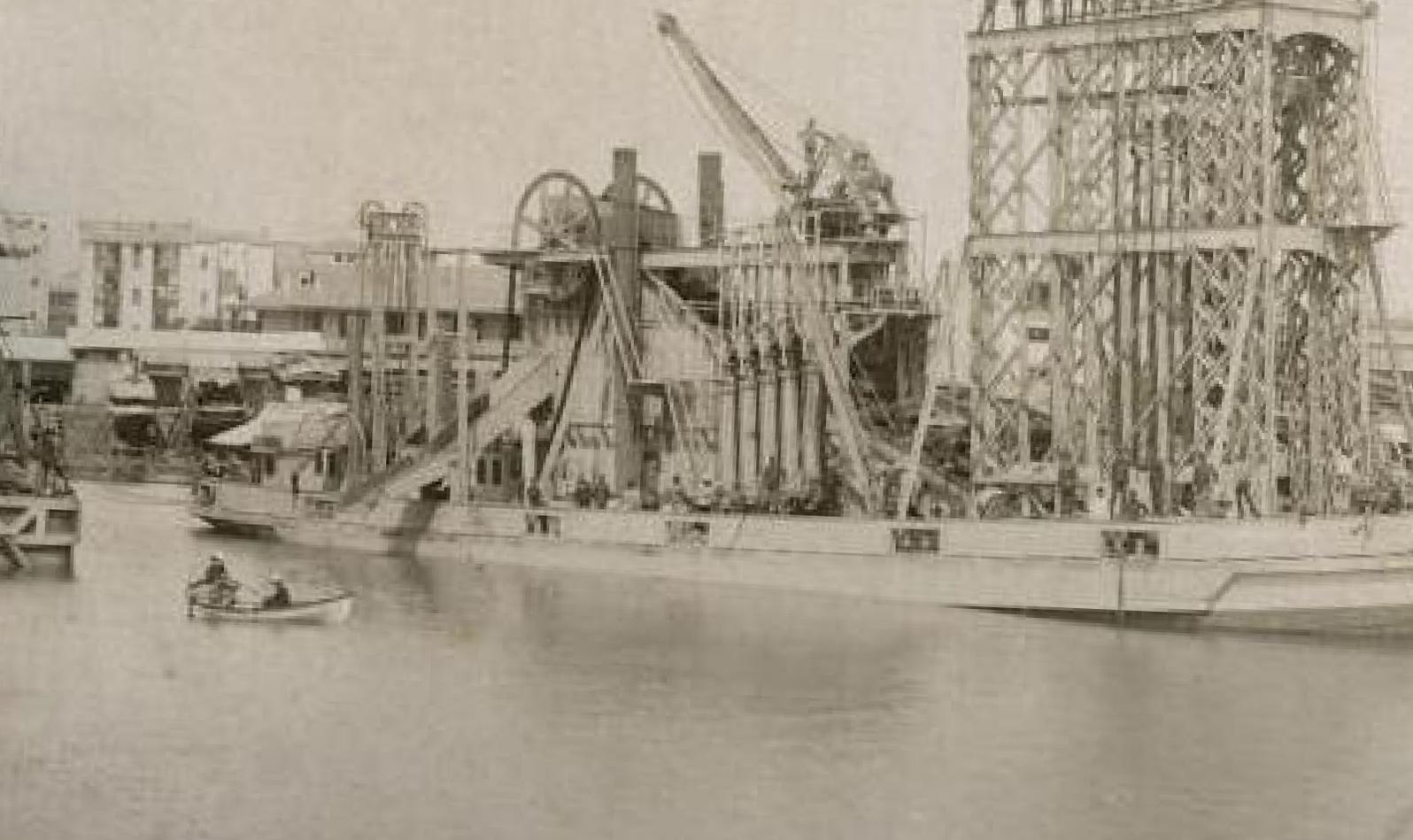


Gegen viele Widerstände wurde das größte Bauvorhaben des 19. Jahrhunderts durchgesetzt: der Suezkanal. Er verkürzt den Seeweg zwischen Europa und Asien dramatisch.

Schifffahrt durch die Wüste



An einem Tag Anfang September 1854 nimmt Ferdinand de Lesseps auf seinem Landgut in der Nähe von Paris wie jeden Tag vom Postboten einen Stapel Zeitungen entgegen. Eine Meldung fesselt ihn sofort: Der ägyptische Herrscher Abbas I. wurde am 16. Juli in seinem Palast in Banha am Nil ermordet. Lesseps ist über die Nachricht hocherfreut.

