der Bau der Eisenbahnlinie von Meer zu Meer als Alternative zum Sueskanal vorgestellt.

Die Schachzüge des Ferdinand de Lesseps

Der plötzliche Tod Abbas I. im Herbst 1854 brachte eine überraschende Wende zugunsten Frankreichs. Jetzt kam die Stunde für den Mann, der vom Projekt eines Seekanals durch den Isthmus von Sues erstmals 1832 erfahren und sich seitdem fest vorgenommen hatte, den Kanalbau zu verwirklichen: Ferdinand-Marie Vicomte de Lesseps (1805—1894). Sein Jugendfreund Said war neuer Khedive geworden. Ihm sandte er sofort ein in einschmeichelnden Worten gehaltenes Glückwunschtelegramm, das aus Kairo unverzüglich eigenhändig beantwortet wurde. Wer war dieser Mann, den der Vizekönig im November 1854 entgegen allen Hofgepflogenheiten mit einem Gefolge von 10 000 Mann so zuvorkommend und herzlich empfing?

Ferdinand de Lesseps entstammte einer Familie, die den herrschenden bürgerlichen Kreisen Frankreichs angehörte. Schon als sein Vater französischer Generalkonsul in Ägypten war, hatte er den Königssohn Said ken-



Ferdinand Vicomte de Lesseps suchte im Interesse der französischen Großbourgeoisie die großen interozeanischen Kanäle zu errichten.

nengelern, mit dem ihn bald eine enge Freundschaft verband. Später trat Lesseps dann selbst in den diplomatischen Dienst. Mit 27 Jahren, 1832, wurde er zum Vizekonsul für Kairo ernannt. Als er damals in Ägypten ankam, war gerade die Cholera ausgebrochen, was den Reisenden eine mehrwöchige Quarantäne in Alexandria aufzwang. Mehr oder weniger zum Zeitvertreib erhielt der mathematisch und technisch interessierte Lesseps damals aus der Konsulatsbibliothek viele Bücher zugestellt, darunter auch die Denkschrift von Lepère und Monge. Beim Durchlesen wurde dem jungen Diplomaten schnell klar,

daß mit einem solchen Projekt Weltpolitik zu machen wäre.

Der Tätigkeit in Kairo bis 1838 folgten die diplomatischen Stationen Rotterdam, Málaga, Barcelona und Madrid. Im Mai 1849 hatte er in außerordentlicher Mission die konterrevolutionären französischen Truppen nach Italien begleitet, die die wenige Monate zuvor ausgerufene Republik wieder beseitigen sollten. Nach dem Einmarsch in Rom wurde er aber unvermittelt abberufen, weil er angeblich nicht energisch genug gegen die italienischen Revolutionäre aufgetreten war. Bis zu seinem erneuten Aufbruch nach Ägypten lebte Lesseps dann in Südfrankreich, wo er die Zeit zur Ausarbeitung seiner weitreichenden Pläne nutzte. Lesseps rechnete die fehlerhaften Resultate der ihm in Alexandria bekanntgewordenen Denkschrift noch einmal durch, besorgte sich Material über die Infantinsche Studiengesellschaft und machte sich bis ins Detail mit dem Bauprojekt Negrellis vertraut.

Drei Tage nach seiner Ankunft in Ägypten trug Lesseps während eines Jagdausflugs Said Pascha erstmals seine Gedanken über den Kanal vor und verband damit die Bitte auf Erteilung einer Konzession. Er beeindruckte den Khediven als glänzender Reiter mit tollkühnen Bravourritten, versetzte ihn in gute Laune und hatte Erfolg. Lesseps, ein Kenner aller diplomatischen Tricks, gewandt und gerissen, nutzte die Gunst der Stunde. Said Pascha saß, umringt von höchsten Würdenträgern des Staates, bei Mokka und Pfeife rauchend vor seinem Zelt. Theatralisch den Plan vom Sueskanal vortragend, zielte Lesseps auf die Eitelkeit des Vizekönigs: »So, wie der Hafen von Alexandria nach dem ruhmreichen Alexander benannt ist, soll der Hafen am Eingang des Kanals den Namen seines Gründers und Erbauers in die Jahrtausende tragen. Dieser Hafen wird sein der Hafen Saids, Port Said!« Ägypten werde der Kanal zu neuer Macht verhelfen! Der Kanal werde die Wallfahrten der Pilger nach Mekka erheblich erleichtern und mehr Gläubigen die Gelegenheit zum Besuch der heiligen Stätten bieten.

Am 30. November 1854 unterschrieb Said Pascha das »Firman des Khediven über die Konzession zur Erbauung und Nutznießung des Sueskanals und des angrenzenden

Territoriums zwischen dem Mittelländischen und dem Roten Meer«. Er hatte die Urkunde zuvor überhaupt nicht gelesen, so groß war sein Vertrauen in den Jugendfreund. Das rasche Einverständnis Saids hatte aber noch einen zweiten Grund. Der Khedive strebte nach mehr Unabhängigkeit gegenüber dem langsam zerfallenden Osmanischen Reich. Lesseps sicherte sich über seine Nichte, die Kaiserin Eugenie, die in ihrer Jugend eine Leidenschaft für ihn gehegt hatte und ihm noch immer zugetan war, das Wohlwollen Napoleons III. Die hohe französische »Unterstützung« kam Said Pascha nicht ungelegen.

Die Konzession von 1854 erhielt Anfang 1856 einen ergänzenden Text. Lesseps wurde darin neben dem Bau des Seekanals das Recht zugestanden, denselben von einer noch zu gründenden internationalen Kanalgesellschaft 99 Jahre lang nutzen zu lassen – gerechnet vom Tag seiner offiziellen Eröffnung. Dieser Erlaß überschrieb der Gesellschaft unentgeltlich 1330 km² Land, das neben staatlichem Besitz vor allem aus dem Eigentum Tausender armer Bauern bestand. Die Fellachen sollten im nachhinein entschädigt werden, doch waren dafür weder das Verfahren, geschweige die Höhe des Preises festgelegt worden. So wurden die nun völlig um ihre bescheidene Existenz gebrachten Bauern späterhin die billigsten Arbeitskräfte – Sklaven der Sueskanalgesellschaft. Außerdem bewilligte Said Pascha den völlig kostenlosen und unbegrenzten Bezug von Baumaterialien aus staatlichen Steinbrüchen und verpflichtete seine Regierung, vier Fünftel der benötigten Arbeitskräfte zu stellen. Geradezu bezeichnend für die Profitgier des Kapitalismus das Äquivalent: Der ägyptische Staat sollte 15% der Einkünfte aus dem Kanal erhalten, die Gründer und Aktionäre der Kanalgesellschaft 85%!

Die britischen Gegner des Lessepsschen Kanalbaus unternahmen alles, damit der türkische Sultan Abd ul Meschid I. die Konzession nicht bestätigte und so das Vorhaben doch noch scheiterte. Lord Stratford, britischer Botschafter in Konstantinopel, wies mit Nachdruck darauf hin, daß ein Inkrafttreten der Konzession die Beziehungen Großbritanniens zum Osmanischen Reich entscheidend verändern könnte. Vergeblich waren die von Lesseps an

den Sultan und an Botschafter Stratford gesandten Bittschriften, vergeblich blieb sein Vorsprechen bei europäischen Persönlichkeiten in Wirtschaft und Politik, und wenig Erfolg beschieden blieb auch der Werbekampagne mit der eigens zur Propagierung der Kanalidee geschaffenen Zeitschrift. Der britische Premier Palmerston ereiferte sich 1857 im Unterhaus, wo er die künftige Sueskanalgesellschaft als den »größten Schwindel und das gewaltigste Betrugsunternehmen der neuen Zeit« und als »spitzbübisches Unternehmen der Franzosen« bezeichnete. Britischer Druck auf die Hohe Pforte und öffentliches Verunglimpfen gingen Hand in Hand. Von der Regierung in London in Auftrag gegebene und zurechtgezimmerte Gutachten »bewiesen« immer wieder die Undurchführbarkeit des Sueskanalprojektes.

Doch Lesseps kapitulierte so schnell nicht. Im Oktober 1858 starb Negrelli, jener Mann, dem ja die entscheidenden Ideen zum Sueskanalprojekt zu verdanken sind. Negrelli war es, der die 1847 begonnenen Untersuchungen der »Société d'Études du Canal de Suez« bis 1856 fortgesetzt hatte. Lesseps hatte die Resultate bereits in seine technischen Unterlagen aufgenommen. Jetzt, als Negrelli nicht mehr war, fiel es ihm leicht, gegen das Versprechen einer lohnenswerten Beteiligung am Kanalgeschäft von den Erben auch formell-juristisch alle Rechte am Negrelliplan an sich zu bringen.

Die Gründung der »Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez« (Allgemeine Gesellschaft des Seekanals von Sues) erfolgte kurz darauf am 15. Dezember 1858 in Paris. Der Verkauf der Aktien begann nach einem groß angelegten Werbefeldzug. Zunächst wurden 400 000 Stück zu je 500 Franc Nennwert aufgelegt. Lesseps setzte dabei auf die Wünsche und Hoffnungen des Kleinbürgertums, reich zu werden. Innerhalb von sechs Wochen waren Aktien im Werte von 100 Mio Franc verkauft.

Als der Absatz ins Stocken geriet, wurden die Wertpapiere nicht mehr nur in Frankreich und Ägypten, sondern auch in Österreich, Rußland, Spanien, der Schweiz, den Niederlanden, Belgien, den USA, ja selbst in Großbritannien angeboten, ohne daß allerdings die erhoffte große Nachfrage eintrat. Vom Gesamtkapital besaßen letzten

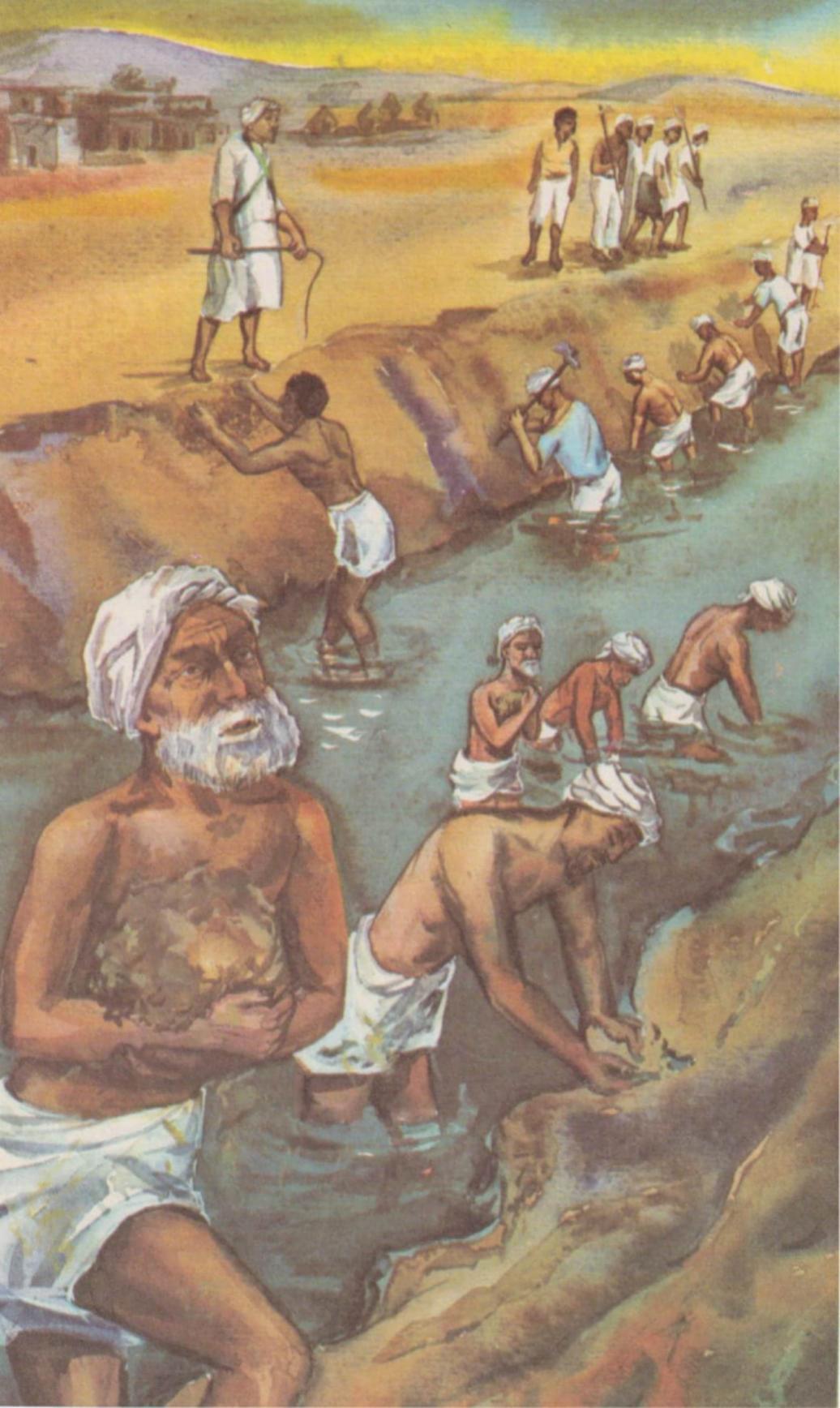
Endes die Franzosen 53 und die ägyptische Regierung 44 % (177 642 Aktien mit 88,8 Mio Franc), wobei der Vizekönig von Ägypten einziger Großaktionär wurde.

Der Sueskanal entsteht

Der Negrelliplan, Ursprung des fälschlicherweise als genial bezeichneten Lessepsschen Kanalprojektes, sah einen ziemlich geradlinig durch den Isthmus von Sues verlaufenden schleusenlosen Seekanal vor, der die in der natürlichen Senke liegenden Seen ausnutzte. Daß Lesseps bereits wenige Monate nach der Gründung der Kanalgesellschaft auch mit einem nicht ausreichenden Kapital den Bau wagte, ist darin begründet, daß er hinter sich die französische Regierung wußte, die sich nur öffentlich mit ihrer Parteinahme für das Unternehmen zurückhielt, weil sie diplomatischen Verwicklungen mit Großbritannien aus dem Weg gehen wollte. Lesseps tat am 25. April 1859, dem Tag des offiziellen Baubeginns, selbst den ersten Spatenstich am künftigen Nordeingang des Kanals.

Zunächst mußten lediglich Werkzeuge und Holz zum Bau aus Europa herangeschafft werden, das andere war in Ägypten vorhanden, allen voran billige Arbeitskräfte. 40 Tage nach dem ersten Spatenstich verlangte zwar der Sultan den Abbruch der Arbeiten – die Londoner Regierung hatte erneut Druck auf die Hohe Pforte ausgeübt – doch Lesseps ließ sich nicht beirren und ließ weiterbauen.

Mittlerweile waren 20 000 Fellachen, überwiegend Leibeigene des Khediven, eingesetzt. Nur wenige von ihnen erhielten den hohnsprechenden Tagessatz von zweieinhalb Piaster. Die Sueskanalgesellschaft dachte nicht im entferntesten an eine andere oder überhaupt eine Bezahlung und pochte frech auf die Vereinbarungen, nach der der Khedive die Arbeitskräfte zu stellen hatte. Völlig unzureichend war auch die Versorgung mit Lebensmitteln. Zum Hunger kam eine katastrophale Trinkwasserlage. Erst an Ort und Stelle wurde bemerkt, daß es entlang der abgesteckten Trasse und in der näheren Umgebung keine zehn Zisternen gab. Von der Mittelmeerküste waren täglich



1600 Kamele, jedes 60 l Süßwasser tragend, unterwegs. Für die Bleibe der bei Temperaturen bis zu 50 °C allenfalls mit Schippe oder Spaten Arbeitenden fühlte sich niemand zuständig. Aufseher trieben immer wieder zur Eile an, die Ausbeutung kannte kein Erbarmen. Die katastrophalen Arbeitsbedingungen rafften die ausgemergelten und erschöpften Menschen zu Hunderten dahin. Da befielen Heuschreckenschwärme die Lager, da beraubten Beduinenstämme die losgeschickten Karawanen. Immer wieder erhoben sich Gruppen von Fellachen gegen ihre Peiniger. Sie versuchten zu fliehen, auch wenn der Tod in der Wüste fast gewiß war.

Said Pascha ging der Bauablauf zu langsam voran. Er befürchtete innenpolitische Konflikte, die seine Herrschaft in Frage stellen könnten, und mußte bei einem Fehlschlag des Ganzen auch mit ernsthaften außenpolitischen Folgen rechnen. Lesseps mußte ihn daher oft beschwichtigen. Um das Wasserproblem zu lösen und die dafür unkalkuliert gebliebenen Tageskosten von 8000 Franc zu reduzieren, wurde aus der Not heraus von der Ortschaft Sagasig am Nil zum Timsahsee ein Süßwasserkanal angelegt.

Die Bedingungen wurden zur wahren Marter, desto mehr der Kanalbau sich dem Timsahsee näherte. Die Fellachen schabten und kratzten mit den bloßen Händen aus den Salzsichten des Erdreiches eine Rinne von 44 km Länge, 5 m Breite und 2 m Tiefe. Gerade hier war das Sterben groß.

All die Mißstände konnten natürlich nicht verborgen bleiben. Besonders in Großbritannien wurden sie propagandistisch ausgeschlachtet und der ganzen Welt publik gemacht. Dennoch blieb Lesseps' Position dank der Rückendeckung, die er in Frankreich bei Kaiserin Eugenie und Napoleon III. fand, stark. Die durch den Aufschwung der nationalen Befreiungsbewegung in Südosteuropa

Beim Ausheben des Sueskanals standen die Fellachen im sand- und salzdurchsetzten Wasser. Sie schöpften mit den Händen die größtmögliche Menge Schlamm, preßten diesen an die von der Sonne glühende Brust und warfen das Erdreich zu Haufen. So schufen sie die Fundamente für die Uferdämme.

offensichtlich werdende Schwäche des Osmanischen Reiches brachte schließlich auch den Sultan in Konstantinopel davon ab, Frontstellung gegen die Sueskanalgesellschaft und damit letzten Endes gegen Frankreich zu beziehen. Der verunsicherte Said Pascha, von der Weltpresse als Sklavenhalter angeprangert, hielt deswegen weiter zu Lesseps.

Am 18. November 1862 wurde der Timsahsee erreicht. Das Wasser des Mittelmeeres hatte bis hierher freien Lauf. Nächster Höhepunkt war die Fertigstellung des Süßwasserkanals einen Monat später. Wasser gab es nun ausreichend. Die Gesellschaft rechnete mit dem Abschluß aller Arbeiten 1864, nicht erst, wie es der Plan vorsah, 1868! Plötzlich starb im Januar 1863 der Khedive. Den Nachfolger Ismail Pascha kannte Lesseps zwar auch von Jugend an, doch wußte er, daß es ihm dieser nicht so leicht machen würde. Auf ein Glückwunschtelegramm erhielt der Franzose vom neuen Herrscher eine knappe, doch positive Antwort. Auch Ismail Pascha sprach sich für den Sueskanal aus.

Die Kanalgesellschaft geriet aber doch stark in die Klemme, als der neue Khedive 1864 für ganz Ägypten den Frondienst aufhob. Ismail Pascha versuchte damit, dem auf ein Scheitern der Franzosen gerichteten Druck Großbritanniens nachzugeben und das in der Weltöffentlichkeit angekratzte Ansehen Ägyptens aufzupolieren. Er ging noch einen Schritt weiter und verlangte die teilweise Rückgabe des damals von Said Pascha unentgeltlich abgetretenen Landes oder die nachträgliche Bezahlung. Die Staatskasse Ägyptens war leer, aber der pompöse Hofstaat brauchte Geld.

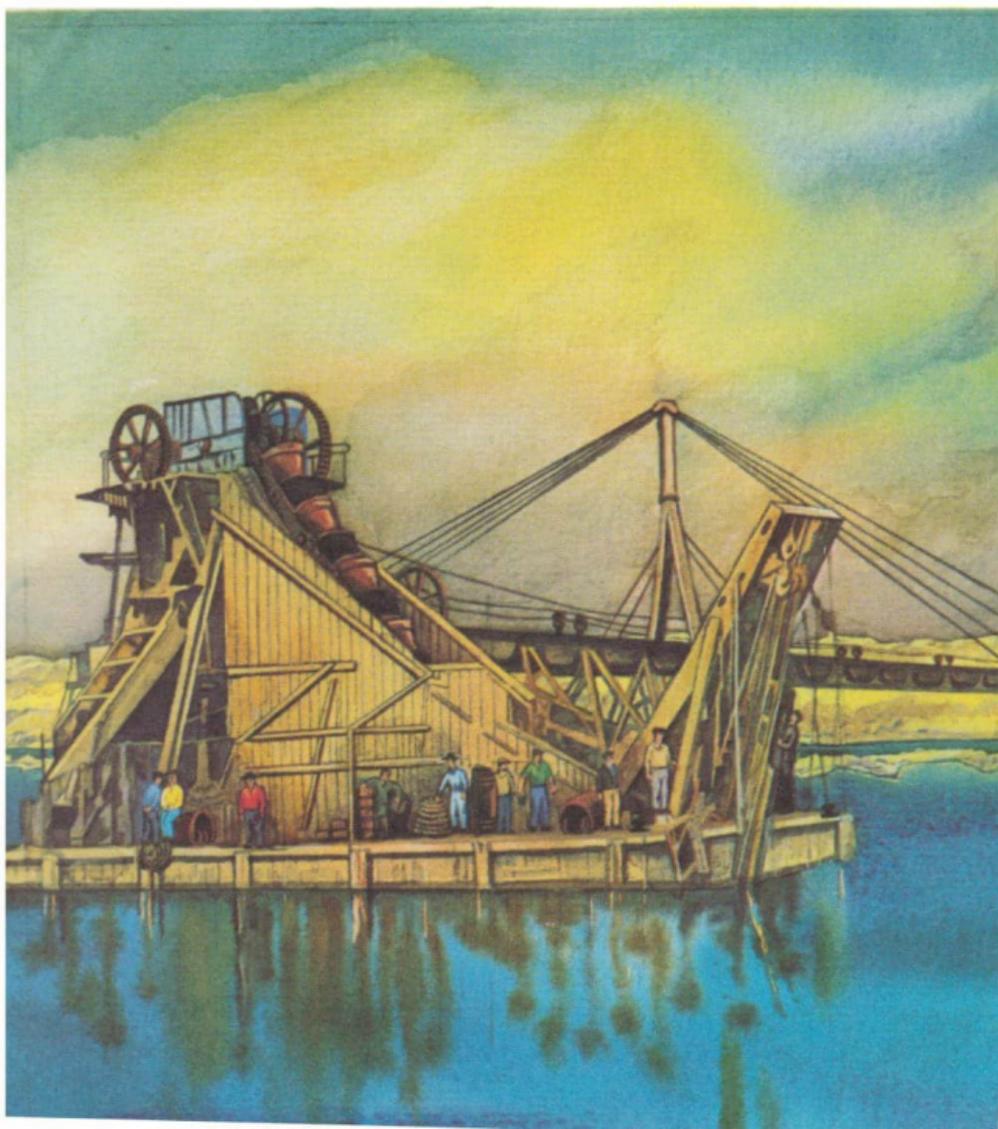
Die Abschaffung des Frondienstes brachte die Arbeiten am Sueskanal zum Erliegen, denn die geknechteten, dem Tode geweihten Fellachen liefen davon. Wieder erwies sich Lesseps als ein einfallsreicher, nie kapitulierender Organisator. In aller Welt ließ er rund 30 000 Arbeitskräfte anwerben, die natürlich weitaus teurer als die faktisch ohne Lohn abgespeisten Ägypter waren und verständlicherweise nicht ohne technische Hilfsmittel arbeiten wollten.

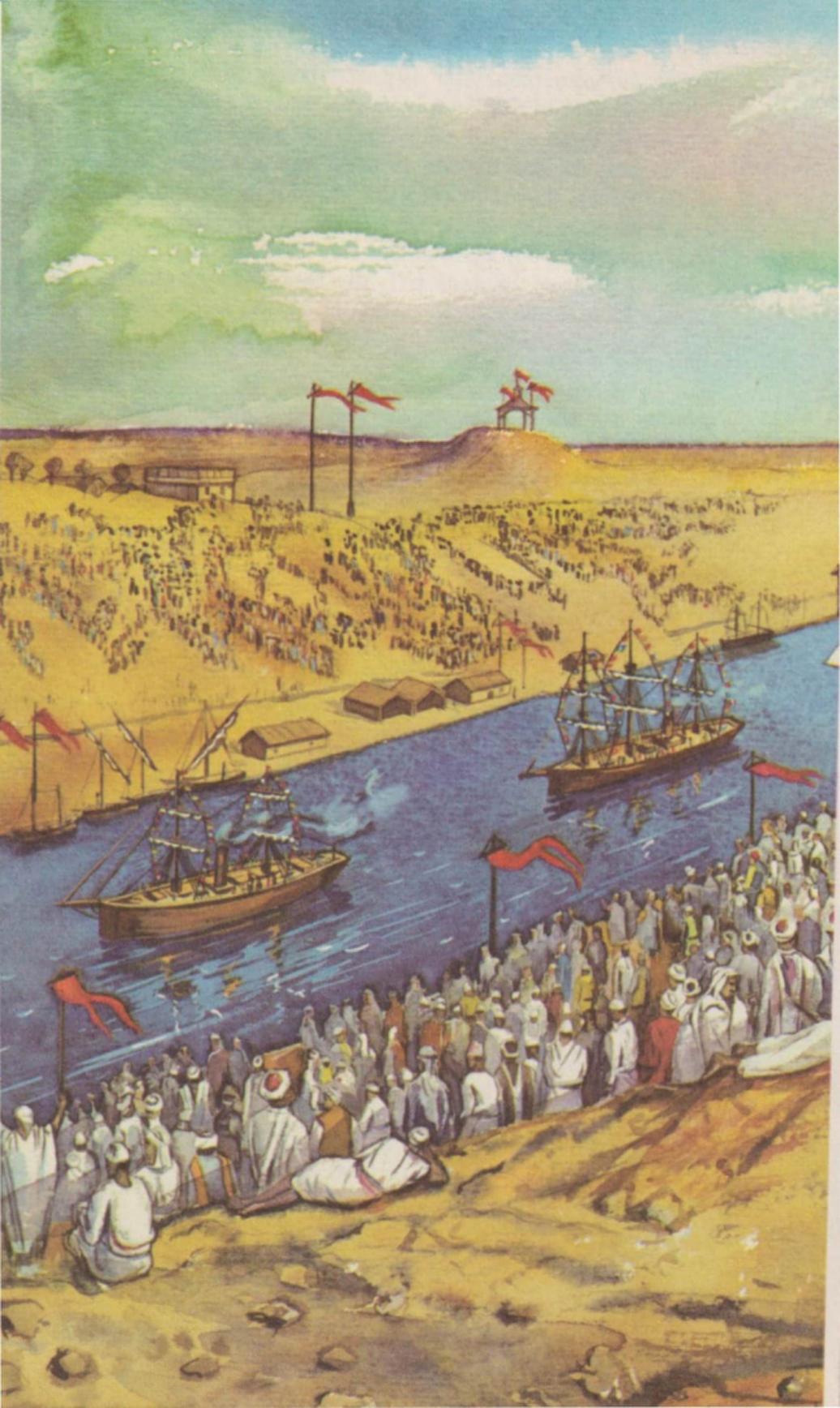
Kräne und Bagger mußten herbeigeschafft werden, dazu 22 000 Pferde, um die Kipploren zu ziehen und die Groß-

geräte zu versetzen. Der Einsatz dieser Mittel war im Projekt ja erst in der Endphase des Baus vorgesehen, um den Kanal dann auf die endgültige Tiefe zu bringen. Aber kaum ging es am bereits Gestalt annehmenden Kanal wieder voran, da brach 1865 die Cholera in der Landenge aus. Täglich raffte die Seuche 30 Menschen dahin. In Ismaïlia ging fast ein Zehntel der Bevölkerung zugrunde.

