

10.987

008

BIRO PERPUSTAKAAN  
KEMENTERIAN PERTANIAN  
JURUSAN PERPUSTAKAAN

**SUECKI KANAL**  
SAN I JAVA TEHNIKE

Uredio  
REDAKCIONI ODBOR

Glavni redaktori  
Prof. Dr. Ing. MILUTIN MILANKOVIĆ  
Prof. Ing. NIKOLA OBRADOVIĆ

Omot izradio  
JANKO KRAJŠEK

Stampano u Stamparskom preduzeću „OMLADINA” — Beograd, Bulevar  
vojvode Mišića 19, telefon 50-921.

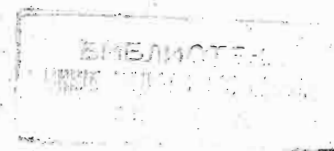
62  
X-27-J

Мив.  
бр. 10984 y



# SUECKI KANAL

## SAN I JAVA TEHNIKE



ISTRAŽIVAČKA  
STANICA VEŠNICA  
REGISTARSKI BROJ

18513 - Техничка

TEHNIČKA KNJIGA  
IZDAVAČKO PREDUZEĆE NARODNE TEHNIKE  
BEOGRAD 1952

Удружење  
И. Миланковића

„ПРОСВЕТА”  
ИЗДАВАЧКО ПРЕДУЗЕЋЕ СРБИЈЕ  
Београд — Подбочина 28



I Suecki Kanal ima svoju istoriju. To su ustvari dva dela duge, i po obrtima malo neobične ali inače veoma zanimljive, priče o ovom ogromnom tehničkom delu, koje se smatra kao jedna od najvećih tehničkih tvorevina ljudskoga uma i ljudskih ruku. Prvi deo te priče počinje pre četiri hiljade godina, otprilike u ono doba kada su narodi koji su tada živeli na obalama Sredozemnog Mora došli na misao da potraže najkraći vodeni put za Indiju, a drugi, od onoga dana kada su prve lađe zaplovile tim putem. Prvi deo završen je pre osamdeset godina. On služi na čast čovečanstvu. Drugi deo se tek sada piše. Pišemo ga i mi, odnosno naši savremenici. Sud o njemu doneće docnija pokolenja.

## I

### NEKOSOV KANAL I ZAMISAO NAPOLEONA BONAPARTE

Izgleda da Afrika nije oduvek bila vezana za Aziju onim malim zemljouzom koji odvaja Sredozemno od Crvenog Mora, a koji nije širi od sto dvadeset do sto trideset kilometara. Sudeći po tlu, koje se sastoji od mulja i raznih morskih i rečnih nanosa, pretpostavlja se da toga zemljouza nije bilo onda kada su se stvarali svetovi i da se sa nešto malo truda oba mora mogu ponovo spojiti. Do toga zaključka morali su ljudi doći vrlo davno, jer se za svilu, pamuk, pirinač, čaj, začine i druga bogatstva Istoka znalo u ovim krajevima još od pamtiveka, ali su zemljouz prvi prokopali Egipćani. Ta veza, istina, nije bila neposredna, jer je uglavnom korišćen Nil od koga se, negde kod današnjeg Zagaziga, odvajao kanal koji je išao do jedne luke na Crvenom Moru. Istoriski, a i po tragovima koji još postoje, utvrđeno je da je taj kanal počeo

kopati egipatski vladar Nekos<sup>1)</sup>, sin faraona Psametika, 630 godine pre naše ere, a završio ga je Darije Histaspov posle ulaska Persijanaca u Egipat.

Prvu zabeležku o Kanalu ostavio nam je Herodot koji je boravio u Egiptu svega trideset godina posle Darija, i video ga već u saobraćaju. Po njemu, Kanal je polazio od Bubaste na Nilu, išao je prvo na istok, a zatim na jug i završavao se u luci Patimósu, na Crvenom Moru. Kanal su održavali, pa ga čak i proširivali svi Ptolomejci, docnije egipatski vladari. Strabon je još tačniji od Herodota. On je putovao po Egiptu gotovo uoči početka naše ere i priča o mnogim brodovima koji plove po Kanalu natovareni skupocenom robom iz dalekih zemalja. I Plutarh ga spominje pišući o Antoniju, koji je, posle izgubljene bitke kod Akcijuma našao Kleopatru u trenutku kad je pokušavala da prevede svoju flotu kroz kanal koji je preko Nila vezivao dva mora.

Međutim, arapski istoričari Išme Edin i Mekridži ne slažu se sa Herodotom u pogledu godine prokopavanja Kanala tvrdeći da je prokopan pre Nekosa, ali obojica navode da je Kanal služio sve do ustanka Muhameda — ben-abu-Taleba protiv kalife Abu-Džafera-el-Mansura i da je tada Abu-Džafer naredio svome pretstavniku u Egiptu da zatrpa ušće Kanala na obali Kolsuma (Crvenog Mora) da se njime ne bi mogli poslužiti pobunjenici.

Ako se godina 630 pre naše ere — koju navodi očevidac Herodot i koja bi, prema tome bila najtačnija — uzme kao godina kad je završeno prokopavanje i činjenica, sa kojom se slažu svi istoričari, da su lađe prestale da se služe ovim putem tek u Srednjem veku, lako je shvatiti koliko je sve koristi imao Egipat od Nekosovog Kanala za

<sup>1)</sup> Nekos II kralj Egipta iz 26 dinastije.



purih sedamnaest vekova. Ovde treba dodati da Kanal, možda, nije služio isključivo kao saobraćajnica između Sredozemnog i Crvenog Mora, jer postoji mišljenje, koje se takođe može braniti, da je iskorišćavan i za navodnjavanje. Ovo mišljenje potvrđuje se naročito posle iskopavanja u Zakari, gde su nađene grobnice sa crtežima iz kojih se vidi da je voda sa Kanala navraćana na okolna polja isto onako kao što se to radilo i na obalama Nila.

Posmatran sa čisto tehničke strane, Nekosov Kanal je za današnjicu malo interesantan. Bez obzira da li je bio namenjen navodnjavanju ili saobraćaju, ili je trebalo da posluži i jednom i drugom cilju, izgradnju Kanala diktirale su potrebe samo jedne zemlje i to onda kada su te potrebe bile male i imale lokalni karakter. Zbog toga Nekosov Kanal, i pored rada od sto godina koliko je proteklo dok je prokopan, ne predstavlja nikakvo građevinsko čudo. Tu bi se pre moglo govoriti o strpljivom radu desetina i desetina hiljada robova koji su gotovo golim rukama razgrtali suvi pustinjski pesak i pod najtežim životnim uslovima sprovedi jedan deo vode iz Nila do Crvenog Mora. O tome svedoče mnogi tragovi na koje nailazimo i danas i koji su, na mestima gde je zemljište čvršće, potpuno očuvani posle dve hiljade i pet stotina godina. Idući za tim tragovima i ispitujući ih, naučnici su utvrdili da je Kanal bio dug 150 km i da je bilo potrebno iskopati petnaest miliona kubnih metara zemlje. Širina je bila trideset, a dubina jedva da je prelazila dva do tri metra. Dužina i širina morale su izneti toliko, jer su izbegavane sve terenske prepreke, a veću dubinu Egipatski neimari nisu ni mogli postići iz prostog razloga što nisu raspolagali bagerima. Najsavršeniya sprava kojom su se, možda, služili bio je stari dolap po čijem su točku išli drveni sudovi koji su sa močvarnog dna izbacivali mulj. Uostalom,

i ta mala dubina bila je dovoljna za egipatsku i persisku a docnije i za rimsku i grčku trgovačku i ratnu mornaricu, jer ni najveće njihove trireme nisu bile duže od petnaest metara, a nisu gazile ni metar čak i kad su bile pod punim tovarom. Sem toga, saobraćaj je bio neznatan, a svi ti brodovi bili su sa jedrima ili su terani veslima, tako da nije postojala opasnost ni da se nasuču, ni da se sudare u brzini.

Neki veći međunarodni karakter nije dobio Nekosov Kanal ni kada je Egipat počeo menjati gospodara; pa ni docniji radovi na njegovom čišćenju i proširivanju u tehničkom pogledu nisu takođe bili značajni. Dok je zemlja bila pod vlašću naroda čiji su interesi zahtevali da postoji veza između Sredozemnog i Crvenog Mora, Kanal je održavan, ali se to i dalje radilo primitivno. A kad je Egipat osvojila Turska, kojoj ni ta veza nije bila potrebna, Nekosov, ili Kanal Faraona, kako se još naziva, ne samo što se nije razvijao nego je zapušten, dokle ga jednog dana nije sasvim nestalo sa geografske karte. Nekosov kanal je zatrpan negde oko 1435 godine. Međutim, njegovo zatrpavanje nije moglo da omete dalje razvijanje trgovine, a sa njom ni razvijanje pomorstva. Ljudi već znaju da je zemlja okrugla i da se idući uvek istim pravcem mora doći tamo odakle se pošlo. Pirinač, svila, pamuk i začini se sve više traže, a cene su takve da se samo sa jednim brodom može zaraditi imanje za čitavo potomstvo. Zar je potrebno da se na indiska tržišta ide uvek na Istok? Zar se do Indije ne bi moglo doći idući na zapad, morem? Zar je plitki kanal po kome veće lađe ionako nisu više mogle ploviti, i koji je sada zatrpan, bio jedini put kojim je Evropa morala ići u Aziju? Nije, naravno. Magelan je potvrdio teoriju da je zemlja okrugla, a Kolumbo koji je otkrio Ameriku i Vasko de Gama, koji je 1492 godine oplovio

Rt Dobre Nade i srećno stigao u Kalikut, pokazali su da se bez Nekosovog Kanala može, ili se bar onda moglo.

Ali, iako se bez Nekosovog Kanala moglo, pitanje najkraćeg puta za Indiju nije bilo rešeno. O njemu se, istina, nije govorilo jedno vreme, pa je opet stavljeno na dnevni red. Poznati nemački filozof i naučnik Gotfrid Vilhelm Lajbnic, pedesetih godina sedamnaestog veka podneo je francuskom kralju Luju XIV svoju studiju o obnavljanju plovidbe na Kanalu Faraona. Studija je bila dobra i Luj XIV se zainteresovao za nju, samo su odnosi između Istoka i Zapada u to vreme bili takvi da se nije moglo ništa učiniti. Punih osam godina pokušavao je francuski ambasador, markiz de Koantel da privoli Portu da da svoj pristanak da se ovo pitanje reši, ali nije imao uspeha. Poslednji pokušaj učinio je 1758 baron Tot, opet bez ikakvog rezultata. Trebalo je, izgleda, da prođe još četrdeset godina i da u Afriku dođe Napoleon, pa da pitanje spajanja Sredozemnog Mora sa Crvenim Morem krene sa mrtve tačke.

Polazeći u Egipat, Napoleon je dobio nalog od Konventa da povede jednu naučnu misiju koja bi ispitala mogućnosti za velike javne radove u staroj postojbini faraona. U programu tih radova bilo je predviđeno ponovno prokopavanje Nekosovog Kanala, za koji je bio izrađen i nacrt.

Ispitivanje terena je počelo odmah posle bitke kod piramida. Napoleon je smatrao da i on lično treba da vidi zatrpano ušće starog kanala i zato kreće iz Kaira u Suec, gde stiže 27 decembra 1798. Sa njim je pošlo nekoliko članova Naučne misije među kojima Monž, Bertele, Kostaz i Leper, generali Bertije i Kafarem i kontraadmiral Gantom. Pri odlasku išli su preko Belbensa, Serapeuma i obalom Gorkih Jezera, a zatim tragovima Ne-

kosovog Kanala koji odatle idu ka Suecu. Vraćajući se, oni su od Gorkih Jezera napustili put kojim su došli i vratili se tragovima koji su vodili prema Nilu. Pri povratku, prema pisanju savremenika, Napoleon umalo nije izgubio glavu u živom pesku na obalama Sueckog Zaliva. Odlazeći iz Sueca, on se bio suviše zadržao ispitujući jedan deo Kanala, tako da ga je uhvatio mrak. Ni on, ni njegova pratnja, nisu primetili da je gaz kojim su tog istog jutra prošli bio pod vodom i da se pesak toliko raskvasio da konji nisu mogli ići. Napoleonov konj se prvi pokliznuo i, da mu nisu pritrčali oficiri iz pratnje, i konj i jahač bi brzo nestali u žitkom pesku. Kad su ga izbacili, Napoleon se samo nasmejao i rekao da će proroci opet izgubiti jednu temu o kojoj bi mogli govoriti. On je i toga dana, i sutradan, isuviše bio zauzet poslom zbog koga je došao i postavkama na koji bi način taj problem trebalo rešiti. Posmatrajući sutradan i idućih dana tragove koji su išli krivudajući i slušajući tehničke podatke o dubini i širini starog kanala, Napoleon je uvideo da se njegovim ponovnim prokopavanjem ne bi mnogo dobilo i da bi bolje bilo prokopati potpuno nov, prav i mnogo veći kanal između jednog i drugog mora. Zbog toga on izdaje nalog glavnom inženjeru misije, Leperu, da ispita teren severno od Gorkih Jezera i da mu podnese o tome izveštaj.

Leper se odmah dao na posao i izveštaj je bio gotov posle godinu dana, ali je glavni inženjer napravio jednu veliku grešku. Prema merenjima izvršenim na jednoj i drugoj obali, Leper je doneo zaključak da između površine Crvenoga i površine Sredozemnoga Mora postoji razlika od skoro deset metara — tačno 9,908 — i da je direktna kanalska veza između njih nemoguća, pošto bi zbog silnog izlivanja vode iz Crvenog Mora taj kanal bio

neupotrebljiv za plovidbu. Polazeći od toga, Leper je predložio da se prokopaju dva kanala, od kojih bi jedan bio uži, za veće barke, a drugi širi, za brodove. Oba kanala dobijala bi vodu iz Nila, a pomoću ustava postiglo bi se izjednačenje morskih površina. Prevedeni tekstuelno, ti predlozi glase:

1) Napraviti pomoću vada i ustava, za unutrašnji trgovački saobraćaj Egipta i tranzit sa pretovarivanjem jedana kanal koji bi polazio iz Aleksandrije i završavao se u Suecu.

2) Za tranzit brodova iz jednog mora u drugo, napraviti drugi, veći kanal, takođe sa ustavama čiji bi jedan krak, odvajajući se od Nila izlazio na Sredozemno More kod Peluzijuma<sup>1)</sup>, a drugi išao do Sueca.

Po Leperovom računu, taj veći kanal trebalo je da košta 25 do 30 miliona franaka. Brodovi bi ulazili u Nil kod Bubaste odakle bi postojala veza i sa Kairom. Prema tome, i taj drugi kanal iako je trebalo da prima veće brodove ostao bi opet čisto egipatski kanal, pošto bi stvarno vezivao Kairo sa Suecom i Nilom a ne Sredozemno More sa Crvenim Morem. Da Leper tada nije napravio grešku, današnji Suecki Kanal prokopali bi Francuzi šesdeset godina ranije, a sva zasluga za ovo veliko delo pripala bi Napoleonu. Doduše, ni ovako Francuska kao nacija nije izgubila ništa, jer je Napoleonovu zamisao ostvario drugi jedan francuski genije, makar i sa zadocnjenjem od tih šesdeset godina. Leperova greška se ne može braniti, ali nije učinjena iz neznanja, jer elaborat sadrži mnoga dragocena obaveštenja o režimu voda u donjem Egiptu, a u jednoj zanimljivoj glavi njegovih memoara razbijena je za svagda vekovna predrasuda o opasnostima plovidbe u tim

<sup>1)</sup> Peluzijum, grad iz doba starog Egipta, kod čijih je ruševina podignut Port Said.

krajevima. Ta greška može se donekle pravdati, jer su uslovi pod kojima je mala grupa Leperovih geometara radila, bili strašni. Merenje je trajalo 325 dana, a za to vreme šest puta su njegovi ljudi morali bežati iz pustinje, bilo zbog toga što im je nestajalo vode i hrane, bilo zbog ratnih operacija. Sem toga, ni sam rad među neprijateljski raspoloženim starosedecima, bez sredstava za transport i pod otvorenim nebom nije bio lak. Najveća nesreća je međutim bila što su se posle iznenadnog napuštanja posla teško nalazili kočici i jednom već obeležene polazne tačke, a svako novo netačno određivanje znaka za raspoznavanje povlačilo je i greške u računima. Najzad, Leper nije imao vremena da se vrati još jedanput istim putem i da premeravanja vrši u obratnom pravcu, pa tako nije mogao sam sebe kontrolisati.

Zanimljivo je da su protiv izveštaja egipatske Naučne misije o nejednakim površinama Crvenog i Sredozemnog Mora odmah ustali Laplas i poznati veliki matematičar Furnije. Laplas nikako nije hteo da prizna računicu koja je obarala njegove teorije i dokazivao je da, izuzev neznatne razlike prilikom plime i oseke, oba ova mora imaju isti nivo. Danas je Laplasova teorija, naravno, dokazana, ali je onda izveštaj Naučne misije pobedio. Duhoviti francuski pisac Žil Vern<sup>1)</sup> ga je čak iskoristio da za nekoliko sati sprovede podmornicu kapetana Nema „Nautilus”, iz Crvenoga Mora u Sredozemno More, iskorišćujući, tobož, neku podzemnu pukotinu kroz koju se voda prelivala. Oslanjajući se dakle na taj izveštaj, Žil Vern je izračunao i vrtoglavu brzinu kojom teče i pritisak koji more vrši na bokove podmornice i spomenuo strahote ko-

<sup>1)</sup> Vidi: Žil Vern: 20.000. milja pod morem (Prevedeno nekoliko puta na srpski).

je bi nastale kad bi se Crveno More slobodno prelilo u Sredozemno More.

Primajući izveštaj od Lepera prilikom svoga povratka u Francusku, Napoleon je rekao: „Stvar je zaista velika, ali je ja neću moći da izvedem; možda će to uraditi jednoga dana neka turska vlada i ovekovečiti se i proslaviti se izgradnjom tih kanala”.



## II

### **NAPORI U PRVOJ POLOVINI DEVETNAESTOG VEKA DA SE PREKO EGIPTA STVORI VEZA IZMEĐU EVROPE I AZIJE**

Posle političkih događaja iz 1815, pošto je potpisan mir i osećanje bezbednosti ponovo zavlдалo u svetu, javlja se u celoj Evropi pokret za unapređenje trgovine i podizanje industrije. Među pitanjima od opšteg javnog interesa ističe se i predlog da se stvori tranzitna veza između Evrope i Azije preko Sueckog Zemljouza.

Engleska, zbog svojih interesa u Indiji i kojoj je mnogo stalo da dođe do brže veze sa svojim kolonijama, u tome prednjači. Prednjači, ali ne država, nego privatna inicijativa. Već od 1823 guverner Bombaja predlaže, u dva maha, da se stvori stalna parobrodaska linija između Sueca i Indije, a 1829 sve su oči uprte u poručnika engleske marine Vagorna koji je obećavao da će depeše upućene u Indiju dostavljati mnogo brže preko Aleksandrije, noseći ih do Sueca, nego brodovi koji obilaze Afriku.

Kao i mnoge druge dobre ideje i traženje guvernera Bombaja, pa i ovaj projekt bili su odbijeni, ali Vagorn ipak nekako uspeva da od manje važnih depeša dobija duplikate. Umesto da se ukrcava za Rt Dobre Nade, preko koga mu je trebalo najbržim brodom preko pet meseci, on je odlazio u Aleksandriju, i to jednom preko Marselja, jednom preko Trsta, jednom preko Livorna ili Đenove. U Aleksandriji je uzimao kamilu i nešto pratnje i što je brže mogao odlazio preko pustinje do Sueca, odakle ga je prvi parobrod, jedrenjak, pa čak i obalni brod, koji bi našao u pristaništu, nosio dalje.

To je tako išlo punih dvadeset i pet godina i za to vreme nije se nijedanput dogodilo da je ma koji brod sa indijskom poštom stigao pre Vagorna. Stotinu puta dokazao je on svoje tvrđenje ali se zvanična Engleska još uvek pravila nevešta. Smatrali su ga za ludog ili su očekivali da on sam obrazuje društvo koje će prve rizike primiti na sebe. Tek kad se potpuno upropastio i umro, ostavljajući porodicu u najvećoj bedi i kad je u odbranu njegovog projekta ustao drugi jedan marinski oficir, major Čizni, probudila se i Engleska vlada i naredila, 1834, da se povodom toga pitanja otvori jedna anketa. Major Čizni je i pred anketnim odborom, ali mnogo više preko javnosti, zastupao Vagorna dodajući da bi se preko Sueca mogla stvoriti i direktna pomorska veza. Međutim, rezultata nije bilo ni tada. Trebalo je jači pritisak javnog mnjenja i još jedna anketa (godine 1837) da bi se stvorilo *Orijentalско poluostrvsko društvo*, koje otvara stalnu liniju između Indije i Sueca. Koliko je ta linija bila potrebna, a u isto vreme rentabilna, vidi se najbolje po tome što Društvo, u ono doba kad je na svakih 500 jedrenjaka dolazio samo po jedan parni brod, odmah uvodi parobrodsku službu, udešava svoju plovidbu tako da

putnici za Indiju ili iz Indije, imaju vezu sa linijom Aleksandrija—Liverpool i otvara saobraćaj dilažansom preko pustinje.

Zahvaljujući procvatu Društva nije donekle, zaboravljen ni Vagorn. Donekle, jer je njegovoj porodici određena stalna godišnja pomoć od 1000 livri sterlinga. Tek docnije, kada je otvoren Suecki Kanal, podignut mu je spomenik u Suecu.

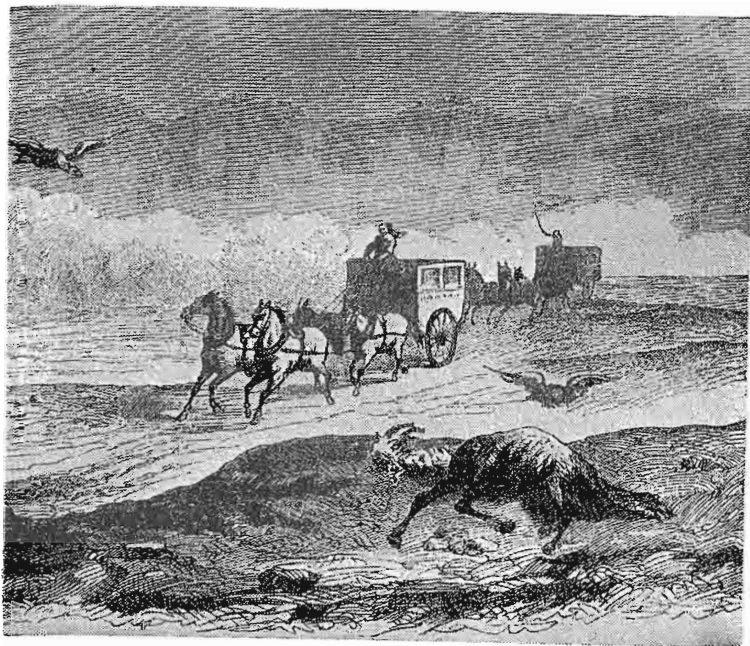
\*

Najkraći put za Indiju bio je ostvaren. Ali, nije on bio i najudobniji. Naročitu neudobnost stvarale su dilažanse. Da prevale onih 140 kilometara od Kaira do Sueca njima je trebalo petnaest i više sati. Pa bar da je bilo puta, nego se išlo preko pustinjskog peska zasejanog lešinama mnogih kamila i konja, koji su usput popadali od umora. Istina, na svaki sat vožnje nailazilo se na male četvrtaste kućice na sprat, koje su služile kao stanice za menjanje konja, ali su one bile bez vode i bez zelenila, čak i bez hlada u kome bi putnik mogao predahnuti i odmoriti se od strašnog tropskog sunca. Sem toga, ni mesta u dilažansama nije uvek bilo dovoljno. Za nekoliko godina broj putnika se bio udesetostručio pa se počelo pomišljati da li ne bi bilo bolje da dilažanse zameni železnica. To nije bilo teško ostvariti. Trebalo je samo produžiti prugu od Kaira do Sueca, pošto je železnički saobraćaj između Aleksandrije i Kaira već postojao.

Nova pruga je podignuta 1855. Trasa je išla tragom dilažansa, a četvrtaste postaje za menjanje konja postale su železničke stanice. Za Suec, koji je deset vekova spavao pravim orijentalским snom, ova pruga bila je početak novog života. Sa železnicom su počeli dolaziti mnogi naseljenici kojih je dotle u celoj okolini bilo svega pet-



naest, zatim mašine i alat za razne radionice a nove građevine su nicali kao pečurke. Povećao se promet. Pored putnika kojih je iz dana u dan bivalo sve više, sad je preko Sueca prolazilo mnoštvo robe. Za nepunu godinu



*Diližansi u pustinji*

stanovništvo se povećalo za 8.000 duša. Za Suec to je bilo toliko povećanje da su stare cisterne sa pijaćom vodom ubrzo presušile, pa je voda morala biti donošena vozovima iz Kaira.

