

155 jaar scheepvaart door het Suezkanaal [1]



Het eerste schip voer op 17 februari 1867 door het Suezkanaal. In de afgelopen anderhalve eeuw kende het Suezkanaal vele heuglijke feiten, maar ook dieptepunten.

DOOR Henk van de Laak

De geschiedenis verhaalt diverse keren van het graven van een kanaal, gebruikmakend van de Bittermeren als aftakking van de Nijl naar de Rode Zee, hetzij uitsluitend bedoeld voor de scheepvaart, hetzij bedoeld als zoetwaterkanaal.

De eerste stappen tot een kanaal door de landengte van Suez

Al in 2000 v.Chr. liet farao Sesostris (AFB. 1) de oostelijke Nijldelta en de bestaande meren door kanalen met elkaar verbinden. Zo schiep hij de eerste verbinding tussen de Middellandse Zee en de Rode Zee. Ook farao Necho II (610-595 v. Chr.) liet een gigantisch kanaal graven tussen een Nijltak en de Bittermeren. Nadat Egypte door de Perzen was veroverd, verzandde het kanaal en was het niet langer geschikt voor de scheepvaart. Tijdens de heerschappij van de Perzische koning Darius I (521-486 v.Chr.) werd begonnen met de bouw van een kanaal van de Nijl tot de Rode Zee, zodat de Perzische handelaars tot de Middellandse Zee konden varen. Darius liet een stèle oprichten met de inscriptie:

'Ik, de Pers, heb opdracht gegeven dit kanaal te graven vanaf de Nijl tot de zee die in Perzië begint.' (Een familielid van De Lesseps ontdekte in 1866 bij Chalouf deze inscriptie, waarin Darius' kanaal werd beschreven).

De ontdekking van de Kaaproute door Vasco da Gama in 1498 (AFB. 2) gaf de westelijk gelegen Europese landen een enorm voordeel in de concurrentie met de handel in Indische producten. Frankrijk had te kampen met een groeiende rivaliteit met Engeland en dacht al in een vroeg stadium aan een verbinding door de landengte van Suez. Tegen de achtergrond van de strijd met de Engelsen werd Napoleon Bonaparte in 1798 naar Egypte gezonden om dit land te bezetten (AFB. 3). Er werd serieus onderzoek gedaan naar een kanaal dat de Middellandse Zee en de Rode Zee moest verbinden. Er werden echter rekenfouten gemaakt, waardoor men dacht dat het niveauverschil tussen beide zeeën tien meter bedroeg. Hierdoor werd het werk snel opgeschort, omdat een kanaal met sluisen toen nog onmogelijk was.



AFB. 1: postzegel Egypte: farao Sesostris.

De Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez

In 1830 leverde de Ier Francis Rawdon Chesney het bewijs dat er geen noemenswaardig niveauverschil bestond tussen de zeeën en dat een verbinding zonder sluisen dus mogelijk was. Er werd echter weinig aandacht aan zijn rapport besteed en het duurde nog meer dan twintig jaar voordat er serieuze plannen werden gemaakt voor een kanaal. In 1854 maakten de Britten een nieuwe berekening, deze keer zonder fouten. Ze kwamen uit op een verschil van dertig centimeter tussen de Middellandse Zee en de Rode Zee. Toen de Fransen deze conclusie onderschreven, kwam er meer zicht op het project. De toenmalige heerser, Mohammed Ali (AFB. 4), was niet enthousiast en er was aanzienlijk Brits verzet. Nadat de in Frankrijk opgevoede onderkoning, khedive Mohammed Said Pasja medio 1854 de leiding in Egypte had overgenomen, stelde hij in dat jaar een review-commissie in, onder voorzitterschap van de Nederlandse waterbouwkundige en spoorwegpionier ir. Frederik Willem Conrad (hij was de zoon van Frederik Willem Conrad, inspecteur-generaal van de Waterstaat). Deze commissie deed twee veldonderzoeken, waarover door Conrad uitgebreid verslag werd gedaan. Uit de onderzoeken volgde dat zowel geotechnisch als hydraulisch de beste oplossing een kanaal direct noordwaarts was. De enige wijziging ten opzichte van het ontwerp van Linant Bey was om de noordelijke haven niet bij Bi'r ar Rummânah te leggen, maar bij de speciaal hiervoor nieuwgebouwde stad Port Said (genoemd naar Conrads opdrachtgever, AFB. 5A+B). Van 1858 tot 1865 was Conrad de vertegenwoordiger van de onderkoning van Egypte bij de Suez-kanaalmaatschappij. Er kwamen voor Ferdinand de Lesseps (AFB. 6) nu mogelijkheden, mede omdat Said zijn jeugdviend was.

Akte van Concessie

Op 30 november 1854 tekende Said Pasja de eerste zogenoemde Akte van Concessie, waardoor De Lesseps in staat werd gesteld de Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez te vormen. De concessie gaf het recht op de aanleg van het Suezkanaal en de exploitatie ervan voor een periode van 99 jaar. De ei-



AFB. 2: postzegels Nieuw-Caledonië: ontdekkingsreis Vasco da Gama.



AFB. 3: FDC Frankrijk Bonaparte in Egypte.



AFB. 4: postzegel Egypte: Mohammed Ali.



Afb 5a+b:
PPC Port Said
(16/4/1909)
naar Favières
(22-4-1909)
met tracé Su-
ezkanaal met
links de Mid-
dellandse Zee.

genlijke maatschappij werd gevormd door een veel nauwkeurigere akte, die op 5 januari 1856 door Said Pasja werd getekend. De status van de nieuwe maatschappij vormde een bijlage bij deze akte, die ook vermeldde dat met goedkeuring van de onderkoning en van de sultan van Turkije, het kanaal en zijn daarvan afhankelijke havens altijd als neutrale doorgang voor koopvaardischepen open moest blijven, zonder dat de nationaliteit van personen of landen een rol zouden spelen. Een en ander uiteraard als de doorvaartrechten overeenkomstig de bepalingen betaald werden. De Britse regering, die de Franse aanspraken op Egypte vreesde en bang was voor de veiligheid van haar verbindingen met het Brits-Indische rijk, gebruikte alle mogelijke middelen om zich tegen het graven van het kanaal te verzetten, inclusief haar niet onaanzienlijke invloed in Turkije. Het definitieve ontwerp was van Alois Negrelli, een Oostenrijkse ingenieur. Maar na de interventie van Napoleon III werd tussen 1860 en 1862 het eerste deel van het kanaal voltooid. Nadat de maatschappij in financiële problemen kwam, was het Said Pasja die 44 procent van het bedrijf kocht om de bouw gaande te houden. Na de opvolging van Said door Ismail Pasja (AFB. 7) in 1863, werd het

werk weer opgeschort. De Lesseps deed opnieuw een beroep op Napoleon III, die in maart 1864 een internationale commissie vormde. De problemen werden opgelost en binnen drie jaar werd het Suezkanaal voltooid.