Das Dilemma, in dem sich die Sueskanalgesellschaft befand, brachte es mit sich, daß die Aktien an der Pariser

Erst auf den letzten Bauabschnitten wurden die manuellen Erdarbeiten der brutal ausgebeuteten Fellachen durch Bagger ersetzt.







Börse auf ein Drittel ihres Nennwertes fielen. Aber Lesseps gab nicht auf. Er setzte durch, daß im Streit mit Ismail Pascha ausgerechnet Napoleon III. als »unvoreingenommener Schiedsrichter« anerkannt wurde. Die von dem Monarchen eingesetzte Kommission respektierte in einem Beschluß vom 22. Februar 1866 die Abschaffung der Frondienste und anerkannte die Rückgabe der Ländereien als des Vizekönigs unzweifelhaft berechtigte Entscheidung. Sie erklärte aber auch, daß er damit gegen die Vereinbarung von 1854 verstoßen habe, wodurch der Compagnie ein erheblicher Schaden entstanden sei, den die ägyptische Regierung nun durch die Zahlung einer Konventionalstrafe von 84 Mio Franc abdecken müßte. Lesseps' beispiellose Skrupellosigkeit hatte erneut gesiegt.

Trotz der bei diesem Manöver in die Kassen der Kanalgesellschaft geflossenen Riesensumme reichte das Geld noch immer nicht. Lesseps, nie ohne Einfälle, ließ deshalb in Frankreich eine Lotterie veranstalten. Die Lose mit Gewinnen waren gleichzeitig Aktienanteile. In knapp drei Monaten waren runde 100 Mio Franc beisammen.

Port Said, den 16. November 1869 — es war soweit. Ehrensallut und Tusch für die aus aller Welt eingetroffenen Fürstlichkeiten und Politiker, 6000 Ehrengäste — allein 500 Kaiser, Könige, Kronprinzen, Fürsten und Diplomaten — feierten das Ereignis auf ihre Weise. Am 18. August waren die Bauarbeiten offiziell beendet worden, noch am 14. November mußte im Kanalbett eine vergessene Felsklippe gesprengt werden. In der Nacht zum 17., während in Port Said die rauschenden Feste begannen, fuhr eine den Kanal vorab passierende ägyptische Fregatte fest. Ismail Pascha ließ sie mit ihrem Kapitän an Bord kurzerhand in die Luft sprengen. Dann der Morgen des 17. November. Unter Böllerschüssen und dem Läuten der Schiffsglocken fahren 77 Schiffe in die freigegebene Wasserstraße ein, voran die »Aigle« mit der französischen Kaiserin Eugenie und Lesseps an Bord.

Ein Wermutstropfen fiel in die Feier: Verdi hatte Ismail Pascha, der sich als Herrscher von Weltgeltung fühlte,

Vorhergehende Seite:

17. November 1869: Pompöse Eröffnungsfahrt auf dem Sueskanal

eins ausgewischt. Die Oper »Aida«, mit der die Bedeutung Ägyptens verherrlicht werden sollte, kam erst 1871 zur Aufführung, weil Verdi nicht daran dachte, sich für die fragwürdigen Absichten des Khediven und der Kanalgesellschaft mißbrauchen zu lassen. Die Handlung der Oper entspricht denn auch den eigenen Vorstellungen Verdis von einem humanistischen Musikdrama und ist vom Geschehen her um etwa 1550 v. u. Z. angesiedelt. Den Applaus des aus aller Welt geladenen Puplicums genoß der Khedive zwar auch zwei Jahre nach der Kanaleröffnung, er galt jedoch nicht ihm, sondern dem Komponisten, der abwesend und auf Sensationen nicht bedacht war.

Der Glanz der Feierlichkeiten lenkte für den Augenblick davon ab, daß Ägypten gerade durch den Sueskanal am Rande eines neuerlichen Staatsbankrotts stand. Der Tod von mindestens 20 000 Menschen (so die amtliche, offensichtlich zu niedrige Statistik), Opfer eines rücksichtslos vorangetriebenen Bauwerkes, zählte im Festrausch nicht mehr. Vornehme Zurückhaltung übte man aus anderen bekannten Gründen nur in London, das sich bei den Eröffnungsfeierlichkeiten lediglich durch seinen in Konstantinopel akkreditierten Botschafter vertreten ließ. Ferdinand de Lesseps wurde zum populärsten Mann des Erdballs, zum »Triumphator von Sues«.

Der Sueskanal hatte 427 Mio Franc (17,31 Mio ägyptische Pfund bzw. 6,77 Mio Pfund Sterling) gekostet, das Dreifache dessen, was 1854 vorgesehen war. Die bei den Eröffnungsfeierlichkeiten verschwendeten 20 Mio Franc sind in dieser Summe inbegriffen.

Der »strategische« Kanal

Ein Vierteljahrhundert nach der Eröffnung des Sueskanals konnte der zweite große künstliche Seeweg, der heutige Nord-Ostsee-Kanal, freigegeben werden. Mehr noch als bei den anderen großen Seekanälen war seine Entstehung ausschließlich durch militär-strategische Gesichtspunkte geprägt. Von der Lage her scheinbar nur von lokaler Bedeutung, lediglich eine Verkürzung des Seeweges zwischen Nord- und Ostsee, sollte der damalige »Kaiser-Wilhelm-Kanal« das Kräfteverhältnis zur See zwischen Großbritannien und Deutschland entscheidend verändern. Mit seiner Hilfe sollte der britischen Flotte das Rückgrat gebrochen, die Seeherrschaft entrissen und das Tor zur Neuaufteilung der Kolonien in den Überseegebieten aufgestoßen werden.

Bereits vor reichlich 500 Jahren, in der Blütezeit der Hanse, hatten sich die Seefahrer, die mit ihren Koggen auf Nord- und Ostsee segelten, eine Wasserstraße durch die Halbinsel Jütland gewünscht, um den gefährlichen Weg um das Kap Skagen vermeiden zu können. Die Patrizier der Hansestädte rechneten sich aus, daß ein Durchstich am Fuße der jütischen Halbinsel von Lübeck nach Hamburg den Seeweg auf ein Drittel verkürzen würde und wirtschaftliche Vorteile bringen müßte. Vom 14. Jahrhundert bis 1878 gab es nicht weniger als sechzehn Pläne für den Bau von Kanälen.

Nur wenige dieser Pläne gewannen konkrete Gestalt und gelangten zur Ausführung. Immerhin entstand bereits Ende des 14. Jahrhunderts der Stecknitzkanal, der von der Stecknitz, einem Nebenfluß der Trave, zur Delvenau, einem Nebenfluß der Elbe, führte. Für den Seeverkehr

hatte er aber keinerlei Bedeutung, weil ihn zwischen den Hansestädten nur Binnenschiffe passieren konnten. Der damalige Stecknitzkanal, im Laufe der Jahrhunderte mehrmals erweitert, ist uns heute als Elbe-Lübeck-Kanal bekannt.

Der durch die Dänen zwischen 1777 und 1784 geschaffene Eiderkanal verdiente schon eher, als Seekanal bezeichnet zu werden. Diese Verbindung zwischen Ost- und Nordsee führte als künstlicher Wasserweg von Holtenau, heute ein Vorort von Kiel, zunächst bis Rendsburg und folgte dann dem Lauf der Eider bis zur Nordsee. Der Kanal hatte eine Wasserspiegelbreite von 31 m, eine Sohlenbreite von 18 m und war knapp 3 m tief. Es gab sechs Schleusen, jeweils 35 m lang und 7,8 m breit. Die Schiffe, die diesen Kanal passieren konnten, dürften nicht viel größer als unsere heutigen Fischkutter gewesen sein. Zu einer Zeit, da die dampfgetriebenen Ketten-, Saug- und Greifbagger noch nicht erfunden waren, hatte ein Schiffahrtskanal, der auch wachsenden Tonnagegrößen entsprechen würde, keine Aussicht auf Erfolg.

Hinzu kam, daß auch die deutsche Kleinstaaterei einem großen Projekt im Wege stand. Das sollte sich erst nach der Reichsgründung ändern. Der einsetzende wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland belebte zwangsläufig den Seehandel. Die deutschen Reedereien forderten daher nachdrücklich den Kanal, stießen aber zunächst auf den Widerstand der preußischen Militärs, allen voran Generalfeldmarschall von Moltke, der anstelle eines Seekanals den Bau einer zweiten deutschen Kriegsflotte befürwortete. Der Kanalbau konnte nur dann ernsthafte Chancen haben, wenn er auch und vor allem den militärischen Interessen Preußens entspräche.

Das kaiserliche Deutschland war mittlerweile eine der in Europa führenden Industrienationen geworden und trachtete nach Kolonien, wohl wissend, daß Großbritannien und Frankreich sich nicht ohne weiteres ihre Kolonialgebiete nehmen lassen würden. Deshalb sollten große Teile der Kriegsmarine, 1883 in ihrer Stärke hinter Großbritannien und Frankreich auf den 3. Platz in der Welt vorgerückt, in der Folgezeit überseeische Operationen unternehmen, um auf ihre Weise die angestrebte Neu-



Der Streckenverlauf des Nord-Ostsee-Kanals

aufteilung der Welt wirkungsvoll zu unterstützen. Um gegen die führende Seemacht der Welt, Großbritannien, und gegen die russische Flotte im Nord-Ostsee-Raum jederzeit gewappnet zu sein, wurde nach langem Hin und Her eine Kanalverbindung in die strategische Konzeption einbezogen. Die weitaus stärkere britische Marine wäre mit einer getrennten Flotte schon gar nicht zu besiegen, der Bau einer zweiten Flotte, so schlußfolgerte man, müßte mehr Zeit beanspruchen als der Bau eines Kanals.

Also wurde durch Reichsgesetz vom 16. März 1886 angeordnet, daß ein für »die Benutzung durch die deutsche Kriegsflotte geeigneter Schifffahrtskanal von der Elbmündung über Rendsburg nach der Kieler Bucht hergestellt wird«. Kostenpunkt: 156 Mio Reichsmark, davon allein 51 Mio für die rein militärischen Anforderungen, um den damals größten Panzerschiffen die Durchfahrt zu ermöglichen. Kein einziges Wort, keine einzige Formulierung dieses Gesetzes deuteten auch nur an, daß der Kanal der Entwicklung des Seehandels zwischen Nord- und Ostsee dienen und dem jahrhundertealten Wunsch ent-

sprechen solle, den Unbilden des Skagerraks auszuweichen. Am 3. Juni 1887 legte Kaiser Wilhelm I. in Kiel-Holtenau den Grundstein. Sieben Jahre lang waren bis zu 8900 Arbeiter beschäftigt. Die mobile Technik bestand aus 66 Trocken- und Schwimmbaggern einschließlich Elevatoren, aus 94 Lokomotiven mit 2756 Loren, aus 270 Schleppdampfern und Transportschiffen sowie einer ganzen Reihe von Rammen, Kranen und Betonmischmaschinen.

Zur Eröffnung am 21. Juni 1895 paradierten 53 deutsche und 53 ausländische Kriegsschiffe in der Kieler Förde. Aller Welt sollte Deutschlands Macht und Stärke demonstriert werden. Wilhelm II. taufte den Wasserweg – wie konnte es anders sein! – auf den Namen »Kaiser-Wilhelm-Kanal«. Erst 1948 erfolgte die Umbenennung in Nord-Ostsee-Kanal.

Schon bei seiner Inbetriebnahme konnten den Kanal Schiffe von 10 000 bis 12 000 t Tragfähigkeit passieren, eine Größenordnung, die in der Handelsschifffahrt damals nur selten erreicht wurde. Trotzdem wurde schon 1907 mit der Erweiterung der Wasserstraße begonnen. Dieser Ent-

Beim Herstellen der Deiche am Nord-Ostsee-Kanal wurden bereits große Spüler eingesetzt.



schluß entsprach gewiß nicht der Voraussicht, daß sich die Handelsdampfer der Nord-Ostsee-Fahrt in Kürze wesentlich vergrößern könnten. Das kaiserliche Reichsmarineamt unter Admiral Tirpitz ging davon aus, daß in einem künftigen Kriege die deutsche Marine in einer sogenannten Generalschlacht die Seeherrschaft auf den Weltmeeren zu erringen hätte. Das Operationsgebiet für diese Schlacht suchten die Deutschen in der Nordsee, da ihre Schiffe mit Kohlefeuerung den britischen, die bereits Ölführung besaßen, im Aktionsradius unterlegen waren. Das 1893 von Großbritannien gegen Sansibar eingetauschte und zum Flottenstützpunkt ausgebaute Helgoland sollte dieses Vorhaben unterstützen, wobei die aus Nord- und Ostsee zusammengezogenen deutschen Kriegsschiffe aus dem Schutz Helgolands heraus die britische Flotte angreifen sollten.

Nach dem im Juni 1900 verabschiedeten zweiten Flottengesetz, das bis 1917 eine Verdoppelung der Schlachtflotte vorsah, hob ein Wettrüsten ungeheuren Ausmaßes an. Großbritannien reagierte mit dem Bau von Großkampfschiffen in der Annahme, die Deutschen wären dazu nicht in der Lage, und wenn doch, so würde der Nord-Ostsee-Kanal solche Schiffe nicht durchlassen. Das erwies sich bald als Irrtum, denn Deutschland stellte 1909 mit der »Nassau« (18 500 t Wasserverdrängung) das erste von insgesamt 19 Linien- und Schlachtschiffen dieser Größenordnung in Dienst. Wenn die strategische Konzeption zur See überhaupt durchgesetzt werden sollte, mußte nun auch die Erweiterung des »Kaiser-Wilhelm-Kanals« folgen. Für die technische Dimensionierung des neuen Kanalquerschnitts, der Schleusen und Brückendurchfahrten wurden die Abmessungen der größten Kriegsschiffe zugrunde gelegt. Erst dann konnten auch solche Einheiten wie der Schlachtkreuzer »Seydlitz« mit 200 m Länge, 28,5 m Breite, 8,2 m Tiefgang und 25 000 t Wasserverdrängung den Kanal passieren.

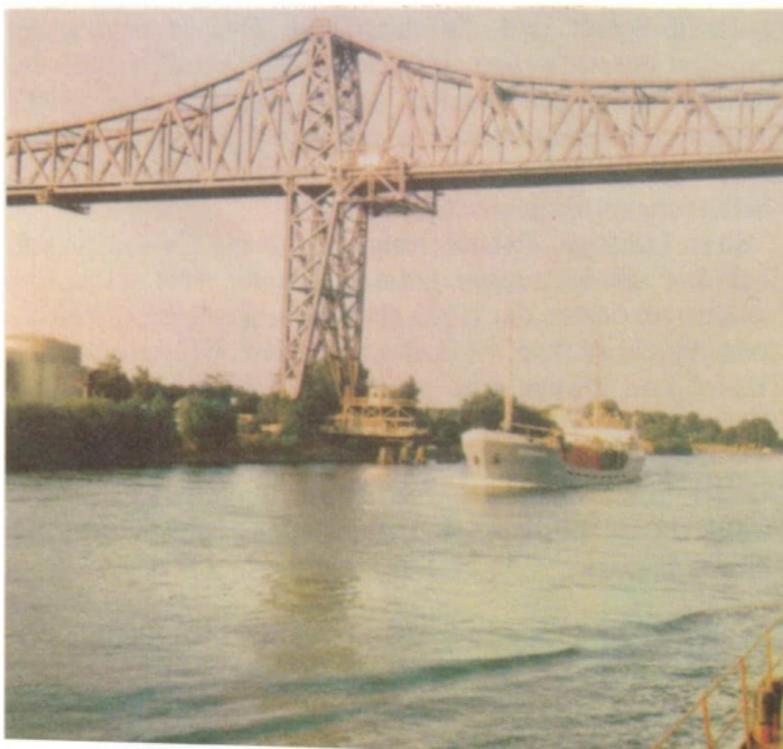
Sind der »Kaiser-Wilhelm-Kanal« und die großen deutschen Kriegsschiffe der ihnen zugedachten strategischen Bedeutung auch gerecht geworden? Die Geschichte hat anders geurteilt. Im Kräfteverhältnis beider Flotten befand sich Großbritannien eindeutig im Vorteil. So groß die

deutschen Anstrengungen auch waren, das imperialistische Deutschland hatte sich überschätzt. Zu Beginn des ersten Weltkrieges standen den 60 englischen Großkampff- und Linienschiffen lediglich 38 deutsche gegenüber. Von einigen Gefechten abgesehen, die Deutschland allesamt verlor, entbrannte im Skagerrak am 31. Mai 1916 die einzige Seeschlacht des ersten Weltkrieges. Diese Schlacht, bei der übrigens die »Seydlitz« völlig zusammengeschossen wurde, ging zwar für die kaiserliche Marine relativ günstig aus – ein Sieg war es jedoch nicht, und die Seeherrschaft hatte Großbritannien behalten.

Im zweiten Weltkrieg hatte die faschistische Marine Hitlerdeutschlands auf den Kriegsverlauf keinen entscheidenden Einfluß. Die Nazis bezogen jedoch den »Kaiser-Wilhelm-Kanal« ebenfalls in ihr strategisches Kalkül ein, als sie 1936 die freie Durchfahrt beschränkten. Gleichberechtigt auf der Basis der Gegenseitigkeit behandelte das Dritte Reich nur Schiffe von Ländern, die »mit Deutschland in Frieden« lebten.

Auch in der strategischen Konzeption der BRD spielt der

Das Besondere an der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke ist die Schwebefähre, die immer dann, wenn kein Schiff in Sicht ist, für den Straßenverkehr genutzt wird.



Nord-Ostsee-Kanal eine Rolle. So gab es 1960 bereits 12 Flottenbasen und Stützpunkte in unmittelbarer Nähe des Kanals. Die militärische Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals ist heute allerdings angesichts weitreichender Raketen und gemessen am Kräfteverhältnis zwischen der NATO und den Warschauer Vertragsstaaten wesentlich geringer als während der beiden Weltkriege.

Nach den Erweiterungsarbeiten von 1907 bis 1914 ist der Nord-Ostsee-Kanal ziemlich ein halbes Jahrhundert lang auf Verschleiß betrieben worden. Im faschistischen Deutschland galt er als beliebter Devisenbringer. Auch nach 1945 sollte der Kanal unter allen Umständen rentabel sein. Daher kamen die BRD-Behörden den steigenden Bedürfnissen der Seeschifffahrt lange nicht nach. Die Ufer des Kanals waren auf weiten Strecken unterspült, Böschungen rutschten nach. Noch stiegen zwar die Schiffsdurchfahrten, aber Schiffe über 10 000 BRT zogen der größeren Sicherheit wegen immer häufiger die Skagenfahrt einer Kanalpassage vor. Mit einem »Anpassungsprogramm«, das 1960 an lief, sollte der Kanal dann den Bedürfnissen der Schifffahrt wieder gerecht werden. Dabei erkannte man erst so richtig das Ergebnis einer fast fünfzigjährigen Schlamperie. Allein von 1964 bis 1967 rutschten zwanzigmal die Böschungen, was den Verkehr teilweise erheblich behinderte. Die 1964 verfügte Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit und die drastische Heraufsetzung der Kanalgebühren ließen ihrerseits die Attraktivität des Nord-Ostsee-Kanals weiter sinken, so daß den BRD-Behörden schließlich nichts anderes übrigblieb, als das ursprüngliche »Anpassungsprogramm« 1970 zu einem »Sicherungsprogramm« auszuweiten.

Eine künftige Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals über das »Sicherungsprogramm« hinaus wird selbst von Verkehrsexperten der BRD als unsinnig erachtet, weil die alten Hochbrücken in Levensau und Grünenthal, die Tunnel und Düker eine rentable Kanalerweiterung behindern. Eine Vertiefung wäre ohnehin nur auf maximal 12 m möglich, so daß dann höchstens vollbeladene 35 000-Tonner hindurchkämen. Die Route über Skagerrak und Großen Belt gestattet immerhin Schiffsgößen bis zu 150 000 tdw.

An Amerikas schmalster Stelle

Erste Ideen bei den Spaniern

Alvaro de Saavedra Ceron war der erste, dem die Idee für einen Kanalbau in Mittelamerika zugeschrieben wird. Er unterbreitete seine Gedanken dem König von Spanien und Kaiser des »Heiligen Römischen Reiches«, Karl V. Saavedra hatte zu den Gefährten des spanischen Entdeckers und Eroberers Vasco Nuñez de Balboa gehört, der am 29. September 1513 nach einem 120 km langen Marsch durch die tropischen Urwälder der Landenge von Darien, dem Isthmus von Panama, an der Küste des Stillen Ozeans stand. Karl V. ließ daraufhin ab 1524 die Landenge durchforschen. Vier verschiedene Stellen kamen in Frage: einmal in der Nähe der 1516 gegründeten Stadt Panama, dann in der Enge von Tehuantepec (Mexiko), drittens ein Durchstich, der den Rio San Juan und den Nikaraguasee nutzen und schließlich einer, der vom Golf de San Miguel (Panama) ausgehen sollte.

Sieht man einmal davon ab, daß damals die technischen Voraussetzungen fehlten, um ein solch gewaltiges Vorhaben zu realisieren, so ist die Idee doch durchaus erklärbar, denn Spanien schuf sich damals in Mittel- und Südamerika ein riesiges Kolonialreich. Die Stadt Panama war wegen ihrer strategischen Lage zum Zentrum des »Goldenen Kastilien« geworden. Über Panama wickelte sich der Transitverkehr zwischen beiden Ozeanen ab. Von hier aus unternahmen die Spanier weitere große Eroberungsexpeditionen, so Pizarro zum Inkareich im heutigen Peru. Nachdem aber Spaniens Macht seit der Vernichtung der Armada durch die englische Flotte (1588) sehr geschwächt

worden war, wollte Philipp II., Sohn und Nachfolger Karls V., von der Kanalidee nichts mehr wissen. Er fürchtete, sein Reich würde nicht die Kraft haben, eine solche Verbindung gegen den immer stärker werdenden Todfeind England zu behaupten, und verbot bei Todesstrafe jede weitere Diskussion eines Kanalprojektes.

Erst 200 Jahre später wurde von den Spaniern die Kanalidee wieder aufgegriffen. Der Schiffahrtsweg sollte die pazifischen Kolonien enger ans Mutterland binden und helfen, den Zerfall des riesigen Kolonialreiches aufzuhalten. Ende des 18. Jahrhunderts wurden neue Untersuchungen für einen Trassenverlauf eingeleitet. Allerdings für die Spanier zu spät, denn die Unabhängigkeitsbestrebungen führten 1819 dazu, daß sich unter Simon Bolivar Venezuela und Kolumbien befreiten. Beide Provinzen proklamierten die Republik Großkolumbien. Als die spanische Armee von Bolivars Truppen 1821 in der Schlacht von Carabobo (Venezuela) vernichtend geschlagen wurde, erklärte Panama ebenfalls seine Unabhängigkeit und gliederte sich Großkolumbien an.

Aber auch in den jungen Republiken wurde der Kanalbau diskutiert. Alexander von Humboldt hatte von 1799 bis 1804 eine Reise durch Süd- und Mittelamerika unternommen und dabei die geographischen Gegebenheiten näher kennengelernt. Er sprach sich für einen Durchstich aus, weil dieser Schiffahrt und Welthandel dienlich sei.

Dieser Empfehlung folgend, trat Simon Bolivar 1826 auf dem Panamerikanischen Kongreß dafür ein, den Kanal als gemeinsames Werk der lateinamerikanischen Völker zu bauen. Für das von zwei Ingenieuren ausgearbeitete Projekt gab es jedoch keine reellen Chancen, weil die jungen Staaten dafür nicht ausreichend politisch gefestigt und ökonomisch zu schwach waren. Unter diesen Umständen suchten die USA und Großbritannien die Einigungsbestrebungen der Völker Süd- und Mittelamerikas durch ökonomischen Druck zu verhindern, wobei jeder von ihnen danach trachtete, den anderen auszuschalten und selbst die Vorherrschaft in diesem Gebiet an sich zu reißen.

Der nordamerikanischen Politik kam der Zerfall Großkolumbiens entgegen, bei dem sich 1830 Venezuela und Ekuador abspalteten. Aus dem Rest, Kolumbien und



Der Streckenverlauf des Panamakanals

Panama, bildete sich 1831 die Republik Neugranada. 15 Jahre später brachten die USA Neugranada so weit, einen Vertrag abzuschließen, der es ihnen gestattete, ihre Waren gleichberechtigt mit den neugranadischen zollfrei über die Landenge von Panama »auf allen existierenden und zukünftigen Wegen« zu transportieren.

Der Goldrausch von Kalifornien brachte nach 1848 einen wirtschaftlichen Aufschwung mit sich, der auch für die

panamesische Landenge von Bedeutung werden sollte. Dieser Boom erforderte leistungsfähigere Verkehrsverbindungen von Ost nach West. Zehntausende wollten von der Ostküste der USA zu den Staaten der Westküste. Die kontinentalen Wege waren diesem Ansturm nicht gewachsen, weil die Rocky Mountains nur während der Sommermonate mit Fuhrwerken überwunden werden konnten. Andererseits war die Reisezeit der Schiffe um Kap Hoorn viel zu lang und zu teuer.

Da die USA eine militärische Konfrontation mit Großbritannien bei aller Aggressivität nicht wagen konnten, versuchten sie sich in der Kanalfrage mit Großbritannien formell zu einigen. 1850 kam es dann auch zum »Clayton-Bulwer-Vertrag« (genannt nach den Politikern), in dem sich beide Seiten »gleiche Rechte« zur Nutzung eines interozeanischen Kanals zusicherten und »Neutralität, Freiheit und ungehinderte Durchfahrt für Schiffe aller Länder« garantierten. Im Kriegsfall sollte Panama als neutraler Landstrich gelten. Neugranada war gar nicht erst gefragt worden, ob es mit dieser Regelung einverstanden sei.

So begannen USA-Unternehmen 1851 den Bau der Bahnlinie Panama—Colón, bei dem Tausende westindischer Neger und Chinesen durch die schlechten Arbeitsbedingungen und das mörderische Klima ihr Leben lassen mußten, bevor im Januar 1855 der erste Zug die Strecke passierte. Die Beförderung von Menschen und Gütern verlief nun per Schiff vom Osten der USA nach Panama, ging 77 km per Bahn über Land und dann wieder per Schiff zur Westküste. Ein Riesengeschäft für die Eisenbahnaktiönäre, denn anfangs kostete eine Fahrt pro Person immerhin 100 Dollar, nach abgeflauter Konjunktur 25 und erst nach der Verstaatlichung durch die USA im Jahre 1904 annehmbare 4,5 Dollar.

