

Reden wir doch einmal über den Suezkanal (auch Marlboro-Canal genannt), dem Nadelöhr der Weltwirtschaft!

Andreas Petzold aus dem Tagebuch auf der COSCO GERMANY im Roten Meer auf dem Weg Richtung Suezkanal unterwegs

Würde der Suezkanal unpassierbar, müssten die Schiffe ganz Afrika umfahren und könnten nicht mehr die Abkürzung durch die **193 Kilometer** lange Wasserstraße, der einzigen Verbindung zwischen den ölproduzierenden Ländern am Roten Meer, durch die wir gerade fahren, und dem Mittelmeer nehmen. Es wäre ein kostenintensiver Umweg von rund 9000 Kilometern. Und die Einnahmen von schätzungsweise **jährlich 5 Milliarden Dollar**, neben den Einnahmen aus dem Tourismus, dem wichtigste Wirtschaftsfaktor Ägyptens, würden versiegen, wenn er nicht mehr da wäre! Mit diesen Einnahmen sind wichtige innenpolitische und gesellschaftspolitische Programme verbunden, die jede neue Regierung als wesentlichen Teil ihrer Regierungsphase ansehen muss. Und zum jetzigen Zeitpunkt politischer Umbrüche sind die Einnahmen aus dem Suezkanal von besonderer Bedeutung, da die Zahlen im Tourismus wegen sozialer Spannungen in der ägyptischen Gesellschaft rückläufig sind. Aber zurück zum Thema. Neben dem Öl gelangen durch den Suezkanal eine ganze Reihe weiterer wichtiger Güter nach Europa: Lebensmittel, aber vor allem wertvolle Metalle, Erze und Elektronik aus Asien. Auch in die andere Richtung, von Europa in die arabischen und ostafrikanischen und asiatischen Staaten, ist die Wasserstraße für den Handel kaum ersetzbar.

Insgesamt gehen rund zehn Prozent des weltweiten Seehandels durch den schmalen Kanal, der es ermöglicht bis zu 42% Wegstreckenersparnis zu erzielen.

Reden wir deshalb doch einmal über den Suezkanal,

der ungefähr am 15.05.2013 auf meiner Agenda steht. Aber hier im Roten Meer bei 20° 50 N 38° 47 O in der Höhe von Jeddah und Mekka bei 35° C und einer „steifen Brise“, kann man ja, wie bei vielen anderen Themen auch, ein bißchen vorausschauend plaudern und sich dabei vielleicht mit **Aida** auf die Passage einstimmen, falls einer meine Metapher versteht. Wenn nicht, muss er/sie die Kolumne bis zum Ende lesen.

Laut ägyptischen Medien läuft der Schiffsverkehr entlang der Wasserstraße zurzeit reibungslos, trotz politischer Unruhen im ganzen Land. Schauen wir mal, was uns übermorgen erwartet!

Aber hier erst einmal ein kurzer historischer Rückblick

Der Suezkanal ist auf den ersten Blick nichts anderes als ein Schifffahrtskanal, wie der Nord-Ostseekanal, der Dortmund-Ems-Kanal, der Rhein-Rhone-Kanal oder der Panamakanal. Er dient in erster Linie der Handelsschifffahrt, um Waren durch kürzere Zeit- und Wegefenster auf die internationalen Märkte zu bringen. Und hier als Beispiel ganz konkret vom **Nordatlantik** in den **Indischen Ozean**, aus dem ich gerade anreise, um die Zeitverkürzung

wahrzunehmen. Der SK wurde am 17. November **1869** eröffnet. Seine Länge über Land betrug ursprünglich bis zu seiner fertiggestellten Vertiefung im Jahr 2009 **162 km**. Einschließlich der nördlichen und südlichen Zufahrtskanäle hat er heute eine Gesamtlänge von **193 km**. Und bildet formal geografisch die Grenze zwischen **Afrika** und **Asien**. Fachlich gesehen ist der SK im Vergleich zum Panamakanal, der ein wassernachschuborientierter Höhenunterschiedskanal mit Schleusen darstellt, ein Meerwasserkanal mit minimalem Tidenhub, der allen gängigen Schiffstypen, die bestimmte Kriterien erfüllen, offen steht. **Und das heißt konkret, dass er auch die Cosco Germany durchlassen wird.** Wie und unter welchen Bedingungen, werde ich nach dem 15.05. in einer Kolumne auf dem Weg nach Piraeus noch erläutern. Vorher müssen wir allerdings noch klären, welche Rolle **Ludwig der XIV, Gottfried Wilhelm Leibniz, Napoleon, Ferdinand de Lesseps und Said Pascha** spielen.

