Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 50

Artikel: Suez! Die Geschichte einer Strasse von Meer zu Meer

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-713075

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

mann die Feinde zu schädigen und das Feld zu behaupten, ohne allen Vorsatz zu plündern, es sei in Festen, Städten oder auf dem Land, bis zur Stunde, daß der Kampf ein Ende nimmt und gewonnen wird, daß die Hauptleute allen erlauben zu plündern, dann mag männiglich plündern, die dabei gewesen sind, und den Plunder soll jeglicher den Hauptleuten einhändigen, und die sollen ihn nach Marchzahl gleich und redlich teilen.

Grandson und **Murten:** Karls des Kühnen Macht war durch die Eidgenossen vernichtend geschlagen — sie war gebrochen. In der letzten, nachfolgenden Schlacht verlor der Herzog auch noch sein Leben. Europa widerhallte vom Ruhme eidgenössischer Kriegskunst. Zum gefürchtetsten Kriegsvolk Europas waren sie geworden. Wenn Schlachtenruhm, Siegerglanz vorerst noch die schlimme Auflockerung alt-eidgenössischer Kriegssitte zu überglänzen vermochte, so mußten diese Dinge doch einmal, zum Verderbnis akut werden. In was bestand die Auflockerung alt-eidgenössischer Kriegssitte? Daß jenes Verhalten wieder zum allgemein üblichen wurde, wie im Sempacherbrief es gebrandmarkt und geahndet — das unsoldatische Verhalten des Mannes am Ende der Schlacht. Die alten Vorschriften des Sempacherbriefes verboten das vorzeitige Verlassen des Banners, verboten das Plündern ehe die Hauptleute die Erlaubnis dazu gegeben hätten. Dazu wurden bei Grandson und Murten besondere Offiziere ernannt, die für Ordnung bei Ende der Schlacht zu sorgen, die auch bei einer eventuellen Plünderung die Aufsicht zu führen hatten. Den Soldaten selbst wurde ein Eid abgenommen, daß sie sich bei Ende der Schlacht männlich zu verhalten hätten, daß sie bei der Plünderung alles was gefunden wurde, herbeitragen sollten, damit am Schlusse die Beute gleichmäßig unter alle Beteiligten hätte verteilt werden können. Doch all diese Maßnahmen vermochten nicht das Verhalten der Mannschaften bei Ende der Schlacht in geordnete Bahnen mehr zu leiten — es wurde zu bedenkenlos. Keine Autorität und kein Eid mehr wurden geachtet. Eine Verfolgung des Feindes wurde unterlassen. Im Tiefsten zeigte sich, daß «man sollte den Fienden nachjagen, so jagte man vielmehr dem Guet nach». Auf solcher Moral begründet mußte das Ende der Schlacht zur Entfesselung gemeinster Leidenschaften werden. Das junge Volk, die sog. Freischaren; das waren die noch nicht im Auszugalter stehenden, sondern freiwillig mitkämpfenden Leute, sollten sich am frechsten aufgeführt, vor dem Gefechtsabbruch vom Banner entfernt, und wie toll über die Beute hergemacht haben.

Nun, nach dem Sieg wartete der Eidgenossen eine Beute, die, was die Menge und Güte anbetraf, ein bis jetzt nie bekanntes Ausmaß hatte. Ein nie gekannter Goldstrom ergoß sich damals über die Eidgenossenschaft. In Wirklichkeit soll alles jedoch nur der kleinste Teil der wirklichen Beute gewesen sein; «und doch nit der zwenzigst Teil ist an Tag kommen, so von unfrommen Lüten heimlich über Eid und über Ehre ist verstolen und verslagen». Und diese Leidenschaften, die am Ende der Schlacht einmal entfesselt, ob welchen der Feind vergessen, waren wie ein schleichendes Gift, das das militärische, politische und kulturelle Leben der Eidgenossenschaft nun verseuchte — daß wieder einmal mehr das Weiterbestehen des Staates fraglich wurde und ihn bis an den Rand eines Bürgerkrieges trieb. In letzter Stunde erstand die Rettung — im Mahnwort Niklaus von der Flüe — das staatspolitische Form im Stanser Verkommnis fand. Doch auch dieser Akt, er war im Grunde nur ein nochmaliges Herumwerfen des Steuers durch die Vernunft. Die Botschaft Niklaus von der Flües fand Verständnis im Volk, bei der Tagsatzung; nicht aber bei den Mannschaften, deren Soldatenhandwerk der moralischen Grundlage entbehrte. Ein Schlachtende in italienischen Sümpfen erst mußte auch sie zur Besinnung kommen lassen — Marignano.