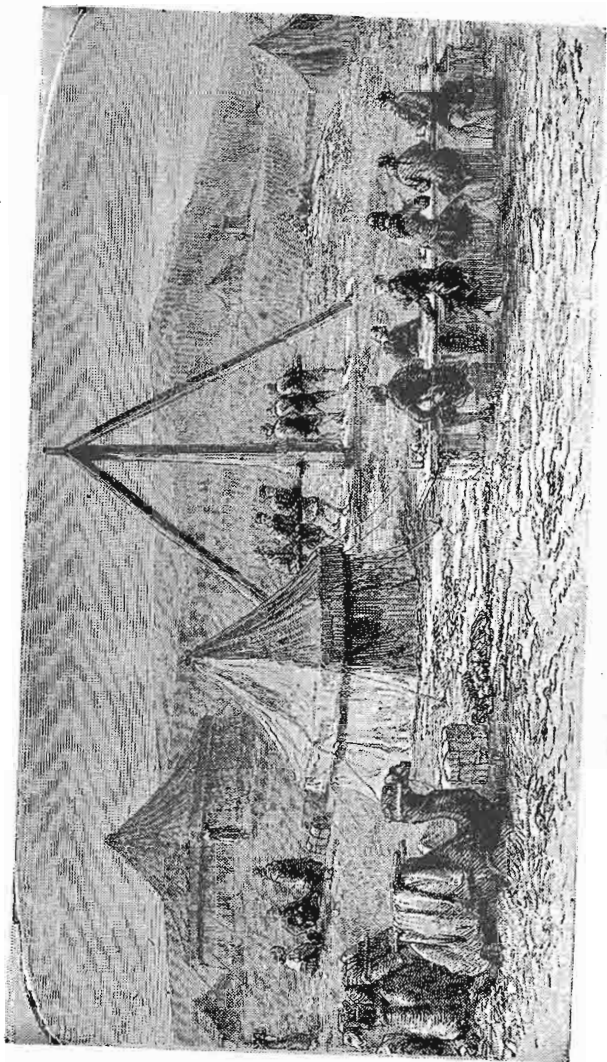
\*

Najkraći put za Indiju bio je ostvaren, postao je i udobniji, pa ipak još nije odgovarao ni svim željama ni

svim potrebama. Bez direktne veze između Sredozemnog i Crvenoga Mora taj put, bez obzira što je u praktičnom pogledu još uvek bio nepotpun, nije mogao dobiti pravi međunarodni karakter. Zbog toga su se ljudi i dalje nosili mišlju o prokopavanju kanala između ta dva mora i to ne samo u Engleskoj, nego i u Egiptu, za koga bi taj kanal značio ogroman izvor prihoda. Prikupljajući podatke za odbranu Vegorna, major Čizni je putovao i u Egipat. Na osnovu ličnih studija on je još tada tvrdio da razlika u morskim površinama ne postoji. Potkrepljeni ovim mišljenjem, pristalice prokopavanja Kanala tražili su da se na licu mesta izvrši novo ispitivanje ne bi li se oborili već poljuljani zaključci Naučne misije.

Do ispitivanja je došlo godine 1840. Dvojica engleskih oficira, čija imena na žalost istorija nije sačuvala, otišli su u Suec. Od sprava koje su trebale da im posluže, oni su poneli samo po jednu epruvetu i termometar, jer su imali nameru da proveravanja vrše na osnovu zakona da ključanje vode zavisi od atmosferskog pritiska, odnosno od nadmorske visine na kojoj se voda kuva. Trebalo je, dakle, istovremeno i na jednoj i na drugoj obali, tačno utvrditi temperaturu ključanja vode. Oficiri su to učinili, i našli da razlika ne postoji. Samo, njihov izveštaj nije uzet ozbiljno. Teškoj državnoj administrativnoj mašini učinio se običan termometar isuviše slabo oružje protiv jedne zvanične misije u kojoj je bilo toliko mnogo poznatih naučnika.

Ali, stvar se ipak ne zaustavlja na tome. Duhovi su zagrejani. Ljudi i dalje misle na kanal. Jedni to čine zbog slave, drugi kao političari, treći zato što predviđaju velike koristi.



Međunarodna komisija vrši ispitivanja...

Linan-bej<sup>1)</sup> glavni inženjer egipatskog vicekralja, koji je pitanje kanala godinama proučavao, pokušava, početkom 1841 da stvori društvo, koje bi finansiralo prokopavanje kanala od Peluzijuma, najpogodnijeg mesta na Sredozemnom Moru, do Sueca. Sa njim su Džon i Džordž Glizon i Anderson docniji direktor Orientalnog poluostrvskog društva. Društvo je ubrzo osnovano, ali se ko zna iz kojih razloga odmah ugasilo iako te iste godine David Urkart, bivši član engleskog parlamenta, objavljuje apel da se i u Engleskoj stvori društvo za prokopavanje *Kanala dvaju mora* „koji bi — pisao je on — učinio neocenjive usluge Engleskoj i celom čovečanstvu.”

Pored Engleza i Egipćana, za kanal su se počeli interesovati i drugi narodi. Prve korake preduzima Austrija. Ljubomoran na Engleze, Meternih preko svoga generalnog konzula sugerira vicekralju Egipta Mehmed Aliji<sup>2)</sup> da prokopa kanal i da veže Sredozemno More sa Crvenim Morem. Kako je Austrija tada imala veoma spremne inženjere, Meternih je obećao vicekralju svu pomoć sa te strane. Mehmed-Alija je Meternihovu ponudu saslušao ljubazno, ali se nije usudio da kopa kanal iz bojazni da mu stranci zajedno sa svojom flotom jednoga dana ne uđu u srce Egipta i da ovaj najbogatiji deo Carstva zanavек izgubi.

Zvanična Francuska se u to doba nije mogla mešati u pitanje građenja Sueckog Kanala, ali se zato našla jed-

<sup>1)</sup> Maurice Linant de Bellefonds, francuski inženjer, ispitivač gornjeg toka Nila. Docnije stupio u egipatsku službu i promenio podanstvo.

<sup>2)</sup> Mehmed Alija vicekralj Egipta, rođen je u Kavali (Grčka Makedonija). Poznat je po pokolju pobunjenih Memeluka u Kairu 1811 godine, a zatim po ratovima koje je 1832 i 1839 vodio protiv Porte posle kojih ga je sultan priznao za naslednog pašu. Mehmed Alija je iz osnova obnovio Egipat. Naročitu pažnju obratio je poljoprivredi, industriji i vojsci.

na grupa prognanih Francuza koji su mnogo doprineli da to pitanje dobije bar jedan definitivni oblik. To su bili Sen-Simonisti. Njihovo udruženje od pet ljudi, sledbenika Sen-Simona: Anfanten, Baro, Rodrig, Mišel Ševalije, Bazar, počelo je negde oko 1826 da propoveda potrebu moralnog i ekonomskog preporoda. Osnovna važnost i uloga industrije u svetu, rad iznad svih drugih socijalnih elemenata, nagrađivanje i davanje položaja po intelektualnoj sposobnosti, preziranje državne forme, vraćanje žene u prava koja su joj bila oduzeta — to su bile ideje vodilje ove nove filozofske sekte koja je napuštajući apstraktne formule i obična teoretisanja sa mnogo poleta pošla u praktičan život. Prvo u Parizu, zatim u jednom obližnjem selu, Sen-Simonisti su posle nekoliko godina uspeli da otvore svoju školu i dom u kome je bilo sakupljeno oko 200 iskušenika koji su živeli kao jedna zajednica propovedajući i dalje svoju nauku. Razume se da se tačlašnjem društvu nije dopao njihov rad i oni su bili rastureni, njihovi šefovi suđeni i osuđeni, a dom im je zatvoren.

Po izdržanom zatvoru, glavni propovednik nove doktrine Anfanten morao je otići iz Francuske. Sa dvadesetoricom svojih najvernijih sledbenika on odlazi u Egipat nameravajući da tamo nastavi započeti posao. U Montpeljeu, Avinjonu i Marselju, svet je veselo dočekivao ovu grupu ljudi obučenih u plave tunike, opasanih širokim kožnim opasačem sa crvenom beretkom na glavi i belu ispisanim imenom na grudima. Ali, gde god se saznalo da su to Sen-Simonisti, optuženi da žele da unište brak i porodicu, dočekivale su ih kamenice i pljuvanje.

Ni u Egiptu Sen-Simonisti nisu prošli bolje. Mehmed-Alija je brzo raščistio sa njihovom filozofskom propagandom ali ih iz zemlje nije proterao jer su se ponudili da

mu svojim znanjem pomognu u velikim radovima na podizanju ogromne brane na Nilu koja je trebalo da služi i kao most. Godine 1833, dvanaestorica inženjera Sen-Simonista su na tim radovima poumirali od kuge. Kako su preživeli njihovi drugovi bili sve ljudi od vrednosti (među kojima Baro i Talabo sa Politehničkom školom), Linan-bej, prilikom obrazovanja Društva za proučavanje pitanja Sueckog Kanala pored svojih pomagača, Roberta Stefansona i Alojza Negrelija, uzima u obzir Anfantena i još dvojicu. Cilj društva je bio da se ispita da li bi ikako bilo moguće da se stvori „neka vrsta Bosfora u Sueckoj Pustinji”.

Tako je pitanje nivelisanja Sueckog Zemljouza ponovo stavljeno na dnevni red godine 1847 i, ovoga puta, saradnjom evropskih i egipatskih inženjera kojima je na čelu bio Linan-bej i ono je definitivno rešeno. Da ne bi došlo do iznenađenja, preduzete su bile sve mere predostrožnosti. Kao poznati ekspert, angažovan je i jedan francuski inženjer — geometar, svi su instrumenti izabrani najbrži i najpreciznije, a pomoćnog materijala bilo je takođe dovoljno. Ispitivanja su vršile naizmenično dve grupe inženjera: egipatska i evropska, a svako merenje je po nekoliko puta proveravano. Iz Francuske kao pomoć su poslate dve čete ljudi iz jednog pionirskog puka i jedna baterija artilerije.

Posle rada od nekoliko meseci donet je zaključak da ne postoji nikakva razlika između površina Crvenog i Sredozemnog Mora. Zvaničan demanti zaključaka egipatske naučne misije uzbudio je svetske naučnike. Da bi zadovoljio proteste onih koji su i dalje pokušavali da brane čast Misije, francuski generalni konzul u Kairu Sabatis zatražio je od vicekralja da se izvrši još jedno proveravanje. Proveravanje je izvršeno 1853 godine no tada

se potvrdilo da razlike nema. Linan-bej je i ovoga puta rukovodio radovima i konstatovao neznatnu razliku od 18 cm. Prema tome, ostajala je sigurna baza za sve buduće planove o Sueckom Kanalu.

Prvi plan za prosecanje Kanala, napravio je Polen Talabo, a drugi Aleksis Burdalon, obojica inženjeri, obojica članovi Društva za proučavanje pitanja Sueckog Kanala i obojica Sen-Simonisti. Treba odmah naglasiti da su i jedan i drugi plan bili toliko fantastični da se nije moglo ni pomišljati na njihovo izvođenje i oni su sačuvani samo kao kurioziteti u tehničari.

Uz izveštaj da, izuzev neznatne razlike za vreme plime, ne postoje nikakve razlike u visinama površina oba mora, Talabo je izneo i svoje mišljenje da se treba vratiti na Leperov projekt i restaurirati Kanal Faraona. Zbog toga on sad predlaže da novi kanal počne od Aleksandrije, da preseče ceo Donji Egipat i dođe do Nila i da Nil premosti ogromnim akvaduktom, nešto niže od Kaira. Kad pređe Nil, kanal bi išao dalje ka Crvenom Moru i ulazio u pristanište Sueca nedaleko od Mojsijevih Izvora, odakle bi mogao dobijati i vode ukoliko mu bude nedostajalo u izvesno doba godine. Fantastičnost Talabeovog nacрта nisu predstavljale koncepcije dotada nečuvene u javnim radovima nego kanal-most preko Nila, i to ne njegova dužina, koja bi iznosila jedan kilometar, nego visina. Paleokapa, ministar građevina Pijemonta, docnije član Međunarodne komisije za prokopavanje Sueckog Kanala napisao je povodom toga čitavu studiju. Po zamisli Talaboa kanal bi imao prosečnu dubinu 8 m. Kad se uzme u obzir potrebna visina za redovan saobraćaj, a zatim najviši i najniži vodostaj reke, most bi morao biti visok najmanje devet do deset metara iznad površine Nila. Ako se tome doda najmanje još osam metara za ko-

rita za vodu i jedan metar obala sa strane, ovaj kolos bi se uzdizao 18 do 19 metara. Treba još imati na umu da je vodostaj Nila, kada nadođe, 19 metara iznad morske površine pa izvući logičan zaključak da bi se nivo kanala našao na 36 do 37 metara više od nivoa i jednog i drugog mora. Da naknadi tu razliku Talabo je predvideo nekoliko brana a Paleokapa izračunao da bi ih moralo biti petnaest. Sem toga, postavljalo se i pitanje dovođenja vode u kanal. Talabo je izračunao da je potrebno svakodnevno izbacivati u najviši deo kanala 1.213.147 kubnih metara vode. Ako bi taj posao morale obavljati parne mašine, njihov teoriski kapacitet bio bi 5.620, a praktični 6.000 konjskih snaga. Vodeći računa o tadašnjim tehničkim mogućnostima, Talabo je izračunao da bi građenje samo tog objekta koštalo 50—60 miliona zlatnih franaka. Za ono doba i ta suma, bez drugih investicija bila je ogromna. Pred njom bi se i danas mnogi poduzetnik morao zamisliti.

Aleksis Baro izložio je svoj plan u jednom članku u „Revue des deux Mondes” od 1 januara 1856. On je protiv toga da kanal preseca Nil u gornjem toku i predlaže da se to uradi u samoj njegovoj delti blizu obale Sredozemnog Mora. Tako bi se izbeglo podizanje ma kakvog mosta, jer bi kanal prosto ulazio i izlazio iz rukavaca Nila. Dužina kanala bi iznosila 390 kilometara, svega 10 kilometara manje nego kod Talaboa. Od toga, 200 kilometara bi prolazilo kroz jezera, i kanal ne bi imao onoliko mnogo brana. Ali taj projekat, na prvi pogled prihvatljiviji od ranijeg, imao je takođe mnogo mana. Najglavnija je bila ta što bi se izgradnjom kanala poremetio ceo hidraulični sistem Nila. Prosecajući rukavce Nila, kanal bi pre svega poremetio slobodno oticanje vode. Uz to, nivo kanala bi se morao peti na 8,50 metara, odnosno na 2 me-

tra iznad morske oseke. On prima svu vodu iz reke, a zatim je izbacuje u more. Posledica toga bio bi poremećaj u kanalima za navodnjavanje u gornjem toku Nila. Dalje, takav kanal sasvim bi izmenio prilike u pristaništu Aleksandrije. Nastranu što bi ponovno probijanje koštalo mnogo novaca, nastranu što bi troškovi oko čišćenja peska bili veliki, nastranu, najzad, i to što bi se u pristaništu jedva našlo mesta za ušće kanala, postojalo je u tom i jedno pitanje čisto političke prirode: Aleksandrija je jedina baza egipatske ratne mornarice. Egipat nije ni mogao ni smeo dozvoliti da kroz tu bazu svakodnevno prolazi po 30 do 40 stranih brodova, a još manje da se na njegovoj teritoriji odjednom nađe 8—10 hiljada nepoznatih mornara, ako bi se, recimo, dogodilo da plovidba kanalom bude obustavljena za 10—15 dana zbog neke pokvarene brane ili nepovoljnog vetra.

Kao što se vidi, i pored toga što je glavno pitanje oko koga je nastala zabuna bilo rešeno, sa izgradnjom kanala se još uvek tapkalo u mestu. Ljudi su se nehotice vraćali na Nekosov Kanal, iako je on već petnaest vekova služio i pokazao da je za novo doba preživio. Srećom, ni jedan od predloženih pojekata nije uzet u obzir. Ideja o prokopavanju direktnog kanala između dva mora bila je sazrela. Na sceni se pojavio čovek koji je celo pitanje ne samo shvatio i dobro proučio, nego je imao i dovoljno energije da ga sprovede u delo. Taj čovek, Ferdinand Leseps, nije bio inženjer, nego diplomata, ali je on bio jedan od onih duhova koji velikoj francuskoj naciji nisu, i neće nikada nedostajati.

## III

**FERDINAND LESEPS I NJEGOVI PRVI KORACI ZA  
PROKOPAVANJE SUECKOG KANALA**

Ferdinand Leseps, često nazivan *veliki Francuz*, potiče iz stare francuske plemićke porodice čiji su se mnogi članovi posvećivali diplomatskoj karijeri. Njegov otac bio je grof Matija de Leseps prvi predstavnik Francuske u Egiptu posle ekspedicije Napoleona Bonaparte. Matija Leseps je naročito poznat po tome što je preduzimao energične korake protiv tiranije memeluka, koje je tada pomagala Engleska, ali se istakao još kao pomoćnik konzula u Tunisu, i kao konzul u Kairu, prvo u borbi protiv kuge, a zatim što se najviše zauzimao da se izmire Sultan i pobunjeni vicekralj Egipta Mehmed-Alija. Mehmed Alija je to zauzimanje cenio i nikada nije zaboravio učinjene mu usluge. Otuda i njegova odluka da svoga sina Muhamed-Saida pošalje na školovanje u Francusku zajedno sa mladim Ferdinandom Lesepsom sinom Matije Lesepsa. Prijateljstvo, koje se za vreme studija razvilo



tra iznad morske oseke. On prima svu vodu iz reke, a zatim je izbacuje u more. Posledica toga bio bi poremećaj u kanalima za navodnjavanje u gornjem toku Nila. Dalje, takav kanal sasvim bi izmenio prilike u pristaništu Aleksandrije. Nastranu što bi ponovno probijanje koštalo mnogo novaca, nastranu što bi troškovi oko čišćenja peska bili veliki, nastranu, najzad, i to što bi se u pristaništu jedva našlo mesta za ušće kanala, postojalo je u tom i jedno pitanje čisto političke prirode: Aleksandrija je jedina baza egipatske ratne mornarice. Egipat nije ni mogao ni smeo dozvoliti da kroz tu bazu svakodnevno prolazi po 30 do 40 stranih brodova, a još manje da se na njegovoj teritoriji odjednom nađe 8—10 hiljada nepoznatih mornara, ako bi se, recimo, dogodilo da plovidba kanalom bude obustavljena za 10—15 dana zbog neke pokvarene brane ili nepovoljnog vetra.

Kao što se vidi, i pored toga što je glavno pitanje oko koga je nastala zabuna bilo rešeno, sa izgradnjom kanala se još uvek tapkalo u mestu. Ljudi su se nehotice vraćali na Nekosov Kanal, iako je on već petnaest vekova služio i pokazao da je za novo doba preživio. Srećom, ni jedan od predloženih pojekata nije uzet u obzir. Ideja o prokopavanju direktnog kanala između dva mora bila je sazrela. Na sceni se pojavio čovek koji je celo pitanje ne samo shvatio i dobro proučio, nego je imao i dovoljno energije da ga sprovede u delo. Taj čovek, Ferdinand Leseps, nije bio inženjer, nego diplomata, ali je on bio jedan od onih duhova koji velikoj francuskoj naciji nisu, i neće nikada nedostajati.

## III

**FERDINAND LESEPS I NJEGOVI PRVI KORACI ZA PROKOPAVANJE SUECKOG KANALA**

Ferdinand Leseps, često nazivan *veliki Francuz*, potiče iz stare francuske plemićke porodice čiji su se mnogi članovi posvećivali diplomatskoj karijeri. Njegov otac bio je grof Matija de Leseps prvi predstavnik Francuske u Egiptu posle ekspedicije Napoleona Bonaparte. Matija Leseps je naročito poznat po tome što je preduzimao energične korake protiv tiranije memeluka, koje je tada pomagala Engleska, ali se istakao još kao pomoćnik konzula u Tunisu, i kao konzul u Kairu, prvo u borbi protiv kuge, a zatim što se najviše zauzimaao da se izmire Sultan i pobunjeni vicekralj Egipta Mehmed-Alija. Mehmed Alija je to zauzimanje cenio i nikada nije zaboravio učinjene mu usluge. Otuda i njegova odluka da svoga sina Muhamed-Saida pošalje na školovanje u Francusku zajedno sa mladim Ferdinandom Lesepsom sinom Matije Lesepsa. Prijateljstvo, koje se za vreme studija razvilo

među ovom dvojicom mladića, odigralo je, videće se, odlučujuću ulogu u ostvarenju Sueckog Kanala.

Po svršenim studijama Ferdinand Leseps je otišao u Barcelonu za konzula—pripravnika. Tu je već zapažena njegova inteligencija kao i hrabrost i odlučnost. Kad je Barcelona zbog političkih nemira 1843 trebalo da bude bombardovana, mladi konzul je svojom veštinom ne samo sačuvao živote i interese Francuza, nego je uspeo da na francuske brodove prebaci mnoge Španjolce kojima je pretila pogibija. Uspeo je čak i više. Njegovim zauzimanjem i na vreme preduzetim koracima, Barcelona nije bombardovana. Zbog takvog držanja, Trgovinska komora u Barceloni mu je uputila javnu zahvalnost, Francuzi su mu iskovali naročitu medalju, mnoge trgovinske komore, među kojima se naročito ističe marseljska, uputile su mu čestitke, strana pretstavništva zahvaljivala su se diplomatskim putem a francuska vlada odmah ga proizvela za generalnog konzula u Barceloni.

U toku revolucije od 1848, Ferdinand Leseps je postavljen za poslanika u Madridu. Ali, on se politički nije slagao sa vladom i zato je ubrzo opozvan. Otada se ne bavi diplomatskom službom.

Iduće godine, 1849 umire Mehmed-Alija. Na njegovo mesto dolazi Abaz-paša, čovek ograničenih sposobnosti i bolesti, koji nije vladao ni pet godina, tako da 1854 Egipat dobija za vicekralja Mehmed Alijinog sina, Muhamed-Saida.

Prva briga novog vicekralja bila je da pozove u Kairo svoga prijatelja iz detinjstva i školskog druga Ferdinanda Lesepsa, koji mu odmah postaje glavni savetnik i bez koga Muhamed-Said otada nije hteo da uradi ništa u javnom životu. Lesepsa u to vreme smatraju za drugog egipatskog vicekralja. Uticaj koji je on vršio na Muha-

med-Saida bio je prirodna posledica prijateljstva koje je iz dana u dan jačalo i koje je mladom i naprednom suverenu jedne zaostale zemlje bilo potrebno da bi održao tekovine koje je uveo njegov otac i da bi mogao i sam nastaviti tim putem. Ali, Lesepsove ambicije bile su sasvim drukčije. On je došao istina u Egipat da se nađe pri ruci prijatelju, no i sa čvrstom namerom da ostvari zamisao o spajanju Sredozemnog i Crvenog Mora direktnim kanalom.

Da bi se razumela smela namera Ferdinanda Lesepsa, treba se vratiti, na 1831 godinu. Tada je Leseps bio postavljen za konzula—pripravnika u Tunisu. Polazeći na svoju dužnost, on se u Marselju ukrcao na jedrenjak. Putovanje je bilo vrlo sporo i tegobno, a da neprijatnost bude veća, kad su stigli pred pristanište Tunisa, putnicima sa „Diogena” — tako se brod zvao — saopšteno je da moraju izdržati i poduži karantin. Leseps je jedva čekao da se iskrca i zato je bio očajan. Da ga nekako rasonodi, njegov budući šef, konzul Mimo, doneo mu je na brod Leperove memoare. Naučen da se u svaku stvar udubi, Leseps se bacio na ozbiljno proučavanje toga pitanja i ne sanjajući, možda, da će ono ispuniti najsajjniji i najborbeniji deo njegovog života.

Ferdinand Leseps nije bio inženjer, ali je za dvadeset tri godine od 1831 do 1854 imao dosta vremena da razmišlja o prokopavanju kanala kroz Suecki Zemljouž i da koristeći mnoge projekte iskristališe svoje gledište. Njegov praktični duh odbacio je odmah Nekosov Kanal i sve objekte bazirane na njegovoj rekonstrukciji. Novi, direktni kanal ga je više interesovao. Doduše, postojale su dve teškoće. Leper je izjavio da površine mora nisu jednake a druge komisije da se na niskoj i močvarnoj obali Sredozemnog Mora ne može napraviti pristani-

šte. Prva teškoća je docnije otpala. Najnovija ispitivanja dala su rezultate koje je Leseps očekivao, jer se on ni ranije nije mirio sa teorijom o „višem i nižem moru”. Što se tiče teškoća o podizanju pristaništa, tu je Leseps bio optimista i verovao da je tehnika njegova doba došla da teškoće savlada.

U Kairo je Leseps stigao 7 novembra 1845, svega dva me-seca po dolasku Muhamed-Saida na presto, a već je imao izrađen elaborat o prekopavanju današnjeg Sueckog Kanala. Uz elaborat je bila priložena i molba novom vicekralju da on preduzme inicijativu da se kopa direktni kanal i da se odmah pristupi građenju pristaništa. Trebalo je samo ulučiti zgodnu priliku i predati materijal Muhamed-Saidu kad bude dobro raspoložen i kad ima vremena za razgovor. Na tu priliku Leseps nije dugo čekao. Ona mu se ukazala posle nedelju dana. 15 novembra 1854. „Veseo i smešeci se” vicekralj je odmah primio elaborat i saslušao Lesepsa. U jednom pismu, objavljenom u „Dnevniku” zbirci pisama i dokumenata koji treba da posluže za istoriju Sueckog Kanala, Leseps opisuje taj značajan datum na jedan zaista uzbudljiv način. Između ostaloga on kaže:

„Jutro, pet sati. Logor počinje da se buđi, jutarnja svežina nagoveštava skori izlazak sunca. Nekoliko zrakova već obasjava horizont: desno od mene blista istok, levo pun oblaka i tmine crni se zapad.

Odjednom baš na toj strani ja spazih dugu čije su se žive boje pružale sa zapada na istok. Priznajem da sam osetio kako mi srce živo bije i da sam u tom času morao obuzdavati svoju maštu, jer sam u ovom nebeskom znaku

već video vezu između Zapada i Istoka i ostvarenje svoga projekta.

