

Boote überfällig waren. Entscheidende Stunden gingen verloren.

„Durch das kleinste Loch“, hatte ein Mann der „Minerve“ vor dem Unglück erläutert, würden in der geplanten Tauchtiefe von 300 Metern „100 Liter Wasser pro Sekunde hereinschießen. Nach drei bis vier Minuten wären wir hinüber“.

## NAHER OSTEN

### SUEZ-KANAL

#### Sand im Graben

Am Ufer standen Israelis auf Wacht, im Wasser stocherten Ägypter herum. Vier Suchboote, die 14 internationalen Frachtern den Weg nach Süden öffnen sollen, orteten vergangene Woche im Suez-Kanal Sprengkörper und sieben „große Objekte“.

Staatspräsident Nasser will die seit dem 6. Juni 1967 im Großen Bittersee ankernden Schiffe freigeben. Nach acht Monaten und 700 Millionen Mark entgangener Kanalgebühren verlangt er auch nicht mehr, daß Israel die ganze eroberte Halbinsel Sinai räumt. Nasser würde den Kanal öffnen, wenn General Dajans Soldaten wenigstens vom Kanalufer verschwinden.

Denn der Welthandel hat inzwischen gelernt, „ohne Suez zu leben“ („The New York Times“), und die einst wichtigste internationale Wasserstraße ist „nicht mehr unentbehrlich“ (Herald H. Schuldt, der Vorsitzende der deutschen Reeder).

Wie vor der Einweihung des Kanals am 17. November 1869 und während der ersten Blockade von 1956/57 nehmen die Schiffe heute ihren Weg um das Kap der Guten Hoffnung. 3500 Schiffe, die sonst durch den Suez-Kanal gefahren wären, machten bis Jahresende in Kapstadt und Durban fest.

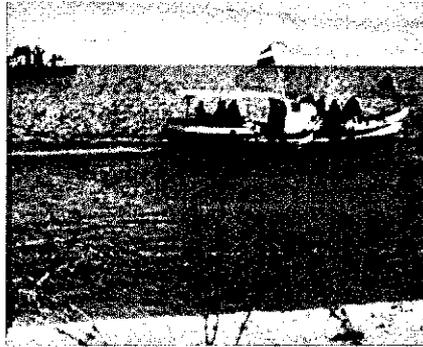
Lotsen und Hafentarbeiter Südafrikas kommen kaum noch zum Schlafen, ihre Frauen bezeichnen sich selbst als die „Witwen des Suez“. Kapstadts Hafendirektor Aubrey Matson, der mo-

natelang pausenlos im Dienst war, erlitt einen Schlaganfall.

Trotz des bis zu 4700 Seemeilen längeren Wegs um das Kap konnten die Reeder genügend Schiffsraum bereitstellen. Sie mobilisierten bereits stillgelegte Schiffe; selbst 17 Jahre alte Tanker transportieren wieder Öl.

Auch auf anderen Wegen als um das Kap wird Suez umgangen: Englands führende Reederei P & O ließ ihre schnellen Frachter aus dem Fernen Osten über den Panamakanal nach Europa zurückkehren. Sie waren um einen Tag schneller zu Hause, als wenn sie über Suez gefahren wären.

Ägyptens russische Freunde versuchten es im hohen Norden. Im Sommer 1967 dampfte erstmals ein Han-



Ägyptische Suchboote im Suez-Kanal  
„Die Welt hat gelernt ...“

delsschiff, die „Nowoworonesch“, von Hamburg durch das Eismeer und die Beringstraße nach Japan. Wie vorgesehen, lag die „Nowoworonesch“ nach 28 Tagen in Jokohama an der Pier. Gegenüber der Suez-Route hatte sie 4200 Seemeilen Weg gespart.

Die Israelis bauten ihren „trockenen Suez-Kanal“ aus: den Landweg zwischen dem Tiefseehafen Eilat am Roten Meer und dem neuen Hafen Aschdod südlich von Tel Aviv am Mittelmeer. Die Straße durch die Wüste Negev wurde so verstärkt, daß sie inzwischen von 30-Tonnen-Lastwagen befahren werden kann. Ostafrikani-

sche Länder wie Sambia und Kenia können über diese Verbindung ihre Ware genauso billig nach Europa transportieren wie vordem über Nassers Kanal.

