



De vitale zeeweg

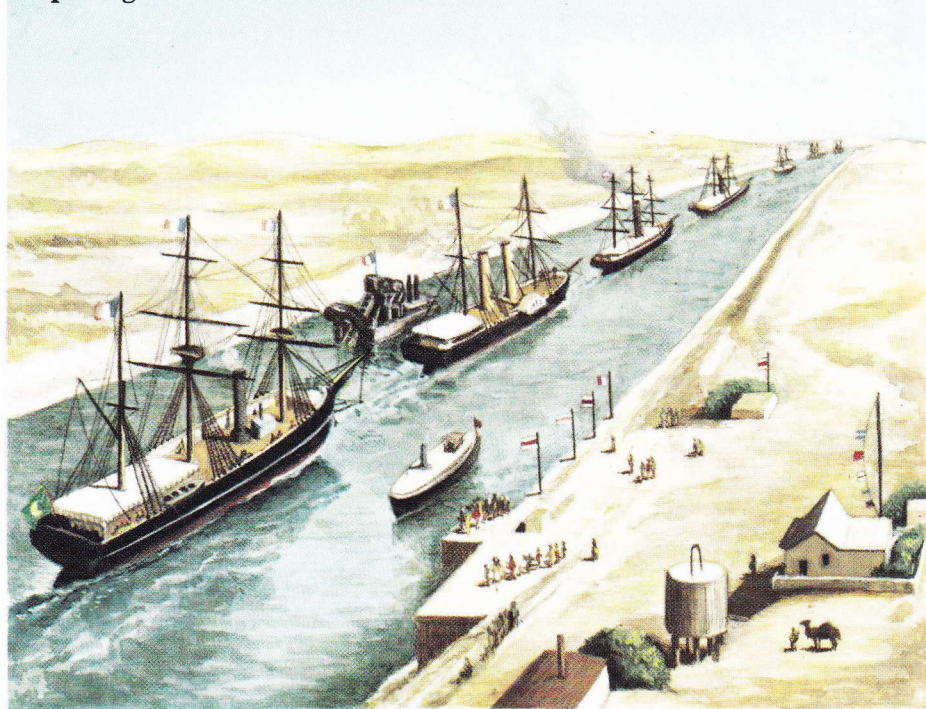
Op 26 juli 1956 proclameerde president Nasser van Egypte, dat het Suezkanaal werd genationaliseerd. Deze maatregel betekende het einde van de invloed van de kanaalmaatschappij, waarvan $\pm 70\%$ van de aandelen in Engelse en Franse handen waren. Nasser had deze overmoedige beslissing genomen, nadat de Amerikanen, de Engelsen, de Wereldbank en zelfs de Russen hun financiële hulp voor de bouw van de Assoeandam hadden ingetrokken, of niet zo heel dringend vonden. Nasser meende, dat de naasting van deze levensader voldoende geld zou opleveren, om zelfstandig de zware onkosten voor de bouw van de Assoeandam te dragen. Alhoewel Amerika de zaak niet tragisch opnam, toch bedreigde het gewapende conflict in oktober 1956 even de wereldvrede.

Het Suezkanaal, dat Port Saïd aan de Middellandse Zee en Suez aan de Rode Zee met elkaar verbindt en daardoor de zeeweg naar het Verre Oosten van Europa uit met niet minder dan 10 000 km inkort, werd in de 19e eeuw gegraven, al hadden velen voordien reeds van deze waterweg gedroomd. De oude Egyptenaren waren reeds op het idee gekomen een kanaal te graven, dat de Middellandse Zee via de Nijl, de Bittermeren en het huidige Suez met de Rode Zee zou verbinden. Men vermoedt, dat de dynamische Ramses II (1301-1234 v.C.) met dit grootse werk begon, maar Necho II (609-

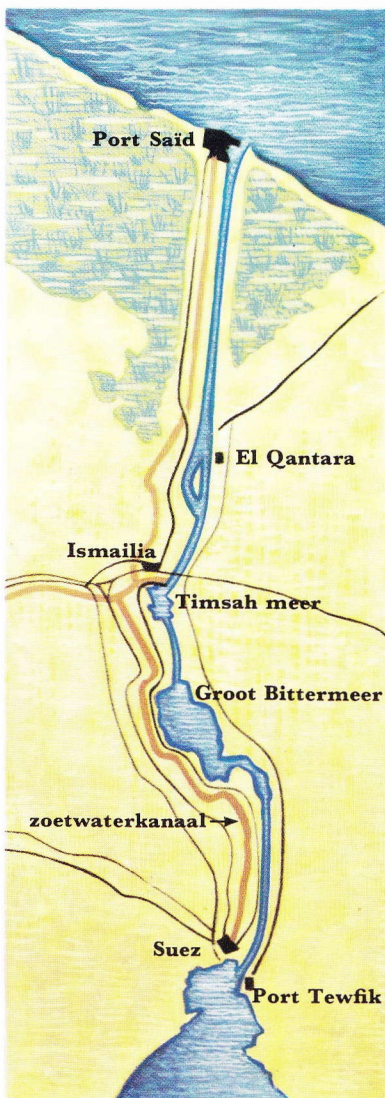
593 v.C.) zou, althans volgens Herodotus, de werken hebben gestaakt: nadat 120 000 arbeiders omgekomen waren, gaf een orakel hem de raad het plan op te geven. Men meent, dat Darius de Grote (521-485 v.C.) de werken echter voltooide, maar toen de Perzen Egypte verlaten hadden, geraakte het kanaal in verval. Trajanus (98-117) liet het weer herstellen, maar van de middeleeuwen af verzandde de waterweg definitief, zodat men er op dit ogenblik nauwelijks nog sporen kan van terugvinden. De Nieuwe Tijden ontdekten nieuwe werelden en belangrijke zeeroutes, die langs de

