Der Suezkanal und die neuen Schiffahrtsrouten

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Der Kanal von 1869

Der Suezkanal wurde unter französischer Leitung gebaut und im November 1869 eröffnet, nach Feierlichkeiten, die am 15. November in Port Said begannen. Er verläuft auf rund 193 Kilometern zwischen dem Mittelmeer und dem Golf von Suez und verkürzt die Reise vom Arabischen Meer nach London um etwa 8.900 Kilometer.[1] Für den Handel zwischen Europa und dem Fernen Osten ersetzte der Kanal die Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung durch eine Route über das Mittelmeer, das Rote Meer und den Indischen Ozean. Singapur lag unmittelbar an dieser Route, an dem Punkt, an dem Schiffe mit Ziel China, Japan, Siam und Niederländisch-Indien vom Indischen Ozean ins Südchinesische Meer übergingen.

Großbritannien erwarb bald eine direkte Beteiligung an der Wasserstraße. 1875 verkaufte der hoch verschuldete Khedive Isma'il Pascha seinen Anteil von 44 Prozent für 4 Millionen £ an die britische Regierung, wenngleich französische Aktionäre weiterhin die Mehrheit hielten.[2] Der Kauf zeigte, wie zentral der Kanal

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

für die Verbindungen des Empire geworden war. Aus Sicht Singapurs bedeutete er, dass die Route, von der der Hafen abhing, nun von London bis zu den Straits unter dem Schutz britischer Macht stand.

Dampf, Kohle und die Verbundmaschine

Um wettbewerbsfähig zu werden, brauchte der Dampf mehr als den Kanal. Segelschiffe konnten den Kanal nicht wirtschaftlich nutzen, da die Winde im Roten Meer unzuverlässig und Schleppdienste teuer waren. Die entscheidende Neuerung kam aus dem Schiffsmaschinenbau. Frühe Dampfschiffe verbrannten so viel Kohle, dass ein großer Teil des Rumpfes dem Brennstoff vorbehalten blieb. Sie konnten daher auf der langen Route nach Asien nicht genug Ladung befördern, um mit Segelschiffen zu konkurrieren. Der Liverpooler Reeder Alfred Holt, der am 16. Januar 1866 die später als Blue Funnel Line bekannte Reederei gründete, löste dieses Problem mit einer kompakten Zweifach-Expansionsmaschine, die mit höherem Kesseldruck arbeitete.

Sein 1865 vom Stapel gelaufener Dampfer *Agamemnon* konnte die Strecke von rund 14.000 Seemeilen von London nach China bewältigen, mit einem Kohlestopp auf Mauritius auf der Hinfahrt und einem weiteren auf der Rückfahrt. Der Dienst war schon vor der Kanaleröffnung rentabel. Um 1870 machten Dampfer den Teeklippern scharfe Konkurrenz, und 1871 hatten Werften am Clyde 45 Dampfer für den Fernosthandel im Bau.[3] Nach der Eröffnung des Kanals verstärkten sich die neuen Maschinen und die kürzere Route gegenseitig. Ein Dampfer auf dem Weg durch Suez brauchte in regelmäßigen Abständen Kohle. Das machte die Häfen entlang der Route zu Brennstoffstationen mit Docks, Werkstätten und Arbeitskräften.

In Singapur überholt der Dampf das Segel

Die Wirkung auf Singapur trat rasch ein. 1870, im Jahr nach der Kanaleröffnung, übertraf die Tonnage der einlaufenden Dampfer erstmals die der Segelschiffe. Bis 1880 erreichte die in Singapur einlaufende Schifffahrt etwa 1,5 Millionen Nettoregistertonnen, davon rund 80 Prozent Dampfer. Zwanzig Jahre später war die

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Zahl auf 5,7 Millionen Tonnen gestiegen. Die allgemeinen Darstellungen zur Geschichte der Kolonie stimmen in der Größenordnung überein: Sie verzeichnen für 1880 mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr, die den Hafen passierten, rund vier Fünftel davon auf Dampfschiffen.[4]

Der Dampf veränderte auch den Rhythmus des Hafens. Der in Kapitel IV von Teil A beschriebene Dschunken- und Prahu-Handel folgte den Monsunen. Die Ankünfte ballten sich dadurch auf wenige Monate, und die Kaufleute mussten zwischen den Saisons große Lagerbestände halten. Dampfer fuhren das ganze Jahr über nach festen Fahrplänen. Die meisten großen europäischen Dampfschiffreedereien hatten bis in die 1880er-Jahre Niederlassungen in Singapur eröffnet. Die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O) hatte bereits 1845 den ersten Linien-Dampferdienst über Singapur betrieben und Post und Passagiere zwischen Indien und China befördert. Doch erst nach 1869 trug der Dampf auch den Großteil des Frachthandels.[5]