De openingsfestiviteiten

Het eerste schip voer op 17 februari 1867 door het Suezkanaal. Het kanaal als verbinding tussen de Middellandse Zee en de Rode Zee werd officieel geopend op 17 november 1869. De voltooiing van het Suezkanaal was natuurlijk aanleiding voor een aanzienlijke viering, waarbij ook vele staatshoofden aanwezig waren. Twee konvooien van schepen voeren vanaf het zuiden en noorden het kanaal in en kwamen in Ismailia samen. De feestelijkheden gingen nog weken verder en bij de viering hoorde ook de opening van het nieuwe operagebouw van Ismail in Caïro. Khedive Ismail Pasja liet in 1860 de weg naar de piramiden (Sharia al-Ahram) aanleggen, zodat zijn belangrijkste gast, de Franse keizerin Eugénie, de 11 km van Caïro naar de Grote Piramide van Giza in haar rijtuig kon rijden (AFB. 8+9). Hierin spreekt dui-

delijk de invloed van de Fransen in die dagen. Conrad zelf was trouwens ook bij de feestelijke opening aanwezig. Onderweg naar huis overleed hij, onverwachts op 1 februari 1870, in München.

(wordt vervolgd)



AFB. 9: postzegel Egypte, misperforatie.



AFB. 6: postzegel Panama:
Ferdinand de Lesseps.



AFB. 7: postzegel Egypte:
Ismail Pasja.



AFB. 8: postzegelvelletje St. Helena van Franse keizerin Eugénie.

95 jaar Nederlandsch Maandblad voor Philatelie

FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND
FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND	FILATELIE 95 19 20 22 17 NEDERLAND

Filatelie Hét blad voor postzegelverzamelaars

Velletje 95 jaar Filatelie

Het bijzondere velletje van 10 (vijf verschillende zegels) is te bestellen door overmaking van € 13,00 (incl. verzendkosten binnen Nederland) op IBAN NL64 INGB 0000 7069 68 tnv St. Ned. Maandblad v. Philatelie. Vermeld wel vel 95 en uw adres!

155 jaar scheepvaart door het Suezkanaal [2]



Het eerste schip voer op 17 februari 1867 door het Suezkanaal. In de afgelopen anderhalve eeuw kende het Suezkanaal vele heuglijke feiten, maar ook dieptepunten.

DOOR **Henk van de Laak**

De opera Aida

In tegenstelling tot wat beweerd wordt, heeft Giuseppe Verdi (AFB. 10) de opera Aida niet geschreven ter gelegenheid van de opening van het Suezkanaal en evenmin voor de opening van het nieuwe operagebouw in Caïro (AFB. 11). Van de egyptoloog Auguste Mariette was het idee afkomstig om in verband met de opening van het Suezkanaal een opera te laten schrijven. Mariette ontwierp een kort verhaal, maar dit bereikte Verdi pas in 1870. De première vond plaats op 24 december 1871 in Caïro. De grote ensembles van de triomfscène aan het slot van het eerste tafereel hebben Aida tot de opera bij uitstek voor spectaculaire voorstellingen in de openlucht gemaakt (AFB. 12).

'Vrijheidsbeeld'

In 1867 had de Franse beeldhouder Auguste Bartholdi (AFB. 13) een voorstel gedaan voor een reusachtige vuurtoren voor het Suezkanaal: 'Egypte brengt het licht naar Azië'. Het ontwerp was een kruising tussen de beroemde Pharos of vuurtoren van Alexandrië (AFB. 14) en de Kolossus van Rhodos (AFB. 15), twee van de zeven wereldwonderen.

In 1884 was dat vrijheidsbeeld klaar, maar men had besloten dat het in de Verenigde Staten geplaatst moest worden vanwege het 100-jarig bestaan. Maar Bartholdi was onzeker over het soort constructie die het zowel mogelijk moest maken een standbeeld van die omvang dwars over de Atlantische Oceaan te transporteren, als zijn eigen gewicht te laten dragen en de winden die over de New Yorkse haven waaien te weerstaan. Van metselwerk kon geen sprake zijn. In 1881 legde Bartholdi het probleem aan Gustave Eiffel voor (AFB. 16). Deze ontwierp een skelet dat rust op verticale stalen balken die in het granieten voetstuk van het beeld moesten worden ingelaten. Ook het lastigste technische probleem van de arm die de toorts droeg, werd opgelost.

Het is een ironische gedachte dat als de Pasja van Egypte had toegegeven aan Bartholdi's voorstel, het Vrijheidsbeeld nu onder een andere naam, aan het begin van het Suezkanaal had gestaan (AFB. 17).

Eigen postzegels Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez

De maatschappij, die al vele privileges had kunnen verwerven, matigde zich ook het recht aan postzegels uit te geven die op haar grondgebied konden worden gebruikt. Op 1 juli 1868 verscheen een serie van vier ongetande zegels in de waarden 1c, 5c, 20c en 40c. De zegels werden vervaardigd in boekdruk door M. Chezard in Parijs. De postzegels waren voor de postbezorging tussen Port Said en Suez en werden door penvernietiging ontwaard. Omdat de post veelal een verdere bestemming had,

werden deze zegels vergezeld door of Egyptische of Franse postzegels en kregen hierdoor soms een nummerstempel, gebruikt door de Franse overheid, van Suez 5015 of van Port Said 5129. De Egyptische regering werd door deze maatregel van de kanaalmaatschappij overvallen. Toen het tot haar doordrong dat dergelijke zegels verkrijgbaar waren en postaal werden gebruikt – met veronachtzaming van de Egyptische postzegels – maakte zij hier een einde aan door zich erop te beroepen, dat het recht van het uitgeven van postzegels slechts toekomt aan een soevereine staat. Het gevolg was dat de zegels maar vier weken in gebruik zijn geweest. Uiteraard genieten de zegels, gezien de korte verkrijgingsduur en geringe oplage, een hoge filatelistische waarde, wat met zich meebrengt dat er tal van vervalsingen in omloop zijn gebracht (AFB. 18).

De Britse overheersing (1882-1922)

In 1869 had de khedive (onderkoning) Ismail Pasja de strategische positie van Egypte vergroot door de opening van het Suezkanaal. Maar in 1875 was Egypte zo ver achteruitgegaan dat het zijn rente op de Europese schulden niet meer kon betalen en Ismail was verplicht zijn aandelen in de Suezkanaalmaatschappij te verkopen aan Engeland. Hierdoor werd de macht van het buitenland in Egypte aanmerkelijk vergroot. Onder Franse en Engelse invloed ontsloeg de sultan in het toenmalige Constantinopel ten slotte Ismail als khedive. Doordat de (islamitische) bevolking de buitenlandse machten als een christelijk front beschouwde, greide de onrust. De nationalistenvan traden naar voren en in 1882 bombardeerden de Britten Alexandrië om 'zijn' kanaal te beschermen.