Japans Transporteure umgehen das weltpolitische Hindernis im Nahen Osten durch sogenannten gebrochenen Verkehr. Für Europa bestimmte Waren werden in Container verpackt und auf Schiffen nach Seattle im Norden der USA gebracht. Von dort aus rollt das Frachtgut auf der Schiene quer durch das Land und wird in New York wieder auf Frachter verladen.

Die Skandinavian Airlines und die niederländische KLM bieten sogar einen Luft-See-Verkehr an. Auf ihren Prospekten wird deutlich, was gemeint ist: Der Suez-Kanal ist mit dickem Stift ausgestrichen.

Die Umgehungswege sind zwar teurer, aber die Welt will ihre Versorgung „von der Laune der beiden Nachbarländer am Kanal unabhängig machen“ (England-Premier Harold Wilson).

Der Luft-See-Transport lohnt sich nur für wertvollere Fracht. So kostet es beispielsweise 14 000 Mark, 3675 Kilogramm landwirtschaftliche Geräte mit Flugzeug und Schiff von Stuttgart nach Jokohama zu befördern. Mit Eisenbahn und Schiff würde der Transport nur 2200 Mark kosten, allerdings 40 statt 20 Tage dauern.

Erdöl aus Nahost dagegen wird auf die Dauer nicht teurer nach Europa transportiert werden, weil die Sperre von Suez den Bau von Großtankern enorm beschleunigt hat. Für die riesigen Schiffe ist Nassers Kanal ohnehin nicht tief genug.

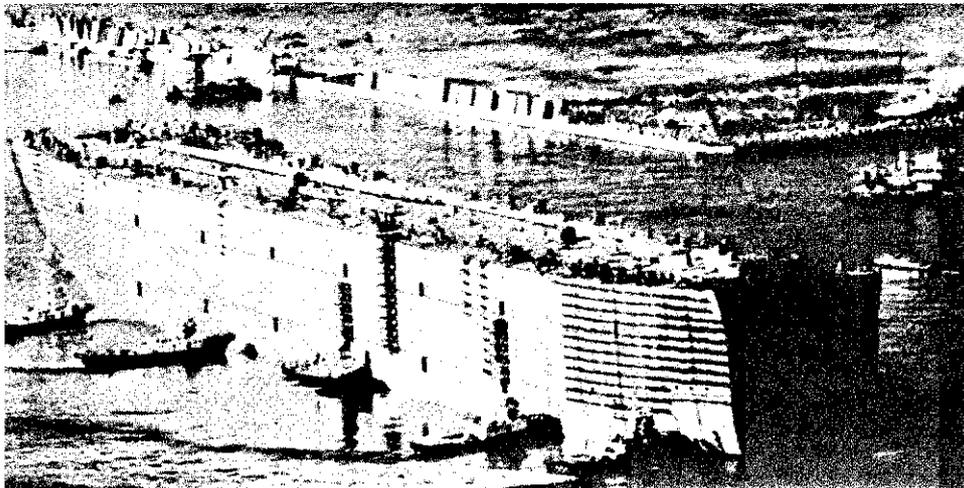
Seit dem Nahostkrieg im Juni 1967 häufen sich in den Werften die Bestellungen für Mammuttanker. Allein die Royal Dutch/Shell gab Order für 29 Schiffe von je 200 000 Tonnen.

Als größtes Schiff der Welt entsteht auf einer japanischen Werft ein Super-Riese von 312 000 Tonnen. Das Schiff wurde von der amerikanischen Ludwig-Gruppe bestellt und wird dreimal so lang sein wie ein Fußballfeld. Der 14stöckige Tanker ist der erste einer Flotte von sechs 312 000-Tonnern, die Erdöl vom Persischen Golf nach Irland fahren werden.