Aufgrund seiner flachen geografischen Erhebungen, seiner vielen Marschseen und Salzsinken war die Idee des Kanalbaus in der Region durch die Jahrhunderte immer lebendig, weil die Natur selbst zu dieser Idee fast die Vorlage machte. Es dauerte aber noch einige Zeit und brauchte auch noch technisches Wissen, Kapital und politischen Willen, um solch ein gigantisches Projekt auf den Weg zu bringen. Dass dabei wieder einige Menschen dran „glauben mußten“, erwähne ich jetzt einfach mal so nebenbei! Und *„große Ereignisse in der Natur und der „Weltengeschichte“ haben tausenden, wenn nicht Abermillionen Menschen das Leben gekostet und sollten wir deshalb, sie.. [die Ereignisse/Umwälzungen].. zu verhindern versuchen?“* Frei zitiert nach **Jaint Just** (Abgeordneter der Jakobiner im Revolutionskonvent 1791) aus dem Revolutionsdrama „Danton’s Tod“ von Georg Büchner – habe ich in der Schule gelesen. Nah, das ist doch mal ein korrektes, freies Zitieren, um Plagiatsvorwürfen gleich entgegen zu wirken! Klugscheißer und Anm.d.Verf.

Bereits Venedig griff **ab 1504** die Idee des Kanalbaus gegenüber den Osmanen immer wieder auf, die selbst an einer Lösung interessiert waren. In seiner Korrespondenz an **Ludwig XIV** äußerte u.a. **Gottfried Wilhelm Leibniz 1671** seine Bedenken über ein solches Projekt, da seiner Meinung nach die Höhenunterschiede zwischen Mittelmeer und Rotem Meer zu erheblichen bautechnischen Problemen einerseits und durch differenzierte Meeresströmungen und Verschlammungen im und um das Nildelta andererseits kommen könnte. Auch Napoleon ließ sich bei seiner **Ägypten Expedition 1799** von diesem Missverständnis leiten und verwarf die Idee, dessen Leitziel es war, den Engländern ihren Indienhandel ein wenig zu torpedieren. Erst **1846** nahm die neu gegründete **Société d’Études du Canal de Suez** die Idee wieder auf und förderte die Entwicklung des Kanalbaus.

Und jetzt taucht der französische **Diplomat und Jurist Ferdinand de Lesseps** auf. Dieser war nämlich mit **Muhammad Said** seit Jugendtagen befreundet, der zu diesem Zeitpunkt wiederum Vizekönig in Ägypten wurde. Und, wie das so bei Freunden manchmal ist, man reist zur Feierlichkeit an, gratuliert und redet hier und da ein bißchen über Politik und Wirtschaft. Und „en passent“ waren die beiden Herren sich einig, dass der Bau eines solchen Kanales jetzt durchaus in die Zeit passe. Am **30.November 1854** gründete Lesseps die **„Compagnie universelle du canal maritime de Suez“** und erhielt von seinem Freund Muhammad Said den Bauauftrag und die Konzession auf vorgesehene 99 Jahre. Die englische Diplomatie schnaufte und verhinderte durch politischen Druck den Baubeginn, konnte ihn aber nur verzögern. Am **25. April 1859** wurden die Bauarbeiten feierlich auf dem Strandabschnitt eröffnet, an dem später der zu Ehren von Said Pascha genannte Ort **„Port Said“** gebaut wurde.

Insgesamt sollen während der zehnjährigen Bauzeit 1,5 Mio. Menschen, hauptsächlich Ägypter, am Kanalbau gearbeitet haben. Wie viele Menschen dabei ums Leben gekommen sind, wird diplomatisch verschwiegen, sie tauchen jedenfalls in keiner Statistik auf oder werden als erhöhte Opfer durch Gelbfieber beschrieben.

Am 17. November 1869 wurde der Kanal schließlich festlich eingeweiht. **Und hier taucht jetzt Aida bzw. Giuseppe Verdi auf.** Mein Geschichts- oder Musiklehrer hat mir Weis machen wollen, dass Aida zu den Feierlichkeiten des Suezkanals aufgeführt wurde. Ich hab's damals geglaubt! Fakt scheint jedoch zu sein, dass sich Verdi immer wieder weigerte, Gelegenheitsstücke zu schreiben und Aida erst 1871 im Opernhaus von Kairo zur Uraufführung brachte. Aber das ist jetzt egal. **Die Hauptsache der Kanal ist da und wir erreichen das Zeitfenster am 15.05.**