Vicekralj prekida moje misli. Poželeli smo jedan drugome dobro jutro na francuski način srdačnim rukovanjem. On kaže da ima nameru da prošeta i izabere mesto sa koga će sutra krenuti dalje. Pojahali smo konje. Pred nama su dva kopljanika, iza nas njegov štab.”

Zatim Lespes opisuje novi logor i novi logor za vicekralja na jednom ćuviku koji vojnici ograđuju provizornim zidom od kamenja uzetog sa nekih ruševina. Taj zid treba da posluži kao simbolična tvrđava sa koje će jedan top pozdraviti trupe pri dolasku iz Aleksandrije. Dok se Muhamed-Said odmara, Leseps doručkuje sa Zulfikarpašom velikim prijateljem vicekralja i sa drugim generalima iz štaba. Kako mu je paša pri dolasku u Egipat poklonio lepog konja, Leseps želi da poklon prikaže i drugima i odmah posle doručka kad su svi ponovo u sedlu, nateruje konja da preskoči zid.

„...To mi je uspelo, kaže on dalje u pismu, i taj podvig me je odmah podigao u očima kraljeve pratnje...”

Smatrao sam da je kralj dovoljno pripremljen i da je iz mojih ranijih razgovora u opštim linijama morao shvatiti da je najbolji način za izvođenje velikih javnih radova ako se oni povere akcionarskom društvu. Ubeđen u to, i vođen predosećanjem koje je u meni izazvala pojava duge, nadao sam se da današnji dan neće proteći bez odluke o prokopavanju Sueckog Kanala.



„U pet sati po podne ponovo sam seo na konja, ponovo preskočio zid i došao u šator vicekralja. Vicekralj je bio veseo i smešio se. Uzeo me je za ruku koju je zadržao jedan trenutak u svojoj i posadio me na minderluk pored sebe. Bili smo sami. Kroz otvor šatora posmatrali smo divan zalazak onog istog sunca koje me je jutros toliko uzбудilo. Osećao sam da sam dovoljno jak i miran u ovom trenutku kad je trebalo pokrenuti pitanje koje će odlučiti o mojoj budućnosti. Sve moje studije i sva moja razmišljanja o kanalu dvaju mora odražavala su se jasno u mojoj pameti, a izvršenje toga zadatka izgledalo mi je toliko ostvarljivo, da nisam sumnjao da ću uspjeti da svoje ubeđenje presadim i u dušu svoga princa. O svome projektu govorio sam ne ulazeći u detalje, ali sam zato podvlačio glavne činjenice i argumente iz projekta koje sam znao skoro napamet. Muhamed-Said slušao je moja objašnjenja sa interesovanjem. Ja sam ga molio da mi kaže, ako bi mu nešto izgledalo sumnjivo. Sa puno razumevanja on je stavio nekoliko primedaba na moj projekat, na koje sam mu ja dao zadovoljavajuće odgovore. Najzad, rekao mi je: „Ubedili ste me i ja primam vaš plan. Za vreme daljeg putovanja govorićemo i o tome kako se on može izvesti. Ta stvar je svršena. Možete računati na mene.”

Posle tih reči on je pozvao svoje generale, ponudio ih da sednu, ispričao im naš razgovor i pitao ih šta oni misle o predlogu njegovog prijatelja. Ovi improvizirani savetnici mnogo

kompetentniji u pitanjima jahanja nego o jednom preduzeću čiju važnost nisu ni bili u stanju da shvate, rogačili su oči od čuda. I dok su se, jedan po jedan, okretali meni, činilo mi se da misle da prijatelj njihovog gospodara i čovek koji onako lepo ume da preskače prepone, može davati jedino dobre savete. Dok je vicekralj govorio oni su samo dizali ruku do čalme, što je bio znak da odobravaju...”

Kao što se vidi, Ferdinand Leseps je poznavao orijentalce. Iako je bio siguran u svoje planove, on je morao još i te kako da se dovija da bi mogao da prodre. Pred preskakanja prepona, pri čemu je mogao da skrha sebi vrat, on je morao izmišljati i mnoga lukavstva koja su laskala suverenu. Lesepsov biograf Luj Figie piše i o jednoj drugoj „diplomatskoj finesi” koja je imala isti cilj. Prilikom toga putovanja, Mehmed-Said poklonio je jedan servis za ručavanje od porcelana iz Sevra Lesepsu, a isti takav poneo za sebe. Međutim, tanjiri vicekralja su se u putu porazbijali i on se zbog toga najedio. Da ga uteši, ili što je još verovatnije, da mu pokaže kako tobož nije ni njemu bilo suđeno da ima nešto lepše od kralja, Leseps je udesio da i njegova kamila posrne. Kralju je Lesepsa bilo žao, ali je sujeta pobedila. Kralj se posle toga slatko nasmejao, a pitanje Sueckog Kanala napravilo je još jedan ogroman korak unapred, pošto je već 30 novembra 1854 pri povratku u Kairo vicekralj potpisao *Ferman o koncesiji* o kome su odmah obavesteni i svi strani generalni konzuli. Taj ferman glasi:

„Pošto nam je naš prijatelj Ferdinand de Leseps ukazao na koristi koje bi Egipat imao ako se Sredozemno More poveže sa Crvenim

plovnim kanalom za velike brodove, i pošto nam je izneo mogućnosti o obrazovanju društva koje bi ove radove izvelo, prihvatili smo njegove predloge, i ovim aktom dajemo mu isključivo pravo da obrazuje i stavi se na čelo jednom međunarodnom društvu za prokopavanje Sueckog Zemljouza i eksploataciju kanala između oba mora, uz povlasticu da to društvo samo, ili preko drugoga, izvrši sve radove i postrojenja. Društvo će biti dužno da privatnim licima, ako bude u pitanju eksproprijacija u javnom interesu, isplati oštetu. Sve ovo izvršiće se u granicama i uslovima određenim u sledećim članovima:

Čl. 1. G. Ferdinand de Leseps će obrazovati jedno društvo — čije voćstvo poveravamo njemu — pod imenom Međunarodno društvo za Suecki Kanal (Compagnie universelle du canal maritime de Suez), koje će prokopati i uzeti u eksploataciju pomorski prolaz za veliku plovidbu kroz Suecki Zemljouz, napraviti ili prilagoditi potrebama dva ulaza u Kanal: jedan na obali Sredozemnog drugi na obali Crvenog Mora i podići jedno ili dva pristaništa.

Čl. 2. Direktora Društva će uvek postavljati egipatska vlada, ali će on biti biran, ukoliko je to moguće među najzainteresovanijim akcionarima.

Čl. 3. Koncesija traje 99 godina, računajući od dana otvaranja Kanala dvaju mora.

Čl. 4. Radovi će biti izvršeni isključivo o trošku Društva kome će biti dato besplatno sve zemljište koje ne pripada privatnim licima. Radovi na utvrđenjima koje vlada smatra da treba da podigne neće ići na teret Društva.



Čl. 5. Egipatska vlada dobijaće 10 od sto čiste dobiti prema godišnjim bilansima Društva, bez obzira na interese i dividende koje budu nosile akcije koje će ona za sebe rezervirati prilikom upisa, ali bez ikakve garancije sa svoje strane za radove i operacije Društva. Ostatak čiste dobiti deliće se kako sledi:

75 od sto u korist Društva

10 od sto u korist članova osnivača.

Čl. 6. Takse za prolaz kroz Suecki Kanal donete sporazumno sa vicekraljem i utvrđene od strane društvenih organa, biće uvek iste za sve nacije i nikad i nikakva specijalna olakšica ni za koju od njih ne može se ugovarati.

Čl. 7. Na slučaj da Društvo nađe za potrebno da nekim plovnim putem veže Nil direktno, ili na slučaj da pored pomorskog kanala treba da ide drugi indirektni kanal za dobijanje vode iz Nila, egipatska vlada će ustupiti sve potrebno nekultivirano državno zemljište, ali će to zemljište biti navodnjavano ili obrađivano o trošku Društva.

Društvo neće na gore spomenuto zemljište plaćati nikakve poreze 10 godina od dana otvaranja Kanala; za osamdesetdevet godina koliko ostaje do isteka koncesije, ono će davati egipatskoj vladi danak; posle toga, Društvo će moći da uživa to zemljište samo ako bude plaćalo porez predviđen za ostale slične terene.

Čl. 8. Da bi se izbegle sve teškoće u vezi sa ustupanjem zemljišta koncesioniranom društvu, Linan-bej, naš komesar pri upravi Društva, napraviće plan u kome će biti obeleženo ustupljeno zemljište za prolaz i potrebne građevine pomorskog kanala i kanala za snabdevanje vodom iz Nila, a isto tako i zemljište za obrađivanje spomenuto u čl. 7.

Pored toga a obzirom što se već od danas zabranjuje svaka špekulacija sa državnim zemljištem koje će biti ustupljeno i s obzirom što će mnogi privatnici hteti docnije da navodnjavaju svoju zemlju vodom iz kanala koji je Društvo podiglo, Društvo će moći da naplaćuje izvesnu naknadu po svakom fedanu<sup>1)</sup>, ali će ta naknada biti utvrđena prijateljskim sporazumom između Egipatske vlade i Društva.

Čl. 9. Koncesioniranom društvu dozvoljava se da iz državnih rudnika i majdana uzima materijal potreban za izgradnju kanala i drugih radova u vezi sa tim, bez ikakvih taksa, a isto tako Društvo će imati slobodan uvoz svih mašina i materijala koje bude donelo iz inostranstva potrebnih za eksploataciju svoje koncesije.

Čl. 10. Po isteku koncesije, na mesto Društva dolazi egipatska vlada koja će bez rezerve uživati svoja prava i ući u posed Kanala dvaju mora kao i svih građevina koje njemu pripadaju. Prijateljskim sporazumom, ili putem arbitraže odrediće se naknada koja će biti data Društvu za zatečeni materijal i pokretnu imovinu.

Čl. 11. Društvena pravila podneće nam docnije direktor Društva na overu, a i modifikacije koje bi docnije možda mogle biti unete moraju imati našu saglasnost. Pomenuta pravila moraju sadržavati imena osnivača čija će nam se lista podneti na odobrenje. U tu listu mogu da uđu lica čiji će radovi, studije, zalaganja ili kapitali doprineti da se ovo veliko delo Sueckog Kanala, ostvari.

Čl. 12. Obećavamo, najzad, i punu i iskrenu saradnju, našu i svih egipatskih funkcionera, pri izvršavanju i sprovođenju u delo ovih prava.

Kairo, 30 novembra 1854

<sup>1)</sup> Egipatski fedan je pola hektara ili naše jutro.

Predaja Fermana o koncesiji izvršena je vrlo svečano. Vest o Fermanu izazvala je u celoj Evropi veliku senzaciju. Skoro ostvarenje ovog velikog dela, koje su *interezi celog čovečanstva zahtevali vekovima*, pozdravljen<sup>o</sup> je oduševljeno. Zbog toga je vicekralj Muhamed-Said polagao mnogo na to da Ferman potpiše i objavi ga pred konzulima svih nacija akreditovanim u Egiptu, koji su toga dana bili pozvani u dvor.

Odmah posle svečanosti, Ferdinand Leseps u društvu Linan-beja i Mugel-beja, dvojice inženjera Francuza u Muhamed-Saidovoj službi polazi na put da ispita teren. U jednome delu<sup>1)</sup> u kome su u izvodu data Lesepsova pisma već pomenute zbirke, Aluri, urednik lista „Žurnal de deba”, opisuje put ove male ekspedicije kroz pustinju.

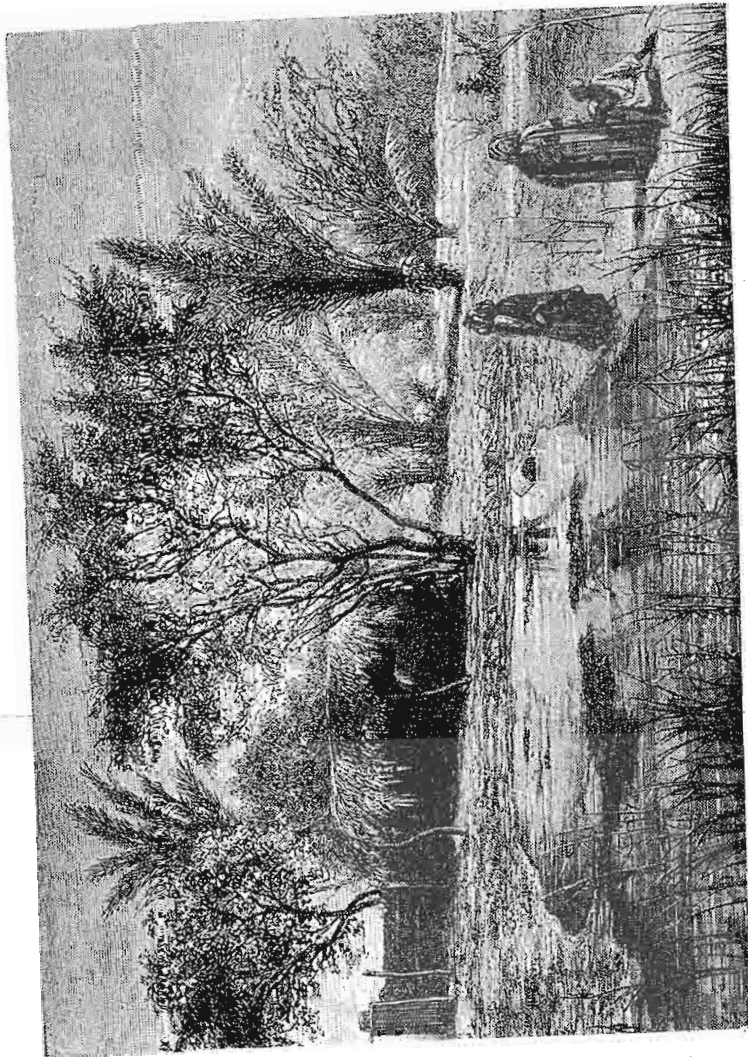
„Karavan dvogrbih kamila, piše on, snabdeven šatorima i drugim potrebama za logorovanje pošao je iz Sueca i uputio se prvo brdima kroz koje je prolazio stari Kanal Faraona, a posle nekoliko sati, ekspedicija je već bila u pustinji. Dok inženjeri pobijaju kočice i skiciraju zemljište, Leseps, sa biblijom u ruci, pokušava da nađe ključ tradiciji i imena mesta koja se u Starom zavetu pominju. Evo, ovo je Gosen, zemlja na kojoj su se naselili Jakov i njegov sin Josif i stavili se pod faraonovu zaštitu. Evo, ovde, pa opet ovde, vodila je staza kojom je četiri stotine godina doznije Mojsije vodio Izrailjevu decu bežeći ispred tiranije drugog faraona, Sostrisa Veličkog. Evo morskih rukavaca kojima su se oni dokopali obala Crvenoga Mora za vreme velike oseke a u kojima se podavila faraonova vojska koja ih je gonila i koja je

<sup>1)</sup> Comment s'est fait le canal de Suez in 12 Pariz 1882.

tim putem naišla za vreme plime<sup>1)</sup>). Tu je i tamaris džbun koji rađa manju koju su se Jevreji hranili kroz pustinju. Malo dalje nailazi se na Mojsijeve Izvore. Idući svakog dana prema severu stigoše i do obala Sredozemlja, koje ekspedicija pozdravlja i obećava im skorou posetu Crvenoga Mora. Najzad, tu je i antički Peluzijum od koga nam ne ostaje više ništa do ime i izreka: „Etiam periere ruinae”.

Rezultatima svoje prve naučne ekspedicije, Leseps je bio zadovoljan. Pokazalo se da je moguće kopanje kanala koji bi povezao oba mora. Vicekraljevi inženjeri napravili su odmah jedan *Pretprojekt*, ali je Leseps ipak želeo da ovaj pretprojekt vide i najpoznatiji i najautoritativniji inženjeri Evrope, pa da se tek onda pristupi izradi definitivnih planova. Naročito je bilo važno da se i poslednji put čuje mišljenje da li treba graditi direktan kanal ili se poslužiti kanalom koji bi delimično dobijao vodu iz Nila. Na njegov poziv odazvale su se gotovo sve nacije koje su u to doba bile u stanju da kažu svoju reč po ovoj vrsti radova. Engleska je odredila svoje najpoznatije inženjere Rendela i Mak Klina i sekretara Društva civilnih inženjera Londona Čarla Menbia, Austrija šalje dvorskog savetnika i glavnog inspektora železnica u

<sup>1)</sup> Legendu o prelasku Jevreja preko Crvenog Mora pokušava da objasni naučno i Aron Alkalaj u svome delu „Mojsije” (Biografije znamenitih ljudi 11, „Jugoistok”, Beograd). Na str. 60 pozivajući se na egiptologa E. Navila on kaže: „Morski rukavac preko koga su Jevreji prešli izložen je vetrovima neobične jačine, naročito u doba prolethnje ravnodnevice, kada prema tradiciji, i pada vreme prelaza. Taj vetar, koji duva snagom orkana u vezi sa neobično jakom osekom omogućio je, prvo, nesmetan prolaz Jevrejima. A zatim, kad je orkan prestao i nastala plima desila se katastrofa egipatske vojske koja je i sama u međuvremenu htela da pređe preko presušenog morskoga dna.”



Mojšijevi Izvori

Pijemontu de Negrelia<sup>1)</sup>) i Paleokapu ministra građevina u Turinu, Holandija inženjera Konrada načelnika inženjerskog oteka Vater-Stata, Pruska direktora radova na kanalsanju Visle, Lenca, Španija generalnog direktora javnih radova u Madridu Ciprijana Segunda Montesina, a Francuska generalnog inspektora i savetnika za mostogradnju i puteve Renoa i morskog inženjera hidrografa Ljesua.

Komisija se sastala u Parizu i održala dva sastanka: 30 i 31 oktobra 1885. Pored pomenutih, sastancima su prisustvovali Linan-bej, Mugel-bej, Lesepe, Žomar i Bartelemy Sen-Iler. Rešeno je da se odmah krene u Egipat. Sastanak je zakazan za 8 novembar, u Marselju na brodu koji je toga dana polazio za Aleksandriju. Kako je zadatak Komisije bio da poslednji put prouči zemljište, da ga premeri, sondira i ispita njegov geološki sastav, neće biti na odmet, ako iznesemo izvod iz dnevnika koji je vodio Ljesua kao sekretar, a potpisao ga Konrad, kao predsednik.

„Da još jednom pokaže celom svetu koliko mu je stalo do izgradnje Sueckog Kanala, vicekralj Muhamed-Said prima Komisiju 23 novembra u svečanu audijenciju i za sve vreme rada obasipa njene članove ljubaznostima i pažnjom.

— Ukazujete nam kraljevske počasti, rekao mu je tada predsednik Konrad, želeći da mu se što lepše zahvali.

— A zar vi niste kraljevi nauke? odgovorio mu ju duhovito vicekralj.”

Prva ispitivanja Komisija je vršila u gornjem Egiptu na samom Nilu. Trebalo je proučiti izvesne stvari u vezi

<sup>1)</sup> Prema Berk-u, piscu biografije „Alois Negrelli, Lebenslauf eines Ingenieurs“, 2 Bände, 1916—25, stvarni projektant Sueckog Kanala i predsednik Komisije koja je definitivno odobrila taj projekt bio je A. Negrelli.

sa budućim kanalom, a takođe i neka pitanja koja su se ticala hidrauličnih radova oko navodnjavanja koje je Muhamed-Said imao nameru takođe da preduzme. Karavan od nekoliko desetina pomoćnika i preko stotinu slugu, snabdeveni svim potrebnim instrumentima bio je odmah organizovan i, već sutradan, svi naučnici bili su u sedlu.

Ispitivanja na Nilu trajala su do 12, a onda se Komisija vratila u Kairo, odakle se uputila pravo u Suec, gde su radovi počeli 16 decembra.

U Sueckom Zalivu Komisija je radila pet dana. Ispitivani su režim vode, vetrovi, plima i oseka i morske struje. Svi članovi su se složili u tome da je Zaliv sjajan. Posle izvršenog sondiranja, utvrđeno je čak i dokle treba da se pružaju lukobrani na izlazu Kanala, a 24 decembra počelo je ispitivanje samoga terena. Taj posao trajao je deset dana, što znači da je Komisija, idući od Sueca prema Peluzijumu prelazila dnevno oko 12 kilometara. Pregledana su uglavnom bušenja koja su vršena godinu dana ranije, a kojih je, zajedno sa bušenjem u obema lukama, bilo devetnaest. Prva dva dana išlo se koritom Kanala Faraona, a poslednja dva osušenom obalom Jezera Timsaha, gde je pregledana dolina kojom je trebalo dovesti pitku vodu iz Nila.

Kad je ceo posao završen, utvrđeno je da, zaista, nema ozbiljnih prepreka za prokopavanje budućeg kanala. Sonda nije nigde nailazila na neprobojne stene, a aparati za nivelaciju pokazivali su sasvim male ondulacije zemljišta koje se inače golim okom nisu ni primećivale. Ispupčenja ili udubljenja prema morskoj površini bila su neznatna. Najviša tačka je *El Guizr* kod Serapeuma. Međutim, i tu nije trebalo skidati više od 14 do 15 metara i to na vrlo kratkom otstojanju. Dalje je utvrđeno da odmah ispod

tankog sloja peska postoji zdravica i da će, prema tome, obale biti dovoljno čvrste same po sebi tako da se neće morati podzidivati. Živoga peska, o kome su se pričale legende i kojeg su se plašili svi inženjeri, nije uopšte bilo, a i kad se tu i tamo pojavljivao, bio je opasan samo za konja i pešaka, ali nije pretstavljao nikakvu prepreku. Poslednje pitanje koje je Lesepsova Međunarodna komisija imala da prouči bilo je podizanje jednog pristaništa na Sredozemnom Moru. Raniji ispitivači tvrdili su da je to nemoguće. Međutim, savesnije ispitivanje koje je izvršio inženjer-hidrograf Lebrus, pokazalo je da je i Peluzijum isto tako sjajan zaliv kao i Suec i da je priroda već sama odredila mesto na kome će se podići Port Said. Sondiranjem koje je trajalo skoro mesec dana, odnosno sve vreme dok je Komisija radila na drugoj strani, Lebrus je utvrdio da već na 2.300 metara od plaže dubina mora iznositi 9 metara i to na širini od 20 kilometara, tako da nasip i brane — ne bi morali biti veći od dva i po kilometra. Utvrđeno je takođe da ne postoje nikakvi sprudovi rečnih nanosa i da se mulj iz Nila taloži tek na daljini gde dubina mora prelazi 10 metara. U vezi sa tim, pao je predlog da se i udoljina, poznata pod imenom Jezero Timsah, koje je ko zna kada presušilo, napuni vodom i iskoristi kao unutrašnje pristanište za brodove koji prolaze Kanalom.

\*

\*

\*

Završetak radova Međunarodne komisije očekivan je sa nestrpljenjem. Komisija se vratila u Aleksandriju frengatom *Nil* koja joj je bila stavljena na raspoloženje, 1 januara 1856, a već tri dana docnije podnet je vicekralju Egipta izveštaj u kome su podvučeni sjajni rezultati putovanja. U tome izveštaju, „daje se na znanje svima naučnim

krugovima i celom civilizovanom svetu: da je direktni kanal od Sueca do Peluzijuma jedino rešenje problema i da nema drugog praktičnog načina da se Crveno i Sredozemno More povežu nego da se taj kanal prokopa; da je prokopavanje ovog pomorskog kanala lako, a uspeh posla osiguran, i da će podizanje dvaju pristaništa, Sueca i Peluzijuma pretstavljati samo najobičnije teškoće, utoliko pre što je luka u Suecu velika, duboka 8 metara, sigurna i pristupačna po svakom vremenu, dok će se luka Peluzijuma, na ušću Um Fareha i Um Gumileha, isto tako velika, duboka 8 metara i vrlo pristupačna, lako osposobiti za veliku plovidbu, ako se podignu lukobrani svega 2.500 metara dugački”.

Taj izveštaj, razrađen do detalja po povratku Komisije u Pariz, bio je objavljen 25 juna 1855 godine i ceo svet ga je primio sa oduševljenjem. Prema izveštaju, izgradnja Kanala ne bi trajala više od pet šest godina. Iskopati običan šanac od 80 do 100 metara širine i 8 m dubine na gotovo ravnom terenu, sa već modernim mašinama i vrlo jevtinom radnom snagom — egipatskim felasima, koji toliko sede besposleni i jedva čekaju neku zaradu — bilo je, takoreći, igračka. Trebalo je samo naći potreban kapital i uzeti budak u šake.

Ali...