Die Riesen sind auch ohne Suez-Kanal rentabel. Ein 80 000-Tonner, der von Kuwait nach Rotterdam fuhr und den Weg durch den Kanal nahm, transportierte eine Tonne Rohöl für rund 15 Mark. Ein 200 000-Tonner schafft es trotz des Umwegs um ganz Afrika für zehn Mark. Mit einem 300 000-Tonner kann der Preis auf rund neun Mark gedrückt werden.

Für Nassers Kanal bedeuten die Mammutschiffe eine tödliche Gefahr: Dreiviertel aller Tonnage zwischen Suez und Port Said war bisher Erdöl.

Jeder Tag, so urteilt der Präsident der amerikanischen Seabrokes Inc., Maurice Cooper, „macht Suez zweitklassiger“. Und Anthony Cayzer, Präsident der britischen Schifffahrtskammer, meint, wenn Ägypten nicht



... ohne den Suez-Kanal zu leben“: 312 000-Tonnen-Tanker in Japan

bald einlenkt, werde sein Kanal „als Nassers Graben versanden“.

Dieser Sand, so kalkulieren die Israelis, wird Nasser zu jenen direkten Verhandlungen mit Israel zwingen, die der Ägypter den Juden bislang verweigert. Am Ende, so rechnen die Israelis weiter, wird Nasser nur die Wahl haben, seinen Graben weiter versanden zu lassen, oder ihn auch für israelische Schiffe zu öffnen, denen er bisher verboten war.

Am Dienstag letzter Woche unterstrich Israel seinen Standpunkt, daß es aufgrund der Anwesenheit seiner Truppen nunmehr ein Mitspracherecht am Suez habe: Als die Ägypter entgegen der Räumungsvereinbarung auch den Nordteil des Kanals beführen, eröffneten die Israelis das Feuer.

## ARGENTINIEN

### FLEISCHEXPORT

#### Sühne für Seuche

Argentiniens Nationalisten wollten Rache. Sie verlangten die Besetzung der (600 Kilometer vor ihrer Küste gelegenen) britischen Falkland-Inseln oder die Enteignung und Ausweisung der englischen Kolonie in Argentinien.

Denn Britanniens Landwirtschaftsminister Fred Peart hatte am 4. Dezember vor dem Unterhaus einen Importstopp für Fleisch verkündet — um die in England wütende Maul- und Klauenseuche zu bekämpfen. 411 900 Stück Briten-Vieh mußten seither notgeschlachtet werden.

Den Ursprung der Seuche konnten die Engländer bis heute nicht feststellen. Gleichwohl, so klagte die argentinische Zeitschrift „Primera Plana“, schob Ihrer Majestät Regierung „mit Hippie-würdiger Leichtfertigkeit“ den Fleischimporten aus Südamerika die Schuld an der Seuche zu.

Das Einfuhrverbot verletzte Argentinier-Stolz, noch härter aber traf es Argentinien's Außenhandel. Der zunächst auf drei Monate begrenzte Stop wird Argentinien 64 Millionen Mark kosten. Denn England war der größte Abnehmer für argentinisches Rindfleisch, das — neben Getreide — wichtigstes Exportgut des Landes ist.

Auf den weiten Ebenen der Pampas, auf Estancias von der Ausdehnung deutscher Großstädte grasen fast 55 Millionen Rinder — im Verhältnis zur Bevölkerungszahl mehr als sonstwo auf der Welt.

Mit einer von den legendären Gauchos ererbten Geschicklichkeit können zehn Hirten 10 000 Stück Vieh überwachen, brandmarken, kastrieren, impfen oder zum Verkauf aus der Herde aussondern. Endlose Viehtransporte rollen allnächtlich in die Hauptstadt. Allein auf dem Viehgroßmarkt von Liniers in Buenos Aires werden täglich bis zu 28 000 Rinder aufgetrieben.

Die größte Scheibe ihrer Rindfleischproduktion teilen sich die Argentinier selbst zu: 1966 verzehrten sie 75 Prozent ihrer Jahreserzeugung von fast 2,4 Millionen Tonnen. Mit einem jähr-

lichen Pro-Kopf-Verbrauch von 80 Kilo (Bundesrepublik: 19,5 Kilo) hält das 22-Millionen-Volk zwischen Urwald und Antarktis unangefochten den Weltrekord im Beefsteak-Essen.