Schiffahrtstechnisch beginnt der Suezkanal an der Tonne, die 22km vor Port Said den Beginn der Einfahrtsrinne und der Wartezonen (waiting areas) markiert und endet 9 km südlich des südlichen Ausgangs von Port Taufiq. Daraus ergibt sich eine Gesamtlänge von **193,30 km**. Eigentümer des Kanals ist die seit dem 26. Juli 1956 bestehende **Suez Canal Authority**, die für Betrieb, Wartung, Reparatur und Erweiterung des Kanals und für die Sicherheit des Verkehrs verantwortlich ist. Dahinter steht ein ägyptisch-japanisches Konsortium. Es stellt die Verkehrsregeln (**Rules of Navigation**) und die Gebührentabellen (**Tolls**) auf und zieht die Gebühren ein. Der Kanal wird einspurig befahren und hat deshalb drei Begegnungsstellen von insgesamt 78 km Länge: **Port Said Eastern Entrance, Ballah By-Pass** und **Großer Bittersee** mit Wartezonen.

Der Schiffsverkehr wird durch ein radar- und computergesteuertes Verkehrsleitsystem überwacht und gesteuert. Im gesamten Kanal besteht Lotsenpflicht, dafür haben wir auf der Cosco Germany sogar Aufenthaltsräume. Es wird wie im Einbahnverkehr in Konvois gefahren, die von der **Suez Canal Authority** nach bestimmten Kriterien zusammengestellt werden (**Gefahrenklassen, Schiffskategorien, Anmeldezeitpunkt und den haben wir seit Singapur immer „im Auge“!**). Von Port Said fahren täglich zwei Konvois ab: „N1“ um 00:00 Uhr und „N2“ um 07:00 Uhr. Von Port Taufiq/Sues fährt täglich ein Konvoi „S“ um 06:00 Uhr ab.

Schauen wir mal, ob alle Schiffe pünktlich im Korridor sind und die Ägypter pünktlich den Starschuss geben, oder ob das eine Frage des Tabakhandels darstellt!

In einem kompliziert anmutenden Begegnungssystem wartet „N1“ im großen Bittersee und „N2“ im Ballah By-Pass auf den Gegenverkehr, während Konvoi „S“ von Süden aus ohne Halt durchfährt und den Kanal in Port Said durch den östlichen By-Pass verlässt. **Die Durchfahrt dauert in der Regel insgesamt etwa 12 bis 16 Stunden.** Die Gebühren werden nach einer Tabelle anhand der „**Suez Canal Net Tonnage**“ (**SCNT**) berechnet. **Die Suez Canal Net Tonnage** ergibt sich aus dem „**Suez Canal Special Tonnage Certificate**“, das jedes Schiff bei jeder Einfahrt benötigt und das von den verschiedenen Klassifikationsgesellschaften ausgestellt wird. Die Regeln selbst finden sich heute nach zwischenzeitlichen Ergänzungen und Anpassungen an die Entwicklung des neuzeitlichen Schiffbaus in den **Rules of Navigation** der **Suez Canal Authority** wieder. Bei durchschnittlich **21000** Schiffen pro Jahr ergibt sich bei einem spekulativem Gewinn von 5 Milliarden ein durchschnittlicher Passagepreis von **250000\$ pro Schiff**. Und man diskutiert die Erhöhung der Tolls. Laut IHS Fairply vom 21.02.2013, einer Zeitschrift für „**Insights for profitable shipping**“ heißt es: **SUEZ raises tolls**. Und weiter: „*The Suez Canal Authority (SCA) has announced rises in toll charges from 1 May, which has prompting an outcry from shipowners who had to absorb a 3% rise only last*

March. For the Egyptian government, these tolls are an important source of income and it biggest foreign revenue source.” (Seite 11 ff)

Der Cosco Germany wird auch ein etwa sechstelliger Dollarbetrag von ihrem Konto abgebucht. So einfach ist die Zeit- und Wegeverkürzung

So, jetzt wißt ihr´s, dass ich ziemlich aktuell informiert bin und nicht alles mit der **Copy&Paste Taste** aus Wikipedia erarbeite, da ich via Satellit nur begrenzt Zugriff auf Daten habe, außer mein Redakteur Gerhard Erdenberger von **PeanutsPressInternational(PPI)** erhöht den Zeilensatz. Und gut, dass wir wieder einmal darüber gesprochen haben. Denn die wahre Geschichte der Durchfahrt kommt ja noch!

Und jetzt heißt es nicht mehr „Guten Tag oder gute Nacht Deutschland“, denn wir haben auf der Tour westwärts über den Indischen Ozean alle zwei Tage unsere Uhr jeweils um 1 Stunde zurückgestellt und sind jetzt nur noch eine Stunde „entfernt“.

Also ein freundliches Hallo, allen zusammen.

Montag, 13.05.2013, 1500 Uhr, Höhe Jeddah/Mekka Saudi Arabien im Roten Meer

So, jetzt aber nichts wie ab, denn um 1530 ist Safety Training Fire aboard