Ze trokken op 15 september 1882 Caïro binnen. Egypte werd in de praktijk een Brits protectoraat, hoewel de soevereiniteit van de Osmaanse sultan in Constantinopel tot aan de Eerste Wereldoorlog erkend bleef. In de daaropvolgen-



AFB. 10: postzegel Vaticaanstad Giuseppe Verdi.



AFB. 11: Egypte postzegelvelletje operagebouw Caïro.

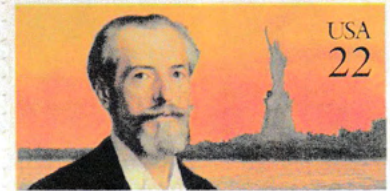
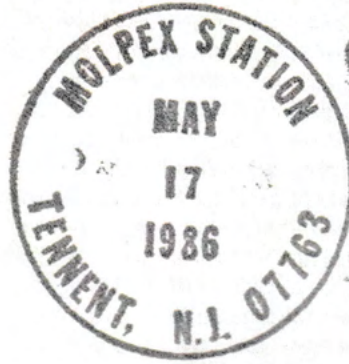


AFB. 12: Egypte postzegelvelletje 125 jaar opera Aida.

de jaren was er discussie over het bepaalde in de Tweede Akte van Concessie met betrekking tot de vrije doorvaart. Engeland verklaarde op 8 april 1904 trouw te zullen zijn aan de bepalingen van deze Akte, zodat hij in werking kon treden. Toen Turkije in de Eerste Wereldoorlog de zijde van Duitsland koos, werd Egypte op 18 december 1914 officieel tot Brits protectoraat geproclameerd (AFB. 19A+B). De macht berustte bij de Britse Hoge Commissaris Hoesein Kamil, die in 1917 overleed. Zijn opvolger werd zijn broer Ahmed Foad. Na de oorlog besloot de regering in Londen tot een eenzijdige opheffing van het protectoraat (22 februari 1922).

Egypte als onafhankelijke staat

Egypte werd door dit decreet wel als onafhankelijke staat erkend, hoewel Engeland de exclusieve controle behield over de verdediging van Egypte, de verbindingswegen in het Britse imperium (Suezkanaal), de bescherming van minoriteiten en buitenlandse belangen en het



F.A. Bartholdi, Statue of Liberty Sculptor
100th ANNIVERSARY
STATUE OF LIBERTY
 1886 - 1986

AFB. 13: Gelegenheidsstempel 100 jaar Vrijheidsbeeld, F.A. Bartholdi



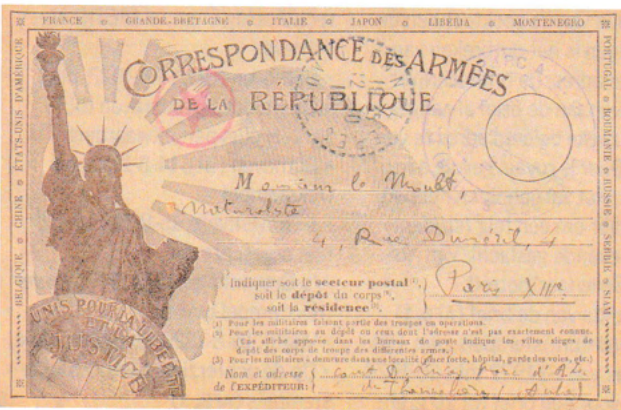
AFB. 14: postzegel Hongarije Pharos of vuurtoren van Alexandrië.



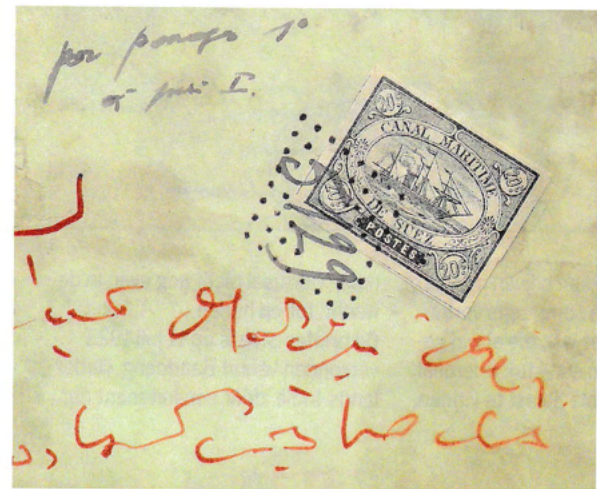
AFB. 15: postzegel Hongarije Kolossus van Rhodos.



AFB. 16: postzegel Frankrijk G. Eiffel met gelegenheidsstempel 100 jaar Garabit spoorbrug over de rivier de Truyère in het Franse Centraal Massief.



AFB. 17: (Internationale) Veldpostbriefkaart met vrijheidsbeeld, Thennelières (Aube) 12-10-1918 naar Parijs.



AFB. 18: briefstuk met de 20 cent Suezkanaal-zegel met een vervalste stempel 5129.



AFB. 19a+b: Censor-briefomslag van Gizara/Cairo (28 november 1915) naar Oegstgeest (8 december 1915), sluitstrook 'openend by censor', in kastje 'passed/censor/8'.



AFB. 20: postzegel Egypte: Koning Faoed I (drukproef).



AFB. 21: postzegel Egypte: Scheepvaartcongres 1926.



AFB. 22: postzegel Egypte: Nieuw verdrag Egypte-Engeland 1936.

bestuur over Soedan. Foad (AFB. 20) nam de koningstitel aan. In 1926 werd in Cairo een internationaal scheepvaartcongres gehouden (AFB. 21), dat de vrije doorvaart opnieuw be-

vestigde. Van 1922 tot aan de Tweede Wereldoorlog werd het politieke toneel in Egypte beheerst door een driehoekconflict tussen de koning, de nationalistische Wafd-partij en de Britse regering. Pas in 1935 leidde de nationalistische agitatie tot vrije verkiezingen op grond van de constitutie van 1922. Deze leverden een Wafd-meerderheid op en in mei 1936 werd een geheel uit partijgenoten bestaand kabinet samengesteld. Ook dat jaar werd een nieuw verdrag tussen Engeland en Egypte gesloten, waarbij de Britten het recht verwierven om troepen te stationeren in de Suezkanaalzone en zij zich het commando over de kanaaltoegang toe-eigenden (AFB. 22). Een maand eerder was Foad gestorven en opgevolgd door zijn zoon Farook (AFB. 23). Deze zond in 1937 premier Nahas heen, waarna het land werd geregeerd door 'paleiscoalities', in welke situatie ook het uitbreken van Tweede Wereldoorlog geen verandering bracht. Na de Tweede Wereldoorlog eiste Egypte terugtrekking van de Britse troepen. In 1946/1947 trokken de



AFB. 23: 'Kerst'-postzegel Egypte: Koning Farook voor de Britse troepen in Egypte (dit type kwam te laat, niet voor Kerstmis 1939, maar uitgebracht in oktober 1940 en was geldig tot 1 mei 1941, bij herziening van het postverdrag).