Das regionale Zubringernetz

Die Überseedampfer liefen nur wenige große Häfen an. Um sie herum entstanden Netze kleinerer Schiffe, die Erzeugnisse von den Küsten und Flüssen der Region einsammelten und importierte Waren verteilten. Singapur wurde zur Drehscheibe eines solchen Netzes. Die Straits Steamship Company wurde 1890 in Singapur von dem Niederländer Theodore Bogaardt mit einem Anfangskapital von 421.000 Straits-Dollar gegründet. Das Kapital zeichneten ausschließlich lokale Investoren, darunter die chinesischen Kaufleute Tan Jiak Kim, Lee Cheng Yan, Lim Ho Puah und Tan Keong Saik. Die Gesellschaft begann mit fünf Schiffen und besaß 1923 bereits 24. Sie beförderte Arbeiter, Zinn, Kautschuk und Stückgut entlang der Westküste Malayas.[6] Die gemeinsame europäische und chinesische Eigentümerschaft spiegelte die Partnerschaft zwischen den Gemeinschaften, die Kapitel V von Teil A im Kreditsystem nachgezeichnet hat. Wie die Handelsfinanzierung verband auch die Schifffahrt europäisches Kapital und technisches Wissen mit chinesischen Handelsnetzen.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Die Zubringerlinien erklären, warum der Dampf Singapurs Rolle als Entrepôt nicht zerstörte. Man hätte erwarten können, dass direkte Dampferdienste zwischen Europa und den Erzeugerhäfen der Region Singapur umgehen würden. Ein Teil des Handels ging auf diese Weise tatsächlich verloren. Der Wirtschaftshistoriker Chiang Hai Ding kam in seiner Studie zum Handel der Straits Settlements zwischen 1870 und 1915 dennoch zu dem Schluss, dass die Dampfschifffahrt den geographischen Vorteil Singapurs nicht beeinträchtigt habe.[7] Die Überseelinien konzentrierten sich auf die Drehscheibe, kleinere Schiffe versorgten sie. Dieses Muster sollte der Containerhafen des späten 20. Jahrhunderts in größerem Maßstab wiederholen.

Schiffahrtskonferenzen und der Frachtpreis

Der Dampf brachte eine neue Form der Marktorganisation. Dampfer waren teuer in Bau und Betrieb, deshalb wollten ihre Eigner sie auf regelmäßigen Fahrten zu stabilen Raten auslasten. Auf den Asienrouten bildeten sie Konferenzen, die Frachtraten festsetzten und Verlader durch Rabatte banden. Diese Rabatte erhielten nur Verlader, die ausschließlich Konferenzlinien nutzten. In Singapur arbeitete die Straits Homeward Conference auf Grundlage einer Vereinbarung von 1897, zu deren Initiatoren R. D. Holt von der Ocean Steam Ship Company gehörte. Aussagen aus dem Jahr 1902 beschrieben einen geheimen Rabatt, den sich sieben Firmen teilten. Auf sie entfielen zusammen etwa 60 Prozent des Rückfrachtgeschäfts nach Europa.

Die Kaufleute Singapurs nahmen eine Regelung übel, die die großen Häuser begünstigte und die Frachtraten hoch hielt. Auf Ersuchen der Singapore Chamber of Commerce setzte der Legislative Council 1902 eine Shipping Commission ein. Die Debatte zog sich über ein Jahrzehnt und führte 1910 zu einer Freight and Steamship Bill, die der Legislative Council verabschiedete.[8] Die Episode ist ein frühes Beispiel für eine Frage, die sich durch die Geschichte des Finanzplatzes zieht: Wie weit soll ein kleiner Handelsstaat konzentrierte Marktmacht ausländischer Betreiber dulden, von denen sein Handel abhängt? Die Teile G und H kommen für die Rohstoff- und Handelsfinanzierungsmärkte darauf zurück.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Was der Kanal veränderte

Das Handelsvolumen wuchs in den Jahrzehnten nach 1869 kräftig, doch die Zahlen wollen sorgfältig gelesen sein. Chiang Hai Ding stellte fest, dass der Handel der Straits-Häfen zwischen 1870 und 1915 in Dollarwerten etwa auf das Elffache wuchs, real aber nur auf etwa das Fünfeinhalbfache, weil der Silberdollar in weiten Teilen dieses Zeitraums gegenüber Gold an Wert verlor.[9] Neuere Arbeiten gehen weiter und bezweifeln, dass 1869 überhaupt eine Zäsur war. Sie argumentieren, der reale Handel Singapurs sei während des gesamten 19. Jahrhunderts mit recht gleichmäßiger Rate gewachsen.[10] Der Kanal beschleunigte also ein bereits laufendes Wachstum und veränderte dessen Zusammensetzung und Rhythmus. 1912 beliefen sich die Auslandsimporte der Straits Settlements auf etwa 312 Millionen Dollar, die Exporte auf etwa 243 Millionen Dollar.[11]

Anmerkungen

1. Wikipedia, “Suez Canal” (abgerufen im November 2026): eröffnet am 17. November 1869 „under French control“, mit Feierlichkeiten ab dem 15. November in Port Said; Länge 193,3 km; der Kanal verkürzt die Reise vom Arabischen Meer nach London um etwa 8.900 km. ↩