Frankreich, der lachende Dritte?

Während die USA und Großbritannien den »Clayton-Bulwer-Vertrag« bereits als ein Stück Papier behandelten und versuchten, einer den anderen in der mittelamerikanischen Region auszubooten, waren die Franzosen mit

mehr Geschick am Werk. Lesseps hatte den Bau des Sueskanals mit viel Skrupellosigkeit durchgesetzt. Nach dessen Eröffnung im Jahre 1869 zeigten sich bald die außerordentlichen Vorteile einer solchen Wasserstraße. Was Wunder, daß die Franzosen auch die Rechte für den Panamakanal beanspruchten. Der richtige Mann mit den besten Erfahrungen dafür konnte nur Ferdinand de Lesseps sein.

Der große Presserummel der Franzosen und die Manipulationen der Pariser Politiker zeigten Wirkung. Die erst 1863 neu gebildete und schon wieder bröckelnde Föderation der Vereinigten Staaten von Kolumbien konnte hoffen, von Frankreich weniger abhängig zu werden als von Großbritannien oder den USA. Also erhielt der französische Ingenieur Lucien Napoleon-Bonaparte Wyse 1878 für 10 Mio Franc die Konzession. Den USA schien zu diesem Zeitpunkt ein Durchstich in Nikaragua noch leichter und billiger zu sein, weshalb sie gegen die Entscheidung vorerst nur formell in Bogotá protestierten. Daß der Privatmann Wyse in Wirklichkeit nur Strohmann war, zeigte sich dann am 5. Juli 1879: Unter dem Jubel von 136 Unternehmern, Geologen und Ingenieuren rief Lesseps die »Compagnie Universelle du Canal Interoceanique« (Allgemeine Gesellschaft zum Bau eines interozeanischen Kanals) aus. Das Startkapital der Gesellschaft betrug 300 Mio Franc.

Um die Geldleute leichter zum In-die-Tasche-greifen zu animieren, hatte Lesseps den Kostenanschlag vor der Bildung der Kanalgesellschaft mit 680 Mio Franc bewußt niedrig gehalten. Später korrigierte er auf realistischere 1,2 Mrd. Franc, was aber auch nicht reichen sollte. Darüber hinaus war er so naiv anzunehmen, daß er aus New York Finanzhilfe bekommen könnte. Die USA wollten schließlich selbst den Kanal und warteten nur auf eine günstige Gelegenheit. Drohend erklärte US-Präsident Hayes, die USA würden nicht damit einverstanden sein, daß ein europäisches Land den Kanal baue und ihn dann kontrolliere.

Am 1. Januar 1880 traf Lesseps mit einer französischen Expertenkommission in Panama ein – zu Beginn der Trockenzeit. An diesem Neujahrstag ließ Lesseps seine siebenjährige Tochter Ferdinande symbolisch den ersten

Spatenstich tun. Schwierigkeiten und Probleme schienen wie weggewischt. Welch angenehmes Klima, welch herrliche Gegend! Was das tropische Klima und die achtmonatige Regenzeit für die Arbeiter bedeuten würden, daran dachten die Experten jedenfalls nicht. Sie kürzten Lesseps' Milliardenbetrag gar auf 843 Mio Franc und erklärten, daß der Bau nicht wie vorgesehen zwölf, sondern nur zehn Jahre beanspruchen dürfe.

Ein Skandal ohnegleichen

Ein Jahr später, am 1. Februar 1881, sollte dann im Culebragebirge eine gewaltige Sprengung den eigentlichen Baubeginn einleiten. Das Ereignis verlief jedoch in stiller Bescheidenheit, weil das Dynamit feucht geworden war. Das Direktorium und die leitenden Angestellten bauten sich zunächst komfortable Villen, damit sich der Aufenthalt in Übersee auch angenehm gestalte. Den Amerikanern mußte die Bahnlinie für den dreifachen Taxpreis abgekauft werden. So zerrann das Geld, noch ehe der Bau des Kanals erste Fortschritte zeigte. Zudem stellte sich heraus, daß das Culebragebirge, bis zu 160 m hoch, nicht wie nach dem Projekt vorgesehen, auf 15 km Länge zu untertunneln war. Lesseps entschied sich daraufhin für einen nahezu senkrechten, tiefen Gebirgseinschnitt, aber der Berg rutschte in der Regenzeit immer wieder nach.

Lesseps hatte sich leichtfertig bei der auszuhebenden Erdmasse um rund die Hälfte verschätzt. Und nicht zuletzt: Über die Menschen hatte sich die Gesellschaft die wenigsten Gedanken gemacht. Zehntausende Arbeiter, meist Neger und Chinesen, quälten sich durch die Sümpfe und den Urwald, brutal angetrieben von weißen Vorarbeitern. Medizinische Betreuung gab es nur für die Europäer. Schwerstarbeit, Unfälle, Malaria und Gelbfieber rafften Tausende dahin. Ihre Zahl wird von mindestens 25 000 auf bis zu 50 000 geschätzt.

Die ungeheure Zahl falscher Gutachten und der Aufwand an Bestechungsgeldern für käufliche Politiker und Zeitungen konnten zwangsläufig die finanzielle Lage der Kanalgesellschaft, die ungenügende Vorbereitung und den



Ein Containerschiff an der schmalsten Stelle des Panamakanals, dem Gaillard Cut im Culebraabschnitt

wahren Stand beim Bau nur eine gewisse Zeit verschleiern. Von der auf 120 Mio m³ geschätzten Erdmasse, die auszuheben war, standen Ende 1884 erst 7 Mio m³ zu Buche, doch die Kasse der Kanalgesellschaft zeigte gähnende Leere. Um das Projekt zu verbilligen, wurde Gustave Eiffel 1887 verpflichtet, bis 1890 einen Kanal mit Schleusen provisorisch fertigzustellen. Ein schleusenloser Wasserweg war allein aus finanziellen Gründen undenkbar geworden. Eiffel kassierte bei Vertragsabschluß 9 Mio Franc – eine Hochstapelei angesichts der wirklichen Lage.

Im letzten Augenblick sollte dann eine Lotterie, verbunden mit der Ausgabe neuer Aktien, den Ausweg aus der Krise bringen. Doch 1888 glaubten die Franzosen nicht mehr an Lesseps' Nimbus und beteiligten sich nur spärlich an der Lotterie. Ganze 20% der eingespielten Beträge blieben nach Abzug der »Verwaltungskosten« als Reingewinn und konnten dem Kanalbau zugeführt werden! Am 14. Dezember 1888 mußte die Kanalgesellschaft Konkurs anmelden, am 15. März 1889 machte sie endgültig Pleite.

14 000 Arbeiter, schon Monate ohne Lohn, wurden mit einem Schlag entlassen.

Der Panamaskandal ging als einer der größten Konkurse des 19. Jahrhunderts in die Geschichte ein. Die Untersuchungen dauerten bis 1893. Dabei kam zu Tage, daß von 1,75 Mrd. verbrauchten Franc lediglich 580 Mio in den Kanalbau geflossen waren, der größere Teil hingegen in die Taschen der Unternehmer, Spekulanten, Hochstapler und Couponschneider. Allein mit 700 Mio hatten sich die Beamten der Gesellschaft bereichert. Kaum ein Drittel aller Vorhaben war vollendet. 800 000 kleine Sparer hatten ihr Geld verloren, so mancher sich daraufhin das Leben genommen. Vieles an diesem Konkurs blieb unklar, weil die Korruption bis in höchste Regierungskreise gewuchert hatte, 150 Parlamentarier und mehrere Minister bestochen worden waren. Lesseps, dessen Sohn Charles und auch Eiffel wurden zu je fünf Jahren Haft verurteilt, von denen jedoch nur Charles ein Jahr abzusitzen brauchte. Ferdinand de Lesseps starb am 7. Dezember 1894 im Alter von 89 Jahren.

Die Yankees im Vormarsch

Damit die Konzession für den Kanalbau den Franzosen nicht verlorenging, wurde sozusagen auf dem morschen Gebälk ihrer Vorgängerin die »Compagnie Nouvelle du Canal de Panama« gegründet. Mit einem Grundkapital von lediglich 65 Mio Franc sah sich die finanzschwache »Neue Kanalgesellschaft« von vornherein nur noch als Verwalterin der in Panama zurückgelassenen Sachwerte.

Die USA setzten nun alles daran, das Kanalproblem in den Griff zu bekommen. Nach der Beendigung des amerikanischen Bürgerkrieges 1865 hatten sich die Vereinigten Staaten zu einer führenden kapitalistischen Weltmacht entwickelt. Den Amerikanern ging es natürlich keineswegs nur darum, das alte Wirtschaftszentrum des Ostens mit den Handelsplätzen des Westens durch einen Seekanal zu verbinden. Nachdem Großbritannien bereits 1880 in der Industrieproduktion überholt worden war, ging es nun um billige Rohstoffquellen und neue Absatzmärkte

in Lateinamerika und Ostasien. Von einem Kanal würden letztlich auch die in den Ozeanen getrennt voneinander operierenden Kriegsflotten der US-Navy profitieren.

Der Herrschaftsanspruch der USA über den Kontinent Amerika wurde unverblümt proklamiert. Ein Krieg gegen Spanien sollte diesem Ziel näherkommen. Als am 15. Februar 1898 unter mysteriösen Umständen im Hafen von Havanna – damals noch von Spanien besetzt – der US-Kreuzer »Maine« explodierte, bezichtigten die USA Spanien der Aggression. Schnell wurde die »Oregon« ins Karibische Meer beordert. Dieses Großkampfschiff lag jedoch im Stillen Ozean und mußte 13 400 Seemeilen via Magalhãesstraße bis zum Einsatzort zurücklegen. Dazu brauchte es 71 Tage. Und das war buchstäblich Wasser auf die Mühlen der Verfechter einer aggressiven Kanalpolitik. Mit der »Oregon« erkundeten die USA im Herbst, nachdem sie den Krieg gegen Spanien gewonnen hatten, die Küsten von Nikaragua und Panama. Der Abschlußbericht empfahl einen Durchstich in Panama.

Der im Dezember 1898 abgeschlossene Friedensvertrag brachte den USA nicht nur die vormals von Spanien besetzten Philippinen und Guam, sondern auch Puerto Rico und ein stark abhängiges Kuba. Wie ein Kranz lagen nun die USA-Kolonien um das strittige Kanalgebiet. In Washington bildete der Kongreß im Juni 1899 zur endgültigen Prüfung aller Studien eine »Kanalkommission«.

Das neue Kräfteverhältnis in Lateinamerika und die Verwicklung Großbritanniens im südafrikanischen Burenkrieg (1899–1902) nutzend, kündigten die USA den »Clayton-Bulwer-Vertrag«. Der neue »Hay-Pauncefote-Vertrag« von 1901 sicherte den amerikanischen Imperialisten das alleinige Recht, den »Kanal zu bauen, zu regulieren und zu kontrollieren« sowie zur »Aufrechterhaltung der Ordnung am Kanal« entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Noch stand allerdings die Entscheidung der Kanalkommission aus. Die Verhandlungen mit der französischen »Neuen Kanalgesellschaft« taten sich schwer, trachteten doch die Besitzer der Konzession danach, ihre Rechte so teuer wie möglich zu verkaufen. Die Amerikaner lancierten daraufhin Meldungen in die Presse, nach denen



Projekte, die vor dem Bau des Panamakanals im Gespräch waren

sie einen Kanal in Nicaragua vorzuziehen gedächten. Doch der Hauptaktionär der praktisch bankrotten Kanalgesellschaft, der Franzose Philippe Bunau y Varilla, ein ehemaliger Ingenieur Lesseps' und Herausgeber des »Martin«, tat fieberhaft alles, damit sich die USA für Panama entscheiden sollten und erwies sich dabei als Gauner großen Formats. Ein Beispiel am Rande: Durch Zufall erhielt er Kenntnis, daß in Nicaragua eine 1-Centavo-Briefmarke erschienen war, die den Nikaraguasee und den Vulkan Concepcion mit einer Rauchfahne zeigte, obwohl der Vulkan lange nicht mehr tätig war. Varilla kaufte die Marke in großer Stückzahl auf und sandte sie an etliche Kongreßmitglieder als Beweis für ein durch Erdbeben gefährdetes Terrain. Tatsächliche Erdbeben und Vulkanausbrüche in Nicaragua gaben den Ausschlag, daß sich der Kongreß 1902 mit großer Mehrheit für den Isthmus von Panama entschied.

Um die den Franzosen zustehende Summe von 40 Mio Dollar (ein Siebentel des Wertes) für die Konzession und die Baustelleneinrichtungen einschließlich der Panama-

bahn entbrannte zwischen mehreren Interessengruppen ein harter Kampf, bei dem Varilla gut im Rennen lag. Zuvor jedoch brauchten die USA das kolumbianische Einverständnis. Ihrer Macht sicher, forderten sie die Abtretung einer 10 Meilen breiten Kanalzone zur 99jährigen Nutzung. Als Gegenwert wurden eine einmalige Abfindung von ganzen 10 Mio Dollar und eine Jahrespacht von 250 000 Dollar angeboten.

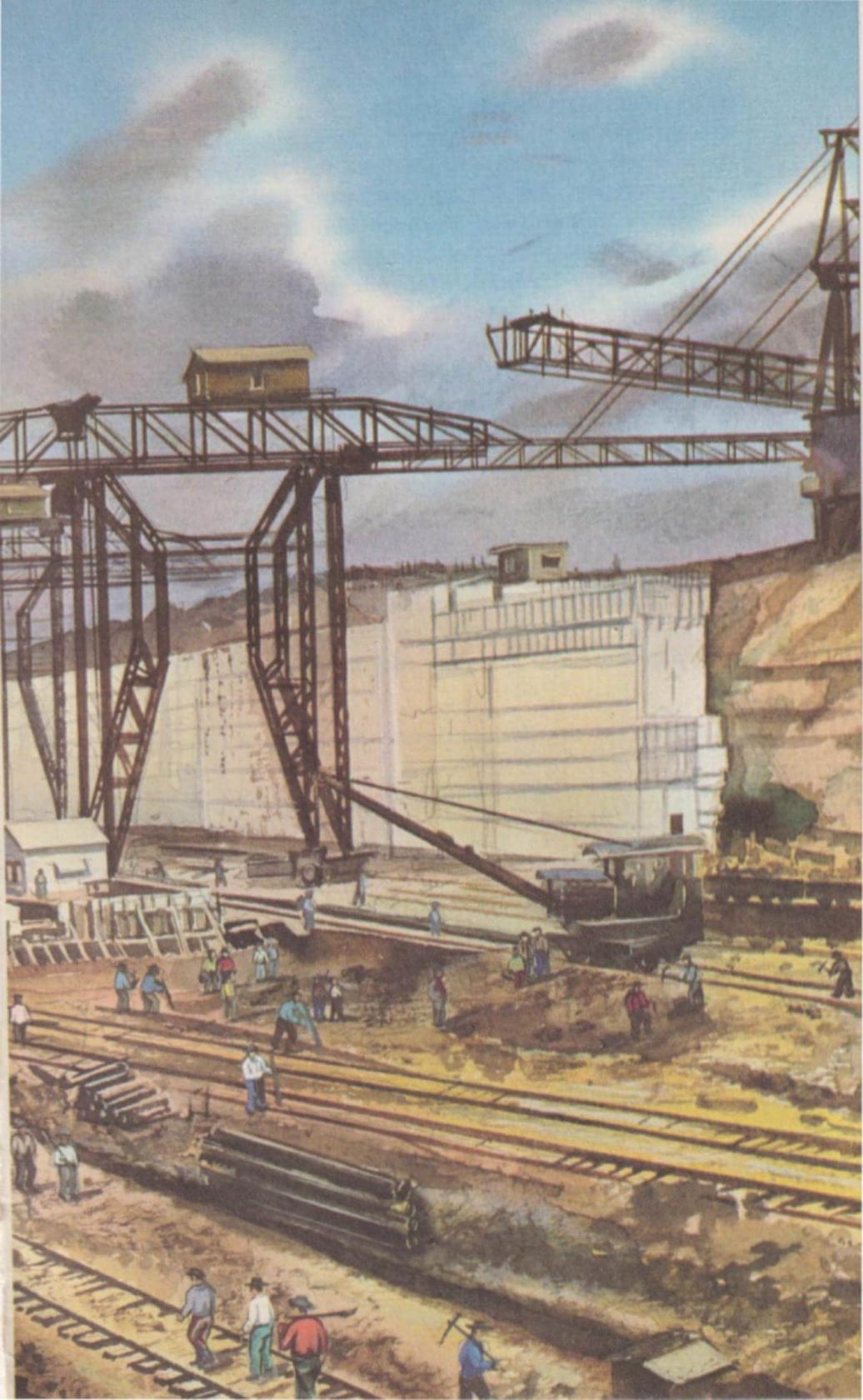
Angesichts derartig diskriminierender Bedingungen entfaltete sich in Kolumbien ein Sturm des Protestes. Der Kongreß in Bogotá sah sich gezwungen, dem bereits unterzeichneten Vertrag die Ratifizierung zu verweigern. Daraufhin setzten die USA alle Hebel in Bewegung, um die Provinz Panama von Kolumbien abzuspalten, wobei sie die panamesische Unabhängigkeitsbewegung für ihre Ziele zu mißbrauchen gedachten.

Im September 1903 trafen der medizinische Chef der Panamaeisenbahn, Dr. Manuel Amador Guerrero, als Führer der panamesischen Nationalisten und Philippe Bunau y Varilla zur Lagebesprechung in New York ein. Varilla konferierte mit Präsident Theodore Roosevelt, der ihm militärische Unterstützung zusicherte. 100 000 Dollar kostete Varilla die Zusage Guerreros, ihn nach gelungener Machtübernahme zum panamesischen Gesandten in Washington zu ernennen und ihm zu Verhandlungen über einen Kanalvertrag alle Vollmachten zu geben. Guerrero kehrte nach Panama zurück. In seinem Gepäck befanden sich US-Dollars, der Operationsplan, die »Unabhängigkeitserklärung«, der Wortlaut des Telegramms, das die USA nach gelungenem Putsch erhalten sollten, und der Verfassungsentwurf für das neue Staatsgebilde.

Mit 50 000 Dollar wurde der Gouverneur Kolumbiens in der Provinz Panama, da Obaldia, bestochen, 30 000 Dollar erhielten der Kommandeur eines in Panama-City stationierten kolumbianischen Bataillons und 35 000 Dollar der Chef der in Panama City und Colón liegenden kolumbianischen Marineeinheiten. Als der Tag des Umsturzes

Nächste Seite: *Beim Bau der unteren Mirafloresschleuse. Die aus Stahlbeton errichteten Schleusenmauern im Panamakanal sind bis zu 26 m hoch, am Fuß 15,6 m und oben 2,5 m stark.*



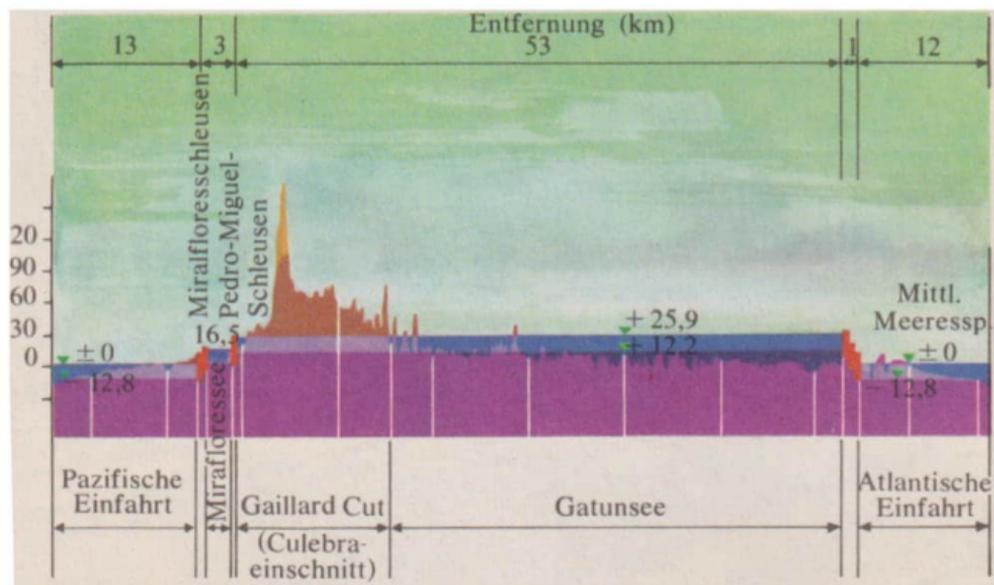


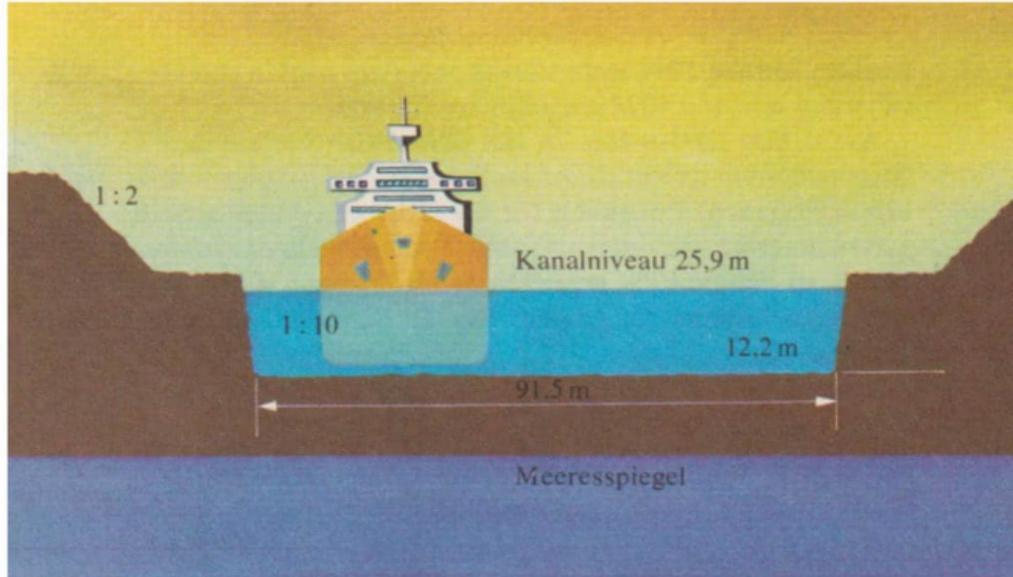
herangerückt war, beorderte man regierungstreue Truppen wegen eines angeblichen Konflikts zwischen Nicaragua und Kostarika an die Nordgrenze. Die Zentralregierung in Bogotá durchschaute diese Finte und schickte den Dampfer »Carthagena« mit 450 Soldaten nach Colón. Aber zu spät, der amerikanische Kreuzer »Nashville«, der vor Jamaica in Reserve lag, war schneller. In den Gewässern vor der Provinz Panama kreuzten zehn weitere nordamerikanische Kriegsschiffe. Die Marineeinheiten sperrten die See im Umkreis von 50 Seemeilen vor Panama City und Colón ab und verhinderten so die Landung kolumbianischer Truppen.

In der Nacht des 4. November 1903 wurde eine provisorische Regierung mit Dr. Amador Guerrero als Präsident gebildet. Die Umstürzler erhielten ihr Geld. Den politisch irreführenden Soldaten des Bataillons Huertas gab man pro Mann 50 Dollar. Nach Washington ging das erwartete Telegramm mit der Bitte ab, die soeben gegründete »unabhängige« Republik anzuerkennen.

Am 13. November überreichte Varilla bereits sein Beglaubigungsschreiben als Gesandter der Republik Panama

Der Längsschnitt des Panamakanals verdeutlicht die zu überwindenden Höhenunterschiede.





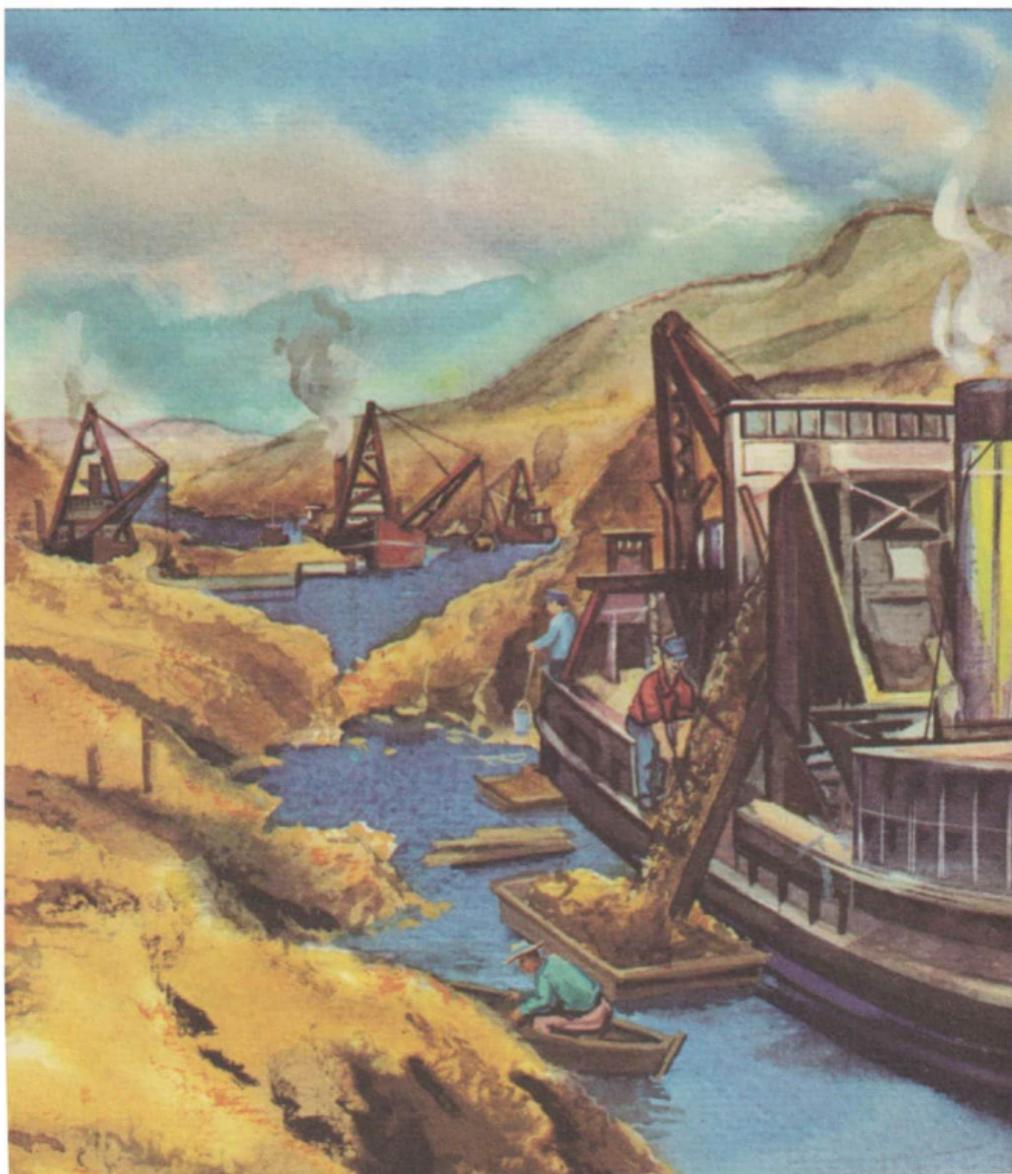
Kanalquerschnitt bei Culebra vor der Verbreiterung

in den USA. Sogleich drängte er auf den Abschluß des Kanalvertrages, weil sein Präsident bereits nach Washington unterwegs war, um Varilla die Verhandlungen nicht allein führen zu lassen. USA-Staatssekretär Hay präsentierte Varilla einen »Vertrag«, der vorsah, die 40 Mio Dollar zwischen Panama und Kolumbien zu teilen. Das lehnte Varilla ab und »überarbeitete« den Text auf seine Weise, indem er die für die USA vorgesehenen 99 Jahre administrativer Kontrolle der Kanalzone in »ewig« korrigierte. Den unterdessen gleichfalls eingetroffenen Guerrero ließ Varilla aufhalten, während er selbst mit Hay weiterkonferierte. Dem US-Politiker gab er zu verstehen, daß die Verhandlungsergebnisse für die USA günstiger wären, wenn man den Vertrag mit ihm abschlosse. Am 18. November 1903 wurde der berühmte »Hay-Bunau y Varilla-Vertrag« unterschrieben, mit dem sich der nordamerikanische Imperialismus den Kanalbau sicherte und in dem »die Republik Panama den Vereinigten Staaten für ewige Dauer« das Recht einräumte, neben dem Betrieb des Schiffahrtsweges eine zu beiden Seiten des Kanals vier Meilen breite Zone »zu benutzen, zu besetzen und zu kontrollieren«. Panama verzichtete in der Kanalzone auf alle Rechte und Vollmachten. Sofort nach der Ratifizierung

vom 6. Februar 1904 legte Varilla sein Amt nieder und verschwand mit den 40 Mio Dollar nach Paris.