AFB. 24: postzegel Egypte: Opzegging verdrag door Egypte.

Britten zich inderdaad terug uit de citadel van Cairo en de Nijldelta. Op 16 oktober 1951 werd door Egypte het uit 1936 daterend verdrag met Engeland eenzijdig opgezegd (AFB. 24). De Britten waren het daarmee oneens, wat tot schermutselingen leidde. Op 19 oktober 1954 werd een Brits-Egyptisch akkoord bereikt over de terugtrekking van de troepen (wordt vervolgd)

Het jaar 1923



1

Portstukken blijven interessant en soms zelfs verbazen. Het was me al wel gelukt om een stuk driemaal met verhoogd port belast te vinden,

maar viermaal bleef nog even in de wacht, tot op heden. De briefomslag is op 11 juli 1923 verzonden vanuit Bandoeng, Nederlands-Indië, door een luitenant der

cavalerie. De postzegel lijkt niet gestempeld, maar na een 600 dpi-scan wordt er iets zichtbaars. Voornamelijk door het vertrekstempel ernaast is duidelijk dat het het stempel van de Jaarbeurs van Bandoeng van 1922, datum 11 juli 1923 betreft.

Adres

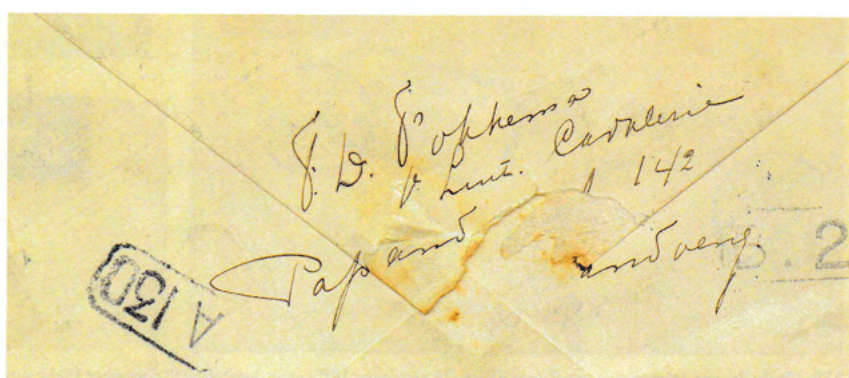
De oorzaak van de zoektocht en de beportingen is het ontbreken van een juiste adres. De briefschrijver heeft bovenaan de brief al aangegeven: 'Verzoeken beleefd adres te verlenen'. Daar is royaal gevolg aan gegeven. Het zal geholpen hebben dat het hier om een telg (student) uit het bekende geslacht 'Van Nispen tot Sevenaer' betreft. De voorzijde van de brief (AFB. 1) laat alle (datum)stempels zien. Het tarief was van 1-1-1922 tot 1-10-1926 20 cent voor een brief tot 20 gram. Het tekort was dus 10 cent. Volgens de geldende portregels verdubbeld tot 20 cent. Door de verhouding met de goudfrank werd dit in Nederlandse munt 12½ cent. Het grote jaar-

beursstempel van Bandoeng is ook op de postzegel geplaatst, nog vager dan de afdruk in het midden, bijna bovenaan de brief, met datum 11 juli 1923 (AFB. 2). De overige stempels zal ik op volgorde van datum weergeven met eventuele bijzonderheden.

Stempels

- Utrecht, 13-8-1923 plus groot rechthoekig stempel NIETIG afgeschreven
 - Bilthoven (Ut), 13-8-1923, plus klein model afgeschreven BILTHOVEN plus penontwaardiging
 - Bilthoven (Ut), 14-8-1923, vertrekstempel
 - s-Gravenhage, 15-8-1923 6-7V, niet afgeschreven
 - 's-Gravenhage, 15-8-1923, 9N vertrekstempel boven
 - Vught, 16-8-1923, eindelijk gelukt
 - Op de achterzijde twee bestellerstempels (AFB. 3)
- Verder de letter T plus 12½ in Nederlands-Indië geplaatst en de geschreven (plaats)namen Bilthoven, Mauritskade den Haag en Vugt.

Adam van der Linden



2 3

155 jaar scheepvaart door het Suezkanaal [3]



Het eerste schip voer op 17 februari 1867 door het Suezkanaal. In de afgelopen anderhalve eeuw kende het Suezkanaal vele heuglijke feiten, maar ook dieptepunten.

DOOR **Henk van de Laak**

Conflicten tussen Israël en Egypte

Het Palestinaconflict

Na de Tweede Wereldoorlog emigreerden opnieuw duizenden Joden naar Palestina. Dit werd voor de Britten een probleem. Zij legden dit in 1947 aan de Verenigde Naties voor. Na aanneming van Resolutie 181, waarin de oprichting van onafhankelijke Joodse en Arabische staten werd geëist, kwam het mandaat over het gebied aan de VN. Op 29 november 1947 werd een VN-resolutie aangenomen voor een deling van het Britse mandaatgebied. Toen de VN het delingsbesluit ongedaan wilden maken, riep Ben Goerion (AFB. 25) op 14 mei 1948 de Joodse staat Israël uit. De laatste Britse troepen verlieten op

15 mei 1948 het land en er was een onafhankelijke staat Israël ontstaan. Op diezelfde dag nog viel koning Farouk van Egypte de staat Israël aan, maar leed een nederlaag (AFB. 26). Op 3 april 1949 kwam er een wapenstilstand door bemiddeling van de VN. Jordanië annexeerde het gebied rond Jeruzalem en Egypte bezette de Gazastrook. De grensincidenten bleven doorgaan en in 1950 verbood Egypte schepen met bestemming Israël gebruik te maken van het Suezkanaal.

Tweede Arabisch-Israëliëse Oorlog vanwege de nationalisatie van het Suezkanaal

Op 23 juli 1952 maakte een groep officieren zich meester van de macht in Egypte, en werd

koning Farouk gedwongen af te treden en werd de republiek uitgeroepen. Alle Britse troepen die in de Kanaalzone waren gelegerd, moesten binnen twee maanden worden teruggetrokken. In juni 1954 verlieten de laatste militairen het land.