Obično se misli da reka i veliki putevi sjedinjuju narode, da ih zbližuju i spajaju. Nažalost, iskustva pokazuju često da su reke i putevi zli susedi za narode koji žive na teritorijama kroz koje ti putevi vode. Slučaj sa Sueckim Kanalom samo je potvrdio ovo iskustvo. Umesto da služi kao spona između susednih i daljnih naroda, on je postao još pre nego što je započet, jabuka razdora između velikih sila. Svet je bio oduševljen idejom o Sueckom Kanalu, pljeskao je kad se pokazalo da je njegovo

prokopavanje moguće, ali kada je trebalo pristupiti radovima, našla se u Evropi jedna nacija koja je pokušala da stavi svoj veto. U početku se to manifestovalo prikrivenom opozicijom, ali su docnije došle pisane note, autoritativna protivmišljenja velikih inženjera, debate u parlamentu i najzad, otvorena pretnja vicekralju Muhamed-Saidu da će izgubiti onu nezavisnost koju je sultan dao njegovom ocu i da će Egipat vojnički biti okupiran. Što je najlepše, ta pretnja nije dolazila iz Carigrada, kome se, možda, i nije mnogo dopadalo prokopavanje Sueca, nego iz — Londona. Da, protiv novog kanala digao se London koji je najviše imao koristi da se pomorski put iz Evrope u Indiju skрати na polovinu. Ustala je država čiji su brodovi već saobraćali između Liverpula i Aleksandrije i Sueca i Adena, pobunila se nacija sa najrazvijenijim pomorstvom, iako je znala da će od sto brodova koji sutra budu koristili Suecki Kanal, devedeset biti njenih. Zašto je ondašnja Engleska to radila? Najblaži francuski istoričari pokušali su, valjda iz kavaljerstva, da tu borbu pripisuju ljubomori jedne nacije prema drugoj iako to nije mogao biti pravi razlog što se punih deset godina ometao jedan čisto tehnički posao. Mnogo je verovatnije da londonskim političarima onoga doba nije bilo stalo do slave i da ih je manje interesovalo ko će prokopati kanal, a više ko će njime gospodariti.



kru govima i celom civilizovanom svetu: da je direktni kanal od Sueca do Peluzijuma jedino rešenje problema i da nema drugog praktičnog načina da se Crveno i Sredozemno More povežu nego da se taj kanal prokopa; da je prokopavanje ovog pomorskog kanala lako, a uspeh posla osiguran, i da će podizanje dvaju pristaništa, Sueca i Peluzijuma predstavljati samo najobičnije teškoće, utoliko pre što je luka u Suecu velika, duboka 8 metara, sigurna i pristupačna po svakom vremenu, dok će se luka Peluzijuma, na ušću Um Fareha i Um Gumileha, isto tako velika, duboka 8 metara i vrlo pristupačna, lako osposobiti za veliku plovidbu, ako se podignu lukobrani svega 2.500 metara dugački”.

Taj izveštaj, razrađen do detalja po povratku Komisije u Pariz, bio je objavljen 25 juna 1855 godine i ceo svet ga je primio sa oduševljenjem. Prema izveštaju, izgradnja Kanala ne bi trajala više od pet šest godina. Iskopači običan šanac od 80 do 100 metara širine i 8 m dubine na gotovo ravnom terenu, sa već modernim mašinama i vrlo jevtinom radnom snagom — egipatskim felasima, koji toliko sede besposleni i jedva čekaju neku zaradu — bilo je, takoreći, igračka. Trebalo je samo naći potreban kapital i uzeti budak u šake.

Ali...

Obično se misli da reka i veliki putevi sjedinjuju narode, da ih zbližuju i spajaju. Nažalost, iskustva pokazuju često da su reke i putevi zli susedi za narode koji žive na teritorijama kroz koje ti putevi vode. Slučaj sa Sueckim Kanalom samo je potvrdio ovo iskustvo. Umesto da služi kao spona između susednih i daljnih naroda, on je postao još pre nego što je započet, jabuka razdora između velikih sila. Svet je bio oduševljen idejom o Sueckom Kanalu, pljeskao je kad se pokazalo da je njegovo

prokopavanje moguće, ali kada je trebalo pristupiti radovima, našla se u Evropi jedna nacija koja je pokušala da stavi svoj veto. U početku se to manifestovalo prikrivenom opozicijom, ali su docnije došle pisane note, autoritativna protivmišljenja velikih inženjera, debate u parlamentu i najzad, otvorena pretnja vicekralju Muhamed-Saidu da će izgubiti onu nezavisnost koju je sultan dao njegovom ocu i da će Egipat vojnički biti okupiran. Što je najlepše, ta pretnja nije dolazila iz Carigrada, kome se, možda, i nije mnogo dopadalo prokopavanje Sueca, nego iz — Londona. Da, protiv novog kanala digao se London koji je najviše imao koristi da se pomorski put iz Evrope u Indiju skрати na polovinu. Ustala je država čiji su brodovi već saobraćali između Liverpula i Aleksandrije i Sueca i Adena, pobunila se nacija sa najrazvijenijim pomorstvom, iako je znala da će od sto brodova koji sutra budu koristili Suecki Kanal, devedeset biti njenih. Zašto je ondašnja Engleska to radila? Najblaži francuski istoričari pokušali su, valjda iz kavaljerstva, da tu borbu pripišu ljubomori jedne nacije prema drugoj iako to nije mogao biti pravi razlog što se punih deset godina ometao jedan čisto tehnički posao. Mnogo je verovatnije da londonskim političarima onoga doba nije bilo stalo do slave i da ih je manje interesovalo *ko će prokopati kanal*, a više *ko će njime gospodariti*.

#### IV

### POLITIČKE TEŠKOĆE, LESEPSOVA PROPAGANDA U FRANCUSKOJ I ENGLJSKOJ I DRUGI FERMAN O KONCESIJI

Da bismo mogli da se upoznamo sa političkim teškoćama koje su nastale zbog engleske opozicije, potrebno je naglasiti da je Konvencijom od 1841 sultan priznao Muhamed-Aliji Muhamed-Saidovom ocu, kao vicekralju Egipta potpunu administrativnu nezavisnost i da ni Muhamed-Alija kad je pravio veliku branu na Nilu i Kanal Mahmudije, ni Abas-paša kada je pravio prugu od Kaira do Sueca, nisu išli u Carigrad da traže odobrenje. Međutim, Muhamed-Said, kada je potpisao Ferman o koncesiji kojim se predviđa poslovanje Međunarodnog društva za finansiranje radova na Sueckom Kanalu, smatrao je da Ferman treba da bude ratifikovan i na Divanu. Zbog toga je Ferdinand Leseps u toku januara 1855 putovao u Tursku, naravno bez uspeha, jer je tu prvi put naišao na englesku opoziciju koja je, kako sam veselo kaže, „čučala

skrivena iza jednih vrata”. Pod uticajem engleskog ambasadora lorda Straforda Redklifa, Ferdinand Leseps je, umesto carskog fermama, dobio čestitke i jedan kratak akt koji za njegov posao nije baš ništa značio.

Po povratku u Egipt, Leseps predlaže nove korake vicekralju, ali ga u tome mnogo ometa jedan opširan članak u »Edinburškoj reviji« organu lorda Palmerstona. Pošto je konstatovao da su to »besposlice koje su mogle zainteresovati samo praznoglave ljude, besposlice koje po svoj prilici neće nikad biti od koristi čovečanstvu«, pisac članka, inspirisan od same vlade se kao iščuđava što su na teren slati naučnici i inženjeri. Po njemu, »trebalo je da po ovom pitanju odlučnu reč kažu trgovci, mornari, brodovlasnici, odnosno svi oni koji bi se kanalom služiti. Pitanje, ako ono uopšte postoji, trebalo je posmatrati ne sa tehničke, nego sa trgovačke strane.«

Na ovaj napis Leseps je odgovorio da je sve ono što »Edinburška revija« traži već odavno učinjeno i uputio je pisca da se raspita kod raznih trgovačkih društava, poslovnog sveta i putnika koji se ovim putem služe, šta oni o tome misle. O vremenu koje bi se dobilo i smanjenju troškova oko pretovara, — a kod putnika i o pitanju udobnosti Leseps nije uopšte hteo da govori. Napomenuo je samo da je dovoljno pogledati geografsku kartu, pa videti šta se dobija.

Ferdinand Leseps nije želeo da opširno polemise sa onima koji su ga napadali, ali je zato sve napade studirao i stalno je odgovarao prijateljima koji su se zbog tih napada jedili: »Neprijatelj je učitelj koga nam sudbina besplatno šalje« — kaže jedna španska narodna izreka... Ostavite ih neka govore, oni će nas nečemu i naučiti. Umesto da se uzrujava, on razmišlja i u novi Ferman o koncesiji koji mu Muhamed-Said potpisuje 6 januara 1855

godine unosi, pored potvrde o važnosti starog, još i mnoge odredbe koje će ga zaštititi od budućih teškoća i pomoći mu da prebrodi prepreke koje predoseća. Engleska se bojala da će radovi na Sueckom Kanalu odvući veliki broj evropskih radnika u Afriku. Zbog toga se u novoj koncesiji predviđa da »najmanje četiri petine radnika moraju biti Egipćani.« Engleska sumnja da će Kanal moći da posluži velikoj plovidbi i zato Ferman precizira: »Da bi Kanalom mogli ploviti veliki brodovi, on mora imati dubinu i širinu koja je predviđena planovima Naučne komisije, dok će Jezero Timsah biti pretvoreno u unutrašnje pristanište, sposobno da primi i brodove najveće tonaže.» Najzad, Engleska još ne veruje u međunarodni karakter Kanala, pa je potrebno da se odredba o neutralnosti još jednom ponovi i proširi. Visekralj Egipta izjavljuje i u svoje i u ime svojih naslednika da će pomorski kanal od Sueca do Peluze i sva njegova pristaništa „na vjeki vjekov“ biti slobodni i služiti kao neutralni prolaz svakom trgovačkom brodu koji prolazi iz jednog mora u drugo, bez ikakve razlike ili davanja prvenstva bilo ličnostima bilo nacijama.«

Ova opreznost Lesepsova pokazala se, docnije, vrlo korisnom, utoliko pre što je koncesija propraćena i dekretom od 20 jula iste godine kojim se propisuje upotreba radne snage. Tim dekretom Leseps je hteo da osigura Društvu neograničeni broj domaćih radnika, ali mu je isto tako bilo stalo do toga da izbegne prisilan rad koji bi mu Evropa možda prebacivala. Zbog toga je u dekretu potvrđeno da vlasti treba da pošalju Društvu potreban broj radnika kad ono to zatraži, ali je Društvo bilo obavezno da radnicima isplaćuje izvesnu nadnicu, da se stara o njihovom snabdevanju, stanovanju i lečenju. Sve ove odredbe, naročito njihov drugi deo, bile su za tadašnje prilike u toj zemlji jedna napredna novina. Jer, Egipat

je bio kulevka kuluka, pa je kuluk i tada bio obavezan. Doduše, treba priznati da faraoni koji su uveli prisilni rad, nisu imali u vidu samo ličnu korist, već opšte dobro celog naroda. Navodnjavanje je pustinju pretvorilo u plodna polja koja su davala po dve žetve na godinu, ali su zato seljaci koji su živeli od toga navodnjavanja morali svake godine davati državi izvestan broj radnih dana besplatno. Docniji vladari zloupotrebili su ovo pravo pozivanja naroda na besplatni rad, tako da se kuluk ubrzo pretvorio u neku vrstu robovanja, a felah, egipatski seljak, bio je na tim radovima izjednačen sa crncima i drugim robljem. Pod kakvim je on prilikama radio, dovoljno je navesti samo po jedan primer, iz davne i bliže prošlosti. Za vreme radova na Kanalu Faraona, i to samo pod Nekosom, stradalo je u pustinje od raznih bolesti 80.000 felaha; za vreme Mehmed-Alije, na Mahmudije Kanalu koji vezuje Aleksandriju sa Nilom našlo je smrt od iznuđenosti 10.000 ljudi, a prilikom građenja železnice Kairo-Suec samo za jedan dan poumiralo je od žeđi isto toliko kulučara.

Muhamed-Said bio je obrazovan i kulturni čovek, ali je veliko pitanje da li se i on ne bi koristio pravom svojih prethodnika i svojim da pozove na rad »o svome kruhu i ruhu« desetine hiljada felaha da nije bilo Ferdinanda Lesepsa. Ovako, on sam sebe obavezuje da će dovesti potreban broj ljudi na radilište, ali da će radnici dobijati dva i po do tri pijastra dnevno više od srednje nadnice i da će biti isplaćivani nedeljno — ali tek posle treće nedelje rada. Uslovi rada ne smeju biti teži od uslova koji imaju radnici egipatskog ministarstva za puteve. Radniku koji nije u stanju, ili neće da ispuni uslove, nadnica će biti smanjena, ali ne više nego do trećine. Na slučaj izazivanja nereda ili dezerterstva, Društvo mu neće

isplatiti zaradu za one prve dve nedelje rada. Pored toga, Društvo se obavezuje da radnike snabdeva pijaćom vodom u dovoljnim količinama, da im daje zaklon i prenoćište bilo pod šatorima, bilo u barakama, a uz to i lekarsku i bolničku negu. Na slučaj bolesti, radnik će dobijati, pored lečenja prema njegovom stanju, još i po jedan i po pijaster dnevno. Putni troškovi padaju na teret Društva.

Kao što se vidi, ovim dekretom uvode se protivno dotadašnjim običajima potpuno novi principi: sloboda rada, zagaranatovana nagrada, rad prema sposobnostima radnika, zdravstveno staranje itd. Zbog toga nije čudo što je Društvo, i pored kontrapropagande sa strane, za sve vreme prokopavanja Sueca imalo dovoljan broj radnika.

\*  
\*   \*  
\*

Kad je posvršavao prethodne poslove u Kairu, Ferdinand Leseps se baca na organizovanje društva koje će finansirati građenje Sueckog Kanala. On je znao da i tu sve zavisi od njega. »Fara da se«<sup>1)</sup> govorio je često svojim prijateljima, najbolji je savet vilikim pothvatima. To on ponavlja i u pismima koja često šalje svojoj porodici u Francusku. On ima veru u sebe i zato smatra da delo koje je sam započeo mora sam i završiti, uz blagonaklonu pomoć svoga »dragog vicekralja«. U pismu od 22 januara 1855 god. piše svojoj tašti:

„Stvoriću veliko delo bez ikakvih zadnjih misli, bez ikakvog ličnog materijalnog interesa. Do sada, bog mi je pomagao da izbegnem sve prepreke, a kako sam uveren da me niko sa toga puta ne može odvratiti, nadam se da ću svoju

<sup>1)</sup> Italijanska poslovice. Odgovara našoj „U se i u svoje kljuse“.

barku sigurno dovesti u pristanište kome bismo već sada mogli dati vicekraljevo ime, Said, što na arapskom znači srećan<sup>1)</sup>... Moja ambicija je priznajem, da držim sam u svojim rukama sve konce ovog preduzeća i to sve dotle dok se ono ne uvede u život. Jednom reči ja ne želim da primam ničije uslove, jer ne radim ni za račun, a ni protiv ma koje vlade. U svoje vreme, kad sam bio akreditovan u Kairu kao predstavnik Francuske, veliki reformator Mehmed-Alija mi je rekao: »Zapamtite mladi prijatelju da ne treba računati ni na koga osim na samoga sebe kad god vam se u životu dogodi da treba da svršite neku vrlo važnu stvar. Čim vas je dvojica, jedan je suvišan.«

Kada je stigao u Pariz, juna 1855, Leseps je otišao pravo carici Evgeniji<sup>2)</sup>. Jedna njena reč bila je dovoljna da se i Napoleon III zainteresuje za Suecki Kanal. »Stvar će biti potpomognuta«, rekao je on odmah, a slične izjave dali su i ministri i političari, bez razlike na partije. Opšte raspoloženje za Lesepsovu stvar bilo je takvo da se građenje Sueckog Kanala počelo smatrati kao francusko nacionalno pitanje.

Posle ovih uspeha, Leseps priprema svoju posetu Engleskoj. Priprema je čitave dve godine, vrlo savesno i marljivo. Zahvaljujući svojim ličnim vezama, on je u Londonu brzo uspeo da za svoj poduhvat zainteresuje po nekoliko ljudi u parlamentu, u štampi, među predstavnicima trgovine i bankarstva, ali mu je borba sa zvaničnom Engleskom tek pretojajala. U toj borbi, glavno je bilo pri-

<sup>1)</sup> Port Said je ustvari dobio ime po francuskom: Port, što znači pristanište i Said, po imenu vicekralja Muhamed—Saida.

<sup>2)</sup> Zena imperatora Napoleona III, rođena Montižo de Gizman inače daljna rođaka Ferdinanda Lesepsa po ženskoj liniji.

dobiti engleski narod koji je pod uticajem propagande pokazivao otvoreno neprijateljstvo. U društvu Danijela Adol-fusa Lanža, on obilazi: Englesku, Škotsku, Irsku. Za divno čudo na svome putu nailazi na lep prijem. Na mitinzima i konferencijama, gotovo u svim velikim centrima, svet dolazi više iz ljubopitstva da čuje tog čoveka protiv koga se digla tolika galama, a Leseps izlaže svoje projekte sa takvim ubedenjem i iskrenošću da led popušta i izlaganje se završava aplauzom.

Naročito uspeha imao je Leseps kod radničke klase koja se ne može odupreti njegovom dokumentarnom ube-đivanju. Narod ga je razumeo, jer mu je govorio iz dubine duše. Počinjao je obično od istorije starog Egipta, koji je nekad bio otadžbina visoke civilizacije, a već vekovima spava istočnjačkim snom. Izlagao je zatim tuđa i svoja za-pažanja i do sitnica pripovedao o razumevanju na koje je naišao kod vicekralja Muhamed-Saida. Na kraju, kao u kalejdoskopu ređani su planovi o osnivanju Međunarod-nog društva, vizije o radovima na budućem kanalu, dobre, pa čak i loše strane posla, i teškoće na koje će se naići.

To je bilo 1857 godine. Za 45 dana, u aprilu i maju, Leseps je održao 22 mitinga: u Liverpulu, Mančestru, Da-blinu, Korku, Belfastu, Glazgovu, Aberdinu, Edinburgu, Njukastlu, Bristolu, Londonu i drugim mestima. »Išli smo — rekao je on na jednoj konferenciji koja je bila stenografisana — iz varoši u varoš kao trgovci kad prodaju robu, naoružani ogromnim kartama, planovima, mapama i brošurama.«

U Londonu, 24 aprila, bio je organizovan veliki ban-ket u Goldsmiths holu. Banketu je predsedavao jedan od najviđenijih bankara Sitia, a među gostima su bili lon-donski biskup, general Viljem, ser Rodrik Merčison, pret-sednik Kraljevskog geografskog društva, zatim (docijni

pretsednik vlade) Gledston, Eliš, direktor Indiskog društva i drugi. Pri večeri, pretsednik nazdravlja Lesepsu čestita-jući mu na naporima za buduće probijanje kanala. Govor je završio rečima: »Englezi ne mogu a da vaše napore ne pozdrave sa simpatijom, naročito u današnjoj situaciji iskrenog razumevanja i zbliženja sa Francuskom.«

Na ove reči Leseps između ostalog odgovara:

»Ako i posle ovoga bude ljudi koji sumnja-ju u mogućnost izvođenja radova, ja im prepo-ručujem da pročitaju izveštaj Međunarodne komisije, kao i izveštaj koje je Akademiji nauka podneo baron Šarl Dipen.

Što se tiče motiva političke opozicije, sma-tram da se pitanje o tome više ne postavlja. Jer, izgleda mi da danas više ni jedna zemlja nije raspoložena da tu opoziciju pozdravi. Ja zbilja ne-ću i ne mogu da nanosim uvredu engleskom na-rodu i da ga sumnjičim da gaji ljubomoru pre-ma drugim zemljama, ili da se možda plaši da će inostrana konkurencija naškoditi njegovom trgovačkom i pomorskom napretku. Naprotiv, mene raduje što sam lično mogao konstatovati da javno mnjenje Engleske odbacuje ovakva shvatanja. To se jasno vidi iz pisanja štampe, dok su simpatije na koje nailazam na ovom velikom i odabranom skupu novi dokaz već pri-znate istine da će prokopavanje Sueca Evropu približiti Indiji i povećati plovidbeno morsko područje, doneti najviše koristi baš Velikoj Bri-taniji, koja ima više kolonija, veću trgovinu, više mornara i više brodova nego sve evrop-ske nacije zajedno».

Posle ovog govora dogodilo se i u Londonu ono što i u Liverpulu, Mančestru, Dablinu, Kornu. Trgovci, brodovlasnici, veliki finansijeri, osiguravajuća društva, članovi komora, štampa, ne samo što odobravaju Lesepsov poduhvat, već izjavljuju da ga treba potpomoći.

Utisak koji je napravio ovakav obrt u pitanju prokopavanja Sueca, dubok je ne samo u Engleskoj, nego i u celoj Evropi, a naročito u Carigradu. Lord Palmerston uviđa da će izgubiti partiju i zato smišlja parlamentarnu interpelaciju, uveren da će svojim autoritetom ipak omeštiti ovu akciju. Na sednici Donjeg doma, 7 jula 1857, jedan od poslanika, Berkman, uputio mu je pitanje da li vlada namerava da kod sultana potpomogne ratifikaciju Fernana o koncesiji koju je potpisao vicekralj Egipta. U nekoliko reči, punih jetke ironije, lord Palmerston odgovara da vlada neće pomoći jedan projekt koji on pobija već petnaest godina i koji, u njegovim očima, nije ništa drugo do: »jedna od mnogih zamki kojima se, s vremena na vreme, mami lakovernost halapljivih finansijera«. On smatra da je projekt materijalno neizvodljiv i da je oprečan politici koju Engleska zastupa u svojim odnosima sa Egiptom i Turskom.

U govoru lorda Palmerstona ima reči i rečenica iz kojih bi se moglo zaključiti da je prokopavanje Sueca samo vešto smišljen, makijavelistički plan za kojim se krije namera da se Egipat odvoji od Turske čime bi se opet, potpomogle neke agresivne namere protivu engleskih poseda u Indiji. Animoznost plemenitog lorda protiv Sueckog Kanala nije znala za granice. On se toliko bio zahuktao da se nije ustručavao ni od izvrtanja činjenica, ni od klevetanja, pa ne samo Lesepsa, nego i samog vicekralja.

Sve to, međutim, ne zbunjuje Lesepsa. On i dalje produžava svoju međunarodnu propagandu, sa još većom

žestinom nego ranije. U početku 1858 nalazimo ga u Carigradu, čvrsto rešenog da nađe izlaz iz lavirinta u kome ga drži engleska diplomatija. Potrebno je pre svega saznati šta misli Porta, i da li će ratifikovati Ferman egipatskog vicekralja. Porta, doduše, priznaje koristi koje bi Suecki Kanal doneo Otomanskom carstvu pa čak izjavljuje da je voljna ratifikovati Ferman o koncesiji, ali engleski ambasador pretnjama i ucenjivanjima uspeva da spreči ratifikaciju. Leseps se obraća francuskom ambasadoru Tuvernelu u koga polaže sve svoje nade, ali su Tuvernelu vezane ruke, jer nema instrukcija iz Pariza. Dvojica velikih vezira Rašid-paša i Ali-paša, koji se za to vreme smenjuju na službi, pridobijeni su, ali i oni traže da ih ambasador podrži. Nažalost, Napoleon III je neodlučan. Iako potpuno na Lesepsovoj strani, on smatra da još nije došao moment da progovori. Što se pak tiče ostalih velikih sila, one se, naravno, uzdržavaju očekujući da vide šta će uraditi Francuska i Engleska.

Za to vreme Leseps je osuđen na čekanje koje traje tri godine, bez ikakvih izgleda na uspeh. Jedini zračak nade bio je pad vlade lorda Palmerstona koga je zamenio lord Derbi, u čijem su kabinetu bili Malmesberi i Dizraeli. U Carigradu su poverovali da će se držanje Engleske u pitanju Sueckog Kanala promeniti. Ali je zvanično odmah stigla vest da se spoljna politika Londona ni u čemu ne menja. Uostalom, to se najbolje pokazalo 1 juna 1858 kada je u Donjem domu održana glavna bitka po pitanju Sueckog Kanala, bitka otvorena i daleko oštija od prethodnih zakulisnih radnji. Pored drugih, manje važnih interpelanata, na tribini se prvo pojavio lord Palmerston lično. On nije izneo nikakav novi argument i ponovio je uglavnom ono što je kazao godinu dana ranije, ali je uspeo da u ovu čisto političku diskusiju umeša i Roberta Sti-



vensona, sina slavnog inženjera, oca železnice, Džordža Stivenzona. Podržan od Dizraelija, Robert Stivenzon se nije zadovoljio samo izjavom pred parlamentom da je ovaj posao praktično neizvodljiv, u šta se tobož sam uverio prilikom svoga putovanja po Africi, nego piše jedno pismo »Tajmsu« u kome iznosi motive koji su ga naveli da pitanje Sueckog Kanala proglasi »apsurdnim«.

Mišljenje Roberta Stivenzona je pobedilo i Donji dom se izjasnio velikom većinom protiv Leseptovog projekta, ali je zato Stivenzon morao izdržati dve kritike koje su ga tako upropastile, da su dovele u sumnju čak i njegov autoritet inženjera. Kritičari su bili Šarl Dipen, čiji je izveštaj sačuvan i danas u arhivi Francuske akademije nauka i slavni Paleokapa koji je govorio u ime Međunarodne komisije.

U svojoj kritici Šarl Dipen kaže da se Stivenzon, osuđujući radove Međunarodne komisije ne rukovodi nikakvim ozbiljnim motivima, a i kad ih i navodi, ispada da on uopšte ne poznaje projekt protiv koga se bori. On uopšte ne osporava geološka ispitivanja na terenu koja je izvršila Međunarodna komisija, on ne napada tačnost operacija pri nivelisanju ni račune kopanja i nasipanja, niti procenjuje troškove oko podizanja brana i drugih objekata. On samo tvrdi, bez ikakvih dokaza, da je projekt apsurdan i da će izdaci premašiti sve granice dopuštene u javnim radovima.