Nach Feuz: Schweizergeschichte. Oechsli: Geschichte der Schweiz. Wiget: Vaterlandskunde.

Suez! Die Geschichte einer Straße von Meer zu Meer

Die schlagartige und rasche Zurückeroberung der Cyrenaika durch die motorisierten Truppen General Rommels und die Vorstöße gegen Aegypten lassen darauf schließen, daß die Achsenmächte danach trachten, weiter nach Osten vorzustoßen und die beiden Schlüssel des Mittelmeeres, Gibraltar und Suez, in ihre Hand zu bekommen. Mussolini hat schon im Jahre 1936 in seiner Mailänderrede davon gesprochen, daß Italien eine Insel sei, die aus dem Mittelmeer aufsteige, dieses Meer sei für England eine Route von vielen Routen, für das Imperium romanum aber **das Leben.** Schon im abessinischen Feldzug mußte auch der neutrale Beobachter erkennen, wie abhängig Italien von Großbritannien ist, das eben die Kontrolle über die Eingänge zum Mittelmeer ausübt und fest in der Hand hält.

Kleopatras Flucht auf dem Suezkanal.

Es dürfte deshalb nicht uninteressant sein, einiges aus der Geschichte dieser Wasserstraße zu erzählen, rückt sie doch heute in den Mittelpunkt des Interesses. Das war aber schon in uralten Zeiten so. Der Gedanke, die Meerenge von Suez durch einen Kanal zu durchbrechen, entstand nicht erst im 19. Jahrhundert, als der Seeverkehr größere Dimensionen annahm, denn man hat Spuren eines solchen Kanals aus dem grauen Altertum gefunden. Strabe und Plinus wissen von einem Kanal zu berichten, der um das Jahr 2000 v. Chr. von dem Pharaonen Sesostris errichtet worden war, um den nördlichen Ausgang des Roten Meeres mit einem östlichen Mündungsarm des Nils zu verbinden.

Später weiß Herodot zu erzählen, daß um das Jahr 600 v. Chr. der Pharao Necho diesen versandeten Kanal wieder herstellen lassen wollte, allein durch einen Orakelspruch, dieses Werk werde nur den Barbaren Nutzen bringen, von seinem Vorhaben abgehalten wurde, nicht ohne daß die Anfänge des Versuches, den Kanal wieder schiffbar zu machen, das Leben von 120 000 Sklaven gekostet hatte.

Etwa ein Jahrhundert später hat der Perserkönig Darius den Kanal fertigstellen lassen; aber auch dieses Werk versandete wieder, eine Gefahr, die auch dem heutigen Kanal drohte, wenn nicht ständiges Patrouillieren von Baggermaschinen den Sandstürmen Widerstand leisten würde. Auf diesem Kanal entkam Kleopatra nach der Schlacht von Actium ins Rote Meer. Den römischen Kaisern Hadrian und Trajan gelang es nicht, den Kanal wieder instandsetzen zu lassen. Als dann im 7. Jahrhundert n. Chr. Aegypten den Kanal für die christlichen Schiffe sperrte und als im Jahre 767 diese Wasserstraße sogar von einem Sandsturm zugeschüttet wurde, war für viele Jahrhunderte dieser Wasserweg von Europa nach Ostasien verloren.

Napoleon folgte den alten Kanalspuren.

