

aus Washington, daß „sämtliche amerikani-
sche Sprecher erklärt haben, die USA könn-
ten gegen die Verstaatlichung des Suezkanals,
der ganz durch ägyptisches Territorium ver-
läuft, nichts einwenden“²²⁾. Lediglich der
amerikanische Rechtsanwalt Fritz H. Oppen-
heimer, ein ehemaliger Berater des State
Department, klagte in einer Zuschrift an die
„New York Times“ darüber, daß die Aner-
kennung eines unbeschränkten Rechtes zur
Verstaatlichung dem imperialistischen Kapi-
talexport „einen tödlichen Schlag“ versetze.^{22 23 24 25)}
Er vermag aber keine überzeugenden Gründe
dafür vorzubringen, daß es sich bei der Suez-
kanalgesellschaft um einen Sonderfall handle,
weil das Kapital der Gesellschaft Auslands-
eigentum und ihr Sitz in Paris gewesen sei;
beides gilt auch für die „British Petroleum“
(die frühere „Anglo Iranian“), der die Öl-
felder von Abadan gehörten.

4. Die Konvention von 1888

Eine völlig andere Sache ist die Frage, ob
die ägyptische Regierung die internationale
Suezkanalkonvention von 1888 verletzt hat,
welche in Kriegs- und Friedenszeiten allen
Kriegs- und Handelsschiffen die ungehin-
derte Durchfahrt zusichert. Diese Frage wird
durch die Verstaatlichung der Gesellschaft
überhaupt nicht berührt. Eine Verletzung der
Konvention von 1888 ist nicht erfolgt und
nicht zu befürchten. Der Präsident der ägypti-
schen Republik hat nicht nur erklärt, daß er
die Bestimmungen der Konvention von 1888
achten will, sondern seit dem 26. Juli d. J.
haben über tausend Schiffe vieler Nationen
den Kanal ungehindert passiert, was die drei
Westmächte nicht wenig verstimmt hat. Ob-
wohl die enteignete Gesellschaft und die Be-
hörden der drei Westmächte einen starken
Druck auf die Lotsen ihrer Nationalität aus-
geübt haben, dem Dienst fernzubleiben, ist
es der ägyptischen Regierung gelungen, den
Verkehr mit unbedeutenden Verzögerungen
aufrechtzuerhalten. Diese Schwierigkeiten
sind nur entstanden, weil die alte Kanal-
gesellschaft der Einstellung von ägyptischen
Lotsen und leitenden Angestellten seit lan-
gem einen zähen Widerstand entgegen-
gesetzt hat.

„Es sieht so aus, als ob die britische und
die französische Regierung entschlossen sind,
Nasser in eine Lage zu bringen, in der er

²²⁾ „Neue Zeit“, Moskau, Nr. 32/1956.

²³⁾ „New York Times“ vom 19. 8. 1956.

²⁴⁾ „New Statesman and Nation“ vom 3. 8. 1956.

²⁵⁾ Ebenda.

²⁶⁾ I. A. Dementjew, Der Suezkanal, Staat-
licher Verlag für geographische Literatur. Mos-
kau 1954, Seite 48.

²⁷⁾ Vgl. den Wortlaut der Konvention in
Heft 5/56 „Deutsche Außenpolitik“.

die Schifffahrt unterbricht und die Konven-
tionen angerufen werden können. Daher die
Instruktion der anglo-französischen Direk-
toren — die selbst illegal ist, seit die Suez-
kanalbehörde nun auf die neue Körperschaft
übergegangen ist, die von der ägyptischen
Regierung ernannt wurde —, daß alle Schiffe
Kanalgebühren in London oder Paris zahlen
sollen. Aber Nasser hat diesen Schritt zum
Scheitern gebracht, indem er seine Anord-
nung zurückzog, daß die Gebühren bar in
Ägypten gezahlt werden sollen. Paradox ge-
nug, es ist Nasser, der entschlossen ist, den
Kanal offenzuhalten, und England, das ent-
schlossen ist, ihn zu schließen. Und bisher
hat Nasser gewonnen.“^{22*)}

Aber die Paradoxie geht noch weiter. Eng-
land, dessen Regierung sich heute zum Hüter
der freien Kanaldurchfahrt aufwirft, hat
selbst die Konvention jedesmal verletzt,
wenn es seiner Regierung und seinen Kapi-
talisten paßte; ja, die ganze Konvention von
1888 wurde nur geschaffen, weil England
Ägypten militärisch besetzt hatte und weil
die anderen seefahrenden Nationen fürch-
teten, England könnte die Durchfahrterlaub-
nis verweigern. Dazu schreibt „New States-
man and Nation“:

„Diese Konventionen zielten auf England
mehr als auf sonst jemanden. Wir selbst
weigerten uns bis 1904, sie alle zu unterschrei-
ben (als wir starkem französischem Druck
nachgaben), und wir verletzten sie in beiden
Weltkriegen. Noch schlimmer, Ägyptens Wei-
gerung, Schiffen, die Fracht nach Israel füh-
ren, die Durchfahrt zu erlauben, war auch
eine Verletzung; wir duldeten dies und ließen
damit die Verletzung der Konventionen

ZU: 25)

Ein sowjetischer Autor hat schon vor meh-
reren Jahren darauf hingewiesen, daß Eng-
land im spanisch-amerikanischen Kriege
(1898) spanische Kriegsschiffe durch Schika-
nen bei der Kohleversorgung im Suezkanal
zur Umkehr gezwungen hat; auch im
russisch-japanischen Kriege wurde im Jahre
1904 die russische Ostseeflotte bei der Durch-
fahrt so behindert, daß sie den Weg um das
Kap wählte und infolgedessen nach sieben-
monatiger Reise verspätet in Ostasien eintraf,
wo sie bei Tsuschima fast völlig vernichtet
wurde.^{26 27)} In beiden Weltkriegen hat England
den Kanal sofort für Kriegs- und Handels-
schiffe derjenigen Nationen gesperrt, mit
denen es im Kriegszustand war; mehr noch:
es hat die im Kanal befindlichen Schiffe
seiner Kriegsgegner geraubt und ihre Mann-
schaften gefangengesetzt. Die Konvention
von 1888 verbietet das ausdrücklich. Im Kan-
al und im Umkreis von drei Meilen von
seinen Einfahrten darf keinerlei Kriegshand-
lung vorgenommen werden.??)