Am 4. Mai 1904 wurde in der Kanalzone erstmalig das Sternenbanner gehißt. Ganz im Rausche der Erfolgspolitik erhob Präsident Roosevelt für die USA den Anspruch, in Lateinamerika als »internationale Polizeimacht« aufzutreten. Und schon 1908 schlugen USA-Truppen einen von breiten Schichten der panamesischen Bevölkerung getragenen Aufstand nieder.

Erdrutsche im Culebradurchstich führten wiederholt zu technischen Schwierigkeiten und Zeitverzug.



Der Durchstich gelingt

Im Frühjahr 1905 nahm ein aus acht Experten unter Leitung des Pionierobersten George Washington Goethals gebildeter Stab die Arbeit auf. Im Juni 1906 entschied sich der Kongreß für eine von zehn Varianten, die Goethals vorgeschlagen hatte. Der Kostenanschlag sah 239 Mio Dollar vor. Die Gesamtverantwortung für den Kanalbau wurde dem USA-Kriegsministerium übertragen.

Bevor aber an das Kanalbett zu denken war, standen umfangreiche Vorarbeiten an. Unter den Franzosen waren durch katastrophale Arbeitsbedingungen im mörderischen



Klima, in Sumpf und Tropenwald Zehntausende von Menschen zugrunde gegangen. Jetzt konnte die um die Jahrhundertwende gemachte Entdeckung berücksichtigt werden, daß die Stegomyamücke das Gelbfieber überträgt. In einem medizinischen Bekämpfungsprogramm versuchte der Militärarzt Dr. Gorgas, die heute als selbstverständlich geltenden hygienischen Regeln durchzusetzen. Deshalb wurden zuerst die Sümpfe trockengelegt und das gesamte Gelände mit Petroleum desinfiziert. Danach entstanden befestigte Straßen, Wege und mehr als 2000 feste Gebäude.

Bei der Wahl des Trassenverlaufes war man nicht von der schmalsten Stelle ausgegangen, die etwa 120 km östlich bei San Blas liegt und in der Luftlinie 20 km kürzer als der jetzige Panamakanal ist. In der gewählten Linie wies aber das Gebirge, das die Wasserscheide zwischen beiden Ozeanen bildet, einen Paß auf. Von der örtlichen Lage her boten sich Panama City und Colón als Endpunkte an. Als schwierigste Strecke galt der Durchstich des bis zu 102 m hohen Contractor Hill des Culebragebirges. Angesichts dessen schien es besser, auf den zunächst vorgesehenen schleusenlosen Kanal zu verzichten. Der anfangs eingesetzte Chef, Ingenieur John F. Stevens, schlug vor, den Rio Chagres anzustauen und einen Schleusenkanal zu bauen. Zusammenfassend sah das Projekt einen Kanal von 80 km Länge vor, davon 64 km Festlandstrecke und 16 km Seeausbaggerung. Die Kanalbreite sollte 150 bis 240 m, die Tiefe 12,3 bis 13,5 m betragen, je nach den Auswirkungen des Wasserstaus, der durch zwei Stauseen und zwischen den sechs Doppelkammerschleusen entstand.

Der eigentliche Kanalbau dauerte sieben Jahre. Nachdem Präsident Roosevelt den Pionierobersten Goethals zum Chef des Unternehmens ernannt hatte, er hatte schon den Expertenstab 1905 geleitet, verliefen die Bauarbeiten recht zügig. 120 große Bagger, fast 60 Kräne, 560 Bohrmaschinen, 158 Lokomotiven, 4000 Waggons, 12 Schleppdampfer und 70 Lastkähne kamen in den sieben Jahren des eigentlichen Kanalbaus zum Einsatz. Am Culebraabschnitt arbeiteten auf 2,5 km Länge zeitweilig bis zu 47 Bagger, den Berg in Terrassen abtragend. Das felsige Bergmassiv wurde hier durch einen 11,2 km langen, in Paßhöhe 600 m breiten Einschnitt überwunden.



»El Ancon«, das erste Seeschiff, das den Panamakanal passierte

Obwohl schon die Franzosen die für die damalige Zeit modernste Technik eingesetzt hatten, gab es nun 25 Jahre später viel leistungsfähigere Geräte. Die Bagger, Dampfschaufel genannt, hoben mit Schaufeln von 3,3 bis 3,8 m³ Fassungsvermögen stündlich bis zu 370 m³ Boden aus. Riesige Maschinen zerkleinerten Felsgestein. Das Kanalbett erforderte viele Sprengungen. Unablässig arbeiteten

Saug- und Förderpumpen, um das Kanalbett so trocken wie möglich zu halten.

Die Kanalbauer bewegten im Culebragebirge täglich über 100 000 t Erdreich und verbrauchten täglich etwa 6300 kg Dynamit. Hier spielten sich die größten Dramen des Kanalbaus ab. Gewaltige Erdbeben brachten Tausende Arbeiter, Techniker und Ingenieure fast zum Verzweifeln. Mehr als dreißig solcher Erdbeben wurden während der unmittelbaren Bauzeit gezählt und machten viele Anstrengungen immer wieder zunichte. Zu einer wahren Katastrophe kam es noch im August 1912, als der Obispo, ein kleiner Fluß, den man umgeleitet hatte, nach starken Regenfällen in einen reißenden Strom verwandelt, wieder in sein altes Bett zurückflutete. Die einstürzenden Erdmassen begruben fast die Hälfte aller Maschinen und Anlagen im Culebraabschnitt. Aber der Bau wurde mit aller Kraft weiter vorangetrieben.

Ab 1910 waren ständig 38 000 Zivilbeschäftigte tätig, darunter 30 000 westindische Neger, von denen nur 2000 als »Gelernte« galten, und 4500 weiße Arbeiter. Aus Europa kamen während dieser Jahre u. a. 8700 Spanier und 1900 Italiener. Das Rückgrat bildete ein Pionierregiment der US-Army. Trennung bestand überall – zwischen Weißen und Menschen anderer Hautfarbe, zwischen Gelernten und Ungelernten. Für »Ruhe und Ordnung« sorgte in den Lagern eine 225 Mann starke Polizeitruppe.

1910 hatte sich der Kostenanschlag auf 375 Mio Dollar erhöht, denn der Projektierungsaufwand war um die Hälfte, Löhne und Materialpreise waren um 20 % gestiegen. Aber 35 Jahre nach der Gründung der ersten französischen Kanalgesellschaft war es endlich soweit: Am 15. August 1914, zwei Wochen vor Beginn des ersten Weltkrieges, passierte der 10 000-Tonnen-Dampfer »El Ancon« den Kanal – der Wasserweg konnte für die Schifffahrt freigegeben werden. Der Bau des Panamakanals kostete die USA 387 Mio Dollar. Diese Summe machte bis 1914 rund 11 % aller bisherigen Auslandsinvestitionen aus. Im Siegel der Kanalgesellschaft steht noch heute die zweideutige Inschrift: »Das Land geteilt – Die Welt vereint«. Im panamesischen Staatswappen hingegen ist zu lesen: »pro mundi beneficio« (Zum Nutzen der Welt).

Ägyptens hundertjähriger Kampf für seine nationalen Interessen

Großbritannien holt sich den Sueskanal!

Der Gewinn, den sich die Kanalgesellschaft nach der feierlichen Eröffnung des Sueskanals erhofft hatte und den die ägyptische Regierung so notwendig brauchte, blieb vorerst aus. 1870 konnten nur 4,3 Mio Franc Kanalgebühren eingenommen werden. Die Postlinien vieler Reedereien waren noch durch Verträge an die Kaproute gebunden, es dauerte Monate, zum Teil Jahre, bis die Schiffe zur Fahrt durch den Sueskanal übergingen. Zudem beeinträchtigte der Deutsch-Französische Krieg den Welthandel. Der Kanalgesellschaft fehlte es daher an Betriebskapital.

Auch in Ägypten bahnte sich ein Fiasko an. Obwohl die Preise für Baumwolle, Ägyptens wichtigstem Exportprodukt, im Laufe der letzten 5 Jahre von 5 auf 25 Mio Pfund Sterling je Ernte gestiegen waren, weil die Importe aus den Südstaaten der USA nach Europa als Resultat des amerikanischen Bürgerkrieges (1861–1865) noch immer stagnierten, blieb Ägyptens Staatskasse leer. Ismail Pascha wollte an seinem Hof nach europäischen Maßstäben leben und herrschen und gab dafür mehr Geld aus, als der Sueskanal und die Baumwolle einbrachten. Obendrein wucherte die Korruption. Der Staatsapparat erwies sich unfähig, das Land zu verwalten. Ismail Pascha erlegte den ohnehin schon bis aufs letzte ausgebeuteten Bauern noch höhere Steuern auf.

In der Hoffnung, so von der türkischen Oberherrschaft freizukommen, lieh sich der Khedive auch immer häufiger Geld in England. Der wachsende Schuldenberg sollte dem ägyptischen Staat zum Verhängnis werden. Die Gläubiger

koordinierten ihr Vorgehen und drängten unerbittlich auf Rückzahlung der Kredite. So sah Ismail Pascha den einzigen Ausweg im Verkauf der 177 000 Gründeraktien, die er für ganze 4 Mio Pfund Sterling veräußerte. Käufer war die englische Regierung. Premier Disraeli (seit 1874 im Amt) hatte, ohne Wissen seiner Minister und des Parlaments und unbemerkt von der Öffentlichkeit, mit Hilfe einer Anleihe vom Londoner Haus der Rothschilds die 44% des Stammkapitals der Sueskanalgesellschaft am 25. November 1875 über Mittelsmänner erwerben lassen. Er machte damit die britische Regierung zum alleinigen Großaktionär und schrieb am selben Tage Queen Victoria: »Majestät, das Geschäft ist gemacht.«

Lesseps sah die Tragweite des Ereignisses und mußte, ohne Widerstand leisten zu können, seine formelle Zustimmung geben. Was machte es da schon aus, daß nach den Statuten der Kanalgesellschaft kein Aktionär mehr als 25 Stimmen in der Generalversammlung auf sich vereinigen konnte und es für England vorerst nur drei der 24 Posten im Verwaltungsrat freizumachen galt? Wer den Kanal besaß, dem stand Ägypten offen!

Die vielen Auslandsanleihen und die aufgelaufenen Zinsen hatten die Staatsschulden Ägyptens von 16 Mio Pfund Sterling (1863) auf beinahe unglaubliche 94 Mio Pfund im Jahre 1876 anwachsen lassen. Das war mehr als das Fünffache des Betrages, den der Bau des Sueskanals gekostet hatte. Ägypten mußte den Staatsbankrott erklären. Nun konnte sich die britische Regierung ganz offen in die inneren Angelegenheiten Ägyptens einmischen. Die nach Kairo entsandte Kommission forderte den Vizekönig auf, sein Land einer internationalen Finanzkontrolle zu unterstellen. Vorsitzender der 1876 gebildeten Schuldenverwaltung wurde der Brite Lord Cromer. Zu den Mitgliedern der Verwaltung gehörten Vertreter Frankreichs, Italiens und Österreich-Ungarns. 1878 wurde in Kairo ein »europäisches Kabinett« gebildet, dem unter anderen ein Brite als Finanzminister und ein Franzose als Minister für öffentliche Arbeiten angehörten.

Gegen diesen unverschämten Eingriff in die Geschicke ihres Landes erhoben sich im Februar 1879 2500 ägyptische Offiziere, ohne daß es allerdings zu bewaffneten



Port Said ist das nördliche Tor zum Sueskanal und zweitgrößter Hafen Ägyptens. Seit dem 1. Januar 1976 ist die Stadt als »Freizone« aus dem nationalen Wirtschaftsgefüge des Landes herausgelöst, um ausländisches Kapital anzulocken.

Auseinandersetzungen kam. Im April forderten 300 Würdenträger und Offiziere in einer Denkschrift den Vizekönig auf, die Ausländer aus der Regierung zu entlassen. Daraufhin wurde zwar ein nur aus Ägyptern bestehendes Kabinett benannt, aber Großbritannien und Frankreich erzwangen nun über den Sultan in Konstantinopel die Absetzung Ismail Paschas. Der neue Khedive, Taufik Pascha, mußte die ausländische Wirtschaftskontrolle ausdrücklich bestätigen und die ägyptische Armee »zur Einsparung von Mitteln« auf 18 000 Mann verringern.

1880 veräußerte die ägyptische Regierung an eine französische Kreditgesellschaft auch noch ihren Reingewinnanteil von 15 % aus den Kanaleinnahmen, der Ägypten unabhängig vom Aktienbesitz zugestanden hatte. Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse wurden von Jahr zu Jahr unerträglicher. Die uneingeschränkte Macht der Fremden und die weitgehende Steuerbefreiung ausländischen Kapitals verletzten den Nationalstolz der Ägypter tief.

Gegen den türkischen, britischen und französischen Einfluß richtete sich eine breite nationale Befreiungsbewegung. An ihrer Spitze standen vor allem patriotisch gesinnte Offiziere, fortschrittliche Teile der jungen Bourgeoisie, aber auch Großgrundbesitzer. Unter der Losung »Ägypten den Ägyptern« wurde die erste politische Organisation des Landes, die Partei der Heimat – auch Nationalpartei (Al-Hizb al-Watami) genannt – gegründet. Führer dieser nationalen Bewegung war der einer Fellachenfamilie entstammende Oberst Ahmed Orabi. Er ging davon aus, daß der Armee bei der Befreiung des ägyptischen Volkes eine führende Rolle zufallen müsse.

Im September 1881 erzwangen die Aufständischen unter Orabi den Rücktritt der Regierung. Der Vizekönig mußte Parlamentswahlen zugestehen und die Gleichstellung ägyptischer und türkischer Offiziere in der Armee versprechen. Das rief Großbritannien und Frankreich auf den Plan. Ohne Erfolg versuchten sie zunächst, den Sultan zum Einmarsch türkischer Truppen zu bewegen. Paris schlug London daraufhin vor, Ägypten unter gemeinsame Militärkontrolle zu nehmen, was wieder den Briten nicht recht war, wollten sie doch Ägypten für sich allein haben. Beide Mächte forderten im Januar 1882 in einer Protestnote die Auflösung des ägyptischen Parlaments und die Entfernung Orabis. Die Versammlung in Kairo zwang dagegen den Vizekönig, Orabi zum Kriegsminister zu ernennen. Drohend mischten sich die beiden Großmächte im Mai wieder mit einer Note ein und erreichten jetzt die Absetzung Orabis. Aus Protest gegen diese Anmaßung trat die ägyptische Regierung zurück. In Alexandria und Kairo fanden machtvolle Demonstrationen statt. Taufik Pascha mußte Orabi wieder in sein Amt einsetzen, wenn er sich nicht selbst gefährden wollte.

Im Juni 1882 befaßte sich in Konstantinopel eine von den Großmächten auf Botschafterebene arrangierte internationale Konferenz mit der »Ägyptenfrage«. Das britische Kapital witterte seine Chance. Ohne das zur Unterzeichnung vorgesehene Protokoll abzuwarten, schaffte sich Großbritannien politische Realitäten und begann am 11. Juli, unter dem Vorwand, britisches Eigentum schützen zu müssen, mit seinem Mittelmeergeschwader eine

zehnstündige Beschießung Alexandrias und landete 25 000 Mann. Taufik Pascha verriet sein Land und floh zu den Briten nach Alexandria. In Kairo wurde eine Außerordentliche Versammlung gebildet, die Taufik Pascha für entthront erklärte und die Verteidigung des Landes zu organisieren begann. Zu den regulären Truppen kamen 40 000 Neueinberufene. Doch bei Tell al Kebir wurden die Ägypter am 13. September 1882 geschlagen.

Ägypten blieb zwar nominell eine autonome Provinz des Osmanischen Reiches, de facto aber war es von nun an britisches Protektorat.

Unter dem Diktat imperialistischer Kanalpolitik

Großbritannien errichtete nach der Besetzung Ägyptens unverzüglich militärische Stützpunkte. Über die zu Marinebasen ausgebauten Häfen Sues, Port Said und Alexandria kontrollierte es den Schiffsverkehr auf dem Sueskanal. Von der früher lauthals geforderten Internationalisierung des Schiffahrtsweges wollte man in London jetzt nichts mehr wissen.

Angesichts des internationalen Drucks kam die Regierung Gladstone 1883 aber nicht umhin, die Frage der völkerrechtlichen Stellung der Wasserstraße in Form einer Zirkulardepesche mit Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich–Ungarn und Rußland zu behandeln. Die als Bedingung formulierte britische Kontrolle des Sueskanals lehnten die anderen Mächte ab. Dennoch kam 1885 in Paris eine Konferenz zustande, an der auch die Türkei, Spanien, die Niederlande und – allerdings nur mit beratender Stimme – ein Vertreter Ägyptens teilnahmen. Nach zweieinhalbmonatiger Streiterei flog diese Konferenz ergebnislos auf. Um eine Kompromißformel zu finden, machten in den folgenden drei Jahren zwischen diesen Ländern mehrere Vertragsentwürfe die Runde. Erst im Oktober 1888 wurde die »Konvention von Konstantinopel zur Gewährleistung der freien Benutzung des Sueskanals« unterzeichnet.

Artikel 1 des Abkommens besagte: »Der Sueskanal wird



Drei Verkehrswege nebeneinander: Blick vom Schiff auf das Westufer des Sueskanals, auf dem die Fernverkehrsstraße und die Eisenbahnlinie nach Port Said verlaufen

ebenso in Kriegs- wie Friedenszeiten jedem Handels- oder Kriegsschiff ohne Unterschied der Flagge stets frei und offen stehen. Der Kanal wird niemals der Ausübung des Blockaderechts unterworfen werden.« Und im Artikel 4 hieß es u. a. »... die Vertragsschließenden vereinbarten weiterhin, daß kein Akt der Feindseligkeit, noch irgendeine Handlung zwecks Behinderung der freien Schifffahrt des Kanals, weder im Kanal selbst, noch in den Einfahrtshäfen, noch in einer Drei-Meilen-Zone von diesen Häfen ausgeübt werden darf, auch dann nicht, wenn das Osmanische Reich eine der kriegsführenden Mächte wäre. Die Kriegsschiffe der Kriegsführenden dürfen sich im Kanal und in seinen Häfen, falls überhaupt notwendig, nur mit den allerdringendsten Vorräten neu verproviantieren ... Ihr Aufenthalt in Port Said oder Sues soll 24 Stunden nicht übersteigen ...«

Die Konvention sah also die Demilitarisierung und Neutralisierung des Sueskanals vor. Die Festlegung, die neutralisierte Zone auf drei englische Meilen zu beiden Seiten des Kanals zu bemessen, bedeutete für Großbri-

tannien keinen strategischen Verzicht, konnte es doch von seinen Stützpunkten, die entlang dieser Linie lagen, jederzeit mit der Artillerie eine Durchfahrt direkt verhindern. Die Kontrolle der Kanaleingänge hatten die Briten bereits vor Inkrafttreten der Konvention perfektioniert. Schon 1857 hatte die britische Admiralität ohne großes Aufsehen die Insel Perim in der Straße von Bab al Mandab, am Ausgang des Roten Meeres, besetzen lassen. 1878 wurde als Gegenleistung dafür, daß die Briten der Türkei in der Auseinandersetzung mit Rußland den Rücken stärkten, von der Hohen Pforte für 92 000 Pfund Jahrespacht die Insel Zypern erpreßt. Das Beherrschen der Zufahrtswege von Norden und Süden ermöglichte Großbritannien jederzeit, den Seekanal zu blockieren, selbst ohne das internationale Recht formell zu brechen.

Im erbitterten Ringen um die Verbesserung seiner Position gegenüber Frankreich und dem um eine Neuaufteilung der Kolonien bedachten Deutschland verfolgte Großbritannien die Verwirklichung der von Cecil Rhodes konzipierten kolonialen Nord-Süd-Verbindung von Kairo bis Kapstadt. Zur Sicherung der Verkehrsverbindungen im Indischen Ozean wurden Maskat und Oman (1891), Kuwait (1906) und Katar (1916) unter britische »Schutzherrschaft« genommen. 1904 wurde auch der Streit zwischen Frankreich und Großbritannien um die Macht in Ägypten endgültig entschieden. Frankreich mußte nach einem Zusammenstoß mit britischen Truppen im Sudan (Zwischenfall von Faschoda) Ägypten als britisches Einflußgebiet anerkennen und erhielt dafür Marokko »zugebilligt«.

Das imperialistische Deutschland suchte ebenfalls im Nahen Osten Fuß zu fassen. Eine deutsche Monopolgesellschaft begann 1903 mit dem Bau der »Bagdadbahn«. Die ab Istanbul 2450 km lange Strecke, die Berlin mit dem Persischen Golf verbinden sollte, wurde bis 1918 zwar zu zwei Dritteln gegen den heftigen Widerstand Großbritanniens fertiggestellt, konnte die britische Vormachtstellung in diesem Raum jedoch nie ernsthaft erschüttern.

Die Kontrolle des Sueskanals, somit der Besitz einer internationalen Transitstraße allerersten Ranges, war für den britischen Imperialismus von unschätzbarem Wert. Als beispielsweise im Russisch-japanischen Krieg von

1904/05 das zaristische Marinekommando ein Geschwader von Petersburg nach dem Fernen Osten schickte, mußte es, statt durch den Sueskanal, den langen Weg um Afrika fahren. London begründete die Ablehnung der Passage damit, daß die Schiffe im Kanal keine Kohlen bunkern könnten. In Wirklichkeit aber hielt es sich an ein mit Japan geschlossenes antirussisches Militärbündnis.

Wegen der strategischen Rolle, die dem Sueskanal im Kriegsfall zukam, befürchteten die Briten immer wieder, daß auf den Schiffahrtsweg ein vorher nicht auszumachendes Attentat ausgeübt werden könnte. Jahrzehntlang gaukelte durch die englische Presse und die Köpfe so mancher Militärs das Bild vom »Zementdampfer«: Ein als Handelsschiff getarnter Dampfer, mit Eisen und Zement beladen, würde in den Kanal einfahren, quer gelegt und anschließend gesprengt werden, um die Wasserstraße zu blockieren. Der Zementdampfer kam nicht, wohl aber gab es eine Reihe militärischer Vorstöße gegen den Kanal sowohl im ersten als auch im zweiten Weltkrieg.

Im Januar 1915 stieß ein türkisches Armeekorps von 20 000 Mann, in dessen Reihen sich deutsche Berater befanden, aus dem Raum südöstlich von Ghaza durch die Wüste Sinai nach Ismailia vor. Diesen Angriff und auch einen zwei Monate später unternommenen Vorstoß schlugen die Briten zurück. Sie kaperten ihrerseits bis 1918 etwa 50 den Sueskanal passierende deutsche und österreichische Schiffe. Während des Krieges errichtete Großbritannien unmittelbar an den Ufern Befestigungsanlagen.

Drei Jahrzehnte später wollte der deutsche Imperialismus erneut zum Sueskanal. Die Operationspläne der Nazis sahen vor, daß sich das Afrikakorps unter Rommel zum Sueskanal durchschlagen sollte, um, weitermarschierend, bei den irakischen Ölfeldern auf die über den Kaukasus kommenden faschistischen Truppen zu treffen. Wie wir wissen, mußten die Nazis 1942 in der Wüste bei El Alamein ihre Kanalhoffnungen begraben, und auch die Truppen, die durch die Sowjetunion nach Süden stoßen sollten, erreichten dank dem heldenhaften Kampf der Roten Armee ihr Ziel nicht. Der Sueskanal geriet aber trotzdem während des zweiten Weltkrieges 64mal durch Bomben und Minen in Mitleidenschaft.

Wiederholt war der Sueskanal der Transitweg imperialistischer Truppenkontingente zur Niederschlagung nationaler Befreiungsbewegungen in Afrika und Asien. Das faschistische Italien nutzte die Möglichkeiten der 1882er Konvention für seine aggressiven Pläne im Abessinienkrieg von 1935/36 weidlich aus und brachte mit Transportschiffen in etwa 800 Fahrten 400 000 Soldaten nach Abessinien, dem heutigen Äthiopien. Während des Koreakrieges Anfang der fünfziger Jahre hob die Sueskanalgesellschaft zur Unterstützung der von den USA und anderen imperialistischen Mächten militärisch geführten Aggression die Gebühren für Passagiere auf. Auch Frankreich benutzte, oder besser gesagt, mißbrauchte den Sueskanal, als es zu dieser Zeit seine Truppen nach Indochina durch den Kanal transportierte. Nach Diên-biên-phu durchfuhren die Reste der geschlagenen französischen Truppen den Schiffahrtsweg nun in entgegengesetzter Richtung.