Dennoch sind immer wieder Pläne aufgetaucht, den Wasserweg nach Indien durch den Bau eines Kanals von Suez abzukürzen. Vorab in Frankreich

gab es immer wieder Leute, die vom Durchstich der Landenge sprachen, hatte doch Frankreich in Indien große Interessen durch die «Compagnie des Indes» zu vertreten. Ludwig XIV. und sein Minisiter Colbert interessierten sich lebhaft für dieses Projekt, obwohl der Plan des Philosophen Leibnitz, der 1672 unter dem Titel «De expeditione Aegyptiaca Ludovico XIV. re de Franciae proponenda» keine große Beachtung fand. Als dann später Napoleon mit seinen Truppen in Aegypten landete, um den entscheidenden Schlag gegen England zu führen, verfolgte er über fünf Stunden lang die Spuren des alten Kanals. In der Hoffnung, Frankreich würde durch den erneuten Durchstich in den Besitz des Schlüssels zu Indien gelangen, wurde der Ingenieur Lepère beauftragt, die Möglichkeiten zu studieren, eine Wasserverbindung zwischen dem Roten Meer und dem Mittelländischen Meer zu bauen. Vermessungen ergaben, daß der Spiegel des Roten Meeres neun Meter über demjenigen des Mittelmeeres lag, daß also ein Kanal Schleusen erfordert hätte. Da man aber damals glaubte, nur ein schleusenloser Kanal sei wirklich verwendungsfähig, unterblieb die Ausführung des Projektes. Später entdeckte ein englischer Kapitän die Niveaugleichheit der beiden Meere.

Erst 1833 befaßte sich wiederum jemand ernsthaft mit dem Problem. Es war ein Schüler des Grafen Saint-Simon, nämlich Prosper Enfentin, der sich auf eine Studienreise nach Aegypten begab, um mit begeisterten Anhängern den ägyptischen König für den Kanalbau-Plan zu gewinnen. Trotz Mißerfolgen seiner Aktion gab Enfentin den Plan nicht auf und während seines ganzen ägyptischen Aufenthaltes legte er den eigentlichen Grundstein zum Kanal, indem er den jungen Diplomaten Ferdinand Lesseps kennen lernte, der später dann das Projekt zur Ausführung bringen sollte. Enfentin kehrte nach Paris zurück und gründete dort eine Studiengesellschaft für den Bau des Kanals, dem auch Engländer und vor allem Deutsche angehörten. Allein, was richtet schon eine Gelehrtengesellschaft ohne Geld aus? Enfentin glaubte mit dem Kanal von Suez die Menschheit zu beglücken und auch ein Deutscher, namens Dufour, hatte derartige kosmopolitische Gedanken. Lesseps und der sachverständige Oesterreicher Alois von Negrelli hielten sich vorerst beobachtend im Hintergrund.

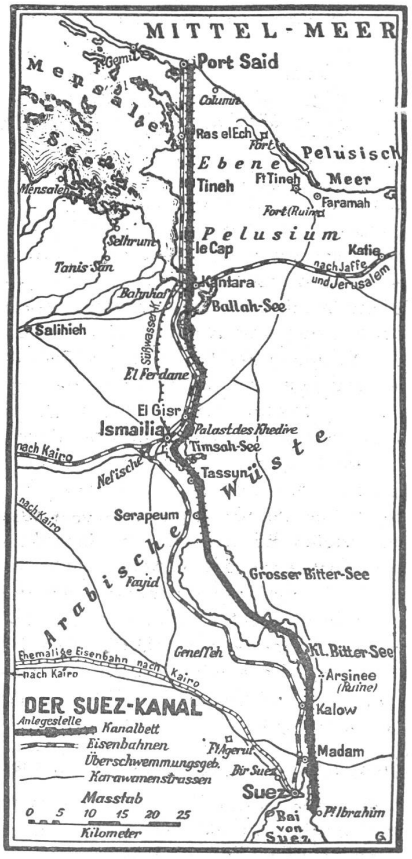
Auf der Jagd nach Kapital.