De toenmalige president Gamal Abdal Nasser wilde onafhankelijkheid. Ook was hij van plan een nieuwe stuwdam te bouwen in de Nijl, bij Aswan (AFB. 27A+B). Voor de financiering werd aangeklopt bij het Westen, dat alleen akkoord ging als Egypte zich aansloot bij het Bagdad-pact. De onderhandelingen konden niet bevredigend worden afgesloten, met als gevolg dat op 26 juli 1956 Nasser bekendmaakte dat de Suezkanaal Maatschappij was genationaliseerd (AFB. 28). Zijn legerofficieren hadden vanaf dat moment het beheer over de gebouwen en installaties overgenomen. De tolgelden zouden mooi kunnen dienen voor de bekostiging van de Aswandam. Enkele maanden daarna brak wederom een oorlog tussen Egypte en Israël uit. Op 29 oktober 1956 vielen Israëlische troepen het tot Egypte behorende Sinai-schiereiland binnen en rukten in westelijke richting op naar het Suezkanaal (AFB. 29). Binnen 24 uur eisten Engeland en Frankrijk dat alle troepen op een afstand van 16 kilometer van het kanaal werden teruggetrokken en verzochten zij Egypte ermee in te stemmen dat de Engelsen en Fransen tijdelijk sleutelposities in de Kanaalzone zouden bezetten. Egypte keurde het ultimatum af met als gevolg dat het Suezkanaal door Engelsen en Fransen werd bezet. Nadat op



AFB. 24: postzegel Egypte: Opzegging verdrag door Egypte.



AFB. 25: postzegel Israël: Ben Goerion, 1e president Israël.



AFB. 26: postzegel Egypte: 15 mei 1948. Koning Farouk valt Israël aan.



AFB. 27a+b: Ansichtkaart van Pallanza (Lago Maggiore, Italië) (29 augustus 1908) naar ASWAN RESERVOIR (3 oktober 1908).



AFB. 28: postzegel Egypte: Nationalisatie Suezkanaal.

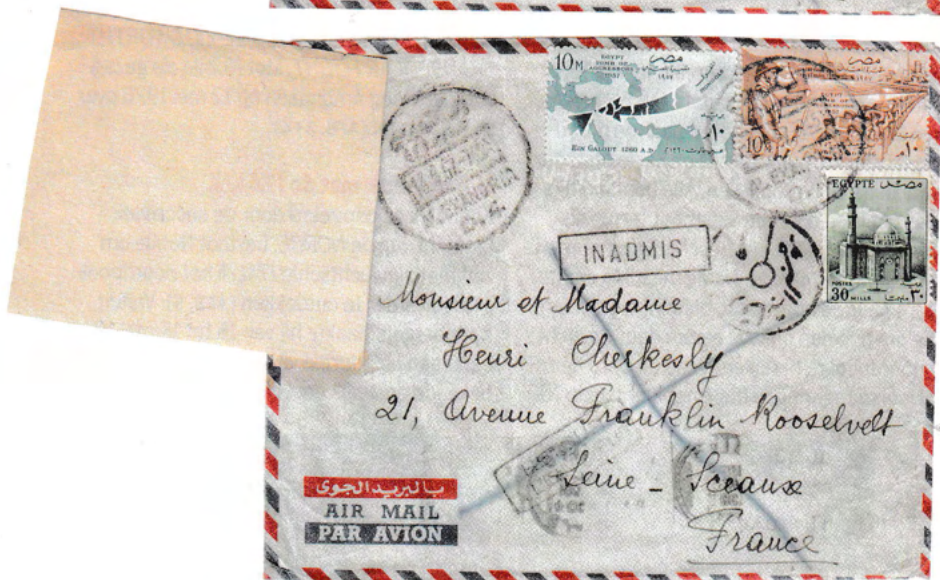


AFB. 29: postzegel Egypte: De strijd bij het Suezkanaal.



AFB. 30: postzegel Egypte met Arabische- en Franse opdruk 'Evacuation 22-12-56'.

AFB. 31a+b: poststuk met o.a. de zegel met de opdruk 'Egypt - tomb of aggressors 1957 met het motief van de Frans-Britse invasie. Deze zegels werden door Frankrijk niet geaccepteerd en de post werd met handschrift 'non admis' of met een sticker 'INADMIS-RETOUR/Convention Postale Universelle./ (Art. 59, par. 1d)' teruggezonden. (verzameling Jan Heijs)



7 november 1956 een wapenstilstand tot stand was gekomen, begonnen de onderhandelingen over terugtrekking van de geallieerde troepen en het stationeren van een VN-vredesmacht. Op 22 december 1956 (AFB. 30) vertrokken de

voor Egypte vijandige troepen uit Port Said. In maart 1957 trok Israël zijn troepen terug en kwam het Suezkanaal weer onder Egyptische controle (AFB. 31A+B). Nadat de opruimingswerkzaamheden in het Suezkanaal (mijnen en



AFB. 32: postzegel Egypte: Egyptische troepen steken het Suezkanaal over (6 oktober 1973).

gezonken schepen) waren voltooid, kon het kanaal in april van dat jaar weer voor het scheepvaartverkeer worden opengesteld. Israël bedong dat de Straat van Tiran voor de scheepvaart uit Eilat open zou blijven. Hierdoor kon er weer vrij gebruik gemaakt worden van de Golf van Aqaba.

Zesdaagse- en Yom-Kippuroorlog en het Suezconflict

De rust was slechts van korte duur. In mei 1967 werd de situatie voor Israël kritiek. Nasser eiste en verkreeg de aftocht van de troepen van de VN. Hij verklaarde ook geen Israëlische schepen meer door te laten. Israël besloot een aanval op Egypte en Syrië te openen (5 juni 1967). Israël vernietigde bij verrassing de Egyptische luchtmacht en bezette de Sinai en de strook van Gaza. Op 10 juni 1967 werd door bemiddeling van de VN het vuren gestaakt en de Zesdaagse Oorlog (Derde Arabisch-Israëlische Oorlog) beëindigd. Om de impasse te doorbreken, gingen Syrië en Egypte op 6 oktober 1973 over tot een aanval op Israël (Yom-Kippuroorlog = Vierde Arabisch-Israëlische Oorlog). Egyptische troepen staken het Suezkanaal over om de Sinai terug te veroveren (AFB. 32). De strijd eindigde onbeslist. Op 22 oktober 1973 werd een bestand gesloten.

