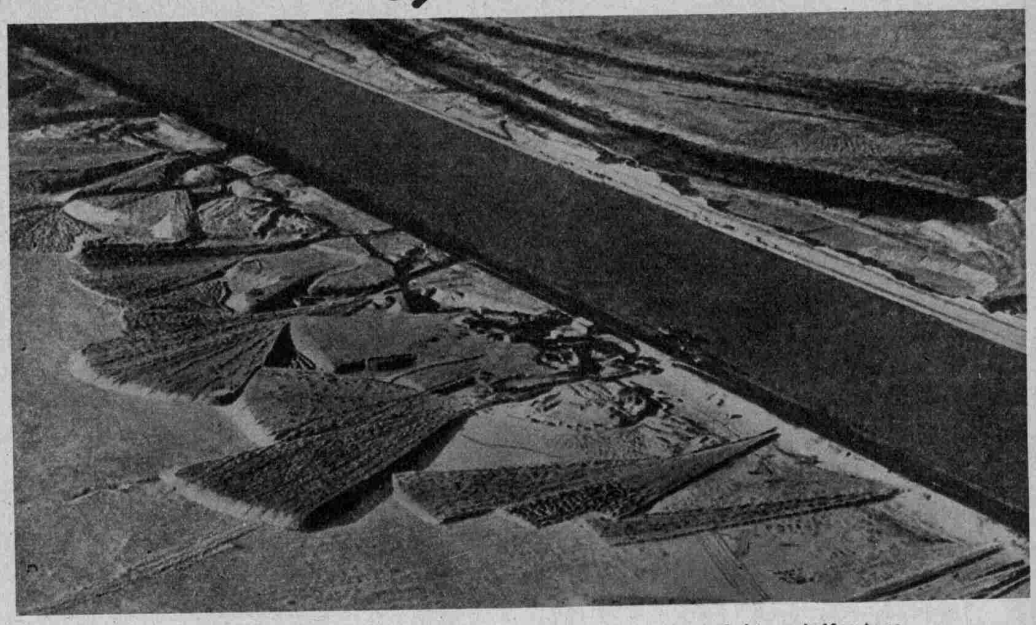
Der Suezkanal, EIN WASSERWEG, VON DEM VIEL GEREDET WIRD



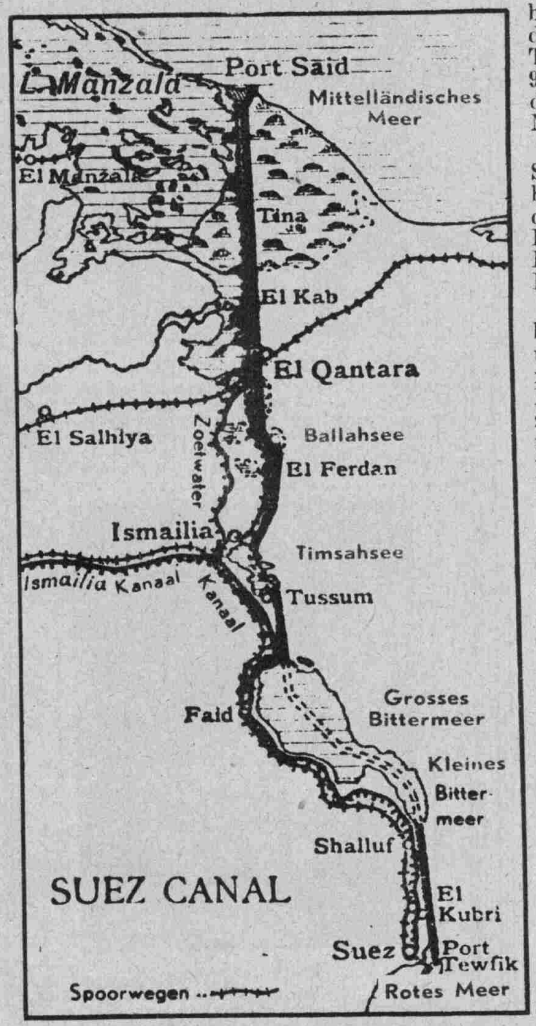
Ein Fliegerbild eines Teils des Kanals zwischen Port Said und Kantara.