Genau 70 Jahre hielt die Fremdherrschaft der Briten in Ägypten an. Engländer befehligten Armee und Polizei und stellten alle höheren Beamten. Bezeichnend für die Zustände war der um die Jahrhundertwende aufgekommene Ausspruch: »Der Khedive regiert, aber England lenkt!«

Die Geschichte des Sueskanals ist unmittelbarer Teil der Geschichte Ägyptens. Die Forderung nach dem bedingungslosen Abzug aller Truppen der Okkupanten drückte sich in vielen antibritischen Demonstrationen während der Jahre 1905 bis 1908 aus. Dessenungeachtet gliederte Großbritannien Ägypten im Dezember 1914 im Zuge der Ereignisse des ersten Weltkrieges in das Commonwealth ein. Die Befreiungsbewegung nahm Massencharakter an und führte im März 1919 zum nationalen Aufstand. Obwohl die Briten mit schweren Waffen vorgingen und die Erhebung blutig unterdrückten, brach im Dezember 1921 erneut ein revolutionärer Sturm los. Daraufhin mußte die Regierung in London im Februar 1922 Ägypten die formale Unabhängigkeit gewähren. Fuad I. wurde König von Ägypten (1922–1936), an der britischen Vorherrschaft änderte sich jedoch nichts. Großbritannien benannte als obersten Repräsentanten einen Hochkommissar und zeichnete nach wie vor für die Außenpolitik des Landes verantwortlich.

Es sicherte sich weiterhin das Recht, auch außerhalb der Sueskanalzone Gebiete militärisch zu besetzen. Der Einfall Italiens in Abessinien war 1936 der Anlaß, um Ägypten einen Bündnis- und Beistandspakt aufzuzwingen, der letztlich einem Diktat gleichkam. Den Schutz vor einem etwaigen Aggressor als Deckmantel benutzend, sicherten sich die Briten die Herrschaft über den Sudan und die Kontrolle über die ägyptische Armee und Polizei. Um den Sueskanal wirksam zu »schützen«, wurden in Alexandria und Port Said neue Flottenstützpunkte angelegt und immer mehr Truppen in der Kanalzone stationiert.

Zwischen Port Said und Sues entstand die größte Militärbasis des Nahen und Mittleren Ostens. Konzentrationspunkt war die Umgebung der Bitterseen. In Faride lag der Stab der britischen Streitkräfte für den Nahen Osten, in Abu Sueir befand sich ein riesiger Armeeflugplatz mit über 10 km Ausdehnung. Über die gesamte Kanalzone verstreuten sich Kasernen, Flugplätze und Depots. Das angeeignete Territorium war im Laufe der Zeit von 20 auf 80 km Breite entlang des Kanals ausgedehnt worden. Anfang der fünfziger Jahre waren hier 100 000 Soldaten stationiert, das Zehnfache der im Vertrag von 1936 vorgesehenen Zahl.

Das nach dem zweiten Weltkrieg veränderte internationale Kräfteverhältnis ließ jedoch auch den Tag der Unabhängigkeit Ägyptens näherrücken. Nachdem das Volk 1946 gegen seine Unterdrücker demonstriert hatte, es im April 1948 zu bewaffneten Zusammenstößen zwischen Arbeitern und Armee-Einheiten in Alexandria gekommen war und im Dezember des gleichen Jahres erneut starke antimonarchistische Demonstrationen stattfanden, sah sich das ägyptische Parlament am 16. Oktober 1951 gezwungen, die von Großbritannien auferlegten diskriminierenden Verträge zu kündigen. Als die Verhandlungen über den neuen Status der Besatzer scheiterten, die UNO gegen den Protest der Sowjetunion auf imperialistischen Druck hin die Forderung Ägyptens nach völligem Abzug der Briten aus dem Lande nicht unterstützte, hatte London noch einmal freie Hand. Die Briten veranlaßten die Verhaftung ägyptischer Patrioten und besetzten selbst die beiden großen Kanalhäfen. In der Sueskanalzone beschos-



Während das Westufer des Sueskanals ausschließlich flach ist, werden am Ostufer Ausläufer des Sinaigebirges sichtbar.

sen sie Ortschaften mit Artillerie. Ägyptische Freiwillige nahmen daraufhin in der Kanalzone den bewaffneten Widerstand auf. Am 23. Juli 1952 ergriffen patriotische Militärs, die Gruppe der »Freien Offiziere« unter General Nagib und Oberst Nasser, die Macht und stürzten das korrupte Regime Faruk I. Ein Jahr später, am 18. Juli 1953, wurde die Republik Ägypten proklamiert.

Die Nationalisierung des Sueskanals

Die in Paris gegründete, aber ägyptischem Recht unterstehende »Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez« war von Anfang an auf die Erzielung von Maximalprofit orientiert. Auch nach dem Wechsel des Hauptaktienpakets vom ägyptischen Vizekönig zur britischen Regierung blieb ihr Hauptsitz Paris und der Sitz der Kanalverwaltung Ismaïlia. Das Unternehmen brachte es bereits 1909 fertig und dünkte sich damit besonders weit vorausschauend, im Hinblick auf die 1968 auslaufende Gültig-

keit der auf 99 Jahre befristeten Konzession Ägypten zu einem Verlängerungsvertrag zu drängen. Das profitable Geschäft der Aktionäre sollte noch möglichst lange andauern – aber so lange dauerte es eben nicht.

1924 hatte die Generalversammlung die Umwandlung der Gründeraktien von 500 Franc auf 250 Franc Nennwert beschlossen. Der an der Börse gehandelte Kurswert einer Aktie belief sich 1925 auf 10 426 Franc (1875 nur 674 Franc); 1939 waren es bereits 68 495 Franc und 1956 gar 92 700 Franc. Die britische Regierung nannte 353 504 der neuen Sueskanalaktien ihr eigen.

Die Kanalgesellschaft war immer ein Spiegelbild der im Kapitalismus typischen internationalen Kapitalverflechtung. Anfang der fünfziger Jahre standen als Partner hinter der Regierung in London mehrere Großbanken, die Vereinigung der Reeder und die British Petroleum Co. 15% der Papiere besaßen französische Großbanken, 21% 200 Familien des französischen Bürgertums und 20% die Mitglieder des Verwaltungsrates der Compagnie. 1956 nahmen von den 32 Sitzen im Direktorium Franzosen 16, Engländer auf Grund der Besonderheiten des Status nur 9 und Ägypter 5 ein. Hinzu kamen je ein Niederländer und

Das Gebäude der »Suez Canal Authority« – der staatlichen Kanalverwaltung in Port Said



ein US-Amerikaner. Die USA, die sich unmittelbar über ihr Außenministerium in die Handlungen der Sueskanalgesellschaft einschalteten, hatten 1948 ein Mitspracherecht erworben, als sie die noch von der Kaiserin Eugenie der katholischen Kirche geschenkten Aktien dem Vatikan abkauften.

Die dem Sueskanal zugedachte Rolle als Profitquelle unterstrich der Artikel 163 des Statuts über die Aufteilung des Gewinns: 15% sollte die ägyptische Regierung erhalten, 10% der Gründer der Kanalgesellschaft (Lesseps), je 2% der Verwaltungsrat und ein besonderer Beamtenfonds, schließlich 71% die Aktionäre. Obwohl die internationale Konvention von 1888 besagte, daß der Seekanal stets in einem Bestzustand zu halten sei, scherte das die Aktiengesellschaft wenig. War vor dem ersten Weltkrieg noch rund ein Drittel der Einnahmen für Instandhaltungs- und Modernisierungsarbeiten aufgewendet worden, so war es nach dem zweiten Weltkrieg lediglich noch ein Zehntel. 1950 betrug die Gesamteinnahmen 26,7 Mio ägyptische Pfund, 1955 kletterte die Summe auf 34,5 Mio ägyptische Pfund. Gemessen an den Einnahmen, verbuchten die Kanalbesitzer 30 bis 50% als Dividende für sich.

Bis 1937 war Ägypten in keiner Weise an den Einkünften beteiligt, denn 1890 hatte der Khedive ja die 15% Gewinnanteil veräußert. Im Ergebnis des Bündnis- und Militärvertrages von 1936 erhielt Ägypten für die Sueskanalzone eine Jahrespacht von 300 000 ägyptischen Pfund und ab 1949 von der Kanalgesellschaft 7% des Bruttogewinns. Bezeichnend für die Stellung des Unternehmens war auch, daß es sich zwar als ägyptisch bezeichnete, die Gewinne in vielen Ländern, jedoch nicht in Ägypten anlegte.

In Ägypten war 1953 als Organisation der nationalen patriotischen Kräfte die Befreiungsfront gegründet worden. Ihr Programm umfaßte die Forderung nach Abzug aller britischen Truppen, die Verwirklichung sozialer Gerechtigkeit, die Entwicklung einer eigenen nationalen Industrie, die Solidarität mit den arabischen Ländern und die Gewährung der Unabhängigkeit des Sudans. Ein Jahr später konnte die Regierung Nasser (Oberst Nasser wurde im April 1954 Ministerpräsident und im Juni 1956 Präsident) nach zähen Verhandlungen ihren ersten außen-

politischen Erfolg im Kampf um die Herstellung der vollen Souveränität verbuchen: Das britisch-ägyptische Abkommen vom Oktober 1954 verpflichtete zum Abzug der Besatzungstruppen aus der Sueskanalzone binnen 20 Monaten. Am 18. Juni 1956 war der Termin schließlich abgelaufen: Die Briten mußten ihren letzten Stützpunkt räumen.

Als sich die von internationalen, besonders nordamerikanischen Monopolen beherrschte Weltbank weigerte, die zum Bau des Sadd al-Ali-Staudammes bei Assuan versprochenen Kredite ohne repressale Bedingungen zu gewähren, verkündete Präsident Nasser am 26. Juli 1956 durch Dekret die Nationalisierung der Sueskanalgesellschaft: »Nun, da die Rechte dem ägyptischen Volk nach einhundert Jahren zurückgegeben sind, vollenden wir die wirkliche Befreiung!« Dieser Schritt war zugleich eine unmißverständliche Antwort an die USA, die danach trachteten, die junge Republik an sich zu ketten. Wie hatte doch 1954 die »New York Times« geschrieben? »Die Räumung der Garnison von Sues kann nur zu dem Zweck erfolgen, daß an Stelle der Engländer die Amerikaner treten.«

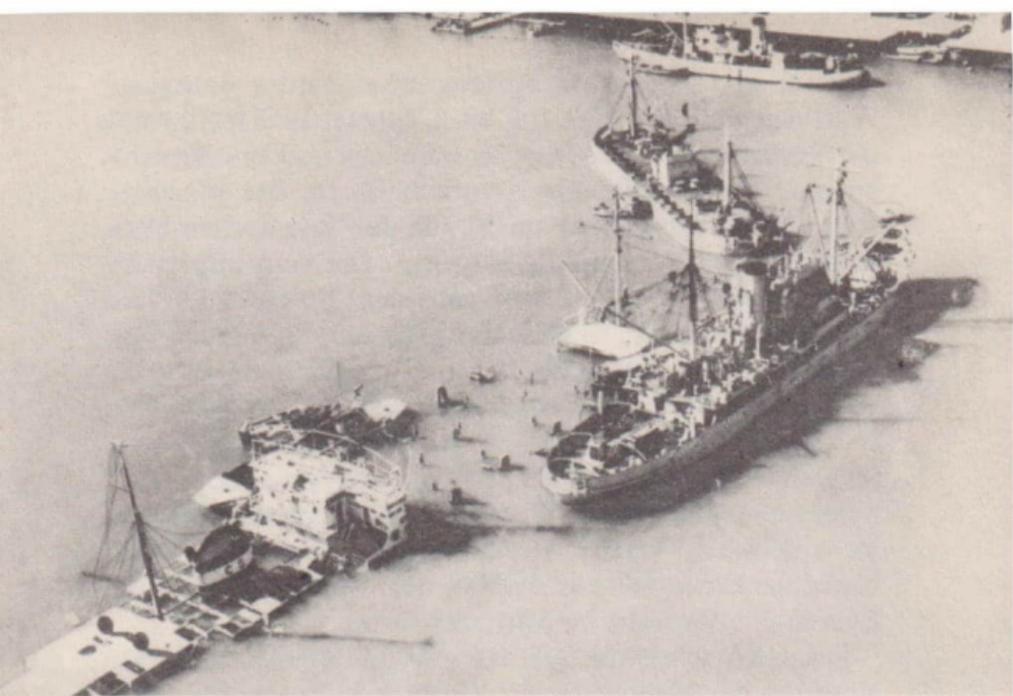
Die Nationalisierung des Sueskanals fand in Ägypten im ganzen Volk uneingeschränkte Zustimmung. Mit Bekanntgabe dieses historischen Beschlusses wurden die an der Börse gehandelten Kanalaktien schlagartig wertlos. Der Artikel 1 des Nationalisierungsgesetzes besagte: »Die internationale Sueskanalgesellschaft wird für nationalisiert erklärt ... Das gesamte Vermögen und die Rechte, die sie besaß, sowie ihre Pflichten werden dem Staate übertragen. Alle Organe und Kommissionen, die gegenwärtig zu ihrer Leitung befugt sind, werden aufgelöst. Die Aktionäre und Besitzer von Gründungsaktien erhalten für ihre Aktien und Beiträge eine Entschädigung in dem Werte, der auf der Grundlage ihres Preises bei der Schließung der Pariser Börse am Vortage des Inkrafttretens des vorliegenden Gesetzes berechnet wird. Die Entschädigung wird gezahlt werden, sobald der Staat im Besitz aller Fonds und des Eigentums der nationalisierten Gesellschaft ist.« Die Entschädigungssumme belief sich auf 28,3 Mio ägyptische Pfund (etwa 80 Mio US-Dollar).

Das imperialistische Lager reagierte mit heftigem Wut-

geschrei und scheute von Anfang an keine Intervention mit Waffengewalt. Vom 29. Juli bis 2. August 1956 trafen sich die Vertreter der USA, Großbritanniens und Frankreichs, um ihre Gegenmaßnahmen vorzubereiten. Die sozialistischen Staaten brachten am 30. Juli der ägyptischen Maßnahme volles Verständnis entgegen. Die vom Imperialismus ausgelöste Sueskrise gab der Sowjetunion am 9. August und der Arabischen Liga am 12. August Veranlassung, das bedrohte Land ihrer Unterstützung zu versichern. Nichtsdestotrotz hielten die Westmächte vom 16. bis 23. August 1956 in London eine sogenannte »Sueskanalkonferenz« ab, obwohl Ägypten eine Teilnahme abgelehnt hatte. Worum es eigentlich ging, las sich im englischen »Daily Herald« folgendermaßen: »Sues bleibt nach wie vor ein Symbol der Macht und des Einflusses des Westens im Mittleren Osten.«

Die USA sahen die Zeit für gekommen, die eigene Position an der Nahtstelle Afrikas und Asiens auszubauen. USA-Außenminister John Foster Dulles verlangte in London die Internationalisierung des Sueskanals. Auch Großbritannien machte sich die Forderung zu eigen. Solange die Briten den Kanal besaßen, hatten sie einen solchen Gedanken immer von sich gewiesen, jetzt aber ging es ihnen um »internationale Garantien«. Das Londoner Treffen war eine Farce. Mit der fadenscheinigen Behauptung, vom Prinzip der Meistinteressiertheit ausgegangen zu sein, hatte man nur 24 Staaten eingeladen. Es fehlten sämtliche sozialistischen Länder, obwohl nach der Tonnage mehr polnische und jugoslawische Schiffe den Kanal passierten als z. B. aus den teilnehmenden Ländern Äthiopien oder Pakistan. Das Recht, an der Lösung aller den Sueskanal betreffenden Fragen mitzuwirken, stand den Vertrags- und Nachfolgestaaten der Konvention von 1888 zudem nur bis zum Zeitpunkt der Nationalisierung zu. Darauf hatte die Sowjetunion in ihrer »Erklärung zur Suesfrage« vom 9. August 1956 prinzipiell hingewiesen.

Die enteignete Sueskanalgesellschaft modifizierte die im Westen verlangte Internationalisierung der Wasserstraße mit dem sonderbar anmutenden Hinweis auf die Zusammensetzung des »internationalen« Aufsichtsrates. In der Absicht, Ägypten zu erpressen und vor aller Welt des



Um den Kanal für ein- und auslaufende Einheiten während der anglo-französischen Suesaggression 1956 zu sperren, versenkten die Aggressoren zahlreiche Schiffe im Fahrwasser.

Unvermögens zu bezichtigen, einen reibungslosen Schiffsverkehr garantieren zu können, berief die Kanalgesellschaft am 12. September 1956 das gesamte nichtägyptische Personal ab. Man war sich der Wirksamkeit dieses Boykotts gewiß, denn von den 250 angestellten Lotsen, die übrigens auch nach der Nationalisierung weiter beschäftigt bleiben sollten, waren nur 30 Ägypter. Die meisten Lotsen kamen aus Großbritannien und Frankreich. Den Provokateuren gelang es aber nicht, den Sueskanal auf diese Weise lahmzulegen. Ägypten folgte dem Angebot zahlreicher Länder, bis zur Heranbildung der erforderlichen eigenen Kräfte deren Kapitäne als Lotsen einzustellen. Darunter befanden sich auch viele Lotsen aus der UdSSR, aus Polen und der DDR.

Trotz eindeutiger Realitäten heizten die Westmächte die Sueskrise weiter an. 15 Staaten, darunter die USA, Großbritannien, Frankreich, die BRD und die Türkei, gründeten im Oktober 1956 eine »Vereinigung der Sueskanalbenutzer«. Sämtliche Gebühren sollten an diese Vereinigung und

nicht an die rechtmäßige ägyptische »Sues Canal Authority« gezahlt werden. In der französischen Zeitung »Le Monde« war zu lesen: »Der Sueskanal, das ist etwas ganz anderes als die Interessen irgendeiner beliebigen anonymen Gesellschaft und der Besitzer von bestimmten Werten. Das ist ein Symbol. Wenn dieses Symbol zusammenstürzt, dann wird der Damm gebrochen sein ... Der einen Nationalisierung werden andere folgen ... Alle Erdölgesellschaften werden zusammenbrechen ... Dies wird der letzte Schlag für das Prestige des Westens sein.«

Vorgeschoben von Frankreich und Großbritannien, überfiel Israel am 29. Oktober Ägypten. Das Ziel hieß Inbesitznahme arabischer Territorien und Vormarsch zum Sueskanal. Paris und London nahmen die Kampfhandlungen zum Vorwand, um Ägypten in einem Ultimatum am 30. Oktober aufzufordern, seine Truppen aus dem Bereich des Sueskanals zurückzuziehen. Wie der ehemalige britische Staatsminister Antony Nutting in einem von ihm verfaßten Buch 1971 offenbarte, lag der Wortlaut des Ultimatus aber bereits am 24. Oktober im Panzerschrank seines Premiers Eden! Der als »Polizeiaktion« getarnte

Baggerarbeiten im Großen Bittersee: Das vom Kanalgrund angesaugte Erdreich wird durch das nach rechts abführende Rohr am Ufer aufgeschwemmt.



Überfall britischer und französischer Truppen begann am 31. Oktober mit der Bombardierung von Port Said, Ismaïlia und Sues. Die Versenkung von Schiffen am 1. November bei Sues und am 4. November bei Port Said blockierte den Schifffahrtsweg. Am 5. November landeten französische und britische Truppen in Port Said. Ziel des imperialistischen Komplotts war der Sturz der fortschrittlichen Regierung Nasser. Frankreich hoffte zugleich, daß dann auch der Widerstand der Patrioten in Algerien leichter zu brechen sei.

In einer energischen Note warnte jetzt die Sowjetunion vor weiteren Angriffen und berief am 6. November ihren Botschafter aus Israel ab. Der den imperialistischen Abenteurern entgegengebrachte Widerstand des ägyptischen Volkes und die entschiedene Haltung der Weltfriedenskräfte erzwangen die Beendigung der Invasion. Der UNO-Sicherheitsrat verurteilte die britisch-französisch-israelische Aggression. Am 22. Dezember 1956 mußte das letzte Kontingent der britisch-französischen Truppen Ägypten verlassen. Die letzten israelischen Einheiten räumten am 8. März 1957 ägyptisches Territorium. Am 29. März konnte der Sueskanal wiedereröffnet werden.

Erneut Blockade und Wiederbeginn

Die ägyptische »Sues Canal Authority« gab sich in ihrer Arbeit keineswegs mit der bloßen Freigabe der Wasserstraße zufrieden. Während der ersten zehn Jahre investierte die Kanalverwaltung 70 Mio ägyptische Pfund. Zu den sich unmittelbar auf den Kanal beziehenden Maßnahmen gehörte die Verdoppelung der Zahl der Schlepper und die systematische Heranbildung ägyptischen Fachpersonals. 1966 waren von den 225 Lotsen 175 Ägypter, die übrigen kamen aus befreundeten Ländern.

Ab Mitte 1965 standen zum weiteren Ausbau und zur Modernisierung des Schifffahrtsweges 23,5% der Kanalgebühren zur Verfügung. Diese relativ hohe Investitionsquote wurde möglich, nachdem im Abkommen über die Errichtung des Staudammes bei Assuan die UdSSR der

ägyptischen Regierung im Dezember 1958 einen langfristigen Kredit von 400 Mio Rubel und später von 900 Mio Rubel gewährt hatte, so daß zur Finanzierung dieses gewaltigen Vorhabens nicht sämtliche Kanaleinnahmen abgezweigt werden mußten.

Die voranschreitende Umwandlung Ägyptens von einem Agrar- zu einem Agrar-Industriestaat und die im August 1966 mit dem »Nasser-Programm« beschlossene Kapazitätserweiterung des Sueskanals wurden jäh gehemmt, als im Sommer 1967 die Verschwörung gegen die VAR ihren Höhepunkt erreichte. Am 4. Juni überfiel Israel Ägypten, Syrien und Jordanien. Das war kein Krieg um das »Überleben« Israels, sondern eine zwischen mehreren imperialistischen Mächten abgestimmte Aktion gegen die Unabhängigkeit der arabischen Staaten. Israel fungierte als Speerspitze und Stellvertreter von US-Interessen. Das

Während des Oktoberkrieges von 1973 überquerten die ägyptischen Truppen in einer Nacht den Sueskanal und eroberten die von den Israelis als uneinnehmbar deklarierte »Barlev-Linie«, von der aus dieses Bild fotografiert wurde.

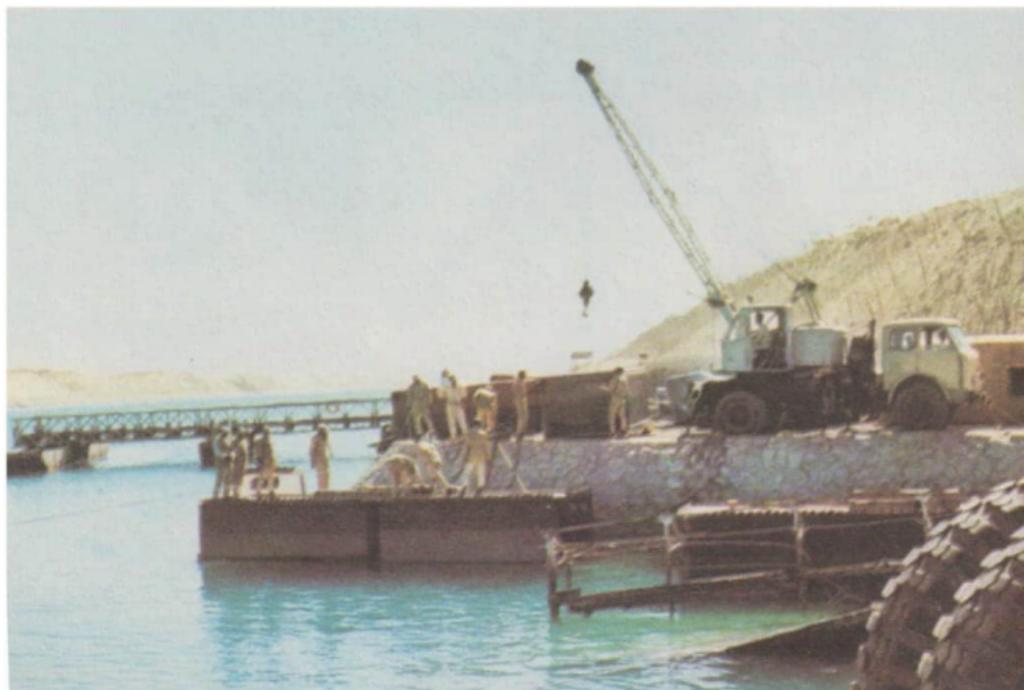


militärische Potential der USA erwies sich im Vietnamkrieg als nicht unerschöpflich, angesichts des in den letzten zehn Jahren weiter zu ihren Ungunsten veränderten Kräfteverhältnisses schien den USA ein offener Einmarsch im Nahen Osten zu riskant.

Der Hauptstoß des Überfalls galt von vornherein Ägypten, das unter der Präsidentschaft Gamal Abdel Nassers zum stärksten, einflußreichsten antiimperialistischen Land ganz Afrikas und des Nahen Osten geworden war. Der Aggressor, mit Waffen aus den USA und der BRD ausgerüstet, besetzte die 56 000 km² große Halbinsel Sinai, wodurch Ägypten 50% seiner Erdölförderung verlor, und legte den Sueskanal am 6. Juni 1967 lahm. Rund 65 Schiffe wurden dabei versenkt. Der mit allem Nachdruck ausgesprochenen Verurteilung der Aggression durch die Sowjetunion im UNO-Sicherheitsrat und ihrer wiederholten Forderung nach sofortiger Einstellung der israelischen Angriffe ist es zu verdanken, daß der Krieg nur fünf Tage dauerte und am 8. Juni ein Waffenstillstand vereinbart wurde.

Obwohl der Wortlaut der Resolution 242 des Sicherheitsrates vom 22. November 1967 eindeutig die Unzuläs-

Pioniere der ägyptischen Armee bei Instandsetzungsarbeiten am Westufer des Sueskanals



sigkeit, Gebiete durch Krieg zu erwerben, betont, den Abzug der israelischen Streitkräfte aus den okkupierten Territorien fordert und die Notwendigkeit der Freiheit der Schifffahrt durch die internationalen Wasserstraßen bekräftigt, behielt Israel bis heute seinen durch wiederholte Überfälle auf die arabischen Länder gekennzeichneten Aggressionskurs bei. Die Absicht, die militärischen Eroberungen auf Dauer zu zementieren, wurde in der direkt am Sueskanal bis 1970 mit einem Kostenaufwand von 283 Mio Dollar errichteten Barlev-Linie bekräftigt, einem als unüberwindbar bezeichneten Befestigungssystem aus 25 mehrstöckigen Bunkerstellungen.

Durch die andauernde Besetzung arabischen Territoriums provozierte Israel im Oktober 1973 erneut kriegerische Auseinandersetzungen, wobei Ägypten militärisch den Rückzug der Okkupanten erzwang. Erst das am 18. Januar 1974 von Vertretern Ägyptens und Israels unterzeichnete Abkommen über die Truppenentflechtung (Rückzug der israelischen Armee auf 32 km östlich vom Sueskanal) und seine Verwirklichung im März schufen die Voraussetzungen, den auch für den internationalen Seeverkehr wichtigen Wasserweg wieder instandzusetzen. Ein entsprechender Beschluß der ägyptischen Regierung sieht außerdem bis in die achtziger Jahre reichende Baumaßnahmen zur Kapazitätserweiterung und den Wiederaufbau der im Kanalgebiet zerstörten Städte Port Said, Sues, El Quantara und Ismailia vor.