Kaap de Goede Hoop en de Atlantische Oceaan tot in het hart van de begeerde koloniën leidden. Daardoor nam het belang van de Middellandse-Zeehavens enigszins af. Wel dachten Venetiaanse kooplui eraan, om de landengte tussen Azië en Afrika te doorsteken, maar politieke, financiële en technische oorzaken beletten de uitvoering. Ook Napoleon koesterde een dergelijk plan, maar toen men hem verkeerdelijk meedeelde, dat het waterpeil van de Rode Zee meer dan 9 meter met dit van de Middellandse Zee verschilde, zag hij ervan af. In werkelijkheid is het peil tussen beide zeeën onge-

opening van het Suezkanaal



veer gelijk: in de zomer ligt de Middellandse Zee ongeveer 30 cm hoger en in de winter ongeveer 30 cm lager dan de Rode Zee. Omstreeks 1850 werd de droom in het brein van de Fransman Ferdinand de Lesseps werkelijkheid. Als consul had hij in verscheidene wereldsteden waardevolle connecties, die hem hielpen zijn plan te propageren en financieel te ondersteunen. Hij richtte een kanaalmaatschappij op, waarvoor Frankrijk meer dan de helft van het beginkapitaal leverde en de Egyptische kedive Mohammed Saïd het overige deel. Zijn opvolger



zoetwaterkanaal



verkochte achteraf zijn aandelen aan Engeland. Met de kanaalwerken werd op 25 april 1859 officieel een aanvang gemaakt. Aanvankelijk deed men een beroep op Egyptische handarbeiders, maar naarmate de onderneming vorderde en meer en meer werd gemechaniseerd, konden 4000 arbeiders beter opschieten dan de 20 000 die aanvankelijk werden ingezet. 10 jaar na de start, in 1869 dus, naderde deze gigantische krachtproef haar voltooiing. Van Port Saïd tot aan de uitmonding bij Port Tewfik aan de baai van Suez bedroeg de lengte van het kanaal niet minder dan 162 km! De plechtige opening had plaats in november 1869 en ging met grote feestelijkheden gepaard: personaliteiten uit alle landen en werelddelen namen eraan deel. Ongeveer zeventig schepen vertrokken uit Port Saïd, begeleid door het Franse keizerlijke jacht met keizerin Eugénie aan boord. De vorstelijke vloot bereikte de Rode Zee na een feestelijke reis van vier dagen. Weldra bleek het kanaal te eng: vele schepen liepen vast. Vergrotingswerken drongen zich op: het kanaal werd verbreed tot 46 m in de rechte delen en 55 m in de bochten. De diepte werd op 10,50 m gebracht. Naast het kanaal loopt een zoetwaterweg, die

via de Nijl de kanaalsteden voorzorgt. Het belang van het Suezkanaal groeide op fantastische wijze, vooral toen men in het Midden-Oosten aardolie ontdekte. Zo kwam de oosterse wereld dichterbij ons. Het politieke aspect van deze vitale zeevaartweg werd met de dag belangrijker. Daarom besloten de grote mogendheden in 1888 reeds, dat het Suezkanaal onder de wetten van een neutraal statuut zou vallen. Vóór Wereldoorlog I stond Turkije in voor het handhaven van deze neutraliteit; nadien nam het Verenigd-Koninkrijk deze taak over. Zijn aandeel in de kanaalmaatschappij bedroeg toen 44%. Nasser nationaliseerde deze rijke bron van inkomsten; later betaalde hij echter een schadeloosstelling.

De oude droom om de Middellandse en de Rode Zee door een kanaal te verbinden, werd pas in de 19e eeuw een werkelijkheid. De Fransman de Lesseps slaagde er inderdaad in één van de stoutmoedigste plannen van de Nieuwe Tijd te realiseren. Het magische Oosten kwam daardoor dicht bij Europa en zo werd het Suezkanaal een vitale zeeweg, door Nasser in 1956 op verrassende wijze genaast.