Augenblicklich soll sich der ehemalige französische Diplomat an seinen Schreibtisch gesetzt haben. Begeistert gratuliert er in einem Brief dem neuen Herrscher Ägyptens, Mohammed Said.

Endlich sieht Lesseps die Chance vor sich, den Traum seines Lebens zu verwirklichen: den Bau des Suezkanals.

Der 1805 geborene Adelige war in den dreißiger Jahren französischer Konsul in Kairo und anschließend Generalkonsul in Alexandria gewesen. In dieser Zeit hatte er eine freundschaftliche Beziehung zu einem Sohn des damaligen Herrschers Mohammed Ali Pascha aufgebaut: dem neuen ägyptischen Regenten Mohammed Said.

Lesseps reist nach Ägypten und unterbreitet Said bei einem Ausflug in die Wüste seinen Plan von einem Schifffahrtskanal, der das Mittelmeer mit dem Roten Meer verbinden soll.

Seit über 20 Jahren beschäftigt er sich schon mit dieser Idee. Und es gelingt ihm, den Vizekönig von Ägypten, so der offizielle Titel Sais, zu überzeugen: Am 30. November 1854 erhält Lesseps die erste Konzession, den Kanal zu errichten. Damit beginnt ein 15 Jahre dauernder Kampf um politischen Einfluss, gegen enorme technische Schwierigkeiten und große finanzielle Nöte.

Seit der portugiesische Seefahrer Vasco da Gama 1498 den Seeweg nach Indien entdeckt hat, müssen Schiffe den afrikanischen Kontinent umrunden, um von Europa nach Asien zu gelangen. Ein Kanal durch Ägypten würde die Entfernung etwa von Marseille nach Bombay von 16 400 auf 7400 Kilometer verkürzen, die Passage Mitte des 19. Jahrhunderts rund 30 Tage schneller machen.

Der Plan für einen Wasserweg durch die Landenge von Suez reicht zurück bis ins alte Ägypten. Im 16. Jahrhundert wollen dann die Venezianer die Osmanen für ein Kanalprojekt gewinnen, im 17. Jahrhundert schlägt der deutsche Gelehrte Gottfried Wilhelm Leibniz dem französischen „Sonnenkönig“ Ludwig XIV. vor, einen Kanal zu bauen.

Als Napoleon Bonaparte 1798 Ägypten erobert, lässt er Ingenieure das Vorhaben genau prüfen. Die Landvermesser

kommen allerdings zu dem Schluss, dass der Spiegel des Roten Meeres 9,908 Meter höher liegt als der des Mittelmeers. Damit gilt das Vorhaben als zu aufwendig. Erst 1830 stellt sich der berechnete Höhenunterschied als Irrtum heraus.

Es wird das größte Bauvorhaben seiner Zeit: Maschinen, Werkzeuge, Kohle, Eisen und Holz müssen aus Europa herangeschafft werden. Zeitweise schuften in der Wüste mehrere 10 000 Arbeiter, viele lässt der ägyptische Vizekönig zwangsrekrutieren. Durch die rasante industrielle Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kommen von Jahr zu Jahr mehr Maschinen, vor allem riesige Bagger, zum Einsatz.

Nach dem Tod Mohammed Saids im Januar 1863 spitzt sich der Streit um den Kanal weiter zu. Ein Jahr später gelingt

es Napoleon III. als Vermittler, die Auseinandersetzungen zwischen Konstantinopel, dem Nachfolger Saids in Alexandria und Lesseps zu schlichten: Im März 1866, die Bauarbeiten laufen zu diesem Zeitpunkt bereits sieben Jahre, erhält Lesseps endlich die offizielle Genehmigung der Hohen Pforte in Konstantinopel, und die britische Regierung beendet ihren Widerstand gegen das Projekt.

Am 17. November 1869, nach zehn Jahren Bauzeit, wird der Suezkanal eröffnet. Rund 30 000 Araber und 6000 ausländische Gäste nehmen an den Feierlichkeiten teil. Angereist sind der österreichische Kaiser Franz Joseph, Kronprinz Friedrich von Preußen, der russische Großfürst Michael und die französische Kaiserin Eugénie. England schickt nur seinen Gesandten aus Konstantinopel.