Die Räumung des Sueskanals von Kriegsmaterial und die provisorische Wiederinstandsetzung des Kanals dauerten über ein Jahr. 15 Menschen verunglückten dabei tödlich. Neben 1000 Arbeitern und Ingenieuren der Kanalbehörde waren Marineeinheiten des eigenen Landes, aus der UdSSR, den USA, Großbritannien und Frankreich zu Hilfe geholt worden. Aus dem Kanalbett und den Küstengewässern wurden 40 000 Minen, mehr als 750 000 Sprengkörper anderer Art, Panzer, Kraftfahrzeuge und Schiffswracks geborgen. Einen querliegenden 10 000-Tonnen-Frachter zerschweißte man in 500 t schwere Segmente und hob diese dann mit riesigen Schwimmkränen. Die Sandablagerungen von stellenweise 5 bis 7 cm pro Jahr erforderten weiträumige Baggerungen. Im Golf von Sues räumte

ein Verband der sowjetischen Pazifikflotte ein Gebiet von 1230 Quadratmeilen von Minen.

Port Said, nach Alexandria zweitgrößter Seehafen Ägyptens, nahm im Juli 1974 wieder seinen Umschlag auf. Ende März 1975 begann die Überprüfung der technischen Einrichtungen des Sueskanals. Im Mai konnten 14 der 15 im Großen Bittersee und im Timsahsee eingeschlossenen Frachter aus der ČSSR, aus Bulgarien, Polen, Großbritannien, Norwegen, Schweden, der BRD und den USA den in der Geschichte der Schifffahrt wohl am längsten währenden Liegeplatz verlassen, nur zwei mit eigener Maschinenkraft, die anderen mit Schlepperhilfe. Bereits 1968 hatte die VAR den eingeschlossenen Schiffen die Weiterfahrt ermöglichen wollen. Das vorausgeschickte Boot der

Während der Suesaggression wurden 13 Schiffe im Großen Bittersee eingeschlossen. Erst nach acht Jahren konnten sie den ungewollten Liegeplatz verlassen.



Sueskanalbehörde war jedoch von den Israelis beschossen worden. Der Dienst der auf ein Fünftel und mehr reduzierten Besatzungen bestand seitdem darin, der Verrottung von Schiff und Ladung entgegenzuwirken, in den meisten Fällen ein vergeblicher Kampf. Die Korallenschichten an den Unterwasserrümpfen wuchsen auf 6 cm an.

Räumung und Instandsetzung des Sueskanals kosteten insgesamt etwa 75 Mio ägyptische Pfund.

Der Tag der Wiedereröffnung des Sueskanals war in voller Absicht auf den 5. Juni 1975 festgesetzt worden. Der verbrecherische Überfall Israels auf die arabischen Länder lag genau acht Jahre zurück. In Anwesenheit Hunderter geladener Gäste aus aller Welt, so auch der DDR, erklärte der Präsident der Arabischen Republik Ägyptens anlässlich des in Port Said stattfindenden Eröffnungszeremoniells, daß die Freigabe des Kanals ein Beweis seines Landes sei, für den Frieden im Nahen Osten zu wirken. Sodann übergab Anwar el Sadat die vorübergehend dem Kriegsministerium anvertraute Wasserstraße wieder der zivilen Sueskanalbehörde. Der Zerstörer »6. Oktober«, an Bord Präsident Sadat und die Ehrengäste, eröffnete mit seiner Einfahrt in den Kanal symbolisch den Schiffsverkehr in Nord-Süd-Richtung. Am Nachmittag desselben Tages setzte sich im internationalen Verkehr ein aus fünf Frachtern bestehender Konvoi, angeführt von der »Ibn Hayyan« aus Kuwait, in Marsch. Einen Tag darauf wurde der Sueskanal auch in Süd-Nord-Richtung freigegeben. Seit dem 19. Juli 1975 kann er auch wieder mit dem vor seiner willkürlichen Schließung von 1967 festgesetzten Maximaltiefgang von 11,58 m (38 Fuß) befahren werden.

Die Wiedereröffnung des Sueskanals war ohne Zweifel ein historisches Ereignis nicht nur für Ägypten, sondern auch für den Weltseeverkehr und den Welthandel. Es war aber zugleich ein Vorgriff auf den Frieden, der im Nahen Osten noch nicht erkämpft ist.

Zertrennt das Land: Der Panamakanal

Militärbasis und Nachschublinie

Der Panamakanal – wegen des ersten Weltkrieges erst 1920 für die internationale Schifffahrt freigegeben – gestattete den USA nicht allein die Kontrolle über einen bedeutenden Teil des Welthandels. Mit der Kanalzone schufen sie sich darüber hinaus eine der größten Militärbasen außerhalb ihres eigenen Territoriums, ein Sprungbrett, um die Vormachtstellung der USA über ganz Lateinamerika und den Pazifik hinweg auszudehnen und zu festigen. Die Kanalzone – praktisch eine Kolonie – wurde zu einem wichtigen Glied in der Stützpunktkette, die heute über Hawaii und Guam bis nach Südkorea reicht. Im Panamakanal sahen die Admirale des Pentagons schon immer den strategischen Schlüssel zu zwei Ozeanen, da er der Marine in kurzer Zeit operative Flottenverlagerungen von einem in den anderen Ozean ermöglicht.

Überhaupt gingen die Herren im Kriegsministerium davon aus, daß sich Seekriege im Stillen Ozean entscheiden würden. 1939 wurden vom Weißen Haus Pläne akzeptiert, die eine erhöhte Durchlaßfähigkeit des Panamakanals vorsahen. 1941 begann man mit den Vorbereitungen für den Bau neuer Schleusen. Die alten Kammern von 305 m Länge und 33,5 m Breite waren den Militärs für die neuen, in Auftrag gegebenen Flugzeugträger zu klein geworden. 1944 wurden die ersten Flugzeugträger des Typs »Ticonderoga« mit 42 600 tdw, 271 m Länge und 31,4 m Breite und 1945 die ersten des Typs »Midway« mit 62 000 tdw, 297 m Länge und 34,5 m Breite in Dienst gestellt. Es sollten daher Schleusenammern von 360 mal 42 m entstehen. Bei den

Vorbereitungsarbeiten ist es dann allerdings geblieben, weil der zweite Weltkrieg inzwischen zu Ende war. Fortgesetzt wurde jedoch der ständige Ausbau der militärischen Befestigungsanlagen, so der im Bereich der Kanaleinfahrten liegenden Flotten- und Luftstützpunkte Colón und Coco Solo am Atlantik und Balboa am Pazifik.

Bis 1939, in den ersten 25 Jahren seines Bestehens, durchfuhren den Panamakanal etwa 10 000 amerikanische Regierungsschiffe, worunter Kriegsschiffe und Frachter mit Versorgungsgütern für die US-Army zu verstehen sind. Während des zweiten Weltkrieges dürfte diese Zahl noch größer gewesen sein. Viele an der Ostküste gebaute Kriegsschiffe passierten den Kanal auf dem Weg zu ihrem Einsatzort im Pazifik. Truppentransporter und Frachter brachten Nachschub zu den pazifischen und ostasiatischen Kriegsschauplätzen.

Unmittelbaren Schaden durch Kriegshandlungen nahm der Kanal nicht, obwohl ein Anschlag der Nazis vorgesehen war. Im Sommer 1943 erhielt der SD-Agent Nr. 146, Erich Gimpel, vom Reichssicherheitshauptamt den Befehl, den Panamakanal für eine möglichst lange Zeit unbenutzbar zu machen. Mit zwei U-Booten sollten zwei demontierte Sturzkampfbomber, sogenannte Stukas, zu einer abgelegenen Insel der Karibischen See transportiert und dort zusammengesetzt werden, um dann die Schleusen und den Staudamm von Gatun bombardieren zu können. Dieses »Unternehmen Pelikan« wurde im letzten Augenblick abgebrochen, weil der amerikanische Geheimdienst Wind von der Sache bekommen und ein Agent in dessen Reihen die Nazis per Funk gewarnt hatte.

Auch während der Korea-Aggression und des verbrecherischen Vietnamkrieges war die Wasserstraße für den US-Imperialismus eine der wichtigsten Nachschublinien. So benutzten den Kanal von Juli 1952 bis Juni 1953 1064 US-Militärschiffe, 1970 waren es 1158 Einheiten. Während Frachtschiffe für eine Durchfahrt in der Regel 7 bis 8 Stunden benötigen, bringen es Kriegsschiffe auf knapp 5 Stunden. Die schnellste Passage gelang 1970, während eines Manövers, dem USA-Zerstörer »Manley« mit 4 Stunden und 38 Minuten.

Erst 1950 erhielt zur Wahrung des Gesichts eine zivile

Kanalgesellschaft, die »Panama Canal Company«, die Verwaltung des Schifffahrtsweges übertragen. Der Präsident der Company ist gleichzeitig Gouverneur der Kanalzone, Oberbefehlshaber der dort stationierten US-Truppen und wird vom Präsidenten der USA persönlich ernannt.

Auch in ökonomischer Hinsicht ordneten sich die USA das Land Panama völlig unter.

Die nordamerikanischen Monopole hatten sich nach dem Inkrafttreten des »Hay-Bunau y Varilla-Vertrages« schnell in Panama eingenistet, vor allem die United Fruit Company. Das Land wurde zu einer »Bananenrepublik« gemacht. Binnen weniger Jahre beherrschte Uncle Sam Staat und Wirtschaft Panamas völlig.

Das panamesische Volk gab sich mit dem ungerechten Kanalvertrag von Anfang an nicht zufrieden. 1908, 1917/18 und 1921 schlugen US-Marineinfanteristen antiimperialistische Aufstände und Protestbewegungen blutig nieder. Der Volkswille war jedoch auf diese Weise nicht zu brechen, die Rooseveltsche Politik des »großen Knüppels« erwies sich als nicht mehr zeitgemäß. Daher stellten die USA einen »neuen« Kanalvertrag in Aussicht. Der Vertragsentwurf von 1926 wich vom alten Vertragsinhalt nur unwesentlich ab und legte obendrein fest, Panama müsse, falls die USA in einen Krieg eintreten würden, diesem Schritt folgen. Sämtliche militärischen Einrichtungen Panamas sollten dann dem Oberbefehl der USA unterstellt sein. Angesichts energischer Protestdemonstrationen wagte das panamesische Parlament nicht, dem zuzustimmen.

Erst zehn Jahre später, im März 1936, wurde der »Hay-Bunau y Varilla-Vertrag« ergänzt. In dem Dokument, das nach dem Amtsantritt Präsident Franklin D. Roosevelts (1933) und dessen Proklamation der »Politik der guten Nachbarschaft« ausgearbeitet worden war, verzichteten die USA auf das »Recht« der bewaffneten Intervention und auf ihre »Garantie« für Unabhängigkeit und Freiheit in Panama. Die Jahrespacht wurde von 250 000 auf 430 000 Dollar erhöht, doch das lediglich als Folge der Dollarabwertung von 1934.

Im Mai 1942 schlossen die USA mit Panama ein weiteres Pachtabkommen ab, das an und für sich zum Schutz des



Großer Tanker bei voller Abladung in den Mirafloresschleusen. Das Verholen der Schiffe bewerkstelligen Elektroloks.

Wasserweges gegen einen etwaigen Angriff hitlerdeutscher oder japanischer Aggressoren gedacht sein sollte. Es sah die Anlegung von 134 Stützpunkten und Depots außerhalb der Kanalzone vor. Die machtvollen Volks-erhebungen 1946/47, die sich sowohl gegen die ständige Diskriminierung des panamesischen Volkes durch die Yankees als auch gegen die korrupte eigene Bourgeoisie richteten, zwangen die Regierung, das Pachtabkommen zu annullieren.

Im Januar 1955 gab es wieder einen neuen Kanalvertrag, bei dem die Diskriminierung der panamesischen Bürger in der Kanalzone einige wenige Abstriche erfuhr. Die USA gestanden Panama jetzt eine jährliche Pachtsumme von 1,93 Mio Dollar zu. Als ein Jahr später der Sueskanal verstaatlicht wurde, forderten viele Panamesen auch eine Nationalisierung ihres Kanals. Die bürgerliche Regierung Panamas kam nicht umhin, von den USA zu verlangen, ihr die Souveränität über den Kanal zu übergeben. Vorläufig änderte sich jedoch nichts.

1960 organisierten fortschrittliche Studenten und Bürger einen Protestmarsch in die Kanalzone. Als die USA-Truppen die Demonstranten blutig auseinandertrieben, streikten auf den Feldern der United Fruit Company aus Solidarität 10 000 Arbeiter. Die USA sahen sich gezwungen, den unmißverständlichen Forderungen etwas entgegenzukommen und billigten Panama zu, an bestimmten Stellen in der Kanalzone seine Staatsflagge neben dem Sternenbanner hissen zu dürfen.

Gerade diese so kleinliche Regelung führte zu den schwersten Auseinandersetzungen in der blutigen Geschichte des Panamakanals. Als nordamerikanische Chauvinisten am 9. Januar 1964 vom Gebäude der Universität Balboa die Flagge Panamas entfernten, hißten daraufhin protestierende Studenten an mehreren Stellen in der Kanalzone die Flagge ihres Staates. Sie wurden dabei von den US-Truppen und der Kanalpolizei angegriffen und beschossen. Bei den tagelangen Unruhen ermordeten die US-Besatzer 25 Menschen und verwundeten etwa 500. Wie so oft in seiner Geschichte versuchte der US-Imperialismus auch in diesem Fall, den Opfern die Schuld in die Schuhe zu schieben. Der damalige Außenminister, Dean Rusk, erklärte, das panamesische Volk trüge selbst die Schuld, weil es sich durch die »Machenschaften kubanischer Agenten« habe beeinflussen lassen.

Unter dem Druck des Volkes brach die Regierung Panamas die diplomatischen Beziehungen zu Washington zeitweilig ab (vom 10. Januar bis 2. April 1964) und erklärte, daß sie den Kanalvertrag von 1903 als nicht mehr bindend betrachte. Panama forderte die Souveränität über die Kanalzone, einen höheren Anteil an den Kanaleinnahmen und die Gleichstellung der von der Kanalbehörde beschäftigten Panamesen mit den Nordamerikanern. In der deshalb einberufenen Sitzung des UN-Sicherheitsrates brachten die USA durch starken Druck auf einige von ihnen abhängige Mitglieder eine Mehrheit zustande, die Klage Panamas wurde abgewiesen. Beide Partner, so hieß es, seien allein für neue Verträge zuständig.

Die Einsetzung eines Friedenskomitees innerhalb der Organisation Amerikanischer Staaten blieb eine Farce, da sich hier niemand gegen die USA zu stellen wagte.

Jahrzehntelang mißbraucht — die Panamakanalzone

Betrachtet man Geschichte und Zukunft des Panamakanals, so kann hiervon die Panamakanalzone nicht ausgenommen werden. Als 16 km breiter, von Ozean zu Ozean verlaufender Landstreifen liegt sie inmitten der Republik Panama. Die USA rechnen das 1676 km² große Territorium — 964 km² davon sind Landfläche — zum eigenen Hoheitsgebiet. 1970 lebten in der Kanalzone 51 400 Menschen, davon 39 100 US-Bürger. Gouverneurssitz ist Balboa Heights. Die Regierung von Panama hat in der Kanalzone keinerlei entscheidende Rechte. Bürger Panamas dürfen sich in diesem Territorium nur mit Genehmigung der Kanalzonenverwaltung niederlassen, und auch das trifft im allgemeinen nur dann zu, wenn sie für die US-Kanalbehörde arbeiten. Neben rund 3300 US-Amerikanern sind es etwa 15 000 Panamesen, von denen aber nicht alle in der Kanalzone wohnen. Das Einkommen der Panamesen liegt bei gleicher Arbeit noch heute im Durchschnitt bis zu zwei Drittel niedriger als das der Yankees.

Für die US-Amerikaner ist der Aufenthalt in der Panamakanalzone das »süße Leben«: Villen, Jachten, Sportplätze.





Blick aus Richtung Colón zum Gatunsee. Auch die alte, von den Franzosen gebaute Einfahrt ist erkennbar, sie zweigt links von der Einfahrt zur Gatunschleuse ab.

Für die in der Kanalzone lebenden oder stationierten US-Amerikaner garantieren die vielen Privilegien so etwas wie das »süße Leben«. Erst Anfang 1974 bezeichnete Konteradmiral a. D. La Roque den Dienst in der Kanalzone als einen »kostenlosen Ferienaufenthalt«.

Das ist die eine Seite des ach so »friedlichen« Lebens am Panamakanal. So aber sieht die andere aus: Die USA unterhalten hier den größten und bedeutendsten Stützpunkt Lateinamerikas. Ganze 3,6% der Fläche werden für die Anlagen des Seekanals benötigt, während 42% des angeeigneten Gebiets militärischen Zwecken dienen. 1972 bezeichnete ein Kongreßabgeordneter die Panamakanalzone als »Nervenzentrum der amerikanischen Verteidigung in der westlichen Hemisphäre«.

Nachdem am 11. Oktober 1968 die patriotischen Offiziere unter General Omar Torrijos den US-hörigen Präsidenten Arnulfo Arias gestürzt hatten und sich entschieden gegen den unrechtmäßigen Kanalvertrag wendeten, erhöhten die USA 1970 ihre Elitekampftuppen in der Kanal-

zone von 9000 auf 12 000 Mann. Die Nationalgarde Panamas – weitaus schwächer bewaffnet – zählt im Vergleich dazu lediglich 5000 Mann. Ende 1975 hielten die USA am Panamakanal nach den in der BRD, in Thailand und Südkorea stationierten Einheiten damit immerhin ihr viertgrößtes Truppenkontingent außerhalb des eigenen Landes.

Jeweils an den Kanalenden liegen die Kriegshäfen Christóbal-Colón und Balboa-Panama. Bekannt sind auch die großen Flugplätze Coco Solo, Albrook und Howard Field. 1974 waren über das gesamte Gebiet 13 Militärbasen verteilt, darunter auch Raketenabschußrampen und Bunker mit nuklearen Sprengköpfen. In Quarry Heights befindet sich das U.S. Southern Command (Südkommando) des Kriegsministeriums mit zehn Generälen, zwei Admirälen und vier Sonderstäben. Der Jahresetat beträgt runde 40 Mio Dollar. Dieser Apparat hat die Aufgabe, den Einsatz aller im mittel- und südamerikanischen Raum operierenden Land-, See- und Luftstreitkräfte zu koordinieren.

In der Panamakanalzone treiben Militärexperten aller Schattierungen ihr Unwesen. Bis 1973 wurden hier etwa 70 000 lateinamerikanische Offiziere ausgebildet und zur »Bekämpfung von Unruhen unter der Zivilbevölkerung« geschult. Viele davon waren an der Niederschlagung der Volkserhebungen von 1954 in Guatemala und 1965 in der Dominikanischen Republik oder als Handlanger militärfaschistischer Putsche wie in Brasilien, Bolivien und 1973 in Chile beteiligt.

Der »stille Krieg« wird aber keinesfalls nur im Klassenzimmer unterrichtet. Fort Gulick mit seiner »School of Americans« ist das Hauptquartier der für Dschungel- und Antiguerrillakriege gedrillten »Green Baretts« (Grüne Barette) der 8. Gruppe der Special Forces.

Direkt im Urwald liegt Fort Sherman, das von den natürlichen Bedingungen her als »ideales« Trainingscamp für die Ranger übelster Sorte dient, von denen viele in Vietnam eingesetzt waren. Und Fort Clayton hat sich als Zentrum der »Kartografie«, sprich Spionage, einen Namen gemacht.

Die Einzelheiten unterstreichen: Solange in der

Panamakanalzone US-amerikanische Truppen stationiert sind und hier Diversionszentralen bestehen, solange wird dieser Landstreifen eine politische Herausforderung an das panamesische Volk und ein permanenter Unruheherd in Lateinamerika sein.

US-Kanalpolitik in der Defensive

Aber ein neuer Abschnitt in der Geschichte des Panamakanals beginnt sich abzuzeichnen. Schon die Januarereignisse von 1964 hatten nicht nur aller Welt gezeigt, welcher Brutalität die US-Besatzer fähig sind, sondern auch offenbart, daß sich das panamesische Volk mit dem unrechtmäßigen Status der Kanalzone nicht mehr zufriedengeben will. Um aus der politischen Sackgasse zu kommen, machte die Regierung des Präsidenten Johnson scheinheilig einen Schritt nach vorn und erklärte sich im Dezember 1964 Panama gegenüber zu Gesprächen über die »Modifizierung des bestehenden oder den Abschluß eines neuen Vertrages« bereit.

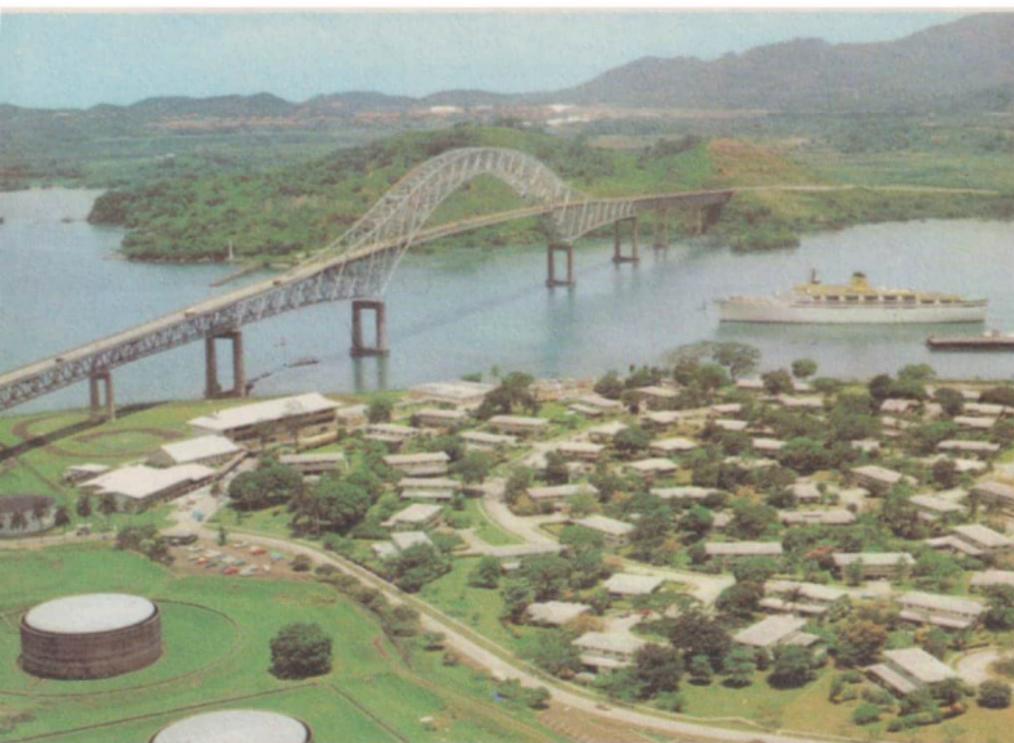
Nachdem, wie schon erwähnt, im Oktober 1968 fortschrittliche, nationalgesinnte Offiziere in Panama die Macht ergriffen hatten, begann sich die Lage endgültig zu ändern. Mit Torrijos' Bewegung »Neues Panama« (MNP) setzte Schritt für Schritt die politische Entmachtung der Großgrundbesitzer und Banken ein. In der Kanalfrage erhielten die USA eine deutliche Abfuhr, als die Regierung Torrijos Mitte 1970 Washington offiziell unterrichtete, daß sie die im Juni 1967 zwischen den Kabinetten Johnson und Robles ausgearbeiteten Vertragsentwürfe wegen des einseitigen Inhalts nicht akzeptieren könne. Unter dem Deckmantel der »Modifizierung« hatte man eine Kanalverwaltung unter der Leitung von neun Kommissaren vorgesehen, von denen fünf der Präsident der USA ernennen sollte. Der Status der US-Streitkräfte sollte faktisch unangetastet bleiben und den USA in einem weiteren Vertragstext obendrein der Bau eines zweiten Seekanals zugebilligt werden.

Da die im Juni 1971 wieder aufgenommenen Vorgespräche durch die von den Johnson-Unterhändlern be-

triebene Verschleppungstaktik keine Übereinkunft brachten, wandte sich die Republik Panama mit einer Dokumentation, in der die Herstellung der vollen Souveränität über die Kanalzone gefordert wurde, an die XXVI. UNO-Vollversammlung und klagte schließlich im Januar 1972 in Addis Abeba während der Tagung des UNO-Sicherheitsrates die USA an, in der Kanalzone koloniale Zustände aufrechtzuerhalten. Panama forderte die Rückgabe der Gebiete und lehnte aus Protest die fällige, viel zu niedrige Jahrespacht vorübergehend ab. Es wurde erreicht, daß der UNO-Sicherheitsrat vom 15. bis 21. März 1973 zur Kanalzonenfrage an Ort und Stelle, nämlich in Panama City, eine Sitzung abhielt.

Erstmalig überhaupt auf lateinamerikanischem Boden tagend, bezogen 13 der 15 Sicherheitsratsmitglieder ein-

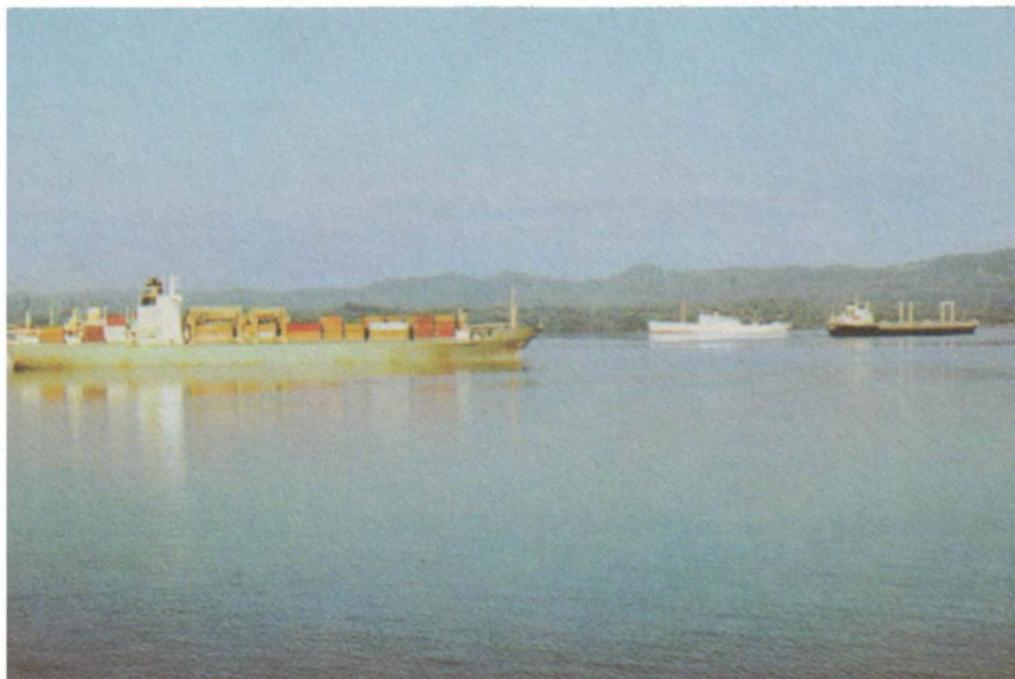
Die einzige Brücke, die über den Panamakanal führt, liegt bei Balboa und wurde als Teil der von Alaska bis nach Feuerland verlaufenden transkontinentalen PanamerikasträÙe gebaut.



deutig Stellung für die kleine Republik. General Omar Torrijos hatte zu Beginn der Sicherheitsratstagung klar zu verstehen gegeben, daß die Geduld seines Volkes nach 70 Jahren Kolonialherrschaft über die Panamakanalzone zu Ende sei und Panama unter keinen Umständen als neuer Stern in der Flagge der USA erscheinen werde. Großbritannien übte Stimmenthaltung. Die USA retteten sich nur durch ein Veto. Der öffentlichen Verurteilung in der fortschrittlichen Welt entgingen sie dadurch jedoch nicht.

