

## DER SUEZKANAL NACH SEINER WIEDERERÖFFNUNG

Ambros KÖTTNER

Der Suezkanal war bereits Gegenstand von „Kurznachrichten“ (vgl. hiezu Bd. 101 (1959), S. 280 und Bd. 108 (1966), S. 358). Die Wiedereröffnung am 5. Juni 1975 soll zum Anlaß genommen werden, die Zukunftsaussichten dieser für Europa sehr wichtigen Wasserstraße zu erörtern.

Die Schließung des Kanals im Jahr 1967 hatte für die internationale Schifffahrt schwere Folgen: es kam zu einer plötzlichen starken Steigerung der Frachtkosten, die Fahrpläne kamen durcheinander und manche Levantehäfen verzeichneten einen starken Rückgang der Umschlagziffern. Der von der internationalen Wirtschaft zu tragende Mehraufwand wird pro Jahr auf etwa 1,7 Mia US-\$ geschätzt, was sich in einer Verteuerung vieler Waren auswirken mußte. Betroffen waren vor allem die Erdöltransporte vom Mittleren Osten nach Europa. Profitiert haben neben südafrikanischen Häfen, die als Proviantstationen dienten, vor allem die Tankschiffreedereien; der Bedarf an Schiffsraum stieg sozusagen über Nacht um etwa 25% an. Der Handel Europas mit dem Mittleren Osten und den ostafrikanischen Ländern wurde schwer belastet und entwickelte sich rückläufig. Es kam auch zu einer teilweisen Umstellung der europäischen Rohölimporte, die in zunehmendem Maß aus West- und Nordafrika erfolgten. Die Reedereien gaben ab 1968 zahlreiche Tankschiffbauten, vor allem große Einheiten, in Auftrag, da mit einer baldigen Wiedereröffnung des Kanals nicht gerechnet werden konnte.

Die technischen Vorbereitungen zur Wiedereröffnung nahmen geraume Zeit in Anspruch. Es mußten etwa 40 000 Explosivkörper verschiedener Art, zahlreiche versenkte Militärfahrzeuge (Boote und Landfahrzeuge) und Schiffe unschädlich gemacht bzw. entfernt werden. Die Kosten beliefen sich umgerechnet auf über 8 Mia S. Die Navigationseinrichtungen mußten ebenfalls erneuert werden.

Seit Juni 1975 steht der Suezkanal der internationalen Schifffahrt wieder in seinen „Vorkriegsdimensionen“ (38 Fuß = 11,6 m Tiefgang) zur Verfügung.

Wie steht es nun mit dem Kanal knapp ein Jahr nach seiner Wiedereröffnung? Wenn man die gegebene Situation betrachten will, muß man eine Reihe von Faktoren berücksichtigen. Man muß etwa ins Kalkül ziehen, daß seit 1967 für den Ausbau der Schifffahrtsstraße nichts getan werden konnte; dabei war schon damals eine Vertiefung der Fahrrinne auf 40 Fuß im Gespräch. Diese längst fälligen Arbeiten sollen nun bis 1980 durchgeführt werden. Dadurch würde beladenen Schiffen bis 70 000 BRT und leeren bis 150 000 BRT die Passage ermöglicht werden. Über den weiteren Ausbau des Suezkanals ist man sich offenbar noch nicht einig. Eine Vertiefung auf 53 Fuß bis Anfang der Achtzigerjahre — sie würde Passagen für beladene Schiffe bis 150 000 BRT und für leere Schiffe bis 270 000 BRT ermöglichen — ist wohl projektiert, aber die Durchführung läßt sicher auf sich warten. Man darf ja nicht übersehen, daß die Entwicklung des Schiffbaues weitergegangen ist und die achtjährige Unpassierbarkeit der Wasserstraße eine Umstrukturierung

der Weltschiffahrtsrouten mit sich gebracht hat. Für Großtanker bleibt nach wie vor die Strecke um Afrika aktuell.

Die Kanalbehörden hoffen begrifflicherweise auf eine mindest ebenso starke Benützung des Suezkanals wie bis 1967 — werden sich aber diese Wünsche erfüllen? Zur Zeit lassen sich noch keine langfristigen Prognosen erstellen; hier sollen nur einige Zukunftsaspekte kurz erörtert werden.

Im Jahr 1966 wurden 242 Mio t Güter durch den Kanal befördert, davon 194 Mio t in der Nord- und 48 Mio t in der Südrichtung. Während vom Roten in das Mitteländische Meer etwa 86% Rohöl und dessen Derivate transportiert worden waren, überwog in der Gegenrichtung die Trockenfracht mit ca. 80% des Frachtvolumens. Der Anteil der durch den Suezkanal beförderten Frachten lag 1960 bei ungefähr 14% aller Transporte über die Meere. Eine Steigerung der Frachten in den Nahen und Mittleren Osten wäre aufgrund der gesteigerten Kaufkraft der Erdölexportländer ohne weiteres denkbar. Viele Großtransporte, z. B. solche von Erzen, benützen aber nach wie vor die Route um das Kap der Guten Hoffnung.