Prva greška koju je Stivenzon u svom nadmenom sudu napravio, je što on tvrdi da je izgradnja Kanala nemoguća zato što su površine Sredozemnoga i Crvenog Mora jednake. Robert Stivenzon bi se još i pomirio sa idejom Linan-beja da se stvori neka vrsta sueckog Bosfora kroz koji bi voda padala za čitavih deset metara otičući iz Crvenog u Sredozemno More. Ali kad je u pitanju

širok i dubok kanal sa gotovo istom površinom od Sueca do Peluze, njemu ta veza izgleda kao neko mrtvo more, neupotrebljivo između dva slobodna, moćna i velika mora. »Pošto je utvrđeno, kaže Stivenzon od reči do reči, da razlike nema, svi su inženjeri — a ja sam sa njima razgovarao — napustili taj projekt, i uveren sam, bili su sasvim u pravu.«

Ova greška toliko je naljutila Šarla Dipena da u svome odgovoru ne može dovoljno da se načudi čudu šta je bilo slavnom Stivenzonu, sinu još slavnijeg oca, da pobija ideju prokopavanja Sueckog Kanala argumentom koji dokazuje suprotno.

Druga Stivenzonova greška, još je smešnija od prve, jer pokazuje da se uopšte nije bavio pitanjem Kanala jer tvrdi da Kanal treba da dobiva vodu iz Nila. Po svemu se vidi da njegov govor u parlamentu nije inspirisan zaključcima do kojih se dolazi ozbiljnim studijama, nego se slepo poveo za onim što su mu sugerisali laici, koji su iz sasvim drugih, a ne tehničkih, razloga bili protiv Kanala. I ne samo to. Da bi pobio mišljenje koje on pogrešno pripisuje Međunarodnoj komisiji, Robert Stivenzon kaže: »Novac može pobediti sve, ali projekt, gledan sa čisto trgovačke strane, po mom najiskrenijem mišljenju, nije izvodljiv.« Prostije rečeno, to bi značilo da će sama izgradnja Kanala i troškovi oko njegovog održavanja biti toliki, da ih nikakvi prihodi ne bi mogli pokriti, što se pokazalo kao skroz pogrešno već tri dana po otvaranju Kanala.

Ni Stivenzonova tvrđenja da će podizanje novog pristaništa na Sredozemnom Moru, stvaranje unutrašnjeg pristaništa i proširenje Suecke luke predstavljati velike teškoće, nisu bolje prošle. Odgovarajući mu Šarl Dipen dokazuje, pre svega, da uređenje pristaništa u Suecu i proširenje luke na mestu na kome će Kanal izlaziti ne

pretstavljaju apsolutno nikakve teškoće ni u tehničkom ni u naučnom pogledu, a da će izgradnja pristaništa u dolini Jezera Timsah, kad u nju bude puštena voda biti još lakša. Što se tiče nove, Saidove luke na Sredozemnom Moru, ona će biti, po mišljenju Šarla Dipena, najbolje pristanište u Egiptu. Njene su glavne odlike što brodovi mogu naći sidrište još pre ulaza u pristanište, što dno pretstavlja vrlo dobro uporište za kotvu, što je mulj i pesak ne zasipavaju i što je jezičak zemlje koji je vezuje sa kopnom ostao nepromenjen i isti onakav kako ga je Strabon opisao u svojoj »Geografiji«.

Na kraju Šarl Dipen iznosi kakve bi sve koristi do-  
neo put preko Sueckog Kanala, ne samo materijalne nego i u pogledu na živote i zdravlje pomoraca i putnika. On kaže :

»Kad mornari i putnici obilaze oko Rta Dobre Nade, oni moraju preći dvaput veći put i dvaput proći kroz strašnu zonu tropskih vrućina i opasnih bura, a to znači i dvaput veću verovatnoću od brodoloma i dvaput veći broj bolesnih i umrlih od zamora i teškoća. Čak i kad bi put preko Sueca bio mnogo duži, mnogo skuplji i mnogo nerentabilniji, vredelo bi ga napraviti da zaštitimo živote i ublažimo nevolje onima koji taj put moraju godinama i decenijama prevaljivati za opšte dobro. A sada kad se pokazalo da je taj put i kraći i sigurniji i ekonomičniji i humaniji, ne može se dogoditi da interesovanje za njega neće biti sve veće i da neće ljudi, kad krenu iz Evrope u Aziju, izabrati drugi put, a ne ovaj kroz Suec«.

Na Stivensonove greške je još drastičnije ukazao — ako se tako može reći — Paleokapa u formi memoara pod naslovom: »Osvrt na govor inženjera Stivensona u Donjem domu«.

„Govori, kaže Paleokapa, lorda Palmerstona i g. Stivensona u Donjem domu o prokopavanju Sueca napravili su veliku larmu.

O političkoj strani toga pitanja štampa ne samo u Engleskoj i u Francuskoj, nego i u celoj Evropi već je dala svoj sud. Nama ostaje da se na njihove govore osvrnemo posmatrajući ih sa tehničke strane.

Makoliko bio veliki ugled koji lord Palmerston uživa kao državnik, mi ne verujemo a ni on sam na to ne pretenduje, da se njegovo mišljenje pri rešavanju naučnih pitanja, koja spadaju u delokrug specijalnih inženjerskih studija, smatra kao autoritativno. Ali, njegove ideje su našle podršku g. Stivensona koji je, neosporno, čuven inženjer. Zbog toga, mi naročito mnogo polazemo na to da pobijemo te ideje, da bi celo pitanje bilo dobro prodiskutovano i da bi nepristrasni ljudi mogli, kad se sa njim upoznaju, dati svoj sud...

»Lako je zamisliti kakvo je bilo naše iznenađenje kad smo u govoru g. Stivensona našli toliko istoriskih grešaka i netačnih tehničkih ili ekonomskih zaključaka. Prva naša misao bila je da posumnjamo u tačne navode lista u kome smo pročitali izveštaj sa sednice Donjeg doma; međutim, uverili smo se da se »Tajmsov« izveštaj ipak može smatrati kao istinit«.

Posle ovako oštrog uvoda, sleduje još oštrija kritika u kojoj se Stivensonovi navodi tako pobijaju da je renome ovog do tada čuvenog engleskog inženjera doveden u pitanje čak i pred istorijom.

Ali to je sve bilo posle sednice Donjeg doma od 1. juna 1858 koja je produžena i sutradan i na kojoj je Dizraeli govorio o Sueckom Kanalu kao o nemogućem preduzeću i kao o projektu sa *dvosmislenim i opasnim namerama*. Dizraeli, možda, i ne bi bio onoliko žučan odgovarajući poslanicima koji su bili naklonjeni Lesepsovom planu da se nije oslanjao na Roberta Stivensona koji je lako misleno dokazivao da je prokopavanje Sueca utopija, jer će Kanal baš zbog jednakih nivoa oba mora biti običan *blatnjavi šanac, potpuno nepodesan za plovidbu*.

## V

### UPIS ZAJMA

Ovakvo držanje jedne velike sile uplašilo bi, ili bi bar pokolebalo, svakog drugog čoveka. Ali, Leseps nije bio od onih ljudi koji zastaju pred preprekama, pa čak ni pred velikim preprekama. Zajednički interes svih naroda Evrope, pa i celog čovečanstva zahtevali su izgradnju Sueckog Kanala. Iz svih drugih zemalja dolazila su pisma u kojima se njegova akcija odobrava. Sva svetska mornarica je na njegovoj strani, a ni anketa koju je lično vodio u samoj Engleskoj među trgovcima, bankarima, brodolascima i drugim privrednicima, nije bila negativna. Prema tome, trebalo je raditi, prekinuti dalju diskusiju, pa početi prikupljanjem kapitala.

\* \* \*

Upisivanje akcija počelo je novembra 1858. Na saradnju su bile pozvane sve evropske države. Leseps je tražio realan odgovor na pitanje da li treba ili ne treba prokopavati Suec.

Odgovor je bio potvrđan. Za nepunih mesec dana ne samo što je upisano traženih dvesta miliona nego je tražnja akcija daleko premašila ponudu, tako da već 9 decembra Leseps izjavljuje da je Društvo obrazovano i da će radovi u Egiptu uskoro početi. Ovu izjavu dao je on laka srca, jer više nije morao da se sam bori. Sa njim je bilo preko 25.000 akcionara, istina malih kapitalista, ali je njihov broj pretstavljao čitavu vojsku, mnogo jaču i sigurniju nego što su bile prolazne engleske vlade.

Zanimljivo je, i treba zabeležiti, da su polovinu kapitala upisali Francuzi. Ustvari, po broju akcionara Francuska je bila u većini, jer je dobar deo druge polovine akcija bio upisan, prema odredbama u ugovoru, za račun vicekralja. Ostatak akcija podelio je mali broj akcionara drugih nacija, jer je svaki od njih upisivao velike sume. Kad je Društvo obrazovano, akcionara Francuza bilo je 21.000. Docnije, njihov broj se popeo na 25.000. Podeljeni po profesijama, ti akcionari izgledali su ovako:

Mehaničari	91
Preduzimači za mostove i puteve	249
Sudije i sudsko osoblje	267
Bankari i berzanski mešetari	369
Lekari	433
Učitelji i profesori	434
Sveštenici	480
Advokati i notari	819
Zanatlije	228
Vojska (oficiri i podoficiri)	973
Administrativni i opštinski činov.	1309
Činovnici	2195
Trgovci i industrijalci	4763

Posednici i rentijeri	5782
Razne profesije	2137

---

Svega 21.229

Čim je upis završen, Leseps je organizovao društvenu upravu u koju su ušli najistaknutiji pretstavnici tehnike, trgovine i bankarstva cele Evrope.

Kako je trebalo da Društvo preuzme teren na kome će se graditi Kanal, novoizabrana Uprava određuje jednu komisiju koja polazi za Egipat 7 marta 1859 godine, uverena da će formalnosti biti brzo završene i da se sa kopanjem može odmah otpočeti. Međutim, to se ipak nije svršilo bez komplikacija, jer ni engleska vlada ne sedi skrštenih ruku. Kada je London uvideo da mu propada svaka politička kombinacija, laća se drugih, efikasnijih sredstava.

Počelo se od vicekralja. Engleski generalni konzul u Egiptu upozorio ga je prvo na suviše veliku odgovornost koju prima dozvoljavajući da jedno pretežno francusko društvo izvodi ovako velike radove u Egiptu. Kako se vicekralj nije obazirao na opomene, generalni konzul mu dostavlja notu, u kojoj se kaže da bi kopanje Suečkog Kanala moglo biti Casus belli za Englesku. Da izbegne odgovor na ovako težak uslov, a istovremno da pruži mogućnost predstavnicima kompanije da nastave svoj posao, Muhamed-Said hitno odlazi iz Kaira u Gornji Egipat, izgovarajući se na pobunu beduina i potrebu njegove lične intervencije u tom kraju.

Izgovor je bio dobar, ali nije zbnurio Engleze. Kad nisu mogli sprečiti vicekralja da ode, pokušaće bar da zadrže Lesepsa u Kairu, dok se Muhamed-Said ne vrati. U tom cilju jedan njihov agent potplaćuje 80 kamilara da odbiju, iako su bili kaparisani, da radnike vode do „na lice mesta

gde treba da uđu u svoj posed". Stvar se zbilja odugovlači i potrebno je da sam Leseps počne da preti i da trči kod upravnika varoši koji primorava kamilare da izvrše pogodbu. Karavan najzad odlazi, ali ni na putu nije miran. U Ras-el-Jadu, onda još u rukama Engleza, Lesepsove radnike opkoljavaju bašibozuci<sup>1)</sup> vezuju i vode u zatvor. Kad je to čuo, Leseps se baca u sedlo i ne vodeći računa o opasnosti kojoj se izlaže, trči u selo gde nalazi komandanta bataljona koji ga je kradimice pratio još od Kaira, poteže na njega revolver i jedva uspeva da svoje ljude oslobodi.

Ova dva prva, među mnogim incidentima koji su se događali za vreme radova, navedeni su kao primer da se vidi samo sa kakvim će sve ljudima pioniri Sueckog Kanala imati da se bore. Pored toga, ni priroda nije bila prema njima naročito predusretljiva. Čovek koji danas prođe Sueckim Kanalom ne može ni zamisliti kako je izgledao taj kraj pre nego što je ljudska ruka počela da ga obrađuje. Polazeći sa obala Peluzijuma na Menzalehu, Komisija je pred sobom imala samo užasnu pustinju: nigde travke, nigde drveta, nigde žive duše — pod strašnim egipatskim suncem.

<sup>1)</sup> Bašibozuk, neredovna, plaćenička vojska u Turskoj.

## VI

### POČETAK RADOVA. — POMORSKI KANAL I KANAL SA SLATKOM VODOM

Ferdinand Leseps je otputovao za Egipat čim je završio upis akcija. Iskrcao se u Aleksandriji, i tu organizovao agenciju za vezu. Glavni preduzimač Hardon i inženjeri koji su pošli sa njim, odmah su se dali na posao da spremne sve što je potrebno za ispitivanje terena kojim će sprovesti kanal sa slatkom vodom, jer se veliki radovi u pustinji bez pitke vode ne bi mogli ni zamisliti. U isto vreme trebalo je ispitati čitav venac arapskih brda radi dobivanja materijala za nasip i zidanje i utvrditi mesto na kome će se podignuti novo pristanište kod Peluzijuma.

Događaji su se razvijali brzo, 21 marta 1859, karavan je pošao na put. Išlo se prema Ras-el-Jadu, dolinom biblijskog Gesena. Kopanjem se nailazilo na podzemnu slatku vodu koja mestimično nije ležala dublje od 2 do 3 metra, pa je konstatovano da će radnici moći da se snabdevaju izvesno vreme bunarskom vodom dok ne bude do-

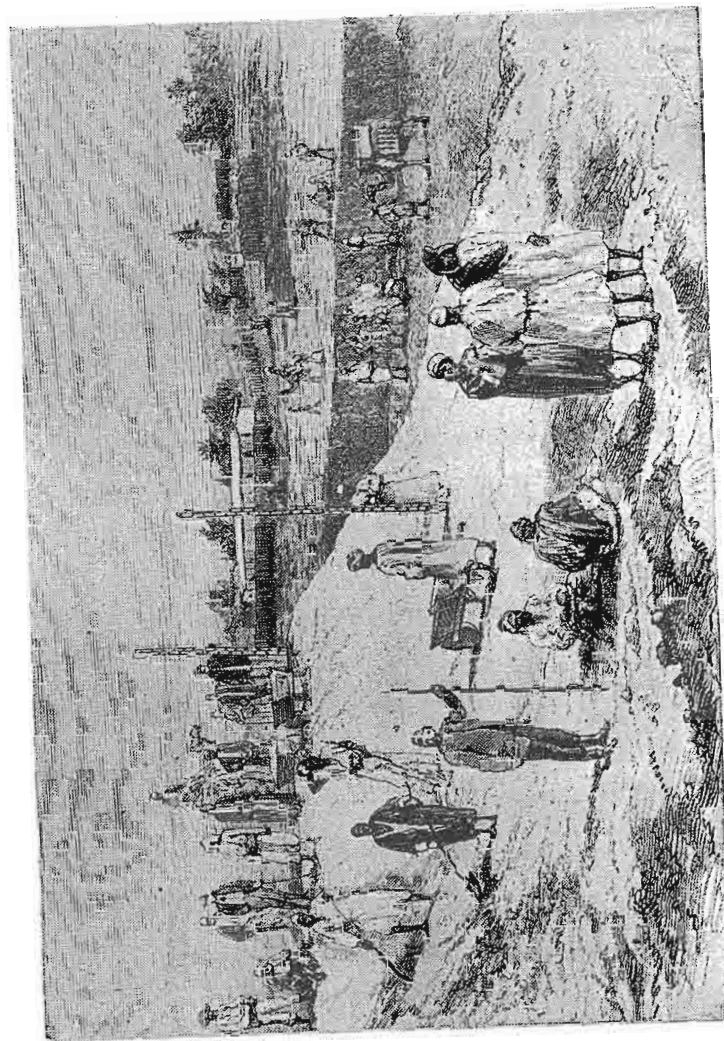
ve dena voda iz Nila. Iz Ras-el-Jada karavan odlazi na Jezero Timsah, a odatle na Gorka Jezera i 3 aprila stiže u Suec.

Iz Sueca, Leseps odlazi u majdan Ataka da proveri da li se kamen potreban za izgradnju pristaništa zaista može lako dobiti. Zadovoljan rezultatima, juri u Kairo po dozvolu za oslobođenje od carine instrumenata i alata donetih dvema lađama, pa odlazi u Damietu da sačeka opremu i da završi inspekciju terena od Jezera Menzaleh do budućeg Port-Saida.

Sve to traje do 20 aprila 1859 godine. Toga dana Leseps prikuplja svoje inženjere i radnike rasturene po onom jezičku zemlje koji odvaja Iezero Menzaleh od Sredozemnog Mora, a koje oni u šali nazivaju Lido, i odlazi na mesto gde treba prviput zakopati.

Lesepsova družina nije velika. Jedva stotinu ljudi: radnika, nadzornika radova, činovnika, mornara i grupa felaha sa pijucima, ašovima i lopatama. Svi su postrojeni u karu. U sredini je Ferdinand Leseps. On razvija veliki svišeni egipatski barjak, zabija koplje u zemlju, i ne bez uzbuđenja, izgovara ove reči:

„U ime Međunarodnog društva za izradu Sueckog Kanala, a prema odlukama njegove Uprave, mi ćemo danas prvi put zakopati budakom u zemlju preko koje će se Istoku otvoriti vrata i omogućiti pristup trgovini i civilizaciji Zapada. Sve nas je ovde okupila plemenita želja da uložimo svoje napore da se ostvari jedna velika zamisao. Radićemo savesno, u interesu Društva i njegovog visokog osnivača i dobrotvora princa Muhamed-Saida. Posle ispitivanja koja smo potpuno izvršili, možemo



...Kopanje Sueckog Kanala počelo je 20 aprila 1859 godine...



biti sigurni da će posao koji danas počinjemo, biti ne samo doprinos današnjem progresu, nego da će i vrednost kapitala uložениh u taj posao ogromno porasti.”

Obr aćajući se egipatskim radnicima, Leseps je dodao:

„A i vi ćete udariti budakom i izbaciti svoju prvu pregršt zemlje kao što smo mi to uradili. Zapamtite, da vi nećete biti samo obični kopači. Vaš rad će doneti koristi i napredak svima vama i vašim porodicama kao i vašoj lepoj zemlji.

Živeo efendija Muhamed-Said paša!  
Živeo nam dugo godina!”

Posle toga napravljen je i pismeni zapisnik o početku radova na prokopavanju Sueckog Kanala.

## VII

### **OPIS RADOVA PREMA PROJEKTU KOJI JE USVOJILA MEĐUNARODNA KOMISIJA**

Da bi čitalac mogao pratiti građenje Sueckog Kanala, potrebno je da se upozna sa projektom koji je usvojila Međunarodna komisija.

Pomorski kanal kojim će se otvoriti veza između Sredozemnog i Crvenog Mora imaće dva izlaza: jedan u luci kod Sueca, na Crvenom Moru, drugi u luci kod Peluzijuma, nešto zapadnije od starog pristaništa, gde će se podići Port Said, u čast vicekralja Muhamed-Saida kome, kao vladaru zemlje, pripada zasluga za ovo delo.

Pomorski kanal počinje u luci Suec, ide prvo istočno od varoši, zatim pravi okuku prema zapadu pa nastavlja kroz Thalweg<sup>1)</sup> sve do Gorkih Jezera, koja su nekada činila deo Crvenog Mora. Iza Gorkih Jezera, Kanal preseca breg Serapeum na najnižoj tački njegovog podnožja i ulazi u Jezero Timsah. Ovo jezero će poslužiti kao unu-

<sup>1)</sup> Upotrebjeno u originalu; znači put kroz dolinu.

trašnje pristanište gde će brodovi moći ostati duže vremena, radi snabdevanja pa, čak, i radi opravke. Iz pristaništa, Kanal kreće ka najvišem bregu El-Gizr, koji prelazi na najnižem mestu podnožja pa ulazi u Jezero Menzaleh koje preseca direktno, ali bliže istočnoj obali gde se nalaze ušća Um-Fareha i Um-Gemileha. Odatle, Kanal zalazi u Sredozemno More sve do dubine od devet metara.

Širina pomorskog kanala, od Sredozemnog do Crvenog Mora, treba da iznosi 84 do 100 metara, računajući tu i deo od Sueca do Gorkih Jezera. Dubina je utvrđena na osam metara pri izlazu iz jednog i iz drugog morskog pristaništa, Sueca i Port Saida.

Kako je udolina, nazvana Jezero Timsah, nekada bila jezero (što se vidi po naslagama morske soli zaostale posle isparavanja i po fosilima), to će se prilikom prokopavanja kanala voditi računa da se postepeno napuni vodom. Ako treba, dno će se na pojedinim mestima prokopati, tako da svuda dobije dovoljnu dubinu.

Ova odredba je ušla naknadno u projekt. Prvi predlog je bio da se Luka Said napravi dovoljno velika da može primiti brodove na duže vreme, ali se docnije od toga odustalo i predložilo da se današnje pristanište Port-Said izvede samo kao kanal širok oko 400 metara pred kojim bi se podigla dva lukobrana i to severni, koji bi bio dug 3.500 metara i pružao bi se do dubine mora od 10 metara i južni, koji bi se zaustavio kod prirodne dubine od osam metara i ne bi bio duži od 2.500 metara. Lukobrani bi bili izgrađeni od nabacanih blokova na peščano dno, a praznine između njih ispunile bi se zemljom i naslagama izvučenim prilikom bagerovanja kanala. Severni lukobran treba da ima širinu deset metara, južni šest metara, a oba da budu izdignuta dva metra iznad morske površine.

Pristanište će označavati kula svetilja na Rtu Damiere, a ulaz u kanal osvetljavaće dva fenjera s obe strane obale.

Što se tiče pristaništa u Suecu, dovoljno je produžiti istočni lukobran nešto malo više od zapadnog, pa da se postigne potpuna zaštita čak i od jugoistočnih vetrova. Kako je kanal za ulaz u Suec dosta plitak, trebalo bi ga izbagerovati u dužini od 300 metara da bi se dobila dubina od devet metara. Isto tako potrebno je podići i kulu svetilju na ulazu u luku.

Slika koju donosimo na strani 74 uzeta je iz originalnog izveštaja Međunarodne komisije uz koji je priložena kao: „Panorama Sueckog Kanala”. Među priložima nalazi se i tabela iz koje se vidi koliko će izgradnjom Sueckog Kanala biti skraćen pomorski put između pojedinih mesta Evrope i Amerike i Bombaja u Indiji, koju takođe donosimo u originalu.

Imena mesta Evrope i Amerike	Udaljenost do Bombaja		Razlika u korist Kanala
	Preko Atlan- tika	Kroz Suec	
	milja	milja	milja
Carigrad	6100	1800	4300
Malta	5840	2062	3778
Trst	5960	2340	3620
Marselj	5650	2374	3276
Kadiks	5200	2224	2976
Lisabon	5350	2500	2850
Bordo	5650	2800	2850
Avr	5800	2824	2975
London	5950	3100	2850
Liverpul	5500	3050	2850



Panorama Sueckog Kanala

S — Suec; A — Gorka Jezera; T — Jezero Timsah; P — Položaj Port Salda na mestu starodrevnog Peluzijuma; CC — slatkovodni kanal; R — Civeno More; M — Sredozemno More

Amsterdam	5950	3100	2850
Sankt-Petersburg (Lenjingrad)	6550	3700	2850
Njujork	6200	3761	2439
Nju Orleans	6450	3724	2726

Komisija je predvidela koliko će, otprilike, trajati radovi i koliki će biti troškovi oko izgradnje kanala. Međutim, zbog duge borbe koju je Leseps morao voditi sa Engleskom, ne samo što je to vreme ispalo dvostruko, nego su se troškovi popeli od 180 na 500 miliona. Najviše novaca pojeli su interesi koji su plaćani i kada se nije radilo.

Sve dosad izloženo bilo je teoriski plan Međunarodne komisije. Kada su počeli radovi, Komisija je taj plan još jednom pregledala i razradila ga, tako da se ni u praksi ne nađe na neke nepremostive teškoće.

Pre svega je trebalo izgraditi kanal za slatku vodu. Kanal je ustvari odavno postojao. To je bio rukavac Mošeovog (Mojsijevog) kanala koji je napajao zemlju pašnjaka a polazio sa Nila kod Zagaziga, išao na istok i završavao se kod mesta Ras-el-Jadu (vidi kartu). Taj rukavac bi se odatle produžio do Jezera Timsah, odnosno do mesta gde će biti organizacioni centar radova (iz njega je docnije izišla varoš Ismailija). Odatle je slatkovodni kanal išao uporedo sa pomorskim kanalom obilazeći, naravno, Gorka Jezera a završavao se u samom Suecu (oko 80 kilometara). Da bi se starom i novom kanalu osigurala dovoljna količina i dovoljna visina vode, trebalo je prokopati još jedan kanal dug 75 kilometara od Bulaka na Nilu do Abu-Ahmeta.

Slatkovodni kanal ima dno široko osam metara, 17 metara na površini, i dubok je dva metra. U Ismailiji je

vezara dvema branama sa pomorskim kanalom, a u Suecu jednom branom sa Crvenim Morem. U Bulaku je dno kanala 28,20 metara, u Ismailiji 22,16. Između Ismailije i Sueca voda se spušta pomoću triju brana. Svi ovi radovi prema mišljenju Komisije, nisu bili ni veliki ni teški.

Građenje pomorskog kanala, takođe, nije predstavljalo nikakve teškoće u tehničkom smislu jer su bušenja pokazala da je tle Sueca sastavljeno od morskog nanosa, peskovito, što je za tehniku šesdesetih godina prošloga veka bila sitnica.