Daß die Stimmung in der Kanalzonenfrage in der Welt nun endgültig umgeschlagen war, mußte auch die Regierung der USA erkennen, zumal im November desselben Jahres anläßlich einer Außenministerkonferenz lateinamerikanischer Staaten in Bogotá 23 Staaten die Forderung nach Übergabe des Kanals unterstützten. Präsident Nixon benannte einen neuen Chefunterhändler, den langjährigen Botschafter in Saigon, Ellsworth Bunker. Am 7. Februar 1974 unterzeichneten schließlich Panamas Außenminister Tack und US-Außenminister Kissinger in Panama City eine Grundsatzerklärung zur Panamakanalzone. Sie sollte die gemeinsame Plattform für Verhand-

Mit über 15 000 Durchfahrten jährlich ist der Panamakanal an der Grenze seiner Durchlaßfähigkeit angelangt: wartende Schiffe vor der Kanaleinfahrt.



lungen um einen neuen Kanalvertrag sein. Wie es hieß, sei für das angestrebte Ziel »ein auf höchster gegenseitiger Achtung begründetes Verhältnis zwischen beiden Ländern« Voraussetzung, bis dahin sei aber erst die Hälfte des Weges zurückgelegt.

Die panamesische Regierung geht davon aus, an einer neuen Kanalgesellschaft mit 50% beteiligt zu werden, den neu abzufassenden Kanalvertrag bis 1994 zu begrenzen und eine Regelung zu schaffen, die den schrittweisen Abbau der Militärbasen und der USA-Verwaltungsorgane sichert und die Freigabe aller Arbeitsplätze der Kanalgesellschaft für Bürger Panamas vorsieht. Die USA sollen Panama anstelle der 1,9 Mio Kanalgebührenerstattung 50 Mio Dollar offeriert haben. Im September 1975 jedoch lehnte das Repräsentantenhaus in Washington mit 203 gegen 197 Stimmen diese Neufassung des Kanalvertrages ab.

Ob eine für das panamesische Volk befriedigende Lösung in absehbarer Zeit erreicht wird, hängt nicht zuletzt davon ab, inwieweit die eigene Regierung mit Entschlossenheit umfassende und für das Land tiefgreifende soziale Veränderungen vorantreibt. Ein weiterer Schritt in dieser Richtung könnte die bis Dezember 1977 vorgesehene völlige Übernahme der Bananenplantagen des USA-Konzerns »United Brands« (vormals United Fruit) sein. Die Regierung Panamas hat sich aber auch mit den Großgrundbesitzern im eigenen Land auseinanderzusetzen, die – wie erst im Januar 1976 eine Verschwörung zeigte – bemüht sind, ein Wirtschaftschao herbeizuführen und die fortschrittliche Regierung zu stürzen.

In seinem rechtmäßigen Bestreben, die Kanalzone von den USA zurückzuerhalten, wird Panama von den meisten Staaten der Erde unterstützt, besonders von den sozialistischen Ländern und den aus ehemaligen Kolonien entstandenen jungen Nationalstaaten, weil ein unter panamesischer Verwaltung stehender Kanal die beste Gewähr dafür bietet, daß dieser wichtige Wasserweg stets im Interesse der internationalen Handelsschifffahrt betrieben werden kann.

Blick in die Zukunft

Die Erweiterung des Sueskanals

Die seit 1974 zu beobachtende serienweise Stornierung von Supertankern über 300 000 tdw und die Umorientierung auf Größen um 150 000 tdw haben natürlich primäre Ursachen in der zyklischen kapitalistischen Wirtschaftskrise. Sie sind aber nicht selten auch eine Reaktion auf die angekündigte und mittlerweile angelaufene Erweiterung des Sueskanals. Immerhin haben die von Ägypten ins Auge gefaßten umfangreichen Arbeiten die Zulassung eines 8 m größeren Schiffstiefganges zum Ziel.

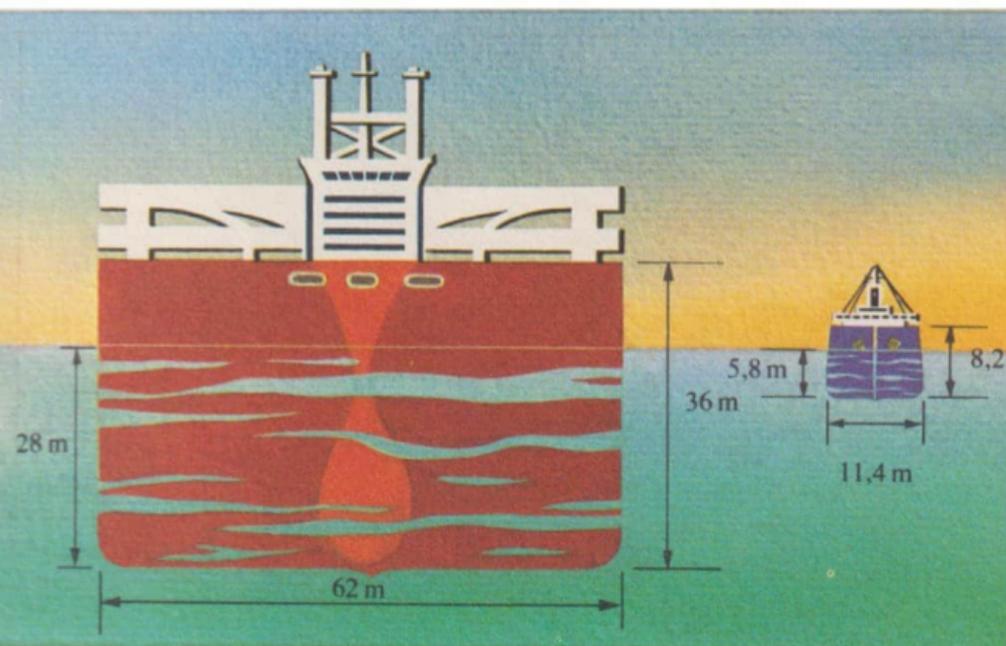
Bereits im August 1966 hatte die ägyptische Regierung beschlossen, innerhalb des »Nasser-Programms« den Sueskanal in der dritten Stufe für 120 000-t-Tanker auszubauen und ihn dabei bis 1972 auf eine Tiefe von 14,4 m zu bringen. Dafür waren 55 Mio ägyptische Pfund vorgesehen. 1966 nahmen schon 7% der Erdöltransporte in Supertankern den Weg um das Kap der Guten Hoffnung. Die israelische Aggression vom Juni 1967 und die mehrjährige Sperrung des Sueskanals gestatteten den ägyptischen Verkehrsplanern nur, Maßnahmen zur Räumung und Wiedereröffnung der in Mitleidenschaft geratenen Wasserstraße sowie deren Erweiterung langfristig zu konzipieren.

Nach der Wiederinbetriebnahme des Kanals ist jetzt bis zur Wende 1978/79 eine Vertiefung auf 17 m vorgesehen, so daß dann Tanker von 150 000 tdw zugelassen sein werden. Um später auch größeren Einheiten von 250 000 bis 270 000 tdw die Kanalpassage zu ermöglichen, soll 1980/81 die Verbreiterung in der Sohle auf 190 m und die Vertiefung

auf 23 m abgeschlossen werden. Eine derartige Erweiterung würde auch den durchgängigen Zweirichtungsverkehr gestatten, so daß die Schiffskonvois nicht mehr wie bisher an den Ausweichstellen auf den Gegenverkehr warten müßten.

Der im Stufenprogramm mit insgesamt 500 Mio Pfund veranschlagte Ausbau stellt eine vernünftige Lösung dar, weil die meisten Häfen – nicht nur in Europa – auch in Zukunft kaum größere Schiffe aufnehmen werden und ja mittlerweile der Neubauboom für Supertanker abgeklungen ist. In Diskussion befindet sich eine Abzweigung bei Ras al Isch, 15 km südlich von Port Said, in nordwestlicher Richtung zum Mittelmeer, wodurch die bisher erwogene aufwendige Entfernung und Neuerrichtung der Dämme im Gebiet von Manzala- und Ballahsee umgangen werden

Die imponierende Veränderung in den Dimensionen der Tanker-schiffe unterstreicht der Querschnittsvergleich des ersten Tankers der Welt aus dem Jahre 1886 mit dem größten des Jahres 1972. Die »Glückauf« hatte eine Länge von 97 m und eine Tragfähigkeit von 3000 t, die »Globtik Tokyo« ist 379 m lang und hat 477 000 t.

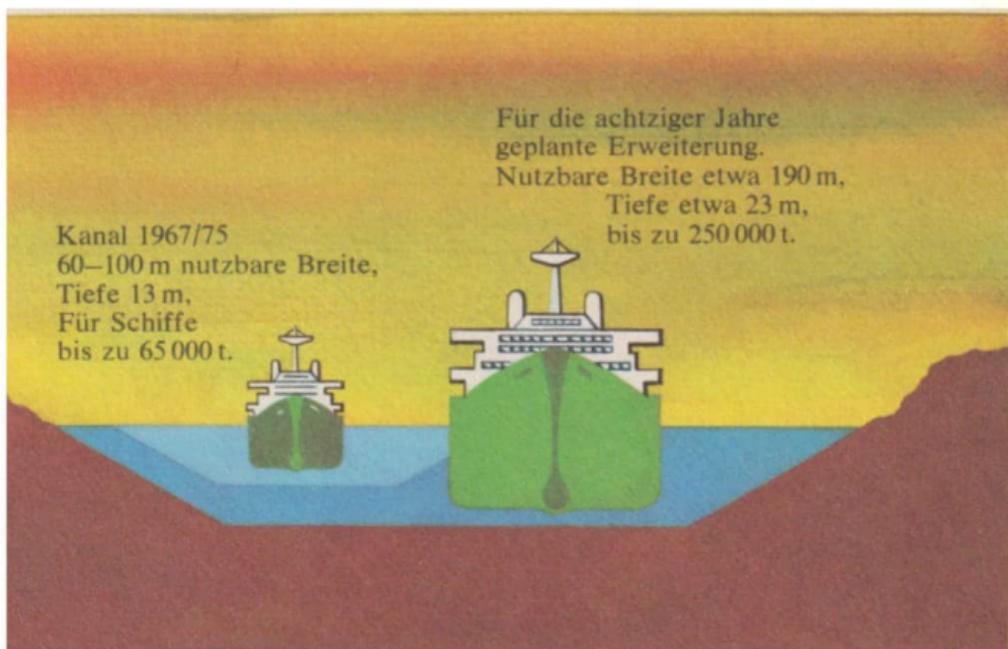


könnte. Ein Abkommen zur Realisierung des Ausbaus schloß Ägypten im Juli 1975 mit Japan.

Der Anfang der achtziger Jahre vom Persischen Golf wieder über den Sueskanal transportierte Erdölanteil wird auf 35 bis 40% geschätzt. Für den Zeitraum nach 1982 ist von einer den Kanal passierenden Gesamtgütermenge von rund 1 Mrd. t die Rede. Das wären 17 bis 19% aller Welt-seetransporte.

Nicht unerwähnt sei auch, daß zur besseren verkehrsmäßigen Erschließung der Sinaihalbinsel drei den Sueskanal unterquerende Tunnel in Sues, bei Ismaïlia und Port Said projektiert bzw. im Entstehen begriffen sind. Die weitreichenden Pläne Ägyptens sehen in den Kanalhäfen Port Said und Sues umfangreiche Einrichtungen für die Schiffsversorgung und Bebunkerung sowie leistungsfähige Reparaturwerften vor. Der Hafen Port Said soll mit einem Aufwand von 6 Mio ägyptischen Pfund modernisiert werden, der Jahresumschlag von 0,7 auf 3,0 Mio t steigen.

So sollen sich in den nächsten Jahren der Kanalquerschnitt und demzufolge die maximal zugelassenen Schiffsgrößen im Sueskanal ändern.



Geplant ist darüber hinaus der Bau eines neuen Seehafens in unmittelbarer Nähe mit einem Güterumschlag von 12 Mio t. Im Kanalgebiet sollen einmal drei Millionen Menschen leben.

Der Kanal begünstigt mit seinem regen Schiffsverkehr viele Wirtschaftszweige. Eine auf den Export orientierte Industrie wäre schon von der geographischen Lage her gerade hier sehr vorteilhaft. Bevor jedoch die großen Pläne Wirklichkeit werden, sind in der ersten Etappe zur Finanzierung des Wiederaufbaus im Sueskanalgebiet – die zerstörten Städte und Ortschaften inbegriffen – 3 Mrd. ägyptische Pfund notwendig. Derartige Mittel kann das Land natürlich nicht allein aufbringen. Der 1974/75 begonnenen prowestlichen Außen- und Wirtschaftspolitik gemäß versucht die Regierung Ägyptens, sich Kredite in arabischen Erdölländern und kapitalistischen Industriestaaten zu verschaffen. In der Hoffnung auf den Zustrom ausländischen Kapitals, die Ansiedlung von Industriebetrieben und die Belebung des Handels wurde deshalb Port Said Anfang 1976 zur »Freizone« erklärt.

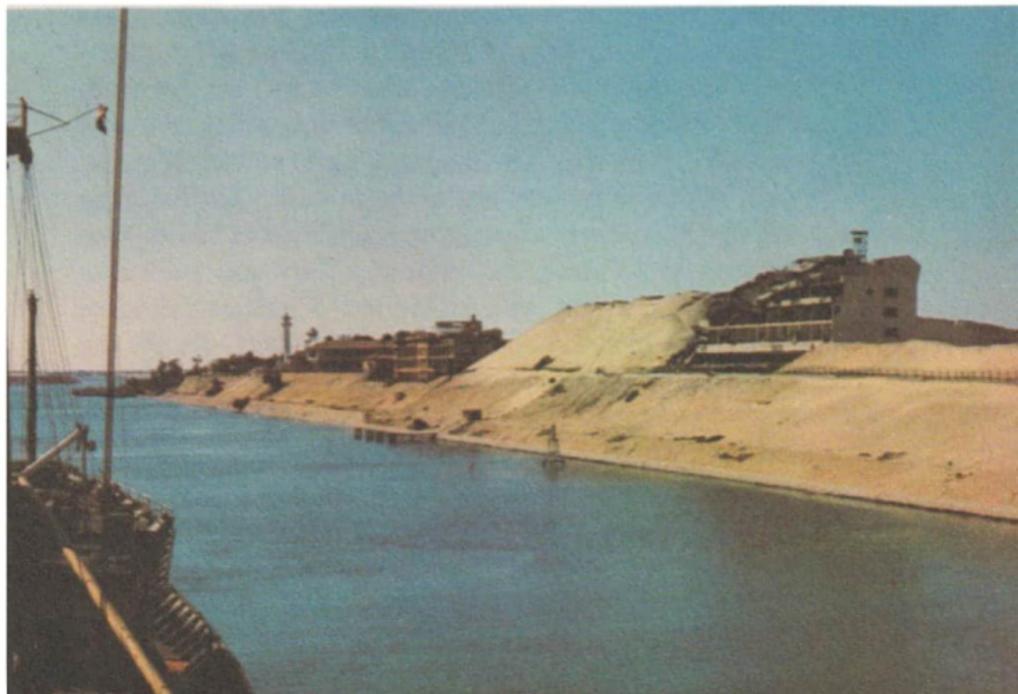
Verfolgt man die Entwicklung in Ägypten, so hatte das Land unter Präsident Nasser innenpolitisch bedeutsame Erfolge zu verzeichnen, weil es prinzipienfest einen anti-imperialistischen Weg nahm und insbesondere der selbstlosen Unterstützung der Sowjetunion wirtschaftlich und außenpolitisch den richtigen Stellenwert beimaß. 1976 noch waren sowjetische Experten an der Vollendung des Eisen- und Stahlkomplexes in Heluan und des Aluminiumwerkes in Nag Hamadi beteiligt. Die bis Anfang der siebziger Jahre erklärte Förderung des staatlichen Sektors, von breitesten Kreisen der Bevölkerung unterstützt, verwandelte sich unter Präsident Sadat nach dem Oktoberkrieg von 1973 in eine außergewöhnliche Stärkung der nationalen Bourgeoisie. Die Politik der »offenen Tür« soll zwar den Zufluß des erstrebten ausländischen Kapitals bringen, bedingt jedoch gleichzeitig eine Abhängigkeit, die diesen Schritt schon nach wenigen Jahren in Frage stellen dürfte. Die ernste Wirtschaftslage in Ägypten zeigte der Anstieg der Auslandsschulden auf 2,7 Mrd. ägyptische Pfund Ende September 1975. Der Wert der Währung war bis dahin um 30% gesunken. Besonders der Handel ist immer mehr zu

einem Feld großer Spekulationen geworden, was die sozialen Gegensätze im Lande immer krasser werden läßt.

Die Politik der sogenannten kleinen Schritte und Teillösungen nach dem Oktoberkrieg bot zwar unmittelbar die Möglichkeit, den Sueskanal wieder zu öffnen, trug aber wenig dazu bei, auch einer generellen Lösung des Nahostproblems näherzukommen. Im Gegenteil: Das am 4. September 1975 in Genf von Vertretern Ägyptens und Israels unterzeichnete Interimsabkommen, das das Truppenentflechtungsabkommen vom Januar 1974 ablöste, war ein Schlag gegen die arabische Einheit und Solidarität.

Die israelische Armee zog sich lediglich auf 55 km hinter den Kanal zurück, 87 % der Sinaihalbinsel sind weiterhin okkupiert. Tel Aviv erhielt die Erlaubnis, Güter durch den Sueskanal zu disponieren. Den USA wurde die Errichtung von Beobachtungsposten, sogenannten Frühwarnstationen, innerhalb der Pufferzone zwischen der israelischen und der ägyptischen Armee zugestanden, was die Einmischung der USA im arabischen Raum legalisiert. Washington erhielt schließlich freie Hand, um in einem Geheimabkommen Israel bis 1977 als Ausgleich für die Preis-

Während der Blockade war jeder Ort am Sueskanal eine Befestigungsanlage. Aufräumarbeiten und Wiederaufbau sind unterdessen in vollem Gange.



gabe ägyptischen Bodens jährlich 2,5 Mrd. Dollar zu gewähren, 60 % davon als Waffenlieferungen.

Daß in dieser Strategie der Sueskanal Objekt imperialistischer Militärplanung bleibt, beweisen auch die fortgesetzten amerikanischen Spionageflüge über ganz Sinai und der von den USA und Großbritannien betriebene Ausbau der im Indischen Ozean gelegenen Insel Diego Garcia zum Luft- und Flottenstützpunkt. Diego Garcia, auf Grund seiner Lage vorzüglich zur Kontrolle der Seewege via Sueskanal und um das Kap sowie in Richtung Mittlerer Osten geeignet, soll die Funktion der Stützpunkte ersetzen, die dem Imperialismus im Laufe der Zeit verlorengingen.

Angesichts dieser Lage ist es das erstrebte Ziel aller fortschrittlichen Kräfte im arabischen Raum und erklärte Absicht der Friedenspolitik der sozialistischen Staaten, den Aggressor Israel auf der Basis der UNO-Beschlüsse an den Verhandlungstisch zu zwingen, seine Stellvertreterrolle aufzugeben, die widerrechtlich okkupierten Gebiete an ihre legitimen Besitzer zurückzugeben und das Recht des palästinensischen Volkes auf politische und nationale Eigenständigkeit anzuerkennen.

Die erfolgreiche Kapazitätserweiterung des Sueskanals wird entscheidend davon abhängen, wie Ägypten seine politischen und wirtschaftlichen Probleme selbst löst und welche Freunde es sich dafür wählt.

Ein neuer Panamakanal?

Der Bau eines zweiten interozeanischen Kanals durch den mittelamerikanischen Landrücken steht seit Mitte der fünfziger Jahre zur Debatte. Was an Plänen bekannt wurde, stammt nun nicht etwa aus den Projektierungsbüros panamesischer Verkehrsexperten, sondern meist aus den Stabsquartieren US-amerikanischer Militärstrategen oder wurde im Auftrag internationaler kapitalistischer Schifffahrtsvereinigungen verfaßt.

Kurz nachdem Ägypten 1956 den Sueskanal verstaatlicht hatte, begann man in den USA fieberhaft, sechs verschiedene Projekte für einen unterirdischen Kanal in Meereshöhe zu entwerfen. Die Yankees fürchteten, die

Republik Panama könnte in nicht allzu ferner Zeit ebenfalls ihre Rechte am Kanal geltend machen. Von einer 100 bis 300 m starken Erdkruste geschützt, atombombensicher, schien den Admirälen eine solche Verbindung der Clou militärischen Pioniergeistes. Bei aller Macht, die die USA in diesen Jahren in Lateinamerika zu jeder Gelegenheit unter Beweis stellten – den Politikern im eigenen Land schien ein Kanalbau ganz ohne Zustimmung der betreffenden Staaten denn doch zu gewagt.

Bevor wir die Hintergedanken der Washingtoner Strategen weiterverfolgen, sei kurz noch auf zwei originelle, aber aussichtslose Projekte eingegangen, die nicht auf den Reißbrettern der Militärs entstanden waren. 1957 wurde vorgeschlagen, in Kostarika einen Kanal zu bauen, der durch zwei Tunnel die Berge unterquert. Um Ventilationsproblemen aus dem Weg zu gehen, sollten die Schiffe im Tunnel von E-Loks gezogen werden. 1966 lag beim mexikanischen Parlament eine andere Variante vor. Auf nebeneinanderliegenden Schienensträngen – zehn an der Zahl – sollten in riesigen Trögen Frachter bis zu 35 000 tdw von einer Küste zur anderen gelangen.

Auf der Suche nach neuen Ufern ließ USA-Präsident Johnson 1964 verlauten, daß die zuständigen Behörden vier neue Kanalprojekte studierten, weil das Schleusensystem des bestehenden Panamakanals die Durchfahrt behindere. Ein breiter und schleusenloser Wasserweg sei dringend erforderlich, damit die Flugzeugträger, Supertanker und großen Fahrgastschiffe problemlos hindurchkämen. Beim Verkünden dieser Studien stand der Gedanke Pate, den Panamesen Hoffnung auf die Rückgabe des alten und zugleich Angst vor einem neuen Kanal zu machen. Denn in zwei Fällen, der Atrato-Truando-Route in Nordkolumbien und der Nikaragua-Kostarika-Route, wollten die USA andere Länder mehr oder weniger interessieren. Die Zeitschrift »U. S. News & World Report« drohte unverblümt, die panamesische Regierung müsse die Exzesse anti-amerikanischer Elemente zügeln, sonst würde der Kanal woanders gebaut.

Die Notwendigkeit eines zweiten Kanals wird unterdessen immer deutlicher. Die letzten größeren Baumaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden bis



Eines der nach den Schleusenabmessungen des Kanals »maßgeschneiderten« Panamax-Containerschiffe

1971 im Culebraabschnitt mit einem Aufwand von 45 Mio Dollar durchgeführt. Die Einschätzung, daß der Panamakanal ein weiteres Ansteigen der Schiffsdurchfahrten nicht verkraften könne, dürfte spätestens 1990 zutreffen. Man rechnet dann mit einer Gütermenge von 300 Mio t im Jahr. Anfang 1971 kam eine vom nordamerikanischen Kongreß eingesetzte Kanalstudienkommission zu dem Ergebnis, daß eine Kapazitätserweiterung des Panamakanals mit Hilfe weiterer Schleusen für die USA vom strategischen Gesichtspunkt nicht sinnvoll sei und nur als provisorische Lösung anzusehen wäre. Die Kommission schlug die »Route 10« vor, den Bau eines rund 90 km (48,5 sm) langen zweiten Kanals zwischen Lagarto am Karibischen Meer und Lachorrera am Pazifik. An den Kanalenden sind Gezeitenschleusen vorgesehen. Jährlich sollen ihn 35 000 Schiffe bis 150 000 tdw passieren können. 15 Jahre Bauzeit und 2,9 Mrd. Dollar Kosten wurden veranschlagt, eine Summe, die seit der Inflationsexplosion von 1973/74 längst illusorisch ist.

Ob es bei dieser Studie 10 aus dem Jahre 1971 bleibt und

ob sie sich in absehbarer Zeit realisieren läßt, ist recht ungewiß, denn die vorgeschlagene Trasse liegt westlich der bestehenden Kanalzone auf panamesischem Hoheitsgebiet, und dort können die USA heute viel weniger schalten und walten als früher. Ein neuer Kanal würde überhaupt nur in panamesischem Auftrag entstehen, erklärte die Regierung Panamas.

Anfang 1975 wurde die Universität von Panama City beauftragt, eine Studie über den Bau eines schleusenlosen Schiffahrtsweges vorzulegen. Japan bot sich zur Finanzierung an, wobei die Manager aus Nippon sicher von handfesten geschäftlichen Erwägungen ausgingen, ähnlich wie es bei der jetzigen Erweiterung des Sueskanals der Fall ist. Die Absicht der Behörden in Panama dürfte es vor allem sein, fundierte Unterlagen für die weiteren Verhandlungen mit den USA über die Zukunft des bestehenden Seekanals zu erhalten.

Die Karte zeigt die wichtigsten Trassen der für einen zweiten Seekanal in Mittelamerika ins Auge gefaßten Projekte: Nikaragua – Kostarika (228 km), San Blas (60 km), Route 10 (90 km), Atrato–Truando (166 km), Sasardi–Morti (75 km).





Die Meerengen durch die Sundainseln und das diskutierte Kra-Projekt

Das Kra-Projekt

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß die Schiffe im Ostasienverkehr vornehmlich zwischen zwei Routen wählen können. Die kürzere ist die zwischen der Malayischen Halbinsel und Sumatra liegende Malakkastraße. Sie ist einer der meistbefahrenen Schifffahrtswege der Welt und wird jährlich von über 40 000 Schiffen, darunter 8000 Großtankern, passiert. Großschiffe von über 200 000 tdw benutzen zwischen dem Indischen und dem Stillen Ozean meist den 3400 km längeren Weg durch die Sundastraße, da für sie die Passage der 20 bis 50 m tiefen und obendrein stark befahrenen Malakkastraße zu unsicher ist. Damit erhöht sich die Reisezeit solcher Schiffe um etwa drei Tage.