Die Sperre des Suezkanals hatte den Bau von Großtankern weiter forciert, so daß die Route um Afrika bald nicht mehr als außergewöhnlich gelten konnte; schließlich wurde durch die Größe und Anzahl der Riesenschiffe der Transport über den längeren Weg völlig reibungslos abgewickelt. Andererseits stiegen aber die Baukosten für Schiffsneubauten in den letzten Jahren sehr stark, so daß nach Öffnung des Kanals Transporte mit kleineren Tankern nunmehr rentabel werden könnten. Das hofft zumindest die Kanalverwaltung — doch wurden die Frachtkosten von Ägypten durch die um 100% erhöhte Passagegebühr für den Suezkanal beachtlich erhöht, wobei Öltankern gewisse Ermäßigungen eingeräumt werden. Zu hohe Gebühren müssen auf jeden Fall eine prohibitive Wirkung auf die Frequenz haben. Hiezu kommt noch das Versicherungsrisiko im nach wie vor unruhigen Großraum Naher Osten, wobei nicht nur Ereignisse im unmittelbaren Bereich des Suezkanals im Auge behalten werden müssen, die Prämien sind daher sehr hoch. Man denke in diesem Zusammenhang daran, daß 14 Frachtschiffe mit teilweise verderblicher Ladung die ganze Zeit der Sperre im Kanal festgesessen waren und erhalten werden mußten. Bei teuren oder diffizilen Frachten wird der Weg um Afrika, wie jetzt die Dinge liegen, auf jeden Fall interessant bleiben, wenn man Frachten für oder von Anrainerstaaten des Roten Meeres und vielleicht auch noch zu solchen des Persischen Golfes ausklammert. Jedenfalls dürfte der Öltransport in Großtankern um Afrika herum zur Zeit noch günstiger sein als der mit kleineren Einheiten durch den Kanal.

Die unsicher gewordene Weltwirtschaftslage hat in letzter Zeit dazu geführt, daß zahlreiche Tanker in den Häfen bleiben mußten. Manche dieser Schiffe, vor allem ältere, wurden zum Schrottwert verkauft, darunter auch Großtanker; insgesamt waren es 24 mit mehr als 5 Mio BRT. Die Werften verschiedener Länder mußten Auftragsstornierungen von 155 Tankschiffneubauten mit 2,2 Mio BRT entgegennehmen. Im Herbst 1975 waren 417 Schiffe mit mehr als 39 Mio BRT aus dem Betrieb gezogen.

Soweit man die Situation in den ersten Monaten nach Öffnung des Suezkanals überblicken kann, ergibt sich, daß die Benützung des Kanals um etwa 20% schwächer sein dürfte als vor der Sperre. Ägypten hat aber größere Pläne als vor der Schließung. Diese erstrecken sich nicht nur auf den Kanalausbau, sondern umfassen auch mehrere Projekte um oder in der Nähe des Kanals.

Der wieder ventilierte Plan, eine Rohöl-Pipeline entlang des Suezkanals zu bauen, gehört auch hierher (vgl. MÖGG Bd. 112 (1970), S. 143). Diesmal sind aber zwei Parallelleitungen zu je 42 Zoll Rohrdurchmesser geplant, die pro Jahr etwa

110 Mio t befördern könnten; die Kosten würden sich auf ungefähr 400 Mio US-\$ belaufen. Eine Kapazitätsauslastung dieser geplanten Rohrleitung könnte dadurch gegeben sein, daß Großtanker, die auch einen erweiterten bzw. vertieften Suezkanal nicht passieren könnten, am Südende der Pipeline die Fracht löschen und am Nordende aufnehmen könnten. Ferner soll mit iranischer Finanzhilfe ein etwa 15 km langer „Seitenarm“ um Port Said errichtet werden, der diesen Hafen entlasten könnte.

In der Suezkanalzone soll überdies mit Hilfe von japanischen Krediten eine Industriezone errichtet werden. Man hofft, daß für internationale Industriekonzerne die günstigen wirtschaftlichen Bedingungen Ansporn zur Niederlassung sein werden. Man denkt hier z. B. an Erdölraffinerien, petrochemische Industrie und Fischverwertung. Port Said wurde bereits zum Zollfreihafen erklärt, Suez soll folgen.

Den Suezkanal sollen vier Tunnel unterfahren; bei drei wurde bereits mit den Vorarbeiten begonnen. Einer, ein Straßentunnel von 2,7 km Länge, befindet sich nördlich von Suez, der zweite, ein kombinierter Straßen- und Eisenbahntunnel, bei Ismailia und der dritte, ein Straßentunnel, bei El Qantara. Alle drei Tunnel sollen mit Süßwasserleitungen kombiniert werden, da die ägyptische Regierung am Ostufer des Kanals Aufforstungen und in weiterer Folge die Ansiedlung von Bauern plant.

Für die Durchführung bzw. die Wirksamkeit der geplanten Bauten und Maßnahmen ist sicherlich eine politisch und wirtschaftlich einigermaßen stabile Lage, vor allem im Nahen Osten, eine unabdingbare Voraussetzung, sonst könnte der Suezkanal, einmal einer der wichtigsten künstlichen Wasserwege der Erde, seine Bedeutung endgültig verloren haben.

*Quellen:* „Die Presse“ (Wien) v. 22. 8., 23. u. 24. 9. 1975 u. 5. 1. 1976; „Neue Zürcher Zeitung“ v. 18. 1. 1974 u. 17. 5. 1975; „Länderbank-Wirtschaftsdienst“ (Wien) Nr. 9/10 (Mai 1975); „Shell-Erdöl-Informationen“, Nr. 10/1975.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1977

Band/Volume: [119](#)

Autor(en)/Author(s): Köttner Ambros

Artikel/Article: [DER SUEZKANAL NACH SEINER WIEDERERÖFFNUNG 106-108](#)