(wordt vervolgd)



Bon voor opgave annonces: www.maandbladfilatelie.nl/adverteren

Diversen:

Vereniging USA & Canada Filatelie, jaarlijks 7 bijeenkomsten en 7 veilingen. Een uitgebreide bibliotheek, een nieuwtjesdienst en rondzendingen. www.usca.nl Erik Mulder, info@usca.nl tel. 06-25240316.

Studiegroep Britannia, voor alle verzamelaars van Engeland en gebieden. Wordt ook lid! Zie www.sgbritannia.nl of bel 0575-848859. See you!

Studiegroep **China Filatelie**. 5 bijeenkomsten en veilingen. Website: www.chinafilatelie.nl Inl. W.Terlouw/ Tel. 0182-379470

Contactgr. Frankrijk Verzamelers (CFV), filatelie van Frankrijk en Franse Kol., eigen blad, veilingen, rondz., 4 bijeenkomsten p.j. in De Bilt. Contr. 25,- euro. Info: www.cfv-marianne.nl, Jan Walschots, tel. 0180-316452.

KSP-Iberia is al 35 jaar dé vereniging voor verzamelaars van Spanje en Portugal. Info: 0657856338 of www.ksp-iberia.nl

Ver. Nederland-Israël Philatelie voor Israël, Palestina, Ottom. Rijk, Palest. Autor. & Judaïca. Contr. €24,50. www.ver-nip.nl of bel: G. Landman 06-53720035.

IJssel & Lekstreek, **postzegels- en muntenbeurs** 12 nov. en 13 mei Sporthal De Boog, Krimpenerbosweg 2, Krimpen ad IJssel. Huur tafels – inlichtingen l.dekooter@live.nl, tel. 0653287218

Ver. **Contact scheidt Kracht**, opgericht in 1926, verstrekt Rondzendingen per gebied. Ook inzenders van gezocht materiaal zijn welkom. Jaarcontributie €12.50. Voor info zie www.csk.nu of bel 06-11777605.

Gevraagd:

Te koop gevraagd **postzegel- en muntenverzamelingen** van de gehele wereld. Telefoon 070-3388427 of 06-51118436, toorndick@gmail.com.

Aangeboden:

Fil.bladen 1998-2007 geb. 2008-2020 los. Themabl. 2011-2020. T.e.a.b. tel. 06-10004641

155 jaar scheepvaart door het Suezkanaal [4]

Het eerste schip voer op 17 februari 1867 door het Suezkanaal. In de afgelopen anderhalve eeuw kende het Suezkanaal vele heuglijke feiten, maar ook dieptepunten.

DOOR Henk van de Laak

Een toekomstgericht Suezkanaal

De sluiting van het Suezkanaal in 1956, maar vooral die van november 1967 had vele consequenties voor het scheepvaartverkeer. Niet alleen miste Egypte daardoor een belangrijke bron van inkomsten, maar ook de vrachttarieven gingen drastisch omhoog. Ook voor de olietankers, die daardoor de 6.500 mijl langere route om Kaap de Goede Hoop moesten maken. Hierdoor ging men mammoettankers bouwen.

Op 5 juni 1975 heropende president Anwar al-Sadat het Suezkanaal, waardoor een van de meest belangrijke internationale waterwegen voor het scheepvaartverkeer werd opengesteld (AFB. 33). De onbesliste strijd van 1973 opende de weg voor onderhandelingen tussen Egypte en Israël. Op 26 maart 1979 werd in Washington het vredesverdrag ondertekend, waarbij Israël de Sinaïwoestijn over een perio-

de van vier jaar teruggaf in ruil voor erkenning en vrede. Het akkoord dat beide landen sloten, voorzag ook in autonomie voor de Palestijnen, maar die wensten niet mee te doen aan deze onderhandelingen.

Vanaf de aanleg heeft de Suez Canal Authority (AFB. 34) zich altijd beziggehouden met het verbeteren, uitdiepen en verbreden van deze waterweg. Daarvoor moest veel baggerwerk worden verricht en nieuwe kruisingen gemaakt. In dit kader voert het te ver om hierop in detail nader in te gaan. Het aanzicht van het Suezkanaal is thans totaal veranderd ten opzichte van 1900 (AFB. 35A+B).

Onderstaande tabel geeft een inzicht in de ontwikkelingen in de afgelopen 155 jaar.

Het 'nieuwe' Suezkanaal

Op 5 augustus 2014 kondigde, voorzitter Mohab Marmish van de Suez Canal Authority in Ismailia aan, dat Egypte plannen had voor een nieuw Suezkanaal. Het nieuwe kanaal, dat langs het al bestaande Suezkanaal moest komen te liggen, zou 72 kilometer worden. De bedoeling van het plan was om de capaciteit van de belangrijke vaarroute te verbeteren en

op die manier miljarden euro aan extra inkomsten te generen. Het nieuwe kanaal kwam parallel te lopen aan het bestaande Suezkanaal, maar gaat anders dan het 'hoofdkanaal' niet de Middellandse Zee met de Rode Zee verbinden. Het is de bedoeling dat alleen op drukke plekken extra capaciteit komt. Zo wordt het bestaande kanaal op een aantal bestaande secties verbreed en verdiept tot een diepte van 24 meter. Over een lengte van 35 kilometer wordt daadwerkelijk een nieuw kanaal gegraven. Op die manier zouden meer schepen van het kanaal gebruik kunnen maken, omdat er op veel plekken nu alleen eenrichtingsverkeer mogelijk is. Meer schepen betekent meer inkomsten voor Egypte uit de tolgelden; afhankelijk van de grootte moet een schip tot 600.000 euro betalen.

In oktober 2014 kreeg een consortium van Boskalis (AFB. 36), Van Oord, NMDC en Jan De Nul Group en een consortium van Dredging International (DEME) en Great Lakes Dredge & Dock Company een contract van de Suez Canal Authority voor de uitbreiding van het Suezkanaal. De werkzaamheden begonnen in 2014 en werden eind juli 2015 afgerond.