Ohne Geld konnte an das Unternehmen nicht gedacht werden, nun sollte sich jemand finden, der bei europäischen Höfen herumreiste und Propaganda für die Idee machen sollte und vor allen Dingen den Versuch zu unternehmen hatte, Kapital zusammenzutrommeln. Dieser Mann fand sich in Ferdinand Lesseps, einem Abkömmlinge einer alten französischen Diplomatenfamilie, der ehemals Vizekonsul in Aegypten gewesen war; bevor er aber dort seinen Dienst antreten konnte, kam sein Schiff wegen Choleraverdacht in Quarantäne; während der langweiligen Wartezeit vertiefte sich nun Lesseps in die Lektüre von Büchern und stieß dabei auf jene Expertise des Ingenieurs Lepère, der im Auftrage Napoleons eine Denkschrift über den Bau des Kanals verfaßt hatte. Später zog sich Lesseps aus öffentlichen Diensten zurück. Als sein Jugendfreund Said Vizekönig von Aegypten wurde, reiste Lesseps in die Nillande und versuchte nun die Realisation der Idee. In knapp zwanzig Tagen gelang es ihm, den Vizekönig für seinen Plan zu gewinnen und die Konzession wurde provisorisch erteilt. Der Anregung Said Paschas folgend, lud Lesseps die bekanntesten europäischen Ingenieure ein, ein Gutachten über den Kanalbau anzufertigen. Und siehe da — die europäische Studienkommission sprach sich für das Projekt Negellis aus. «Sie sind die Säule des schleusenlosen Kanals», soll ihm Lesseps zugerufen haben. Said Pascha aber hatte die Konzession nur unter dem Vorbehalt erteilt, daß die Hohe Pforte in Konstantinopel den Kanal bewillige. Hinter dem Sultan aber stand England. Lesseps ließ sich nicht beirren, als auch die französische Regierung unsicher wurde und England den Bahnbau Alexandria—Kairo—Suez als Konkurrenz zum Kanal in Angriff nahm. In London konferierte Lesseps auch mit Lord Palmerston, aber dieser zeigte sich wenig interessiert, wiewohl die «Times» Lesseps Unterfangen lebhaft begrüßte. Glücklicherweise unterstützten Frankreich und Oesterreich das Projekt und so konnte Lesseps im Oktober 1858 die «Suez-Kanal-Gesellschaft» gründen und im November des gleichen Jahres 400 000 Aktien zum Nennwert von 500 französischen Franken zur Zeichnung auflegen. Frankreich übernahm 207 000 Stück und besaß damit die Aktienmehrheit, Preußen beteiligte sich mit 15, und Said Pascha mit dem Rest, indessen England und Oesterreich sich nicht finanziell beteiligen wollten.

Täglich 8000 Franken für Trinkwasser.

Obschon der Sultan die Konzession noch nicht erteilt hatte, erfolgte am 25. April 1859 der erste Spatenstich am Nordeingang des geplanten Kanals. Der Tod Said Paschas erschwerte jedoch die Weiterarbeit, denn sein Nachfolger Ismail Pascha verlangte die Abschaffung der bis anhin üblichen Zwangsarbeit und die Rückgabe einer Anzahl Landparzellen, welche die Suez-Kanal-Gesellschaft bereits erworben hatte. Durch einen Schiedsspruch Napoleon III. konnte der Konflikt beigelegt werden, indem die Gesellschaft den Wünschen des Vizekönigs nachkommen mußte, dafür aber eine Entschädigung von 84 Millionen Francs erhalten sollte, eine Summe, die angesichts der schwachen Finanzlage des Unternehmens eine außerordentliche Hilfe bedeutete.

Aber ebenso unvorhergesehen tauchten urplötzlich allerlei Schwierigkeiten auf. So bereitete u. a. die Versorgung der Arbeitskräfte mit Trinkwasser außerordentlich hohe Summen. 1600 Kamele mußten täglich das notwendige Wasser herbeischleppen, das etwa 8000 Francs pro Tag kostete. Um die hygienischen Verhältnisse des Arbeiterheeres zu verbessern, baute man parallel dem Kanal eine Süßwasserrinne, die 1862 fertiggestellt wurde. Nun schritt die Arbeit rapid vorwärts. Obwohl immer neue Hindernisse auftauchten, konnte am 17. November 1869 die glanzvolle Einweihung des Kanals stattfinden. Der Khedive von Aegypten hatte zu diesem Zwecke bei Verdi eine Oper bestellt und der Komponist schrieb zu diesem Anlaß «Aida». Fünfzig Kriegsschiffe aller europäi-



schen Nationen lagen in Port Said verankert und als sich am Morgen um 6 Uhr die lange Kette der Fahrzeuge in Bewegung setzte, angeführt von der französischen Kaiserjacht «Aigle» mit Eugenie und Lesseps an Bord, da war es nur Großbritannien, das bloß durch einen Diplomaten und nicht durch ein Mitglied des königlichen Hauses vertreten war, wiewohl die Regierung an Lesseps ein Glückwunschtelegramm gesandt hatte.