## VIII

### **DOK SE EVROPA I CEO SVET PRIPREMAJU DA KORISTE NOVI PUT ZA INDIJU, ENGLSKA PRAVI SMETNJE**

Već na samu vest da je moguće prokovanje Sueckog Kanala, sve pomorske nacije Evrope i celog sveta počele su praviti svoje račune i pripremati se za konkurenciju pri korišćenju novog puta za Indiju. Za Italijane taj put je nada da će se obnoviti njihova trgovina zamrla već nekoliko vekova. Jedna anketna komisija, sazvana u Veneciji, izradila je čitav plan za oživljavanje plovidbe i trgovačkih veza sa Levantom preko Sueca. Alpi i Apenini su probijeni tunelima da se švajcarskoj, pijemonteskoj i savojskoj robi omogući izlaz na severna italijanska pristaništa. Izglasan je čak i zakon za uređenje i proširenje pristaništa u Đenovi kako bi bilo u stanju da primi i utovaruje brodove koji će prolaziti kroz Suec. Rim traži mogućnosti da preko njega prođe glavna pruga iz Kalea, Pariza i Florencije za Napulj. Sa istim namerama je i Austrija gradila prugu iz Lombardije prema Veneciji i pove-

zala nemačku železničku mrežu od Vezera, Labe i Dunava sa Trstom. Španija je gradila tri železnička kraka: prema Barceloni, Kartagini i Kadiksu. Otvaranje Sueckog Kanala značilo je za nju sjajnu vezu sa Filipinima, njenom najdragocenijom kolonijom u indiskim vodama. Isti pokret proširio se čak do Severnog Mora. Holandski kralj tražio je od jedne specijalne komisije da proučava posledice koje će imati prokopavanje Sueca na holandsku trgovinu i pomorstvo, a naročito na njene kolonijalne posede na Sundskim Ostrvima i u Okeaniji. Hanza<sup>1)</sup> je takođe dobro proučila nove izgleda i donela rešenje da ne sedi skrštenih ruku kada otpočne građenje kanala.

Evropskim zemljama pridružila se i Amerika pa čak i Australija. Stanovište Australije u pitanju Sueckog Kanala je naročito karakteristično. Ova zemlja, u kojoj se samo za jednu deceniju broj stanovnika učtverostručio, smatrala je skraćanje rastojanja između sebe i ostalog sveta kao pravu blagodet i već 1856 potpisuje ugovor o prevozu svojih putnika, pošte i zlata preko Egipta, „a jedva čeka da budućim kanalom uputi i svoju robu“.

Međutim, sve te činjenice ne samo što nisu u stanju da ođobrovolje zvaničnu Englesku, nego još pooštavaju njenu opoziciju. Uspeh upisa zajma i početak radova na Kanalu dovode London do besa. Njemu više nisu dovoljne zakulisne diplomatske igre i intrige kod Porte i na Diva-

<sup>1)</sup> Hanza je savez severozapadnih nemačkih slobodnih gradova osnovan 1241 u cilju zaštite trgovačkih privilegija svojih članova od samovolje pojedinih vladara susednih država, kao i u cilju zaštite brodova od severnih gusara. Hanza je u svoje vreme bila moćna politička i privredna organizacija i imala neobično razvijenu trgovačku mornaricu koja je gospodarila celim Baltikom. Pored toga, njeni kontoari kontrolisali su svu trgovinu od zapadne nemačke granice do Novgoroda. Sedište Hanze bio je Libek, a u savezu su bili: Keln, Bremen, Hambrug, i još oko sedamdeset gradova.

nu: Napad je direktan, odlučan, čak i vrlo riskantan, tako da vredi da se ispriča.

Muhamed-Said je stavio na raspolaganje Ferdinandu Lesepsu svoj arsenal za smeštaj alata i mašina koje su počele pristizati u Egipat. Pored toga, on mu daje oružanu pratnju i vojsku radi obezbeđenja sigurnosti u pustinji i čuvanja gradilišta. Na terenu se već nalazi 2000 ljudi koji obeležavaju trasu Kanala, vrše potrebne sondaže, određuju uzdužne profile i preseke. Plaža u Port Saidu je postala neka vrsta pristaništa za lađe koje donose hranu i materijal bilo iz Egipta bilo iz Evrope. Nekoliko radionica, jedna mehanička strugara, mašinarnica i ciglana već su podignute. Podignuta je i kula svetilja sa dome-  
tom od 25 milja.

Da se sve ovo organizuje i da se organizuje kako treba bila je potrebna pomoć egipatskih felaha. Leseps je traži i felasi počinju da stižu, ali ih usput sretaju engleski agenti, odgovaraju ih od posla pa čak i tuku. Leseps opet mora da upotrebljava ime vicekralja i njegov autoritet da bi sprečio ovu akciju. Kako to ne pomaže, on donosi oružje i deli ga svojim radnicima, Evropljanima i Egipćanima i sprema se da odbije eventualne napade.

U isto vreme u „Tajmsu“ se pojavljuje članak u kome je jasno naveden uzrok engleskog protivljenja i otvoreno se preti vicekralju napadom ako ne spreči građenje Kanala.

„Mi smo, kaže se između ostalog u listu, preko Egipta stvorili vezu sa Indijom, izgradili smo železnicu od Aleksandrije do Sueca i pored Lesepsovih namera da svojim Kanalom tu izgradnju spreči, a duž cele obale Crvenog Mora podigli smo telegrafsku liniju. To je sve

bilo potrebno da bi se olakšalo prebacivanje naših trupa preko egipatske teritorije, na šta, prema ugovoru, imamo prava. Do sada, vicekraljevi su ta prava poštovali i sve dotle dok u njih niko ne dira, intrige i fanfaronade naših rivala sa Kontinenta neće dati nikakve rezultate”.

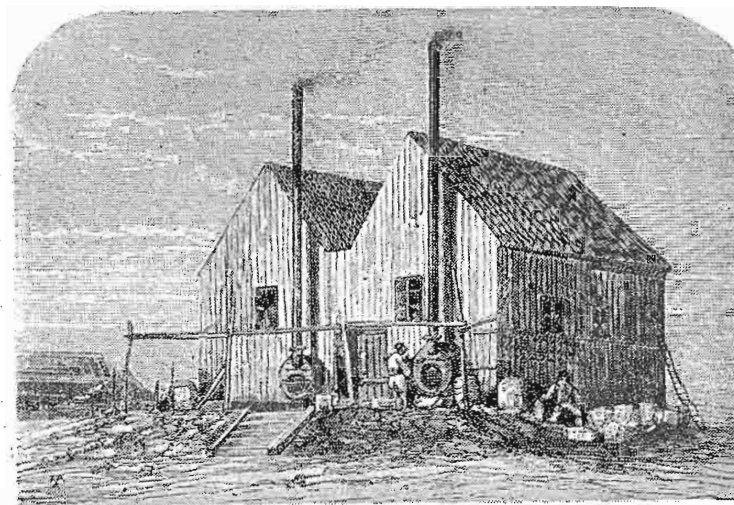
Kraj članka namenjen je vicekralju Muhamed-Saidu koga „Tajms” optužuje da želi Egipat da proda Francuskoj. Taj završetak glasi:

„Ali makar i najmanji znak raspoloženja da se ugovor od 1810 ne poštuje učiniće da vicekralj oseti svu težinu engleske moći. Mi držimo Maltu i Krf sa jedne, a Aden i Bombaj sa druge strane. Sa ove dve tačke krenuće i flota i vojska da urazume jednu ambicioznu vladu”.

Od toga dana Muhamed-Said nije imao mira. On je zaista bio ambiciozan i želeo je da se proslavi izgradnjom Sueckog Kanala, ali on nije bio svoj gospodar. Nad njim je bio Sultan, a i Sultan je imao jačeg od sebe. Stavljen pred alternativu da se odrekne svog najlepšeg sna, ili da na sebe navuče gromove Londona, vicekralj nije jedno vreme umeo da se snađe. Stalna buškaranja engleskih agenata, izdaja od strane njegove najbliže okoline, pretnje velikih vezira iz Carigrada i strah da će on lično jednog dana morati da dezavuiše sav Lesepsov rad koji je ranije odobravao i kojim se i sam oduševljavao, naterali su ga da se obrati za pomoć Francuskoj preko njenog generalnog konzula u Kairu. Nažalost to se dogodilo u julu 1859 kada je Francuska u ratu sa Austrijom i Napoleon III ne sme da se zamera savezničkoj Engleskoj „zbog Le-

sepsovog Kanala». Francuski konzul dobija instrukcije da se uzdržava i Muhamed-Saidu ne ostaje ništa drugo, nego da beži u lov u najzabačenije krajeve pustinje ili da se danima šeta jahtom po moru, da ne gleda sve veće nago milavanje engleske flote u Aleksandriji i njeno krstarenje u blizini aleksandrijskog pristaništa.

Ne samo to, nego ni inženjeri, ostavljeni u Port Saidu i blatištima Jezera Menzaleh nisu imali mira. Umesto da



Prva stanica za destilisanje morske vode

rešavaju tehničke probleme, oni su svakodnevno morali izmišljavati stotine načina kako da dobave radnike. Bilo je očigledno da su felasi zaplašeni. Iako nerado, neki su priznali da su im po selima govorili da će svaki onaj ko bude na Kanalu dobrovoljno radio biti pozvan na sud čak u Carigrad i da mu tamo ne ginu teška robija i batine. Pored toga, bilo je i drugih pokušaja da se rad omete. Namirnice su dolazile u izobilju iz Francuske, pa ih nisu



mogli naterati glađu da se rasture, ali se zato pokušalo sa ornetanjem donošenja vode. Jednom je takva zavera uspeLa. Obavešten o tome, Leseps je odmah zakupio parnu lađu i otišao u Aleksandriju, odakle je doneo ne samo dovoljan broj buradi, nego i nekoliko aparata — primitivnih kazarica za pečenje rakije — koji su za nevolju mogli poslužiti za destilisanje morske vode. Aparati su učinili svoje: hrabrost se kod radnika povratila, a oni koji su donosili vodu više nisu ponavljali svoje eksperimente.

Posle ovog intermecca, engleska akcija, zahvaljujući veštoj igri njenih diplomata, postiže vrhunac. U Kairo dolaze specijalni izaslanici londonske vlade Grin i Ven i odlaze vicekralju tobož u posetu, a ustvari da mu kažu „u poverenju” i „kao prijatelji” kako je lord Malmesberi u jednoj depeši „koju ne mogu da mu pokažu” opisao Egipat kao zemlju koja će uskoro doživeti invaziju, a dinastiju Mehmed-Alije kao preživelu, ako on i dalje bude podržavao Lesepsa.

Ovaj razgovor završen je jednim cirkularom, upućenim svima stranim konzulima, pa i francuskom, u kome se priznaje pravo Porti da se meša i u unutrašnje, čisto administrativne stvari Egipta. Cirkular je potpisao Šerif-paša, a odobrio ga je Muhamed-Said. U njemu se strani pretsstavnici obavestavaju da je koncesija za građenje Sueckog Kanala izdata, ali samo pod uslovom da je ratifikuje i Sultan. „Njegova svetlost sa simpatijama i blagonaklono gleda na jedno delo koje je toliko važno za čovečanstvo, ali neće dozvoliti nikakve i ni pod kakvim izgovorom počete radove, pre nego što se za to dobije potrebna dozvola” — kaže se u tom cirkularu.

Cirkular je završen dugačkom rečenicom:

„Upućujući vam odluku iz koje se vidi da je njegova svetlost protivna radovima koji se

sada vrše na terenu, a koji se, po svojoj prirodi i nazivu koji im je dat, nisu mogli okvalifikovati samo kao pripremni, molim vas, gospodine generalni konzule, da pozovete svoje sunarodnike kojih se to tiče, da odmah prekinu sa poslom, kako egipatska vlada ne bi bila dovedena u položaj da pribegne merama koje bi bile neophodne da pribavi sebi poštovanje svojih prava.”

Eglezi su likovali. Njima je bilo glavno da se otresu Kanala. A što će Muhamed-Said ponovo staviti glavu u turski jaram, koga se njegov otac Mehmed-Alija donekle bio otresao, nije ih se ticalo. Govorilo se čak da su uspeli da nagovore i Sultana da se uz pomoć engleske flote iskrca u Aleksandriji. Srećom, njihova radost nije dugo trajala. Francuski uspesi u Italiji, pobeda na Solferinu i potpisivanje mira u Vilafranki, kojim je Austrija izgubila Lombardiju, dali su mogućnost Francuskoj da se malo pozabavi i pitanjem Sueckog Kanala. Divan se predomislio iako Napoleon III još nije dao nikakvu izjavu, a engleska flota koja je čekala sultana u Aleksandriji morala se vratiti. „Tajms”, koji je u ime vlade Velike Britanije dokazivao da treba „ugušiti u korenu ideju o tobožnjoj nezavisnosti vicekralja” i „pomoći mu, makar i oružjem, da prekine izgradnju Sueckog Kanala” odjednom se učutao.

To ćutanje, naravno, imalo je i svoju pozadinu. Jer, dok se Leseps, uveren da više neće biti proganjan, spremao da sazove prvu skupštinu akcionara, ser Henri Bolver, engleski ambasador u Carigradu, organizuje novu zaveru koja pomalo liči na državni udar. Prvih dana meseca oktobra 1859 jedna turska fregata ulazi u Aleksandrijsko pristanište i iskrcava Muktar-beja, turskog mini-

stra finansija koji je došao u Egipat kao sultanov naročiti izaslanik. Muktar-bej odmah prelazi u voz za Kairo, prijavljuje se u audijenciju i predaje vicekralju vezirsko pismo kojim mu se naređuje da prestane sa proučavanjem sueckog pitanja i prekine započete pripremne radove.

Definitivno zbunjen ovom najnovijom diplomatskom majstorijom, Muhamed-Said saziva sve konzule i upozna je ih preko jednog svog ministra sa sultanovom porukom, po zivajući ih da mu pomognu. Konzuli su saslušali u tišini čitanje sultanove naredbe. Nije protestovao čak ni francuski konzul Sabatije. Naprotiv, on izjavljuje u ime konzularnog kora i u ime svoje vlade da prima k znanju vezirsko pismo pa čak obećava da će učiniti sve da se naredba izvrši.

Ovakav obrt stvari ne samo da je zaprepastio Ferdinanda Lesepsa i njegove najbliže drugove, nego je izazvao paniku u Egiptu, Francuskoj i celoj Evropi. Izgledalo je, zbilja, da su Englezi najzad uspeali i da je Suecki Kanal doživeo svoj *delenda Cartago*.

Ali, to je samo tako izgledalo. Misija Muktar-beja je dala pravo Lesepsu da preduzme ozbiljnije mere za zaštitu prava svojih akcionara, među kojima je najviše bilo Francuza. Odmah posle »apela velikim silama« on odlazi u Pariz i javlja se za audijenciju kod Napoleona III. Jedno krupno pitanje kao što je prokopavanje Sueckog Kanala bilo je dobrodošlo pobedniku sa Solferina da pokaže da se Francuska ne može i ne sme obići prilikom donošenja važnih međunarodnih odluka. Napoleon III saslušao je Lesepsa, a ubrzo je iz Carigrada stigla nova naredba kojom se misija Muktar-beja proglašava nevažećom, a vicekralju se dozvoljava da produži započete radove.

Priznat i podržan zvanično od svoje vlade, Ferdinand Leseps se vraća u Egipat januara 1860 godine.

## IX

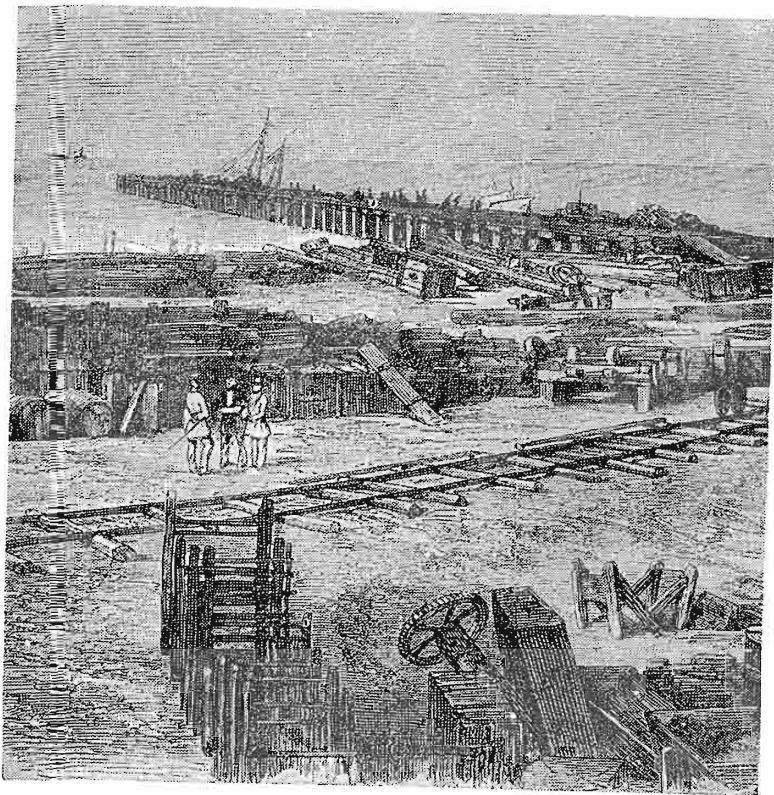
### NASTAVLJANJE RADOVA — KAMPANJA 1861 I 1862 — POMORSKI I SLATKOVODNI KANAL

Četiri protekle godine od prvog Fermana bile su ispunjene borbom, ali godina 1860 počela je dobro. Leseps ne napušta Egipat. On komanduje čitavom armijom od 10.000 pionira koji kopaju mali jarak ili „blatnjavi morskog šanac“ kako se još uvek u šali naziva budući Suecki Kanal. Posao je zaista velik, poduhvat smeo, radovi komplikovani. U pustinji je potrebno sve stvoriti, sve dovesti: vodu, hranu, zaklone, alat, aparate, pa čak i radnike. Godina je brzo prošla, ali su i pripreme skoro gotove.

Glavni preduzimač radova Hardon i njegov personal bili su na licu mesta. Od dvadeset stiglih bagera već dva rade. Rezultati su odlični.

Duž kanala otvoreno je deset radilišta. Novi Peluzijum — Port Said, iznikao je takoreći iz laguna Jezera Menzaleh zajedno sa pristaništem i lukom koja će, kad se izgradi, odgovarati svima uslovima pomorske plovidbe. Grad

se podiže na šipovima i nasipu od peska koji se dobiva bagerovanjem kanala. Već sada ima 3.000 stanovnika. Glavne radionice su podignute na jezičku koji odvajja Jezero



*Drveni molo (pristanište) za lađe*

Menzaleh od Sredozemnog Mora. Tu su napravljeni i magacini za smeštaj namirnica dobavljenih iz Evrope. Jedan provizorni drveni molo (pristanište za lađe) započet po

Lesepsovom povratku u Egipat, već se pruža na 300 metara u more do dubine od 3,50 metara. On će biti produžavan prema potrebi i služiće dok ne budu gotove brane. Nedaleko odatle, na 100 metara od plaže, podignute su radionice za montažu i opravku mašina i alata, jedna mehanička strugara, velika pekara za hleb, barake za destilaciju morske vode, barake za radnike i 20 drvenih kuća za poslovođe.

U Zaheirieh, ostrvcetu u sredini Jezera Menzaleh napravljen je logor preko koga će se olakšati komunikacije vodenim putem između Port Saida i radilišta u Kantari. S druge strane Jezera, na mestu gde će kanal presecati put za Siriju podignuta je ciglana.

U Kantari je stanica imala deset kuća drvenih, još više od čerpiča, jedan bunar i peć za pečenje kreča.

Na 18 kilometara od Kantare ocrtavao se logor El-Ferdane sa četiri veće kuće, bunarom i krečanom koja se podizala.

Nedaleko od suvog basena Jezera Timsah na krajnjoj tački trase slatkovodnog kanala, u Bir-Abu-Balahu, organizovan je takođe logor. Tu postoji stari bunar još iz biblijskog doba. Do tog bunara dolazili su nekada trgovci iz Sirije i Egipta i menjali svoje proizvode. Narodno predanje veli da se tu sreo Josif sa svojim ocem Jakovom. To je jedino mesto u pustinji sa nešto malo zelenila. Po Lesepsovom naređenju bunar je proširen.

Na osam kilometara od Bir-Abu-Balaha, na platou u čijem je podnožju prolazila trasa pomorskog kanala, podizao se novi logor i radilište Tusum. Okolo Tusuma je dovučeno mnogo materijala, kamenja, kreča, gipsa, uglja, drveta. Dok se ne podigne Ismailija, Tusum će biti glavni centar za snabdevanje gradilišta i služiće kao veza između Timsaha, Port Saida, Kaira i Sueca. Tusum je

imao trideset tri građevine od čerpiča i naboja: za bolnicu, stanove, radionice, magacine, štale. Bila je podignuta jedna pekara i iskopan bunar.

Sve radništvo u Tusumu je upotrebljavano prvenstveno na radovima za dovođenje slatke vode iz Nila, koju će kamile raznositi na druga gradilišta do završetka slatkovodnog kanala.

Južno od Tusuma, kod Serapeuma, osnovan je mali logor od svega dve kuće gde su stanovali radnici zaposleni na bušenju jednog bunara od desetak metara dubine.

Između Serapeuma i Sueca, nekoliko kilometara zapadno od Gorkih Jezera, podignut je takođe logor u kome će se smestiti radnici majdana Genefe. Brdo Genefe koje se nalazilo skoro na trasi kanala imalo je svega 150 metara visine i nije bilo veliko, ali se sastojalo iz nekoliko vrsta krečnjačkih naslaga koje su bile dobrodošle za podizanje kuća, za obrazovanje stenovite podloge lukobrana o koje će se razbijati morski valovi i za zidanje pristanišnih kejova, već prema svojoj vrsti. Tu se bušio i jedan dubok bunar.

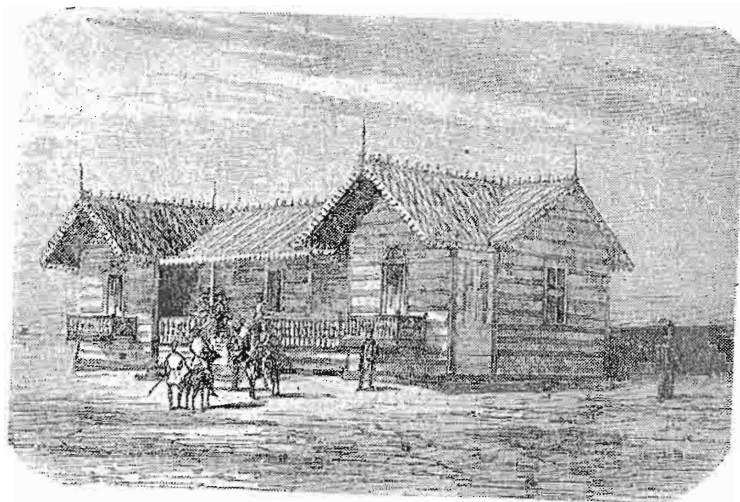
U Suecu još nije bilo logora. Podignuta je samo jedna stražarska kućica na podnožju Atake, — brda, koje će dati nekoliko stotina hiljada kubnih metara prirodnih kamenih blokova, potrebnih za podizanje lukobrana u pristaništima.

Kako se vidi, grubog materijala bilo je dovoljno na sve strane. Jedini Port Said nije mogao pružiti ništa više što bi se iskoristilo. U naknadu za to, vicekralj je stavio svome prijatelju na raspoloženje majdan Meks kod Aleksandrije, tako da se kamen nije morao dovlačiti iz unutrašnjosti.

U Lesepsovom izveštaju prvoj skupštini akcionara govori se i o radnicima. Verovatno zbog napada u engle-

skoj zvaničnoj štampi, on je hteo da objasni, možda čak i da opravda, način na koji je ovo pitanje u Egiptu rešavano, a što je najglavnije, hteo je da podvuče da Društvo sa radnicima nije imalo ništa i da su se o njima brinule egipatske vlasti.

Dovesti u pustinju veliki broj radnika nije bila ni laka, ni prosta stvar, jer im je trebalo obezbediti prenoćište i, što je glavno, ishranu i vodu. U civilizovanim ze-



*Inžinjeriske kancelarije u Port Saidu*

mljama, snabdevanje naselja se vrši železnicom, brodovima ili se organizuje komora. U pustinji je to bilo nemooguće. Trebalo je pre svega stvoriti zalihe hrane za snabdevanje dvadeset i pet hiljada felaha, koji su već 1862 bili na gradilištima, a čiji se broj već iduće godine popeo na četrdeset hiljada. Pored toga, trebalo je egipatskom radniku koji se plašio velikih javnih radova pružiti uslove

koji će ga privući, a na drugoj strani, ne oštetiti interese akcionara. Godine 1855 kad je Društvo organizovano, radnička situacija u Egiptu nije bila mnogo bolja nego u doba faraona. Narod, čije su potrebe i inače bile male, naučio je da besplatno kuluči ili da radi vrlo teške poslove uz minimalnu nadnicu. O njegovim potrebama i zdravlju nije se niko brinuo, pa nije onda ni čudo što je smrtnost na izvođenju javnih radova bila strašna.

Muhamed Said nije mogao da se odrekne pozivanja na kuluk, ali je on bio civilizovan i školovan čovek. On je dobro znao da se napredak jedne zemlje može postići samo povećavanjem blagostanja naroda i zato je, čim je došao na vlast izvršio neku vrstu agrarne reforme i podelio seljacima vrlo mnogo državne zemlje. Ali, samo ta mera nije ni izdaleka bila dovoljna. Nove generacije su pristizale i trebalo je misliti kako će se dati hleb polovini miliona gladnih usta koliko ih je bilo u to doba. Umesto da diže seljake sa zemlje, vicekralj, po Lesepsovim rečima, dolazi na srećnu ideju da za kuluk, koji nije bio besplatno, regrutuje radnike iz ovog reda svojih podanika.