Supertanker über 300 000 tdw weichen häufig sogar auf die Lombokstraße aus, die zwischen den Kleinen Sundainseln Bali und Lombok hindurchführt. Dabei erhöht sich die Reisezeit gegenüber der Malakkafahrt gar um fünf Tage. Beide Umwege sind auch navigatorisch ungünstig, führen sie doch durch die für große Schiffe nicht ungefährliche Inselwelt des Malayischen Archipels.

Verständlich war daher Mitte 1972 die Mitteilung der thailändischen Regierung über den Bau eines auch für Supertanker befahrbaren Seeschiffahrtskanals durch den Isthmus von Kra. Mögliche Trassen wurden angegeben bei Kra mit 42 km Länge, bei Phang-nga mit 155 km Länge und bei Songkhla, rund 400 km südlich von Kra, mit 102 km Länge. Bangkok erhoffte sich »goldene« Zeiten, zumal Malaysia und Indonesien zuvor ihre Territorialgewässer von 3 auf 12 Seemeilen ausgedehnt hatten und ihr Recht anmeldeten, ausländischen Schiffen gegebenenfalls die Durchfahrt zu verweigern bzw. Gebühren zu erheben.

Das Projekt eines Krakanal ist nicht erst in heutiger Zeit ins Auge gefaßt worden. Schon 1793 unter König Rama I. von Siam gab es die Absicht, auf diese Weise den Seeweg

Die in der Malakkastraße begonnenen umfangreichen Verkehrsregelungen erfordern die Beseitigung einer Reihe von Untiefen.



gegenüber der Malakkastraße um 1500 km zu verkürzen. Die Pläne blieben in den Ansätzen stecken, weil das bis zu 75 m ü. d. M. liegende Festland damals eine unüberwindliche Barriere darstellte. Das Kra-Projekt gelangte erst wieder ins Stadium ernsthafter Überlegungen, nachdem der Sueskanal die Vorteile eines Seekanals zwischen zwei Ozeanen demonstriert hatte. Großbritannien, das im vorigen Jahrhundert mit seiner Seefestung Singapur den Ostasienverkehr kontrollierte, verhinderte jedoch alle Bestrebungen in dieser Richtung.

Die Lage im heutigen Südostasien zeigt, welche gewaltige politische Veränderungen in dieser Region seit dem Ende des zweiten Weltkrieges vor sich gegangen sind. Großbritanniens Einfluß »östlich von Sues« ist längst verblühen. Die amerikanische Globalstrategie mußte in Vietnam eine empfindliche Niederlage einstecken. Um den Krakanal bemüht sich vor allem Japan wegen des Ölstroms vom Persischen Golf, von wo es noch immer rund 90 % seines Erdölbedarfs deckt. 1973 waren das 186 Mio t. Thailand erhofft sich vom Bau der Wasserstraße einen wirtschaftlichen Aufschwung und will längs des Krakanal eine exportintensive Industrie errichten. Den Kanalbau selbst zu finanzieren, ist es aber nicht in der Lage.

1973 berieten in Tokio 40 Bau- und Schiffahrtsexperten aus sechs kapitalistischen Industriestaaten und Thailand das Projekt. Die vorgesehene schleusenlose Wasserstraße durch den Isthmus von Kra soll Supertankern bis zu 500 000 tdw die Durchfahrt gestatten. Ausgewählt wurde die 102 km lange Trasse von Songkhla. Die Ansiedlung von Basisindustrien setzt nämlich riesige Mengen Süßwasser voraus, das nur in der einem großen Binnensee gleichenden Lagune bei Songkhla ausreichend vorhanden ist. Der Kanal soll noch vor 1990 fertiggestellt werden, man rechnet mit einem Kostenaufwand von mindestens 11 Mrd. Dollar.

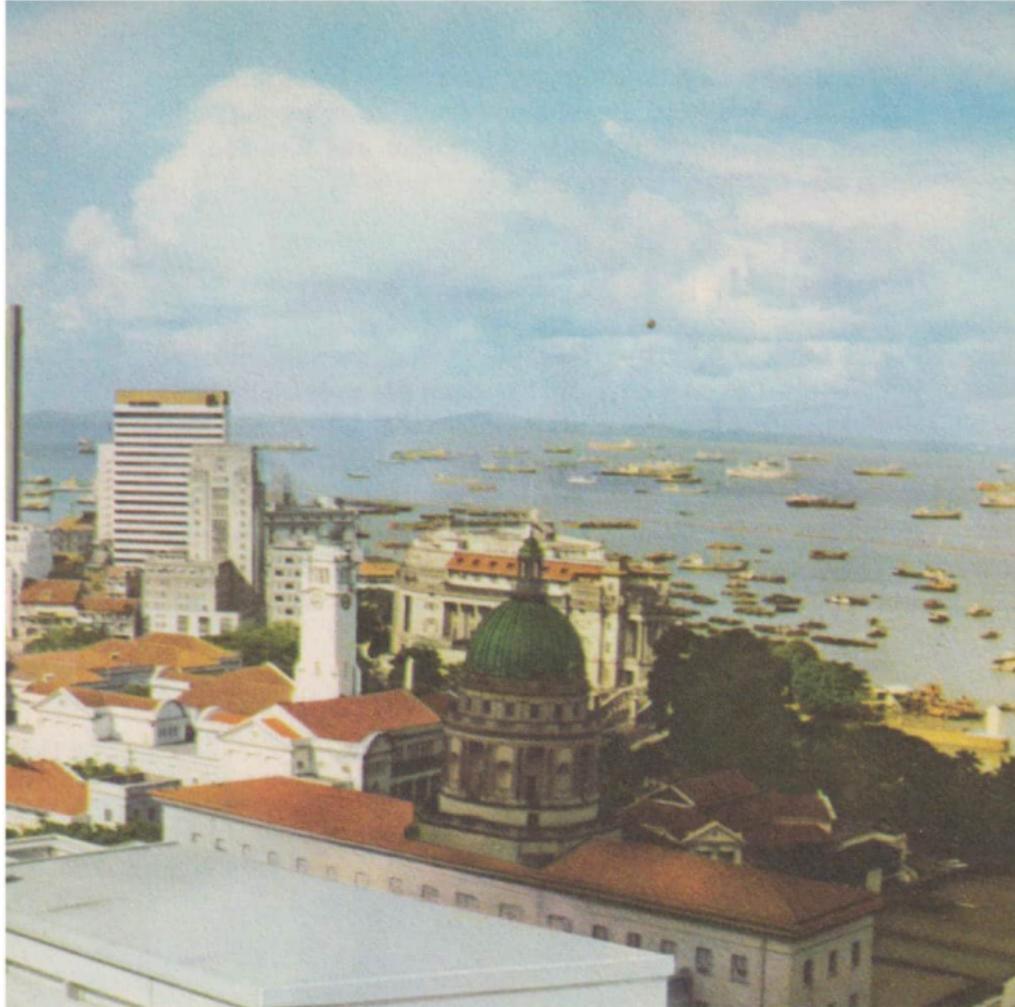
Ob das Kra-Projekt in absehbarer Zeit verwirklicht werden kann, ist keinesfalls so sicher, denn die Befürworter haben auch Gegner, sprich Konkurrenten, die sich um den Ausbau alternativer Verkehrsverbindungen bemühen. Da ist einmal der Stadtstaat Singapur mit dem viertgrößten Hafen der Welt, seinen riesigen Erdölraffine-



Die Hafenstadt Singapur liegt an einem der meistbefahrenen Schifffahrtswege der Welt.

rien, Schiffsreparatur- und Schiffbauwerften. Singapur ist ein Staat, dessen gesamte Wirtschaft Dienstleistungscharakter hat und fast ausschließlich auf die Bedienung des Seeverkehrs eingerichtet ist, woraus die dort ansässigen internationalen Monopole größten Profit ziehen. 1973 fertigte Singapur 18940 Schiffe ab und schlug 61 Mio t um.

Auch Malaysia und Indonesien gehören nicht zu den Fürsprechern des Krakkanals, weil sie ebenfalls vom starken Schiffsverkehr durch die Malakkastraße und die indonesische Inselwelt profitieren. Malaysia baut seit 1971



in Pasir Gudang bei Jahore Bharu unweit der Grenze zu Singapur einen neuen Überseehafen. Bis 1979 soll dort eine Werft errichtet werden, die in ihren Trockendocks Supertanker aufnehmen kann. Indonesien plant in der Semangka-Bucht im Süden Sumatras einen Ölhafen mit Tanklagern von 10 Mio t Kapazität, wodurch es möglich würde, die aus dem Persischen Golf ankommenden Supertanker zu löschen und das Öl in kleineren von etwa 100 000 t nach Japan weiterzutransportieren.

Auch in Thailand selbst gibt es als Ersatz für den Krakanal eine weniger aufwendige Variante. Eine Pipeline über den Isthmus von Kra soll nur 2,3 Mrd. Dollar kosten. Bedenken wir, daß die für den Kanal 1973 fixierten

Baukosten als Ergebnis der galoppierenden Inflation in der kapitalistischen Welt längst keine feste Orientierung mehr bieten, so scheint das letzte Wort über das Kra-Projekt noch nicht gesprochen zu sein.

Tendenzen

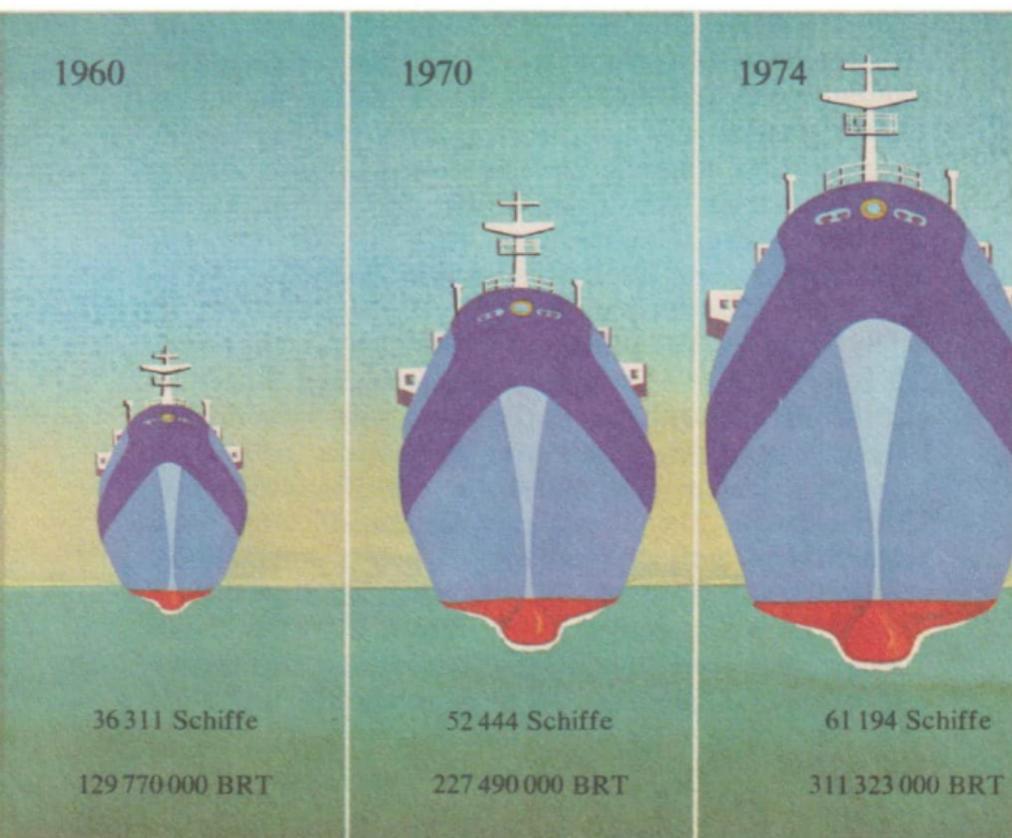
Wenn wir die künftige Bedeutung der interozeanischen Kanäle einschätzen oder die Chancen für eventuelle neue Projekte abwägen, so müssen wir dabei politische, verkehrsgeographische und verkehrsökonomische Faktoren gleichermaßen beachten. Auch in Zukunft wird die Effektivität des Seetransports auf vielen Routen durch den Sues- und den Panamakanal maßgeblich bestimmt, während die Entwicklung der Güterströme, des Transportvolumens und

Die Entwicklung der Welthandelsflotte von 1913 bis 1974 zeigt trotz zweier Weltkriege bei den vermessenen BRT innerhalb von sechs Jahrzehnten einen Anstieg um das Siebenfache.



der Schiffsgößen ihren Einfluß auf die Seekanäle haben wird.

Betrachten wir den Seeverkehr. Er nahm von 1951 bis 1970 jährlich um 8,5% zu und erreichte 1974 ein Volumen von 3,4 Mrd. t. Als Resultat der zyklischen Überproduktionskrise in den kapitalistischen Ländern gab es 1975 keine Wachstumsrate mehr. Dafür wurden immer mehr Tankerneubauten storniert und einsatzfähige Tankschiffe stillgelegt. 1975 lagen bereits 575 Tanker »auf Halde«. Ein Fünftel der Gesamttonnage der kapitalistischen Welt-handelsflotte blieb ungenutzt. Es ist daher anzunehmen, daß folgende Anfang 1975 noch publizierte Prognosen nur bedingt zutreffen: Für 1980 wird mit einem Gesamtvolumen von 5,0 bis 5,3 Mrd. t und für 1990 von 9,5 bis 11,0 Mrd. t gerechnet. Die Welthandelsflotte soll 1980 eine Gesamttragfähigkeit von etwa 550 und zehn Jahre später 950 bis 1050 Mio t erreichen. Dabei ist berücksichtigt, daß sich die Tonnageproduktivität um jährlich 1,5 bis 1,7% verbessern läßt, wenn der Ausnutzungsgrad der Tragfähigkeit und die Schiffsgeschwindigkeiten erhöht werden



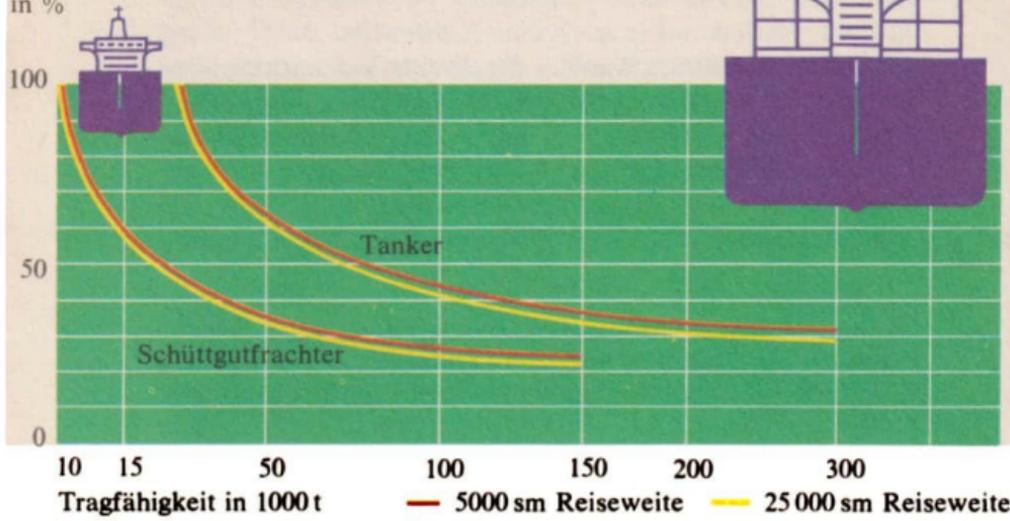
und der Anteil der Liege- an der Gesamtbetriebszeit verringert wird.

Selbst wenn die prognostizierten hohen Verkehrswerte nicht in vollem Umfang erreicht werden, kann ungeachtet der zyklischen kapitalistischen Krise auch in den nächsten Jahren mit einem weiteren Wachstum der Handelsflotten gerechnet werden, weil die Industrialisierung weltweit voranschreitet und die internationale Arbeitsteilung innerhalb und zwischen den Wirtschaftssystemen RGW, (West-) Europäische Gemeinschaft, USA und Japan und die Zusammenarbeit der sozialistischen mit den jungen Nationalstaaten ständig zunehmen. Die Anforderungen an die Seekanäle – vor allem hinsichtlich Durchlaßfähigkeit und Durchfahrtszeit – werden angesichts der erhöhten Verkehrsbedürfnisse sicher größer werden.

Der seewärtige Außenhandel der RGW-Länder verdient in diesem Zusammenhang eine gesonderte Erwähnung, erhöhte sich doch der Anteil der sozialistischen Staaten an der Weltindustrieproduktion von 17,5% im Jahre 1950 auf über 40% Mitte der siebziger Jahre. Während in den kapitalistischen Ländern die Flottenstruktur durch den Rohstoffbedarf aus Übersee, also durch Flüssigkeits- und Massengutschiffe bestimmt wird, dominieren in den RGW-Flotten die Stückgut- und andere Spezialfrachter auf festen Linien. 1960 wurden von den sozialistischen Staaten im internationalen Verkehr 59, 1974 bereits 129 Schifffahrtslinien betrieben. Als Beispiel sei nur vermerkt, daß die sowjetische Handelsflotte 1974 in 109 Ländern 1120 Seehäfen und die Schiffe unserer Republik 1975 in 70 Ländern 400 Häfen anliefen.

Die Ökonomik des Seeverkehrs hängt auf das engste mit der Entwicklung der Schiffsgrößen zusammen. Je größer ein Schiff ist, desto geringer wird sein spezifischer Energiebedarf. Ein Schiff von 200 000 tdw verursacht gegenüber einem von 20 000 tdw nur die dreifachen Energiekosten. Der Trend zum Großschiff wird noch dadurch gefördert, daß infolge des hohen Automatisierungsgrades im Bordbetrieb hinsichtlich der Besatzungsstärken zwischen großen und mittleren Einheiten kaum Unterschiede bestehen, die Produktivität der Arbeitskraft mit steigender Schiffsgröße also enorm wächst. Dem

Transportkosten
in %



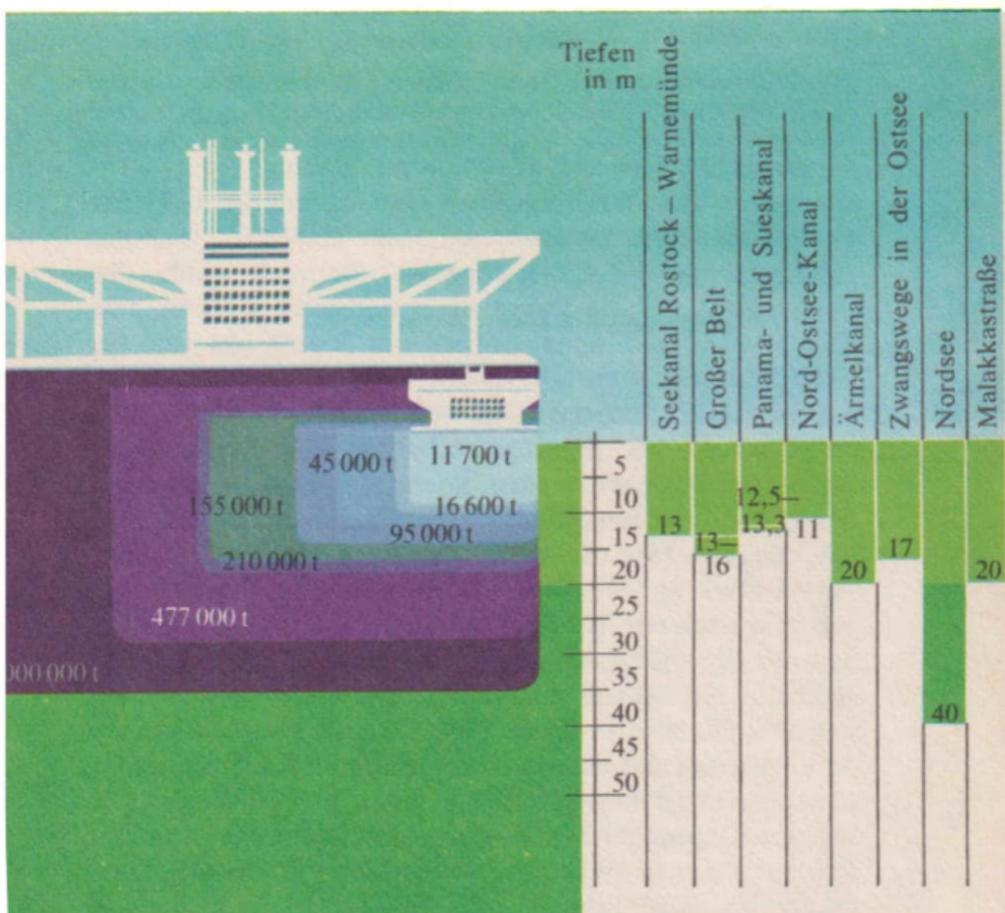
Die Transportkosten je Tonne Ladung hängen stark von der Schiffsgröße ab. Sie liegen bei Tankern von 300 000 tdw gegenüber 50 000-Tonnern um die Hälfte niedriger und sind bei Schiffen zwischen 150 000 tdw und 300 000 tdw fast gleich.

Wachstum der Schiffsgrößen sind allerdings Grenzen gesetzt, weil die Investitionen beim Hafenaufbau und zur Anlegung der Zufahrtswege – darunter auch der Seekanäle – auf die Dauer nicht mithalten können. Für Tanker werden Maximalgrößen um 500 000 tdw und für Schüttgutfrachter um 320 000 tdw vorausgesagt.

Es ist außerdem erwiesen, daß Schiffsneubauten auch in jüngster Zeit den Querschnitten der bestehenden Seekanäle angepaßt werden. So entspricht das »Panamax-Schiff« optimal den Schleusen des Panamakanals. Sowohl Containerfrachter (61 000 tdw) als auch Massengutschiffe (80 000 tdw) haben die Maßbreite von 32,2 m. Wenige Wochen nach der Wiedereröffnung durchfuhr in 10 Stunden mit der »King Alexander the Great« – wenn auch in Ballast – ein bemerkenswerter Supertanker den Sueskanal. Das 231 000 tdw große Schiff war im Hinblick auf die Kanalpassage mit einer weitaus größeren Ruderfläche als üblich bereits bei seinem Bau im Jahre 1968 (!) ausgerüstet worden. Gegenüber dem Weg um Afrika ersparte es seinem Reeder allein in Gegenüberstellung der Treibstoffkosten zu den Kanalgebühren 110 000 Dollar.

Angesichts der Prognose, daß Ende dieses Jahrhunderts etwa drei Viertel aller Stückgüter in Containern transportiert werden, sollte auch eine Alternative zur Nutzung der interozeanischen Kanäle, die direkte Verbindung über sogenannte Landbrücken, beachtet werden. Vom Containerverkehr profitiert vor allem der Ostasienverkehr. Zwischen Westeuropa und Japan sind die größten Containerschiffe mit einer Ladekapazität von 2200 bis 3000 Containern eingesetzt. Diese mit Zuggeschwindigkeit

Die Wassertiefen der bekannten Seekanäle, Meerengen und Meere begrenzen die Tiefgänge und diese wiederum in Abhängigkeit schiffbaulicher Faktoren die maximale Tragfähigkeit der Schiffe.



fahrenden Einheiten benötigen für eine Reise von Westeuropa nach Japan 32 bis 39 Tage. Wird dagegen die Transsibirische Eisenbahn benutzt, lassen sich mindestens 2 bis 4 Tage und 25% Kosten einsparen. Die Container können direkt per Schiene über den europäisch-asiatischen Landweg oder auch in Zubringerdiensten via Leningrad (Ostsee) oder Nikolajew (Schwarzes Meer) umgeschlagen werden. Containerverladeplatz am Pazifik ist der neue sowjetische Hafen Nachodka. Der Zubringerdienst zu den japanischen Häfen wird dann von kleineren Containerschiffen mit 200 bis 300 Containern Ladekapazität betrieben. 1974 wurden auf diesem Weg bereits 51 000 Container transportiert. Auch aus Mexiko sind Regierungsamtliche Studien bekannt geworden, die für den Containertransport als Alternative zum Panamakanal den Ausbau der Eisenbahn vom Karibischen Meer zum Stillen Ozean sehen.

Und schließlich: Die weitere Veränderung des Kräfteverhältnisses in der Welt zugunsten des Sozialismus führt dazu, daß die Prinzipien der friedlichen Koexistenz, der Internationalisierung des Wirtschaftslebens und der Steigerung des Warenaustausches zwischen den Wirtschaftssystemen die entsprechende politische Grundlage geben. Unter den 127 schiffahrttreibenden Ländern (1975) haben besonders die sozialistischen Staaten hohe Wachstumsraten ihrer Flotten vorzuweisen, die mit jährlich 14% seit 1965 die 8% der kapitalistischen Länder deutlich übertreffen.

Eingedenk dieser Entwicklung und eingedenk der Tatsache, daß die jungen Nationalstaaten ebenfalls ihre Flotten aufbauen und im Interesse beiderseitigen Vorteils die Zusammenarbeit mit den sozialistischen Ländern verstärken, werden auf der anderen Seite der Einfluß und die Macht der imperialistischen Tankerreedereien und Schiffahrtsgesellschaften merklich an Gewicht verlieren.

Außerdem ist auch die strategische Rolle der Seekanäle heute angesichts globaler Raketensysteme und atomar betriebener U-Boote geringer geworden, auch wenn sie noch lange nicht aus dem Kalkül der Militärs des Imperialismus gestrichen sind. So ist jetzt deutlich erkennbar, daß bei der Lösung der Panamakanalfrage die Mi-

litärstrategie mehr und mehr zurücktreten muß. Hier ist die Entwicklung soweit vorangetrieben, daß die Lösung des Problems nur noch hinausgezögert, aber auf absehbare Zeit nicht mehr verhindert werden kann. Beim Bau künftiger überseeischer Kanäle werden nur noch ökonomische Überlegungen maßgebend sein. Letztlich wird sich mit Hilfe der UNO im internationalen Völker- und Seerecht das Prinzip durchsetzen, daß alle bestehenden und künftigen interozeanischen Seekanäle der friedlichen Nutzung durch alle Länder offenstehen, aber immer nationales Eigentum des Landes sein müssen, auf dessen Territorium sie angelegt sind.

»akzent« – die Taschenbuchreihe
mit vielseitiger Thematik:
Mensch und Gesellschaft,
Leben und Umwelt, Naturwissenschaft
und Technik. – Lebendiges Wissen
für jedermann, anregend und aktuell,
konkret und bildhaft.

Weitere Bände:

Günther, Gebaute Umwelt

Kéki, 5000 Jahre Schrift

Krumbiegel, Tiere und Pflanzen der Vorzeit

Windelband, Woher der Mensch kam

Dorschner, Planeten –

Geschwister der Erde?

Ritzhaupt u. a., Nahrung aus dem Meer

Kurze, Leichter als Luft