London kauft Aktienpakete und wird Herr des Kanals.

Sicher war der Kanal ohne England, aber gegen England gebaut worden und deshalb Downing Street ein Dorn im Auge. Etwas mußte geschehen, um den Weg nach Indien zu retten. Die finanzielle Mißwirtschaft Aegyptens kam England zu Hilfe. Die Verschwendungssucht Ismail Paschas brachte das Land an den Rand des Abgrundes. Deshalb wurde das Aktienpaket der Suezkanal-Gesellschaft zwei französischen Konsortien angeboten. Allein der britische Generalkonsul bekam Wind von dieser Transaktion und orientierte seine Regierung darüber, die, ohne das Parlament zu befragen, die 178 000 Aktien für 3 976 580 englische Pfund erwarb. Disraeli, der englische Premier, verteidigte die Aktion mit den Worten: «Für das Ansehen und die Macht Eurer Majestät ist es in diesem Augenblick von lebenswichtiger Bedeutung, daß der Kanal England gehört.»

Bald faßte Großbritannien noch fester Fuß in den Nillanden. Ismail Pascha suchte um einen Finanzberater nach und als 1878 die fremdenfeindlichen Demonstrationen national gesinnter Aegypter sogar zu Unruhen führten und 50 Europäern das Leben kosteten, erschien ein britisches Geschwader vor Alexandrien und nahm die Forts unter Feuer, um tags darauf die Stadt zu besetzen. So wurde England Herr der Schlüsselstellung zu Indien, die ihm nun hauptsächlich vom imperialistisch aufstrebenden Italien, das die Gewalt über das «mare nostrum» erlangen will, streitig gemacht. F. K. M.

Wie Rostow fiel

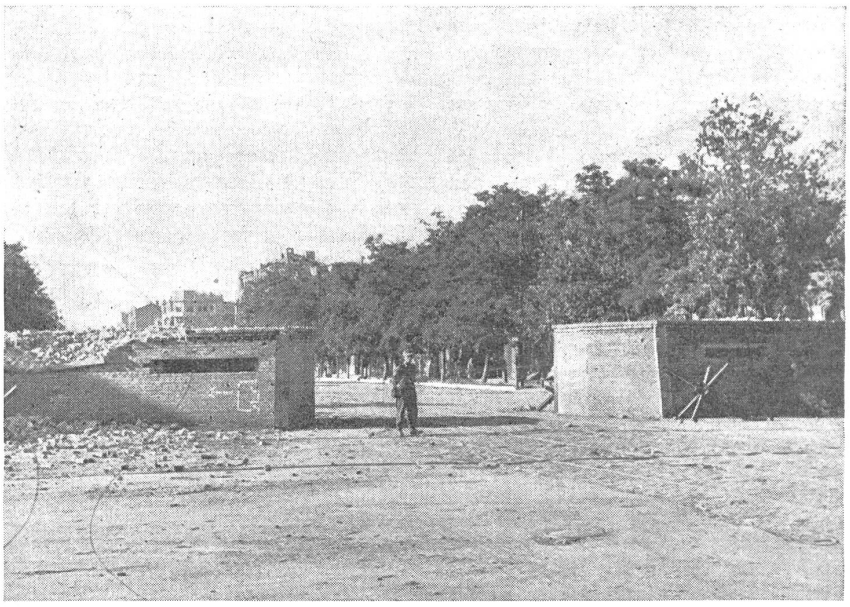
Kilometerweit bahnen die Panzer und Sturmgeschütze einen neuen Vormarschweg durch die unübersehbaren Sonnenblumenfelder. Einmal hat aber auch dieses goldene Blühen und Leuchten ein Ende. Die Landschaft der weiten Hänge und grünen, mit Steppengras bedeckten Hügel, der steilen Regenschluchten und sanften fruchtbaren Täler, wird am Horizont begrenzt von der Silhouette der langgestreckten Stadt Rostow. Rauchsäulen, dunkel und schwarz, stehen darüber. Noch einmal werden die Fahrzeuge aufgetankt. Und dann beginnt der Angriff. Vom Westen, Norden und Osten her haben die Panzerverbände, Infanteriedivisionen und SS-Einheiten sowie slowakische Verbände ihre jeden Widerstand brechenden Keile bis vor die Stadt getrieben, die besonders im Westen und auch im Norden von einem in langen Monaten gebauten zementgegossenen Festungsgürtel mit einem dichten tiefgegliederten Bunkersystem und gigantischen Widerstandszentrum umgeben ist. Mehrere Ringe breiter und tiefer Panzergräben verstärken die sowjetischen Verteidigungsanlagen. Wenn man das Luftbild unserer Aufklärungsflieger betrachtet, wäre man versucht, diese Stadt für uneinnehmbar zu halten. Welche Festung ist aber nach dem Fall von Sewastopol noch uneinnehmbar?