Die Baukosten belaufen sich auf über 400 Millionen Francs. Wirtschaftlich profitieren vom Kanal vor allem die Handelsmächte des Mittelmeers, die nun eine schnellere Verbindung in den

Nahen und Fernen Osten haben als die Staaten Nord- und Westeuropas.

Am Ende gehört sogar Großbritannien zu den Gewinnern. Als Ägypten 1875 vor dem Staatsbankrott steht, übernimmt die englische Regierung unter Königin Viktoria das Aktienpaket des ägyptischen Staates und erlangt so entscheidenden Einfluss auf den Kanal.

Am 29. Oktober 1888 wird der Suezkanal durch die Konvention von Konstantinopel zur neutralen Zone erklärt, Handels- wie Kriegsschiffe aller Nationen dürfen den Kanal gegen Gebühren befahren.

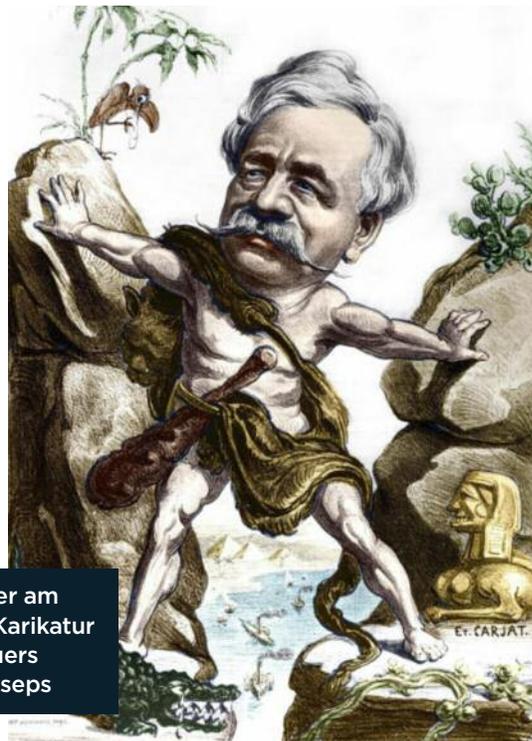
Ferdinand de Lesseps ist ein gefeierter Held. Er erhält weltweit Auszeichnungen, darunter auch von der englischen Königin den Orden Grand Cross of the Star of India. Auf dem Höhepunkt seines Ruhmes zieht er sich aus der Betreibergesellschaft des Kanals zurück.

Im Jahr 1879, er ist fast 75 Jahre alt, lässt er sich zu einem weiteren kühnen Vorhaben bewegen, dem Bau des Panamakanals – und scheitert. Tausende Anleger verlieren ihr Geld, Lesseps wird wegen Betrugs verurteilt. Er stirbt, verbittert, am 7. Dezember 1894 auf seinem Landgut bei Paris.

Joachim Mohr



Eimerkettenbagger am Suezkanal um 1860, Karikatur des Kanal-Erbauers Ferdinand de Lesseps



Unmittelbar nachdem Lesseps 1854 seine Konzession erhalten hat, versucht Großbritannien mit allen Mitteln, das Projekt zu verhindern. Englische Diplomaten setzen Sultan Abd al-Madschid I. in Konstantinopel unter Druck, Ägypten ist ja Teil des Osmanischen Reiches, und sie intervenieren am französischen Hof. Die englische Regierung weiß, dass, wer den Kanal beherrscht, den Zugang nach Asien kontrolliert. Der Suezkanal würde die Vorherrschaft Englands auf den Weltmeeren massiv gefährden.

Auch Lesseps besucht den Sultan, er trifft zweimal den englischen Premierminister Lord Henry John Temple Palmerston, startet eine öffentliche Werbekampagne für sein Kanalprojekt. Die meisten europäischen Mächte befürworten das Vorhaben, wollen es sich aber nicht mit England verderben. Auch die Hohe Pforte, die osmanische Regierung, scheut sich deshalb, eine offizielle Baugenehmigung zu erteilen.

Lesseps gründet eine Aktiengesellschaft, sammelt Kapital für den Bau ein und sieht nur eine Chance: Am 25. April 1859 lässt er die Arbeiten ohne Genehmigung aus Konstantinopel beginnen. Der ägyptische Herrscher Mohammed Said unternimmt nichts, um die Arbeiten zu stoppen.