Andächtig grillen Bauarbeiter in der Mittagspause ihren Braten inmitten des Verkehrsgewühls von Buenos Aires. Genüßlich mampfen die Bürger der Hauptstadt nach zehn Uhr abends in Dutzenden von Restaurants an der kilometerlangen La Plata-Uferstraße ihren „asado“, ein üppiges Mixed Grill, das trotz der Geldentwertung auch heute kaum mehr als zwei Mark kostet.

Dennoch bleibt für den Export mehr, als die Argentinier verkaufen können, wenn England, der älteste Kunde, seinen Markt abriegelt.

Vor 100 Jahren eroberten Britanniens beste Rinderrassen — Shorthorn, Hereford und Aberdeen Angus — Argentinien's Weiden. Sie verdrängten die von den Spaniern eingeführten langhörigen Iberer-Tiere.

neun Monaten 1967 noch 30 Prozent. 2500 Tonnen vorwiegend tiefgekühltes Fleisch („Chilled“), in Leinensäcke eingenähte Rinderviertel, wurden bis zur britischen Einfuhrsperre jede Woche in englische Häfen verfrachtet.

Englands Steak-Stop verdroß die Argentinier um so mehr, als sie seit 1960 scharfen Seuchen-Schutz eingeführt haben: Dreimal im Jahr muß jedes Rind gegen Maul- und Klauenseuche geimpft werden.

1966 lieferten 24 Laboratorien 150 Millionen Portionen Impfstoff, und 258 Kommissionen des argentinischen Landwirtschaftsministeriums kontrollierten 357 983 Viehzüchter. Britische Veterinäre inspizieren zudem das für England bestimmte Vieh in Argentinien vor und nach dem Schlachten.

Daher vermuten die Argentinier, die Maul- und Klauenseuche sei für die Engländer nur ein Vorwand; die negative Zahlungsbilanz und der traditionelle Unmut britischer Landwirte über



Rinder, Kühlfleisch in Argentinien: Der größte Abnehmer sperrte den Markt

Zur Blütezeit des Empire wurde Argentinien als sechstes Dominion in Englands Krone bezeichnet — so sehr hatte die argentinische Landwirtschaft ihren Export auf den englischen Markt ausgerichtet.

Während des Zweiten Weltkriegs belieferte Argentinien die Briten-Insel trotz der deutschen Blockade. Ein 1944 von US-Präsident Roosevelt vorgeschlagenes Handelsembargo gegen das deutschfreundliche Argentinien lehnte Premier Churchill aus Sorge um Englands Fleischversorgung ab: „Mit den Fleischrationen der britischen Truppen würden Sie Ihre Soldaten nicht in die Schlacht schicken.“

Zur Krönung der Königin Elizabeth bestellte der Hof von St. James 1953 für den Festschmaus Hunderte junger Rinder („Baby-Beefs“) in Argentinien.

Noch vor zehn Jahren lieferte das Land zwei Drittel seiner Rindfleischausfuhr nach England, in den ersten

das billigere argentinische Fleisch aber seien die wahren Gründe für den Stop der Importe.

Und tatsächlich strebt die britische National Farmers' Union mit Hilfe der Regierung die insulare Selbstversorgung bis 1971 an. „Unter dem starken Druck der britischen Viehzüchter“ („International Herald Tribune“) erwägt das Landwirtschaftsministerium in London jetzt, den Fleisch-Import-Bann ständig beizubehalten.

Im britisch-argentinischen Fleischkrieg fand die Invasion der Falkland-Inseln zwar nicht statt. Aber argentinische Pferdezüchter, die auf dem englischen Pferdemarkt von Newmarket Rassepferde für eine Million Dollar kaufen wollten, besannen sich anders.

Und die Regierung in Buenos Aires verzichtete auf den Kauf von 14 britischen „Beagle“-B 206-Militärflugzeugen im Wert von einer Million Pfund.