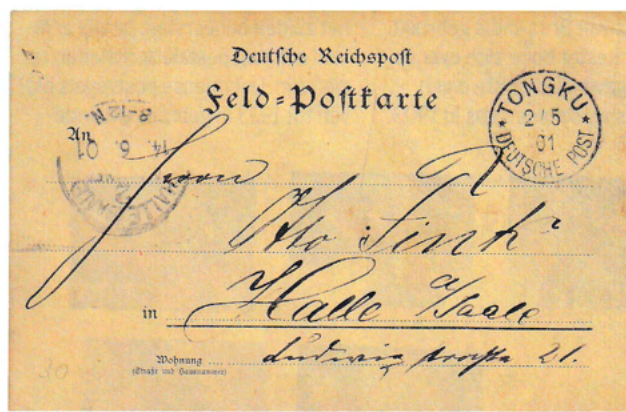
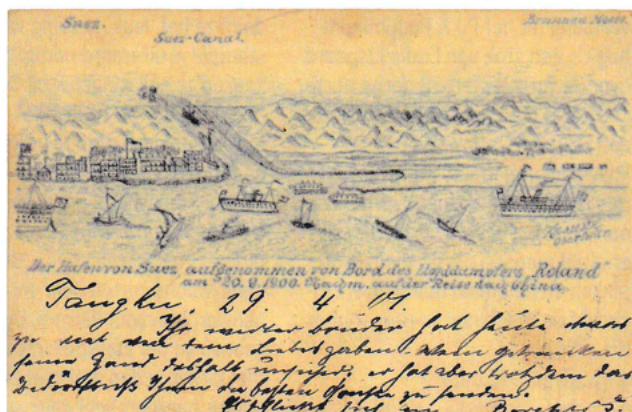
Omschrijving	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
Lengte (in km)	164	175	175	189,9	189,9	189,8	191,8	193,3	193,3
Lengte passeerlanen		27,7	27,7	77	77	77	79	80,5	113,3
Max. diepte (m)	8	14	15,5	19,5	20,5	21	22,5	24	24
Max. diepgang (ft)	22	35	38	53	56	58	62	66	66
Max. geladen (dwt *1.000)	5	30	60	150	170	185	210	240	240



AFB. 33: postzegel Egypte: Heropening Suezkanaal 26 juli 1956.



AFB. 34: frankeerstempel Suez Canal Authority, Ismail 11 maart 1984.



AFB. 35a+b: Duitse Post in China, Tongku (2 mei 1901) naar Halle (14 juni 1901), portvrije voorbedrukte veldpostkaart met tekening Suezkanaal (haven van Suez, getekend aan boord van het Lloyd-stoomschip 'Roland' op 20 september 1900 namiddag op de reis naar China); dit schip vervoerde troepen van het Oost-Aziatische Expeditions Korps die ingezet worden om de Boxeropstand neer te slaan.



AFB. 36: frankeerstempel Baggermaatschappij Bos Kalis BV.



AFB. 37: postzegels Egypte voor de opening van het uitgebreide Suezkanaal 6 augustus 2015.



AFB. 38: foute uitgifte postzegels Egypte: 145-jarig bestaan Suezkanaal.

gelijk heeft de ontwerper gebruik gemaakt van een foto van het rivaliserende Panamakanaal, zoals mag blijken uit bijgaand postwaardestuk (Miafloressluizen, ingang van het kanaal aan de Stille Oceaan, AFB. 39A+B).

Door de foute uitgifte was dit strookje van drie zegels van 2 pond een gewild object, dat nu voor een behoorlijke vraagprijs op internet aangeboden wordt. De zegels zijn natuurlijk door de Egyptische postdienst uit de handel genomen en vervangen door een nieuwe serie. Op 16 september verscheen deze, met naast de schepen – op het linker zegel – het officiële bestuursgebouw in Port Said afgebeeld. Bij de tweede oplage is ook de Engelse taal gebruikt: 'The New Suez Canal' (AFB. 40).

Uitdieping

De laatste uitdieping van het kanaal laat schepen met een maximale diepgang tot 24 meter of ongeveer 240.000 DWT (*deadweight tonnage*, draagvermogen) toe het kanaal te bevaren. Een typisch Suez max-schip heeft een breedte van ongeveer 50 meter en maximale hoogte van 68 meter boven het water. Deze maten zijn grofweg tweemaal zo groot als die voor de oude sluisen van het Panamakanaal, de Panamax, alhoewel het Panamakanaal zestig jaar later is aangelegd. Sinds 2016 is er aan elke kant van het Panamakanaal een derde, groter sluisensysteem in gebruik. Door de grotere sluisen kunnen schepen met een waterversplaatsing van 150.000 tot 180.000 ton gebruik gaan maken van het Panamakanaal. Deze afmetingen komen overeen met de nieuwste ge-

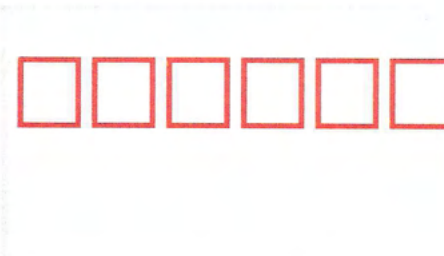


AFB. 39a+b: postwaardestuk China Miaflorasluizen bij de ingang van het Panamakanaal aan de Stille Oceaan.

Op 6 augustus 2015 huldigde de Egyptische president Abdelfattah al-Simi de tweede vaargeul van het Suezkanaal in (AFB. 37).

Postzegels

Op 6 augustus 2014 bracht de Egyptische postdienst een serie van drie postzegels uit ter herdenking van het 145-jarig bestaan van het Suezkanaal en het beoogde uitbreidingsplan (AFB. 38). De middelste zegel van het strookje toont een sluis, dat een flagrante fout is. Schepen die gebruik maken van het Suezkanaal hoeven geen sluisen te passeren. Mo-



中国邮政明信片
Postcard
The People's Republic of China

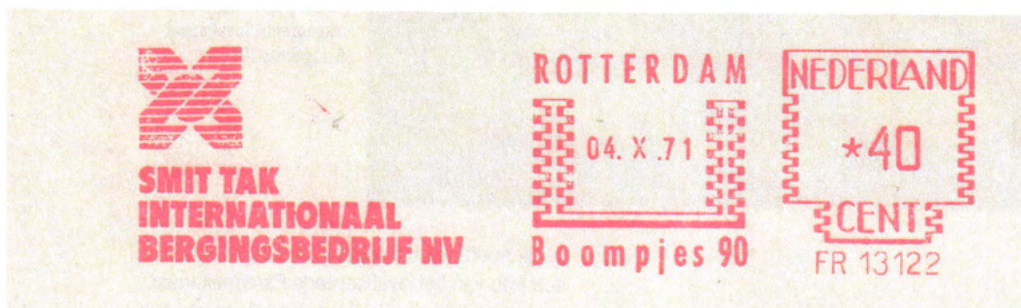




AFB. 40: nieuwe uitgifte postzegels Egypte: 'New Suez Canal'.



AFB. 41: postzegel Brazilië: containerschip Flamengo (178 m.)



AFB. 42: frankeerstempel van Smit Tak Internationaal Bergingsbedrijf.



AFB. 43: Postzegel Egypte: reddingsoperatie containerschip Ever Given, 1 jaar geleden.

neratie containerschepen die 12.000 TEU's (TEU = *Twenty Foot Equivalent*. Een container maat) kunnen vervoeren. Het Suezkanaal heeft in tegenstelling tot het Panamakanaal geen sluisen. Enkel de grootste schepen, Capesize genoemd, kunnen niet door het kanaal en moeten de Kaaproute rond Kaap de Goede Hoop nemen.

