

Held der arabischen Welt

Vor 70 Jahren ließ Ägyptens Präsident Nasser den Suezkanal verstaatlichen. Das wollten Frankreich und Großbritannien nicht hinnehmen

Von Knut Mellenthin

»Hebe deinen Kopf, mein Bruder, denn die Tage der Unterdrückung sind vorbei! Der Kanal gehört uns.« Vor 70 Jahren, am 26. Juli 1956, gab Ägyptens Präsident Gamal Abdel Nasser die Nationalisierung des Suezkanals bekannt. Seine dreistündige Rede hörten Zehntausende auf dem Platz der Befreiung in der Hafenstadt Alexandria und Millionen an den Radiogeräten oder von Lkw, die mit Lautsprechern durch die Straßen fuhren.

Der damals 38jährige war auf dem Weg, ein Volksheld der arabischen Welt zu werden, nachdem er vier Jahre zuvor zu den Führern einer Offiziersverschwörung gehört hatte, die in der Nacht vom 22. auf den 23. Juli 1952 König Faruk I. stürzte. Mit seiner dramatischen Mitteilung, die stürmischen Jubel der Menge auslöste, hatte sich Nasser in seiner Rede absichtlich Zeit gelassen. Mehrmals erwähnte er dabei Ferdinand de Lesseps, der als Hauptplaner des 1869 eröffneten Suezkanals gilt. Der Name war ein verabredetes Zeichen: In Kairo, Ismailia, Port Said und Suez besetzten Truppen die Büros der Compagnie universelle du canal maritime de Suez, an der Hunderttausende französische Kleinaktionäre und die britische Regierung die Mehrheit besaßen. Erst als der Erfolg gesichert war, rückte der Präsident mit seiner Überraschung heraus.

USA auf Distanz

Eine Woche zuvor hatte US-Außenminister John Foster Dulles den ägyptischen Botschafter in Washington mit der Mitteilung erschreckt, dass seine Regierung ihre Zusage vom Dezember 1955 widerrufe, sich gemeinsam mit Großbritannien und der Weltbank an der Finanzierung des geplanten Assuan-Staudamms zu beteiligen. Der Rückzug der USA aus der Vereinbarung, dem einen Tag später die Regierung in London folgte, löste Nassers Gegenschlag aus. Er wollte, wie er in seiner Rede am 26. Juli sagte, die Einnahmen aus den Kanalgebühren für den Dammbau verwenden. Damals blieb nach Abzug aller Kosten ein Reingewinn von gut 30 Millionen US-Dollar im Jahr. Das entspräche nach heutiger Kaufkraft mindestens dem Zehnfachen. Inzwischen liegen die jährlichen Einnahmen aber bei mehr als zehn Milliarden US-Dollar.

Der ägyptische US-Botschafter Ahmed Hussein war gerade nach mehrwöchiger Abwesenheit aus Kairo zurückgekehrt, wo er unter anderem in mehreren Gesprächen mit Nasser Direktiven für die Verhandlungen mit Washington erhalten hatte. Bei dem Treffen am 19. Juli 1956 im State

Department, an dem auch mehrere andere Vertreter des Ministeriums teilnahmen, zählte Dulles eine Reihe von Gründen für die Entscheidung auf. Der auf den ersten Blick wichtigste Punkt schien die negative Stimmung in den USA zu sein, sowohl im Kongress wie auch in der Bevölkerung. »Die Entwicklungen der letzten sechs oder sieben Monate« seien nicht gerade geeignet gewesen, »in der US-amerikanischen Öffentlichkeit guten Willen gegenüber Ägypten zu erzeugen«, eröffnete Dulles dem Diplomaten, mit dem er ein gutes, vertrautes Arbeitsverhältnis hatte. Kein anderes Projekt internationaler Zusammenarbeit sei in den USA so unpopulär wie der Assuan-Staudamm. Hauptursache des Widerstands sei »das Gefühl, dass die ägyptische Regierung eng mit denen zusammenarbeitet, die uns feindlich gegenüberstehen und uns schaden wollen, wo sie nur können«.

Israel stützt Kolonialmächte

Damit spielte Dulles unter anderem darauf an, dass Ägypten im September des Vorjahres ein umfangreiches Waffengeschäft mit der Sowjetunion abgeschlossen hatte, das formal über die Tschechoslowakei abgewickelt werden sollte. Das war allerdings auch schon im Dezember 1955 bekannt gewesen, als Washington und London ihre Finanzierungszusagen gaben. Neu hinzugekommen war inzwischen, dass Ägypten am 16. Mai 1956 diplomatische Beziehungen zur Volksrepublik China aufgenommen hatte. Damit hatte Nasser nun nicht nur die zahlen- und einflussstarke Israel-Lobby und die Interessenvertreter der US-amerikanischen Baumwollproduzenten gegen sich, die die ägyptische Konkurrenz fürchteten, sondern auch die Freunde des Regimes in Taiwan. Finanzunterstützung für Ägypten wäre wohl in jedem Fall am Kongress gescheitert.