2. Wikipedia, “Suez Canal” (abgerufen im November 2026): Der Khedive Isma’il Pascha verkaufte seinen Anteil von 44 % für 4.000.000 £ an die Regierung des Vereinigten Königreichs; französische Aktionäre hielten weiterhin die Mehrheit. ↩

3. Wikipedia, “Blue Funnel Line” (abgerufen im November 2026): „Alfred Holt founded the business on 16 January 1866“; Wikipedia, “Alfred Holt” (abgerufen im November 2026): das Versuchsschiff *Cleator* lief mit 60 psi; Holt „designed a compact double expansion engine that left the maximum amount of room in the hull for cargo“; Wikipedia, “Alfred Holt” (abgerufen im November 2026): *Agamemnon* 1865 vom Stapel gelaufen; „The passage from London to China is about 14,000 nautical miles“; „one coaling stop in Mauritius on the way out, and another on the return trip“; kommerziell erfolgreich vor 1869; um 1870 machten Dampfer den Teeklippern scharfe

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Konkurrenz; 1871 wurden am Clyde 45 Dampfer für den Fernosthandel gebaut. ↩

4. "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (postcolonialweb.org, abgerufen im November 2026): 1870 überholt die Dampfertonnage die Segelschifftonnage; 1880 Tonnage von 1,5 Millionen NRT, davon 80 % Dampfschiffe; 1900 Tonnage von 5,7 Millionen NRT; Wikipedia, "History of Singapore" (abgerufen im November 2026): „By 1880, over 1.5 million tons of goods were passing through Singapore each year", rund 80 % davon auf Dampfschiffen. ↩
5. Library of Congress Country Studies, *Singapore*, "Colonial Singapore" (countrystudies.us/singapore/6.htm, abgerufen im November 2026): „Most of the major European steamship companies had established offices in Singapore by the 1880s."; "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (abgerufen im November 2026): 1845 nimmt P&O ihren ersten Linien-Dampferdienst über Singapur auf. ↩
6. Wikipedia, "Straits Steamship Company" (abgerufen im November 2026): 1890 in Singapur von Theodore Bogaardt mit einem Anfangskapital von 421.000 Straits-Dollar gegründet, „all subscribed by local individuals including wealthy Chinese businessmen Tan Jiak Kim; Lee Cheng Yan; Lim Ho Pua; and Tan Keong Saik"; anfängliche Flotte von fünf Schiffen; die Flotte war auf 24 Schiffe gewachsen, als die Gesellschaft im Jahr nach ihren Übernahmen von 1922 an den Collyer Quay umzog. ↩
7. Chiang Hai Ding, *A History of Straits Settlements Foreign Trade 1870–1915*, Dissertation, Australian National University, 1963 (Abstract, ANU Open Research, abgerufen im November 2026): direkte Dampferdienste zwischen Europa und südostasiatischen Häfen lenkten einen Teil des Handels um; „the geographical advantage, in particular of Singapore, was not impaired by the development of steamship navigation". ↩
8. Chiang Hai Ding, "The Early Shipping Conference System of Singapore, 1897–1911", *Journal of Southeast Asian History*, Bd. 10, Nr. 1, Januar 1969, 50–68 (Auszug und Anmerkungen, cambridge.org, abgerufen im November 2026):

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Vereinbarung von 1897; R. D. Holt als einer der ursprünglichen Initiatoren (Anm. 36); geheimer Rabatt, geteilt von sieben Firmen mit 60 % des Rückfrachtgeschäfts (Anm. 47); Chiang Hai Ding, "The Early Shipping Conference System of Singapore, 1897–1911", *Journal of Southeast Asian History*, Bd. 10, Nr. 1, Januar 1969, 50–68 (Auszug und Anmerkungen): Die Shipping Commission von 1902 wurde auf Ersuchen der Singapore Chamber of Commerce eingesetzt (Anm. 51); ihr Bericht findet sich in den Legislative Council Proceedings 1902, App. 40; die Freight and Steamship Bill von 1910 wurde vom Legislative Council verabschiedet. ↩

9. Chiang Hai Ding, *A History of Straits Settlements Foreign Trade 1870–1915*, Dissertation, Australian National University, 1963; Chiangs Vergleich von nominalem und realem Wachstum, wie in der Sekundärliteratur zusammengefasst. ↩

10. Atsushi Kobayashi, "Growth of Regional Trade in Modern Southeast Asia: The Rise of Singapore, 1819–1913", in *Paths to the Emerging State in Asia and Africa* (Singapur, Springer, 2019), 95–113, DOI 10.1007/978-981-13-3131-2_5. ↩

11. *The Statesman's Year-Book 1913* (London, Macmillan), Straits Settlements: Importe 311.921.864 $ (1912) und 349.661.673 $ (1913); Exporte 242.930.335 $ (1912) und 272.111.080 $ (1913). ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.