Stremming door containerschip Ever Given en de gevolgen

De Ever Given is een in 2018 gebouwd, 400 m lang containerschip van het Evergreen 20.000 TEU-type (AFB. 41). Het schip liep op dinsdagmorgen 23 maart 2021 rond 7.40 uur in het Suezkanaal aan de grond, ter hoogte van km 151. Het schip was onderweg van Yantian, China, naar Rotterdam. Het voer met eenrichtingsverkeer in konvooi met de gebruikelijke snelheid van maximaal 8 knopen op een deel van het kanaal waar nog geen tweede vaargeul is gebaggerd. Het schip werd uit de koers gedrukt door een zandstorm met windsnelheden tot 74 kilometer per uur (40 knopen, dit is windkracht 8 op de schaal van Beaufort) ten tijde van het vastlopen. De beide Egyptische loodsen maakten ruzie over de te varen koers, waarbij de verantwoordelijke senior opdracht gaf de snelheid te verhogen naar 13 knopen. Doordat het schip zich ook onder een hoek door het relatief smalle kanaal verplaatste, kwam het met zowel voor- als achterschip veel dicht bij de veel ondiepere wal en trad door de verhoogde snelheid oevereffect op bij het achterschip. Dat werd op de kant getrokken, waardoor het voorschip nog meer naar de andere oever bewoog en liep het daarop vast. Door de massa schoof het ook nog eens verder omhoog. Aan de voorkant voer het schip een meter het talud op in de klei. Het achterschip zat minder in de klei vast.

Blokkeerschip

De Ever Given blokkeerde daardoor het scheepvaartverkeer volledig, omdat het bijna dwars in het kanaal lag. Het schip stak ten tijde van het incident 15,7 meter diep, zat zo'n 6 meter uit het lood en had zo'n 20.000 Teu aan boord (1 Teu is een container van 20 voet lang). Het incident was van groot belang voor de wereldeconomie, aangezien pakweg 10% van de wereldhandel het kanaal passeert. Het kanaal is voor de scheepvaart de kortste verbinding tussen Azië en Europa. Na enkele dagen lagen al meer dan tweehonderd schepen te wachten. Hierdoor werd een handelsstroom ter waarde van meer dan zeven miljard euro per dag verstoord. Nederlandse winkels als Blokker en Action vreesden lege winkelschappen, want veel producten in deze winkels worden in China geproduceerd en deze handel gaat bijna allemaal door het Suezkanaal. Het Nederlandse bergingsbedrijf Smit Salvage (AFB. 42), een dochterbedrijf van Boskalis, werd ingehuurd om een oplossing te vinden. Nadat bergingsteams dagenlang graafmachines en baggermachines (AFB. 43) hadden gebruikt om te proberen het aan de grond gelopen schip los te krijgen, bleek dat het schip niet loskwam door de inspanning van 10 altijd op het kanaal aanwezige (kanaal)sleepboten.

Die hadden daar te weinig paaltrek voor. Alternatieven voor de berging waren het lostrekken door twee extra zware sleepboten met een paalkracht van gezamenlijk meer dan 400 ton en als dat niet lukte zo'n 600 containers van het voorschip lossen. Voordat de sleepers ter plaatse arriveerden, werd met een snijkopzuiger al zand en klei onder het voorschip verwijderd. In de nacht van zondag op maandag 29 maart werd onder invloed van het getij (het was volle maan en daarmee springtij) het achterschip vlot getrokken met hulp van de inmiddels gearriveerde zware, onder Nederlandse vlag varende, zeesleepboot Alp Guar. Daarmee was de hoek van het schip zoals het vastlag van pakweg 30° naar zo'n 10° gedraaid. Maandagmorgen arriveerde de Italiaanse Carlo Magno, een tweede zware sleepboot, om met extra trekkkracht het schip helemaal los te krijgen. Alle sleepboten gezamenlijk zouden met hun schroeven al trekkende ook met grote kracht water onder het schip doorspoelen om zo meer zand en klei te verwijderen. Rond 15.00 uur Nederlandse tijd lukte het bij springtij het schip vlot te trekken en begon het naar het noorden te varen. De kanaalautoriteit liet het schip naar het Grote Bittermeer verplaatsen. Nadat het schip de Bittermeren had bereikt is de scheepvaart hervat met als eerste schepen van noord naar zuid door het ka-



AFB. 44: BRD Frankeerstempel FUCHS Bagger, graafmachine.

naal. Hollands glorie had weer gezegevierd en opnieuw veel goodwill geogst. Binnen een week was de vaargeul vrijgemaakt (AFB. 44). Zondag 28 maart 2021 zaten bij een telling 372 schepen vast in afwachting of waren onderweg naar het kanaal. Maandagmorgen waren het er al zo'n 400. Andere schepen zijn uitgeweken naar de langere, oude route: via Kaap de Goede Hoop om Afrika heen.

Volgens een ruwe schatting van experts hield de blokkade ongeveer 400 miljoen dollar per uur aan goederen tegen, gebaseerd op berekeningen van Lloyd's List. Het verkeer naar het westen is goed voor ongeveer 5,1 miljard dollar per dag en het verkeer naar het oosten voor ongeveer 4,5 miljard dollar per dag.

Verbreden

De Suez Canal Authority kondigde in mei 2021 plannen aan om het zuidelijk deel van het Suezkanaal op twee plekken, tussen de stad Suez en de Bittermeren, over een lengte van 40 kilometer breder en dieper te maken. Over een gedeelte van 30 km, waarin ook de Ever Given strandde, komt er in de breedte 40 meter bij en het kanaal wordt 2,4 meter dieper. Verder zal de in 2015 gegraven tweede vaargeul, die voor meer tweerichtingsverkeer zorgde, worden verlengd. Door de tweede geul 10 kilometer te verlengen loopt die straks door tot aan de Bittermeren. Als alle werkzaamheden in de zomer van 2023 gereed zijn, zouden grotere konvoien per keer het kanaal



AFB. 45a+b: postwaardestuk China Haven Port Said met containers.



中国邮政明信片
Postcard
The People's Republic of China



kunnen passeren. Schepen passeren het kanaal in colonne en de uitbreiding van de 'tweede vaarstrook' zou de capaciteit met zes schepen verhogen. Ondanks de opstopping als gevolg van het vastlopen van de Ever Given, beleefde het Suezkanaal in 2021 een recordjaar. Het scheepvaartverkeer nam met 10% toe tot

meer dan 20.000 vaartuigen, terwijl de omzet met 12,8% opliep tot 6,3 miljard dollar (5,5 miljard euro, AFB. 45).

Bronnen

- www.laakland.nl
- www.wikipedia.nl