Regrutovanje felaha vršeno je na taj način što je u svakom selu bio određen izvestan broj mladića i mlađih ljudi koje je šeik (starešina sela) dovodio na gradilište. Za vreme rada, svaki šeik brinuo se o svojim ljudima kojima je istovremno bio i nadzornik. Za kontrolu i šaicima i Društvu bio je postavljen Ismail-bej jedan od visokih državnih funkcionera. Njegova dužnost je bila da vodi računa o disciplini i da se odredbe iz ugovora tačno izvršuju. On je bio veza između vicekralja i Društva, a naročito je imao da pazi da činovnici ne maltretiraju radnike. Pravo kažnjavanja imao je samo Ismail-bej.

Felasi su dolazili i odlazili svakog meseca. Dovodili su ih obično pravo na gradilište ili u radionice. Propisana

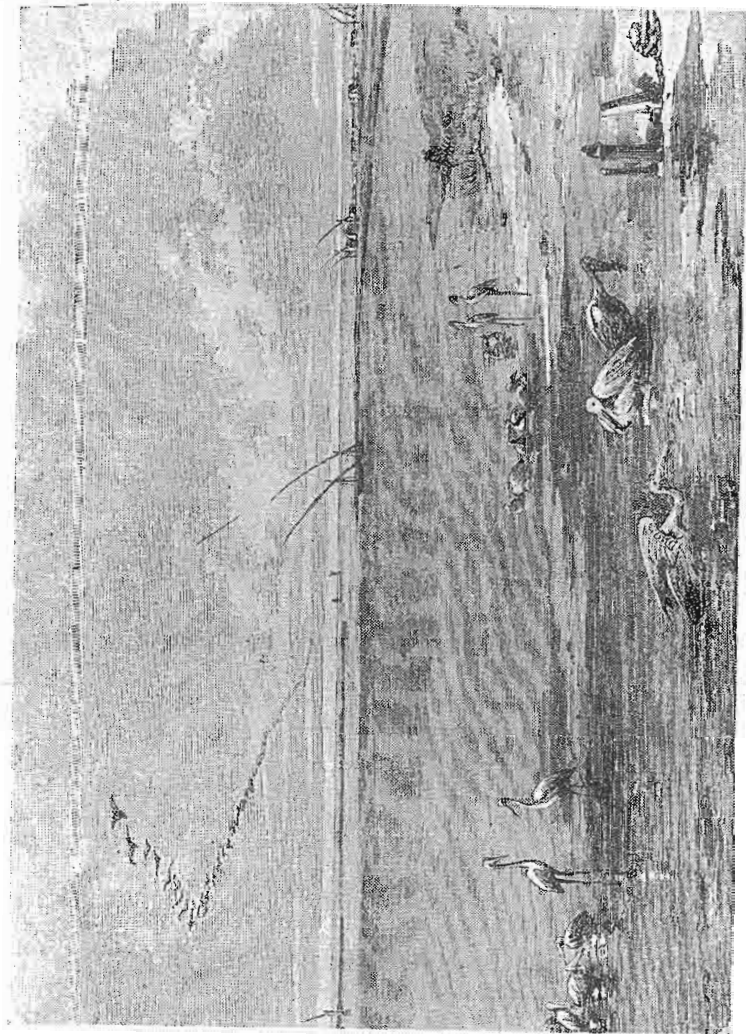
norma bila je raščišćavanje 30 kubnih metara na terenu, koje je svaki pojedinac imao da izvrši za mesec dana. Kad je posao završen, „kontigent”, kako su ih nazivali, mogao je ići kući. Svi su radnici okupljeni u grupe, isplaćivani i ukrcavani u lađe ili vozove koji su ih nosili u zavičaj.

Treba napomenuti da su rad i nagrada računati prema prilikama koje su onda vladale u Egiptu. Jedan kubik peska dnevno ne izgleda mnogo, ali treba imati na umu da su se felasi pri kopanju služili jedino ašovima i da su pesak i zemlju morali nositi i bacati na nasip. Radili su po brigadnom sistemu, pa su po brigadama dobijali i hranu i bili isplaćivani. Za vreme velikih vrućina radili su noću uz svetlost vatri koje su ložene na svakih trideset do pedeset metara. Kubni metar raščišćenog terena plaćao se — pored hrane — 40, 50 i 60 santima, prema prirodi naslaga. Ova cena bila je daleko ispod nadnice evropskog radnika, ali su felasi bili veoma zadovoljni kad su odlazili kući sa 8 do 10 franaka, jer je ta suma bila dovoljna za podmirenje njihovih potreba još za mesec, dva. Zanimljivo je da je retko ko spavao u barakama. Felah se osećao mnogo bolje na pesku, na čistom vazduhu, nego u zagušljivom prostoru. Čak su izbegavali i šatore.

\*

Kad je snabdevanje počelo da funkcioniše i kad su radnici stigli u većem broju, počeo je rad skoro istovremeno na svim gradilištima. Prema planu, trebalo je prokopati pomorski i slatkovodni kanal.

U toku radova projekti oba kanala su dopunjavani i ispravljani. Tako se sad znalo da će pomorski kanal biti dug tačno 150 kilometara od kojih je 100 ispod, a samo 50 iznad morske površine. To je navelo inženjere da podelu rad u dve deonice. Prva je išla od Port Saida do Je-



Blatišta jezera Menzaleh

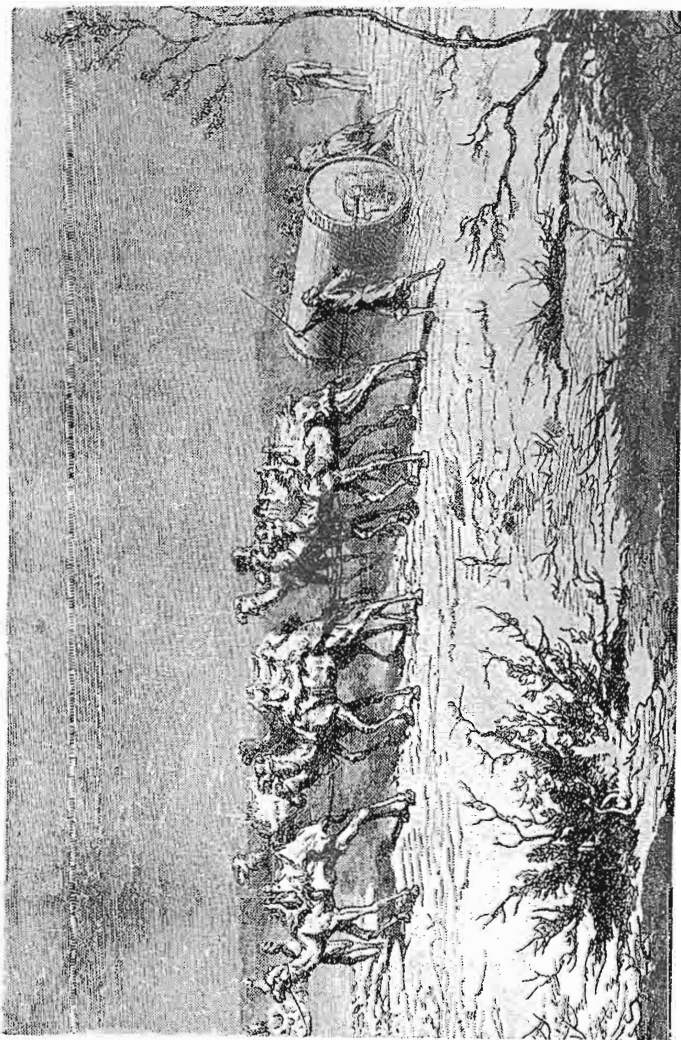
zera Timsah, a druga odatle pa do Sueca. Godine 1861 i 1862 radilo se uglavnom na prvoj deonici, jer je od nje zavisio uspeh celog posla, pošto se taj deo kanala nalazio ispod morskog nivoa, a sem toga pretstavljao je izvesne teškoće.

Najgore je stajalo sa Port Saidom. Godine 1859 tu je bio samo pesak. Trebalo je početi ispočetka. Prva briga bila je pristanište. Rečeno je da je 1860 napravljen drveni pristan za brodove. Za dve godine pristan je ulazio u more 450 metara, do dubine od 3,50 m. Međutim, i to je bilo nedovoljno, pa je uporedo s tim, na 1.500 metara od obale napravljeno jedno ostrvce dugo 60, a široko 20 metara. Ostrvo je postalo na taj način što su u more bacani veliki blokovi stena. Na isti način ostrvo je docnije spojeno sa pristanom koji je polazio sa obale. Tako je dobijen i jedan deo zapadnog lukobrana.

Izrada pristaništa bila je skipčana sa prilično velikim radovima. U toku 1862 iskopano je nekoliko bazena. Najveći od njih, Arsenalski, dug je 150 metara, širok 125 metara, a dubok 2 metra, dovoljan za male lađe koje donose materijal. Oko pristaništa je postavljeno odmah trinaest železničkih koloseka u ukupnoj dužini od 4,5 kilometara, a iza stanice počela se dizati varoš. Površina naselja iznosila je u prvo vreme svega 55.000 kvadratnih metara. Kao što je poznato, kuće su dizane na šipovima između kojih je sipan izbagerovan materijal, a nadmorska visina mesta bila je dva i po metra. U aprilu 1861 Port Said je imao 1.000 stanovnika, od kojih Evropljana 300 do 350, ali godinu dana docnije bilo je samo Evropljana preko 1.000, a 1863 broj stanovnika popeo se na 5.000.

Teškoće su se javile i na deonici od Port Saida do El-Ferdana. Čitava 52 kilometra trasa je pokrivena vodom iz Jezera Menzaleh preko cele godine, dok je ostatak,





*Prenošenje teških delova za bagere preko pustinje*

do Jezera Balah, plavljen sproleća i sjeseni. Naročito je bilo teško raditi na onom delu Kanala koji prolazi kroz Jezero Menzaleh. Zbog močvara, zemlja se nije mogla kopati i iznositi ljudskom snagom, a nisu se mogli dovesti ni bageri jer je voda bila isuviše plitka. Da bi se savladale ove teškoće, počelo se kopanjem običnog jarka koji je bio širok svega 8 metara, a dubok 1,20. Tako se moralo raditi da bi se uveli bageri u posao, a osim toga jarak je bio potreban za prenošenje namirnica i materijala u unutrašnjost. Zahvaljujući njemu, već u maju 1861 Port Said je bio vezan sa Kantarom, a u decembru iste godine put je produžen do El-Ferdana. Istovremeno su počeli rad i bageri. Mulj i pesak koji su oni vadili sa dna izbacivan je direktno na jednu i drugu obalu Kanala. Razmak između obala iznosio je 56 metara, a već 1862 obale su bile visoke oko dva metra.

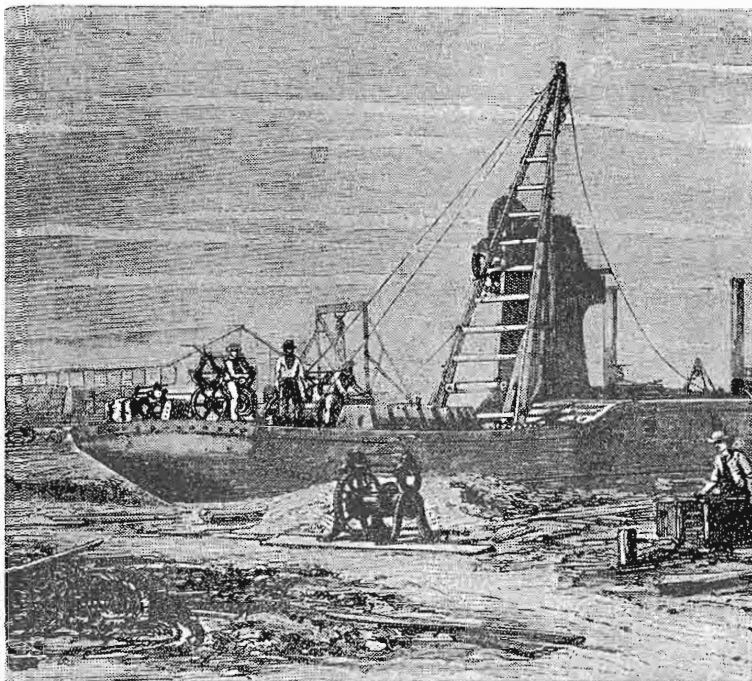
Nezavisno od ovoga posla, a uporedo sa prvim, kopan je i drugi kanal, koji je bio 20 metara širok i 1,50 metar dubok. U ovaj novi kanal prebačena je plovidba, da ne bi ometala rad bagerima. Docnije, kao što će se saznati, spojena su oba kanala, pa je tako definitivno dobiven Sueski Kanal.

\*

Dok je jedna sekcija radila na prvoj deonici Kanala, druga je imala zadatak da probije El-Gizr. To je valoviti izdignuti plato koji se pruža južno od El-Ferdana 8 do 9 kilometara u dužinu. Njegova najveća visina je 19 metara, a najmanja 1,47. Srednja visina platoa, prema moru iznosi 10,50 metara, dok srednja visina dina, peščanih bregova, oko El-Ferdana ne prelazi 4 metra.

Prokopavanje dina i probijanje El-Gizra počelo je 1861, ali su glavni radovi izvršeni za vreme kampanje u 1862 godini. Prvo 10.000, a zatim 15.000, pa 20.000, i, naj-

zad, 25.000 ljudi dovedeno je na ova gradilišta. Nekoliko meseci kopali su felasi zemlju svojim trouglastim egipatskim ašovima i odnosili je u kufinima (vrsta kotarice). Treba reći da je ovoga puta otvoren samo prolaz malom kanalu, koji je bio svega 15 metara širok i 2 metra dubok,



*Montiranje bagera na lađe*

a ipak je pred kraj kampanje izbacivno mesečno po 500—550.000 kubika zemlje.

Lepe rezultate dali su i bageri, ma da su oni radili manje, jer se nisu mogli upotrebiti dok nije prokopan jedan deo pomorskog jarka. Čak i kada je to urađeno, ba-

geri su se morali demontirati, njihove mašine i teški gvozdeni delovi kamilama dovući na lice mesta, pa su onda ponovo utovareni na lađu na kojoj će raditi i koja ih je čekala u blatu i mulju.

U toku ove prve periode radova otvoren je kameni majdan u Meksu kod Aleksandrije koji je vicekralj stavio Društvu na raspoloženje. Širina radilišta iznosila je 500 metara. Veliki blokovi stenja odbijani su od brda barutnim minama i tovareni u vagonne pomoću dve parne dizalice. Od tih stena napravljena su dva lukobrana u Port Saidu koji su i nedovršeni obezbeđivali pristaništa za 135 brodova ukupne tonaže od 29.000 tona.

Za isto vreme podignuto je pet novih varoši i sela: Port Said, Kantara, Ferdan, El-Gizr, Timsah. Posle Port Saida, najznačajnije mesto postalo je Timsah. Varoš počinje od pristaništa i pruža se prema severu. Obeležene su odmah glavne ulice i bulevari duž kojih je zasađeno drveće, a onda se počelo sa podizanjem kuća. Svaka kuća bila je moderno zidana, imala je mali vrt i verandu tako da je varošica dobila izgled i evropskog i orijentalskog naselja.

\*

Specijalno poglavlje u Lesepsovom izveštaju je posvećeno radu na slatkovodnom kanalu.

Voda u pustinji znači život. Zbog toga je izvor koji se stvorio na udarac Mojsijevog štapića proglašen najvećim čudom, i zbog toga su arterske bunare koje su u Africi bušile razne evropske vojske, starosedeoци dugo smatrali kao božanska dela a njihove tvorce, obične osvajače, kao viša bića čiju vlast treba primiti i kojima se treba pokoravati.

I Društvo za prokopavanje Sueckog Kanala počelo je sa bunarima iako nije imalo nameru da postane ni čudo-

tvorac ni osvajač. Bila je to privremena mera da bi se došlo do vode dok se ne izgradi slatkovodni kanal i u pustinju ne dovede čitava reka, moćnija od svih izvora i arterskih bunara zajedno. Leseps je dugo studirao to pitanje, i dugo pripremao rešenje. On je, na primer, znao da mu ni jedan, akamoli desetine i desetine felaha neće doći da rade ako ih ne snabde vodom. Znao je takođe da bez vode neće proraditi ni jedna mašina, da mu ni jedna lađa neće proći kroz Kanal ako se u Port Saidu, Timsahu ili bar Suecu ne bude mogla snabdeti vodom.

Radovi na slatkovodnom kanalu, počeli su u leto 1860 godine. Oko 1500 felaha je poslato u Ras-el-Jadu i Bir-Abu-Balah, tako da je već u januaru 1861 krak iz Nila dopro do Bir-Abu-Balaha, u sam centar pustinje. Tu se voda izlivala u rezervoar, odakle je parnim pumpama izbacivana do vrha uzvišice. Cela pruga bila je duga 27 kilometara.

## X

## RADOVI U 1862 I 1863 GODINI

Prva četiri meseca 1862 smatraju se kao period završavanja radova započetih ranije. Iz objavljenih podataka se vidi da radovi nisu nigde prekidani, a na pojedinim mestima radilo se čak i forsirano. Glavni cilj bio je Jezero Timsah.

Tome cilju išli su radnici najbrže što su mogli: sa Nila, od Oaksamaha; sa mora, od Port Saida.

U Port Saidu potopljeno je novih 1000 kubnih metara kamenih blokova za istočni lukobran. Ostrvce vezano za zapadni lukobran osposobljeno je da posluži kao pristan brodovima koji su se sa njega utovarivali. Kako je promet u luci postajao sve veći, proširen je basen kod Arsenala. Od 1 marta 1861 do 1 marta 1862 Port Said je primio 206 brodova sa ukupno 40.000 tona.

U januaru 1862 produžen je morski jarak od Kantare do El-Ferdana i tako je voda iz Sredozemnog Mora sprovedena do El-Gizra odakle će biti puštena u jezero Timsah.

Jarak je odmah upotrebljen za plovidbu brodića i barki. Njegova dužina iznosila je 70 kilometara.

Naročito se užurbano radilo na slatkovodnom kanalu koji je što pre trebalo dovesti do Jezera Timsah. Oko 8.000 felaha bilo je na tom poslu, dok su ostali upućeni na radove prema Suecu.

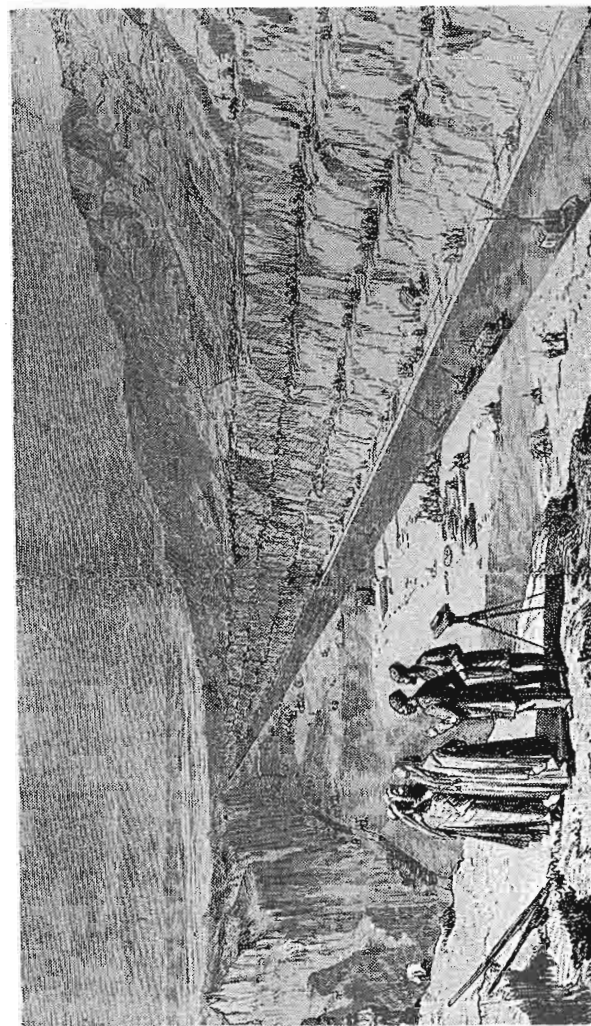
Voda iz Nila stigla je u Timsah 2 februara 1862. Tim povodom Leseps je priredio malu svečanost prilikom koje se radnicima zahvalio na trudu i izneo postignute rezultate. U svome govoru on kaže:

»Danas proslavljamo dolazak vode u srce pustinje. Pre sedam godina kada sam prvi put ovamo polazio, trebalo mi je petnaest dana da se spremim i da dovedem sa sobom četrdeset kamila od kojih je dvadeset bilo određeno samo za nošenje vode. Da stignem od Kaira do mesta na kome se sada nalazimo, trebalo mi je drugih petnaest napornih dana, a potrošio sam deset hiljada franaka... Zahvaljujući kanalu koji ste vi prokopali, ja sam pre tri dana u Kairu uzeo jednu barku i, za dvadeset franaka i četrdeset sati prilično ugodne vožnje po vodi iskrcao se takoreći na nekoliko metara odavde... Ova dva primera naveo sam da vam ukažem na veličinu rezultata koji je dao vaš naporni rad«.

Dovršena deonica slatkovodnog kanala bila je duga 28 kilometara i plovna. Odatle, kanal se granao u dva pravca. Jedan krak išao je ka Port Saidu kome će za kratko vreme doći slatku vodu, a drugi ka Suecu. Prema Suecu, kanal će biti širok 19,50 metara, a dubok 2 metra. Od Nefiša postaje plovni i za veće objekte.

Zahvaljujući ubrzanju radova na El-Gizru, Ferdinand Leseps je već 18. novembra 1862 održao i drugu značajnu

Mem.  
Sp. 10.9874



Slatkovodni kanal

svečanost. Sredozemno More bilo je već vezano sa Jezerom Timsah. U to doba kanal je bio oko 15 metara širok i 2 do 2,50 metra dubok. Da bi se to postiglo trebalo je zaposliti 25.000 felaha, pošto se pokazalo da ni vazdušni vagoneti ni kuplovana kolica, pa čak ni bageri, snabdeveni beskrajn timerim limenim platnom nisu bili pogodni, jer su strane obale bile visoke 21 metar. Da se dovede morska voda u srce pustinje trebalo je iskopati 4,350.000 kubika, što je koštalo 2,750.000 franaka. Pored toga na ulazu u jezero bila je podignuta brana koja je zadržavala vodu.

Na svečanosti 18 novembra zastupao je vicekralja Ismail-bej, a pozvani su konzuli Francuske, Italije, Holandije i Australije, reis-ul-ulema, katolički biskup, mnogo oficira i druge istaknute ličnosti. Za njih je napravljena naročita estrada, dok su inženjeri, evropski radnici, felasi i beduini bili raspoređeni s jedne i druge strane obale, a na samoj brani nalazili su se oni koji su trebali da podignu kapke i naprave poslednju brešu. Kad su svi bili na svojim mestima ustao je Leseps i rekao:

»U ime boga i njegovog visočanstva Muhamed-Saida, naredjujem da se voda Sredozemnog Mora pusti u Jezero Timsah«.

Skoro u istom trenutku uklonjene su sve prepreke i voda je pojurila u jezero noseći sa sobom ostatke zemlje koja ju je dotle držala.

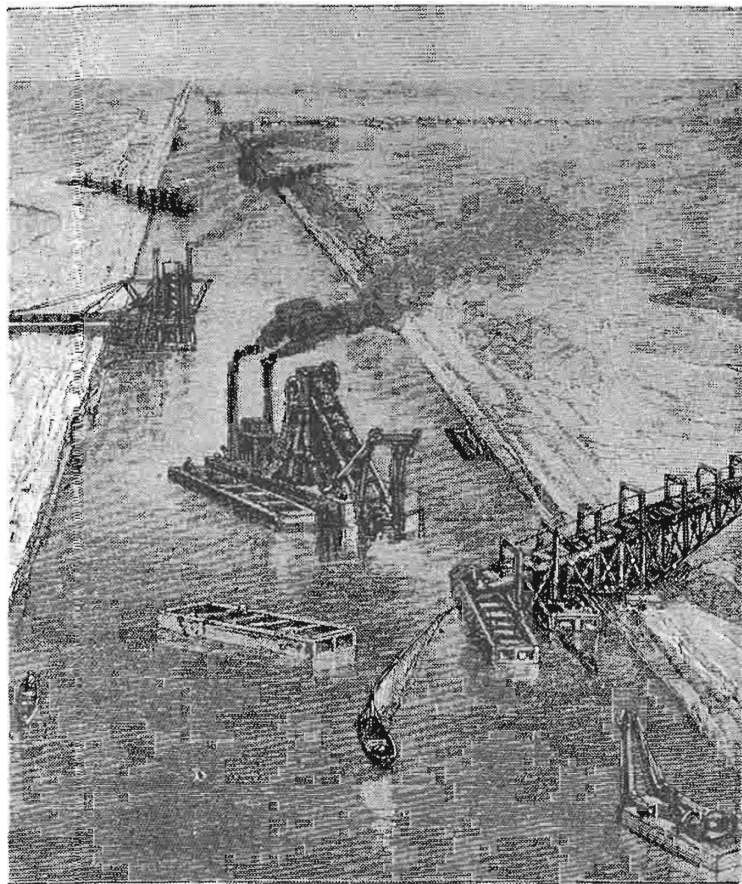
»Prizor je bio lep, piše jedan od prisutnih, ali je još lepša bila vožnja koja nam je sutradan priređena... U Port Said vratili smo se barkom prolazeći veličanstvenim kanalom kroz usek El-Gizra, i preko jezera Balah i Menzaleh. Sve što smo videli bilo je dostojno divljenja jer potseća na faraonske radove. Posmatrajući savladane teškoće razumeli smo zašto je bilo i ozbiljnih ljudi koji su u ovo delo sumnjali.«

A sad, da pogledamo šta je još ostalo da se uradi. Ništa drugo nego da se Kanal produži do Sueca. Ali, da se to uradi trebalo je prethodno dovesti slatku vodu do radnika, odnosno produžiti slatkovodni kanal od Bir-Abu-Balaha do Sueca. Radilo se uporedo.