Die herrschenden Kräfte Großbritanniens und Frankreichs, die damals einen aussichtslosen Kampf gegen den Zusammenbruch ihrer Kolonialreiche führten, reagierten auf die Nationalisierung des Suezkanals sofort mit der Beschlagnahme aller ägyptischen Guthaben und anderen Wirtschaftssanktionen. Gleichzeitig begannen die Regierungen in Paris und London, eine gemeinsame Militäroperation vorzubereiten. Sie waren allerdings mit der Tatsache konfrontiert, dass sie dafür außer Luftlandetruppen nicht über ausreichende Kräfte verfügten – und auch für deren Bereitstellung mindestens sechs Wochen benötigen würden.

Aufgrund der Überschneidung der Interessen koordinierten die beiden europäischen Kolonialmächte sich mit Israel. Am 29. Oktober 1956 begannen dessen Truppen den gemeinsamen Überfall. Acht Tage später konnte die US-Regierung durch wirtschaftlichen und politischen Druck einen Waffenstillstand erzwingen. Am 7. März 1957 zogen die letzten israelischen Soldaten von der Sinaihalbinsel ab. Politische Sieger waren Nasser – und die USA, die ihre Stellung als Führungsmacht des Westens durchgesetzt hatten.

Hintergrund: Nadelöhr des Welthandels

70 Jahre nach der Suezkrise von 1956 stehen die durch das Rote Meer führenden Handelswege wieder im Zentrum geopolitischer Konflikte und internationaler Aufmerksamkeit. Die transportierte Gütermenge hat sich in dieser Zeit nicht nur in ihrer Zusammensetzung stark verändert, sondern ist

auch um ein Vielfaches gewachsen. Asien, an erster Stelle China, ist zum global führenden Exporteur industriell gefertigter Konsumwaren geworden. Zugleich haben vor allem die bevölkerungsreichsten Länder der Welt, Indien und China mit jeweils über 1,4 Milliarden Menschen, einen riesigen Energiebedarf entwickelt, der zu einem großen Teil durch den Import von Erdöl und Flüssigerdgas auf dem Seeweg gedeckt wird.

Für den Suezkanal bedeutet das: Zur Zeit der Krise 1956 durchfuhren jährlich rund 15.000 Schiffe die im 19. Jahrhundert angelegte Wasserstraße. Sie hatten knapp 100 Millionen Tonnen Ladung an Bord. Die Zahl der Schiffe war 2023 vor der Blockierung der Straße von Hormus infolge des Iran-Krieges nicht sehr viel größer als vor 70 Jahren, aber die transportierte Frachtmenge lag bei über einer Milliarde Tonnen. Tanker wurden seit der Krise 1956 und der achtjährigen Totalsperre des Kanals durch versenkte Schiffe nach dem Oktoberkrieg 1973 immer größer gebaut. Einer der wichtigsten Gründe: Da ein großer Teil der Handelsschifffahrt auf den längeren Seeweg um Südafrika herum auswich, sollte der Frachtraum maximal ausgenutzt werden. Zugleich wurde die Kapazität des Kanals ausgebaut.

1956 machten Erdöl und Ölprodukte ungefähr zwei Drittel der durch den Suezkanal transportierten Gütermenge aus. In der Gegenwart ist ihr prozentualer Anteil sehr viel geringer, und fast die Hälfte der Wasserfahrzeuge sind Containerschiffe. Aber in absoluten Zahlen ist die Ölmenge, die den Kanal passiert, von 1,5 bis zwei Millionen Barrel am Tag auf bis zu neun Millionen Barrel gestiegen.

Durch die Meeresstraße von Hormus wurden bis zur weitgehend effektiven Blockade im März dieses Jahres rund 20 Millionen Barrel Öl und Ölprodukte pro Tag transportiert. Drei Viertel davon waren für asiatische Länder bestimmt, berührten also den Suezkanal nicht. Empfindlicher leiden die ägyptischen Staatseinnahmen aufgrund der Beeinträchtigung des internationalen Handelsverkehrs in der Meerenge Bab Al-Mandab durch die den Jemen beherrschenden, mit Iran verbündeten Ansarollah. Während die wirkliche Gefahr für die Schifffahrt gering ist, führen die drastisch gestiegenen Versicherungsprämien dazu, dass ein Großteil des Seehandels über die Afrikaroute verläuft. Ägyptens Einnahmen aus den Kanalgebühren sind dadurch um etwa die Hälfte gesunken. (km)

<https://www.jungewelt.de/artikel/526722.nahostkonflikt-held-der-arabischen-welt.html>