Der Suezkanal, der täglich erwähnt wird in Verbindung mit dem abessynisch-italienischen Konflikt, gehört zweifellos zu den wichtigsten Wasserwerken, die der Mensch geschaffen hat. Ein Blick auf die Landkarte sagt uns, weshalb er diese große Bedeutung hat: er verbindet nicht weniger als drei Weltteile miteinander, nämlich Europa mit Asien und Australien. Während die Schiffe früher, um nach Englisch- oder Holländisch-Indien zu gelangen, immer den gefährlichen und weiten Seeweg um das stürmische Kap der Guten Hoffnung nehmen mußten, können sie nun den Weg durch das Mittelländische und Rote Meer wählen. In manchen Fällen wird die Entfernung so um mehr als die Hälfte reduziert. So betrug der Seeweg von Marseille nach Bombay früher 10 560 Seemeilen, heute jedoch nur noch 4368. Es ist also zu verstehen, daß die Zahl der Schiffe, die vom Suezkanal Gebrauch macht, von Jahr zu Jahr größer wird. Während im Jahre 1870, dem Jahr nach dessen Eröffnung, nur 486 Einheiten passierten, waren es im Jahre 1932 bereits 5032. Die Besitzerin des Kanals, die Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, macht daher auch glänzende Geschäfte. So konnte sie z. B. im Jahre 1927 eine Dividende von 445% ausbezahlen! Die Engländer profitierten davon am meisten, da beinahe die Hälfte der Anteilscheine sich in britischen Händen befindet. Es sind also nicht nur «strategische» Belange, die es bewirken, daß England so sorgfältig über den Suezkanal wacht.

Der Suezkanal ist nicht wie man vielleicht glaubt, eine moderne Fahrstraße. Es bestehen noch Ueberreste eines Kanals, der aus der Zeit des Aegyptischen Pharaos Ramses II. datiert (1348—1281 c. Chr.) Dieser erstreckte sich vom Nil bis zu den Bittermeeren hinaus, wurde dann durch Necho bis zum Roten Meer verlängert (600 v. Chr.)

Während 1400 Jahren, von 600 v. Chr. bis 800 n. Chr., bestand ein Wasserweg für kleinere Schiffe vom Mittelmeer nach dem Roten Meer, durch den Nilfluß und diesen Kanal. Große Schiffe konnten auch früher diesen Weg zwischen den beiden wichtigen Meeren nicht gebrauchen. Durch das kühne Unternehmen, das der Franzose Lesseps im Jahre 1859 begann, nachdem er einige Jahre früher die Zustimmung des Vizekönigs von Aegypten, Said-Pascha erlangt hatte, ist die Verbindung zwischen den beiden Meeren endgültig hergestellt. Die Konzession ist auf 99 Jahre verliehen.

Die im Mai 1859 begonnene Arbeit wurde im März 1869 vollendet und ungefähr 6 Monate später fand die feierliche Eröffnung statt. Die Unkosten betrugen 640 000 000 Franken, wovon der größte Teil durch den Verkauf von Anteilscheinen gedeckt wurde. Den Rest der Anteilscheine übertrug Lesseps auf Said-Pascha. Napoleon III. übertrug sie im Jahre 1864 auf Saids Nachfolger Imael Pascha, von dem sie die englische Regierung zuletzt um 4 Millionen Pfund Sterling kaufte.



Eine Karte des Suez-Kanals.

Der Suezkanal ist praktisch gesprochen nichts weiter als ein 160 Klm. langer, 70 bis 110 Meter breiter Graben, der mitten durch die Wüste angelegt wurde. Seine Tiefe beträgt beinahe nirgends mehr als 9 Meter. Schleusen gibt es nicht, sodaß der ganze Kanal auf dem Niveau des Meeresspiegels liegt.

Die Kanaldurchfahrt dauert 15 bis 21 Stunden. An vielen Stellen gibt es Erbreiterungen, die notwendig sind, damit die Schiffe einander ausweichen können. Besonders kann dies geschehen in den Bittermeeren, dem Timsahsee und dem Ballahsee.

Außer als Handelsweg hat der Kanal begreiflicherweise eine große politische und strategische Bedeutung. Das sieht man wieder im abessynisch-italienischen Konflikt. Es ist daher gewiß interessant zu hören, welche internationale Bestimmungen um den Suezkanal bestehen, und wie dieselben in der Geschichte gehandhabt oder verneint werden.

Im Oktober des Jahres 1888 wurde durch England, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Spanien, Frankreich, Italien, Holland, Rußland und der Türkei in Konstantinopel ein Vertrag über den Suezkanal unterzeichnet, dessen erster Artikel folgendermaßen lautet:

«Der Kanal von Suez muß stets offen sein, sowohl in Kriegs- als in Friedenszeit, für jedes Handels- oder Kriegsschiff, einerlei welche Flagge es führt. Daher verpflichten die hohen vertragschließenden Parteien sich, den freien Durchgang des Kanals nicht zu hindern, weder im Frieden noch in Kriegszeit. Der Kanal wird dem Recht der Blockade nicht unterworfen sein.»

Ein anderer Artikel der Uebereinkunft befaßt sich mit der Bestimmung, daß die Parteien sich verpflichten, weder im Kanal noch in einem Abstand von 3 Meilen der beiden Zugänge eine Kriegshandlung zu unternehmen. In den Jahren 1904 und

(Fortsetzung Seite 22)