Während die vom Norden kommenden Panzerverbände in einem gewaltigen, nach Osten ausholenden Kreis sich Rostow unaufhaltsam nähern, um ihre in wenigen Tagen durchgeführte, kaum glaubliche Marsch- und Kampfleistung von mehr als 500 Kilometer mit der Eroberung der bedeutenden Donstadt zu krönen, haben die vom Westen vorstoßenden Divisionen einen kürzeren Weg und stehen wenige Stunden früher vor dem ersten Panzergraben. Die liebliche Landschaft der Sonnenblumenäcker und strohgelben Gerstenfelder liegt weit zurück. Schweres feindliches Artilleriefeuer beweist, daß der Feind uns die Stadt nicht ohne Kampf überlassen will. Der erste breite Graben am überhöhten Hang, von zahlreichen Feldstellungen und Mg.-Nestern gesichert, wird in erbittertem Nahkampf überwunden. Während ihn die in die Gräben eindringenden Schützen nach rechts und links aufrollen, sind die Pioniere bereits darüber hinaus, räuchern mit Handgranaten und Flammenwerfern die Bunker- und Mg.-Löcher aus, die mit einem tollen Feuerwirbel die Grabenstürmer zuzudekken versuchen. Schon werden Sprenglöcher ausgehoben, Explosionen sind hörbar, Erde wirbelt hoch, die vordere Grabenwand ist aufgerissen, Spaten hauen hinein. In der Gluthitze des Sommertages werfen schwitzende, staubbedeckte braungebrannte Pioniere den Graben an einer Stelle zu. Eine halbe Stunde später legen sich die Gleisketten darüber. Das erste schwere Hindernis ist genommen. Rostow rückt näher.

Sturzkampfflugzeuge, die Wegbereiter und Helfer der Infanteristen und Panzer, überspringen immer und immer wieder den Höhenzug und setzen zum Sturzflug an. Man kann das Ausklinken der Bomben erkennen, sieht große braune Rauchwolken hochsteigen, hört den dumpfen Klang der Detonationen. Unaufhörlich überfliegen Staffeln schwerer Kampfflugzeuge das Schlachtfeld, um den Feind in der Stadt selbst zu zerschlagen. Panzergraben um Panzergraben wird zäh verteidigt. Und noch zäher Zug um Zug erobert. Der Artilleriekampf nimmt selten erreichte Formen an. Die Luft dröhnt und der Boden zittert. An beiden Seiten des Durchbruchteils arbeiten Minensuchtrupps der Pioniere. Mit weißen Absperrbändern wird die Fahrbahn nach vorn gekennzeichnet. Dieser schmale Weg ist gesäubert, seitwärts aber ist das Gelände verseucht mit unzähligen Minen.

Stunde um Stunde vergeht. Die Panzerdivison wälzt sich wie ein riesiger Heerwurm erdrückend und umklammernd gegen Rostow vor. In der Nacht lodern die riesigen Brände der Stadt herüber. Flieger und Artillerie haben Oel- und Munitionslager getroffen. Das rötlich-fahle Brandlicht kommt den Pionieren und Kradschützen gerade recht, um sich weiter hineinzudrängen in den dichten Befestigungsgürtel. Es gibt keine Ruhe. Schüsse aus allen Kalibern peitschen durch die Nacht.

Im Morgengrauen wird der letzte der



Ein von deutschen Panzern niedergekämpfter Straßenbunker in einer der Hauptstraßen von Rostow.