U januaru 1863 godine, 25.000 egipatskih radnika koje predvode 1.500 Evropljana zaposleno je na kopanju rovova, 3.500 starosedelaca posluje po radionicama, a 1.200 beduina zemljoradnika već je naselilo pojedine krajeve na terenima Društva i počelo obrađivati zemlju zahvaljujući mogućnosti navodnjavanja. Ceo taj pustinjski mravinjak brojao je 36 do 38 hiljada duša. Metode rada bile su već oprobane, a poslovođe i dobar deo radnika uvežban, tako da je pomorski kanal za vreme te kampanje prokopan od Jezera Timsah do platoa Tusum i to širinom od 58 metara, i na dubini od 2 metra ispod površine Sredozemnog Mora. Prilikom kopanja račišćeno je i odneseno šest miliona kubika zemlje i peska. Pored toga, u prvom delu Kanala radilo je stalno dvadeset bagera.

Radilo se takođe i u Port Saidu i u Suecu. U Port Saidu je dovršeno ostrvce tako da su sve lađe koje su dolazile u luku bile potpuno zaštićene od bura i rđavog vremena, lukobrani su dobili još 17.000 kubnih metara kamenih blokova, a radionice nisu prestajale sa poslom ni danju ni noću. U Suecu je ta aktivnost bila još veća. Na mestu gde će Kanal ulaziti u more radio je 21 bager. Svaki od njih izbacivao je po 10.000 kubika mesečno. Zidanje zgrada u naseljima i duž Kanala povećalo se skoro dvaput, tako da je u aprilu 1863 površina zemljišta pod zgradama iznosila 80.724 kvadratna metra. U to doba pada i povećivanje glavnih mesta telegrafskom linijom sa Evropom.

U toku ove kampanje glavni preduzimač Hardon povlači se iz poslova. Nešto njegovo povlačenje, a nešto i



*Kod Port Saida radili su mali bageri*

novi uslovi koje Društvu postavlja Turska, nagovorena od Engleza, učinili su da je neko vreme rad bio usporen.

Međutim, to usporavanje radova nije značilo ništa naročito, jer je Društvo ispočetka vodilo poslove samo, a do-  
cnije ih je izdalo preduzimačima Barelu i Lavalu s jedne,  
i Kuvreu s druge strane. Drugi jedan događaj, smrt Mu-  
hamed-Saida bio je mnogo strašniji i naneo je mnogo  
štete Sueckom Kanalu.



## XI

### SMRT VICEKRALJA MUHAMED-SAIDA I DOLAZAK NA VLAST ISMAIL-PAŠE — POSLEDNJI NAPAD ENGLJSKE OPOZICIJE — MISIJA NUBAR-PAŠE U EVROPI

Polovinom decembra 1862 godine priređene su na barama Nila velike svečanosti u čast vicekralja. Za vreme tih svečanosti Muhamed-Said, koji je i inače bio plućni bolesnik, dobio je jake napade groznice i počeo izbacivati krv. Jedne večeri sedeći na balkonu svoje palate i posmatrajući veličanstveni vatromet, on je Kenig-beju i Lesepsu koji su bili uz njega pokazao jedno mesto sjajno osvetljeno bengalskom vatrom i rekao im da će mu tamo biti grobnica. Na Lesepsova i Kenig-bejova hrabrenja on je sam odgovorio: »Moji su dani odbrojani«, ali je veče ipak prošlo veselo.

U januaru, vicekralju je bilo lakše i Leseps je smatrao da se može vratiti svojim radovima. Međutim, na putu ga je stigla depeša iz Aleksandrije u kojoj mu je javljeno da je Muhamed-Said umro 18 januara ujutru.

»Očajan sam, piše Leseps, svojim, i to ne zbog svoga preduzeća koje će prebroditi sve teškoće ukoliko budu naišle, nego zbog gubitka vernog prijatelja, koji mi već dvadeset i pet godina ukazuje simpatije i poverenje.«

Muhamed-Saida je nasledio Ismail-paša, unuk Mehmed-Alije, sin Ibrahim-paše. Pri prvom susretu sa njim, Leseps je naišao na najlepše raspoloženje prema radovima na Sueckom Kanalu.

„Princ mi jednako ponavlja, piše on dalje, da ne bi bio dostojan da bude vicekralj Egipta, kad ne bi bio veći kanalista od mene. On mi ukazuje veliko poverenje i uverava da će nam pružiti svoju punu pomoć... Požurio sam u Aleksandriju da ga dočekam prilikom njegovog povratka iz Carigrada. Primio me je među prvima i u poverenju mi je ispričao sve što je razgovarao sa sultanom. Njegov put u Tursku bio je sjajan za nas...«

Ferdinand Leseps je bio očaran prijemom kod novog vicekralja, toliko da nije mogao verovati da neće na miru produžiti rad. Međutim, njegovi neprijatelji u Engleskoj koji nisu prestajali da ga u stopu prate smatrali su da promenu na prestolu u Egiptu treba iskoristiti i dovesti Lesepsovo Društvo do bankrotstva. London nije zaboravio uzvike u Parlamentu: »Neprijatelj, to je Kanal!« Nije zaboravio ni sednicu Gornjega doma od 6 maja 1861 na kojoj je lord Karnarvon izrazio čuđenje »što — francuska vlada dozvoljava da se kompromituje zbog poslova jedne bankrotske kompanije i ulazi u špekulacije koje nisu ništa drugo do najveća podvala za koju se ikada čulo u finansijama.«



Kao i prvih dana, radilo se skriveno i preko diplomat a, ali energično, tako da već u julu 1863 godine izaslanik novog vicekralja Nubar-paša odlazi u Carigrad sa nalogom da od sultana, kao egipatskog sizerena izmoli reviziju ugovora sklopljenih između pokojnog vladara i Društva za prokopavanje Sueckog Kanala. Revizijom ugovora tražilo se: 1) da se broj radnika koje je egipatska vlada bila dužna da daje smanji od 20.000 na 6.000 i 2) da se vladi vrati sve zemljište koje je Društvu ustupio bivši vicekralj. Povrh svega, a s obzirom da Kanal treba da bude samo trgovački a ne i vojnički put, odlučeno je da jedna komisija inženjera pregleda dimenzije kanala koje je utvrdilo Društvo i da ih vrati na njihovu pravu meru, tako da se Kanalom mogu služiti samo trgovački brodovi. Naj zad, Društvo se obaveštava da će, ako ne pristane da primi nove uslove u roku od šest meseci, započeti radovi biti prekinuti silom.

Sa predlogom vicekralja složio se naravno i sultan. Nubar-paša dolazi u Pariz i bez okolišenja zahteva od vlade podršku protiv Društva, a u isto vreme, 12 oktobra, on zvanično šalje svoje predloge i društvenom predsedniku Ferdinandu Lesepsu.

Da bi izbegao komplikacije, Leseps je gotov na popustanje. On ide tako daleko da iskorišćuje ostavljeni mu rok i trči čak u Siriju i Palestinu da traži slobodne radnike, ali i tu nailazi na prste lorda Palmerstona. Sva njegova dobra volja da pregovara nailazi takođe na neprobojan zid i on se opet obraća imperatoru tražeći, ovoga puta vrlo energično, zaštitu prava svoga Društva.

Za vreme ovog kritičnog incidenta, koji traje više od godinu dana, Nubar-paša, odbijen svuda u Parizu, servira podatke, istinite i lažne, engleskoj štampi koja prosipa svoju žuč na celo preduzeće a na Lesepsa naročito.

Ali i pored svih smicalica i zakulisnih radnji, pobeda je bila na Lesepsovoj strani. Javno mnjenje je još jednom spaslo Suecki Kanal. Svi francuski i evropski, pa i neki engleski listovi počeli su oštru kampanju protiv zvanične engleske politike, a 11 februara 1864 godine priređen je u Parizu banket kome je prisustvovalo 1500 najviđenijih ličnosti. Na banket je došao i Napoleon III. U knjizi *Pisma, dnevnik i dokumenti* nalaze se i tekstovi govora koje su održali Napoleon, Leseps i Dipen. Istoriju radova izneo je Leseps, Napoleon je govorio u korist Kanala, a Dipen je izneo sve faze toga pitanja gledane sa njegove političke strane. Dipen je završio duhovitom rečenicom da će Suecki Kanal, koji je dugo vremena bio Kanal Bura, uprkos svega, na kraju postati za celo čovečanstvo Kanal Dobre Nade.

Posledice tih govora odmah su se osetile. Napoleon III je umoljen da se primi za arbitra u sporu, i 8 marta 1864 *Moniteur officiel* objavljuje predlog o obrazovanju jedne komisije »sa zadatkom da pripremi materijal za odluku koju će Imperator, po svome blagoizvoljenju doneti u sporu Egipćana i Francuza oko ovog velikog dela, a u interesu celokupnog čovečanstva i civilizacije.«

Komisija je odmah izabrana i već 6 jula iste godine Napoleon III donosi tu odluku. Njene glavne odredbe su:

»Društvo za Suecki Kanal oslobađa se obaveze da za prokopavanje upotrebljava gotovo isključivo egipatske radnike; s druge strane ni vicekralj nije više dužan da te radnike stavlja na raspoloženje Društvu.

»Slatkovodni kanal biće ustupljen vicekralju, ali pod garancijom da će biti održavan u dobrom stanju.

»Tereni iz opšte koncesije vraćaju se takođe vicekralju, izuzev 3.000 hektara neophodnih za eksploataciju i

19.864 hektara koji će biti rezervisani neko vreme i predaće mu se docnije.

» Lesepsu će biti nadoknađeni svi troškovi oko dobijanja koncesije.

» Kako dodatak uz Ferman od 20. jula 1856, koji se odnosi na radnike ima karakter ugovora, Društvu će biti isplaćeno 38 miliona franaka kao naknada zbog raskidanja ugovora.

» Kako i slatkovodni kanal prelazi u vlasništvo egipatske vlade, vlada će isplatiti 16 miliona franaka naknade i to uz uslov da Društvo jedino ima pravo da raspolaže tim kanalom sve dok pomorski kanal ne bude gotov. Za održavanje toga kanala egipatska vlada će plaćati 300.000 franaka godišnje, a za radove na njegovom dovršenju davati dovoljan broj radnika.

» Kako je 60.000 hektara zemljišta koje se ima vratiti vladi procenjeno sa 500 franaka po hektaru, Društvo će od vlade primiti kao oštetu 30 miliona franaka.

Uz ovu odluku priključen je i jedan dodatak u kome je predviđen način na koji će egipatska vlada isplatiti 84 miliona naknade.

Leseps je imperatorsku odluku saopštio jednim cirkularom svojim akcionarima u kome je rekao da je Društvo ovakvom presudom dobilo najveću satisfakciju. Međutim, on sam nije bio zadovoljan, jer je ta odluka napravila čitavu revoluciju u njegovim dotadašnjim planovima, pošto je Društvu oduzeta mogućnost da i dalje koristi felahne i da jevtinu ljudsku radnu snagu zameni mašinama. Da bi dovršilo započete radove i prokopalo još 85 kilometara samog Kanala, Društvo se moralo obratiti raznim preduzimačima. Tako je firma Braća Diso dobila lukobrane u Port Saidu gde je trebalo nabaciti još 250.000 kubnih metara kamenih blokova, preduzeće Aiton će na

delu Kanala od Port Saida kroz Jezero Menzaleh do El-Gizra izvaditi još 21,700.000 kubnih metara peska i blata, preduzimač Guvre dobio je prolaz kroz El-Gizr što je značilo izbacivanje novih 9,000.000 kubika zemlje, a tehnički biro Borel i Lavale primio je deo od El-Gizra do Crvenog Mora na kome je ostalo da se raščisti 24,500.000 kubika. Neke poslove je Društvo ostavilo za sebe.

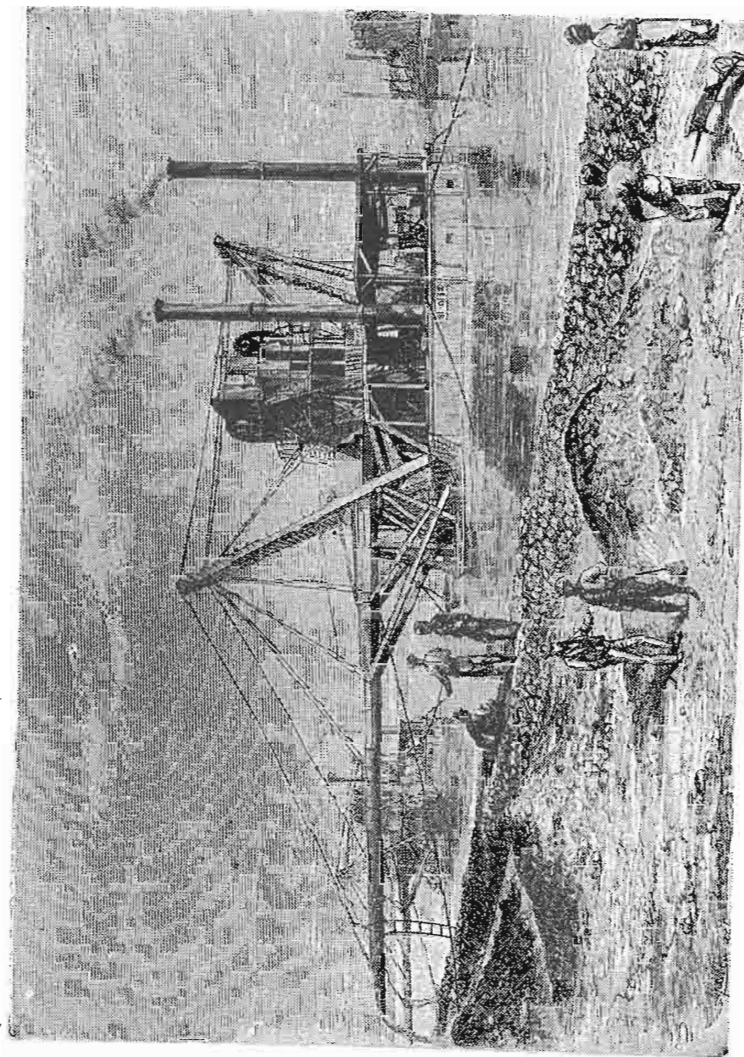
Jedna dobra strana odluke Napoleona III bila je ta što će radovi na kanalu ubuduće teći normalnije i biti završeni bez većih političkih potresa.

## XII

### MAŠINE ZAMENJUJU LJUDE — KRATAK OPIS BAGERA I ELEVATORA UPOTREBLJENIH ZA KOPANJE I PROŠIRENJE SUECKOG KANALA

Praveći svoje planove, Društvo je računalo na felaha koji će, iskopati i izneti na jednu i drugu obalu 70 predviđenih miliona kubika zemlje i peska. Računalo je mnogo i na to što bi taj posao felasi obavili gotovo bez ikakvog alata ili jedino svojim ašovima i kufinima. Nekoliko bagera (u svemu četrdeset) malog kapaciteta predviđeno je samo kao pomoć felasima. Zbog toga je, kao što je gore rečeno, odluka Napoleona III izazvala čitavu revoluciju u metodama rada. Inženjeri i preduzimači shvatili su odmah da za produženje radova ne samo da su do tada zaposleni bageri nedovoljni, nego da ni njihova konstrukcija, pa ni način rada ne mogu dati dobre rezultate. Trebalo je naći nešto novo i svi su se na to bacili.

Dok se radilo na basenima Port Saida, mulj i pesak izvlačeni bagerima, izbacivani su na obalu na taj način što su pod bagerske crpke (kofice) stavljeni drveni ili ple-



*Bageri sa odvodnim olucima*

hani oluk preko koga je izvučeni žitki materijal curio na obalu. Samo, tu je postojala jedna nezgoda. Nagib oluka bio je dovoljan dok je bager radio uz obalu, ali čim bi se odmakao prema sredini na 20 i 50 metara oluk nije više mogao poslužiti, jer je gubio nagib; voda je iscurila, mulj nije više bio žitak pa nije silazio. Da bi se ovo izbeglo produžavani su nosači po kojima su crpke klizile i izvlačile materijal sa dna. Često puta je to produženje iznosilo po nekoliko metara. Kako je zbog toga težina nosača postajala velika, što je remetilo stabilnost cele lađe, pored bagera je vezivan po jedan šlep na koji su se ti podupirači oslanjali. Odvodni oluk koji sada više nije mogao biti od drveta nego od gvožđa i pleha, jer je često dostizao dužinu i od 70 metara, podizan je onda do mesta gde su se crpke praznile i tako je posao nekako obavljan. Nekako, jer se opet događalo ono isto što je smetalo radu pri kraćim olucima, a to je što se voda cedila ili je kroz oluk išla brže nego zemlja i pesak pa se materijal zaglavljivao, te se lopatama i motkama morao odgurivati. Da bi se to izbeglo, montirane su pumpe koje su na nekoliko mesta ubacivale u oluk mlazeve vode pa je voda ocedenu zemlju nosila dalje. Osim toga oluk se više nije oslanjao na obalu nego na još jedan šlep blizu drugog svoga kraja, tako da je materijal mogao slobodno padati, a cela ova ogromna naprava lakše je pomicala s mesta na mesto.

*Bageri sa odvodnim olucima* — kako su im bili dali ime, pokazali su se toliko praktični da je jedna trećina posla obavljena njima. Pored toga, dobra strana tih bagera bila je i ta što rad sa njima, posle opisanih adaptacija, nije bio ni malo skuplji od felaha. Tako se ni proročanstvo Lesepsovih neprijatelja, da će Društvo bankrotirati čim izgubi jeftinu radnu snagu egipatskih domorodaca, nije ispunilo.

Ali, bageri sa odvodnim olucima nisu mogli svuda da se upotrebe. Oni su bili dobri za proširivanje i produbljivanje kanala između Port Saida i platoa El-Gizr kroz nizinu Jezera Menzaleh i Balah, pa i kroz dolinu prema Suecu. Međutim, za izbacivanje zemlje na obale pojedinih useka koje su često bile dva i tri puta više nego najviši bager trebalo je izmisliti novu napravu. Inženjeri su se tu pomogli elevatorima koje su sami napravili i koji nisu bili ni malo komplikovani. Na mesto do koga je bager mogao izbacivati materijal postavljane su dve gvozdene grede između kojih se kretao beskrajni lanac sa kolima. Kolica su zahvatala rastresitu i žitku zemlju isto kao bagerske crpke i vukla je do vrha gde su se praznila izvrtanjem. Lanac je pokretala parna mašina.

Kako je ponekad materijal trebalo nositi dalje jer ga obale nisu mogle primiti bilo zbog toga što su već bile dovoljno visoke, bilo zbog toga što njegov sastav nije odgovarao potrebama, bilo zato što je trebalo zatrpavati uvala, inženjeri su se služili lađama za odnošenje materijala. Tih lađa bilo je dve vrste: morskih i rečnih. To su ustvari velike barke, podeljene na tri dela. Prednji i zadnji deo služili su za održavanje lađe na vodi, srednji je bio neka vrsta magacina sa vratima i trapovima na dnu. Sredina je punjena zemljom i lađa je odlazila na more ili na određeno mesto samoga Kanala ili poprečnih kanalića. Pražnjenje se vršilo na taj način što su vrata i trapovi otvarani pomoću lanaca i zemlja se sama sručivala na dno.

Ostaje još da se opiše *ekskavator* ili *suvozemni bager*, pronalazak inženjera Kuvrea koji danas izgleda, u poređenju sa pojedinim napravama za kopanje i odnošenje zemlje prilično bedan, ali koji je učinio veliku uslugu pri prokopavanju ne samo Sueckog nego i Panamskog Kanala. To je veliki gvozdeni ram, položen, kao osnovica,

na tri osovine sa po tri točka koji se kreću po šinama postavljanim duž trase. Dužina rama iznosi 6 metara, prečnik točkova je jedan, a šine su takođe razmaknute jedna od druge po jedan metar. Ram nosi jedan parni kazan i dve mašine, od kojih prva služi za pokretanje cele naprave, a druga za pokretanje lanca sa kofama — grebačima zemlje. Elinda koja nosi lanac pričvršćena je svojim donjim delom ali tako da se može nagnjati izvan ekskavatora. Zupčanik preko koga prolazi osamnaest kofa — grebača, udaljen je tri metra od spoljne šine. Parni kazan je sa cevima, zagrevne površine 20 kvadratnih metara. Mašina je imala 15 konjskih snaga. Ceo bager je bio težak 22.000 kilograma, a uz njega išao je tender sa gorivom. Na Sueckom Kanalu radilo je 16 Kuvreovih ekskavatora. Zemlju, koju su oni raščišćavali, odnosilo je deset lokomotiva sa 250 do 300 vagoneta.

Prilikom prokopavanja Sueckog Kanala bagerovanje je bilo još u povoju ali su dobijeni zapanjujući rezultati.

Kampanja je bila završena u martu 1865. Evo jedne statistike iz toga vremena:

Između Port Saida i El-Ferdana raščišćeno je 1.200.000 kubnih metara dna i iskopana naslaga gipsanog krečnjaka od 131.000 kubika.

Između Jezera Timsah i Serapeuma bilo je iskopano 2.150.000 kubika i tako je pomorski kanal bio produžen za 6.300 metara.

Za tih trinaest meseci slatkovodni kanal je produžen od Ismailije do Sueca. Pri tom poslu iskopano je 3.347.000 kubika zemlje. Istovremeno položeno je 64 kilometra bronzanih cevi za vodovod Port Saida. Već 10 aprila Port Said će dobiti nekoliko javnih česama sa pijaćom vodom. Voda će tu dolaziti iz dva rezervoara, jednog na platou El-Gizra od 5.000 hektolitara, drugog u samom Port Saidu od 7.000 hektolitara.

## XIII

**ČETIRI POSLEDNJE GODINE — DOVOĐENJE VODE  
SREDOZEMNOG MORA U GORKA JEZERA —  
ZAVRŠETAK RADOVA NA SUECKOM KANALU**

Krajem januara 1865 već je postojao vodeni put između Port Saida i Sueca i to do polovine pomorskim a od polovine slatkovodnim kanalom. Ferdinand Leseps je odmah poslao svima trgovačkim komorama u Francuskoj i u inostranstvu jedan cirkular u kome ih o tome izveštava i u kome kaže da je uveden takođe i redovan saobraćaj malim brodovima i šlepovima od Port Saida do Sueca i od Ismailije do Zagaziga.

Da svoj cirkular i potvrdi, Leseps je pozvao čitavu jednu delegaciju trgovačkih predstavnika raznih nacija da vidi Kanal. Delegata je bilo više nego što je pozvano, ali ih Leseps prima na svoju lađu u Port Saidu, odakle odmah kreću za Suec. Ceo put od Sredozemnog do Crvenog Mora, oduševljeni delegati prešli su za dvadeset sedam časova o čemu je napravljen i zapisnik.

Iz objašnjenja koje je priloženo zapisniku vidi se koji su sve radovi bili završeni u posljednjem periodu.

Najveći posao bio je da se proširi prvi deo Kanala od 56 na 100 metara. Tim proširenjem dat je definitivni oblik obalama, odnosno nasipima sa strane, koji su dobili propisan nagib da se ne bi rušili ili kvarili. Usek kod El-Gizra takođe je proširen, a s druge strane, prema Suecu bio je iskopan, po ugledu na ranije usvojenu metodu, prvi jarak. Kad se taj jarak bude napunio vodom, bageri će dovršiti ostalo.

Veliki posao bila je izrada lukobrana u Port Saidu, čime se postiglo proširenje pristaništa. Kako su lukobrani zalazili sve dublje u more i kako je trebalo da izdržavaju sve jače talase, moralo se misliti i na veće blokove kamena. Međutim, transportovanje čitavih stena iz majdana do pristaništa bilo je odveć teško i skupo. Zbog toga firma Braća Diso pribegava veštačkom kamenu koji je pravljen na licu mesta, kao što je rađeno prilikom podizanja lukobrana u Alžiru, Šerburu i Marselju, koje je izvelo isto preduzeće. Veštački kamen je dobijan iz peska sa dna Jezera Menzaleh. Pesak je mešan sa krečom i vodom, u velikim mašinama drobilicama. Mešavina je sipana u kalupe napravljene na obali, a njihov kapacitet bio je 20 kubnih metara. Izvađeni iz kalupa, odnosno pošto je kalup sa njih skinut, blokovi su se sušili na suncu oko dva meseca i postajali su tvrdi skoro kao granitna masa. Lukobrani u Port Saidu progutali su oko 25.000 ovakvih blokova, ali je zato dobijen zaklon od 230 hektara u kome se brodovi i po najvećem moru osećaju sigurni kao u zatvorenim basenima. Instalacije braće Diso dozvoljavale su da se dnevno potapa po 30 blokova, tako da je zapadni lukobran u to vreme dostizao dubinu mora do 6 metara i primao u svoj zaklon brodove čiji je gaz bio 5 metara.

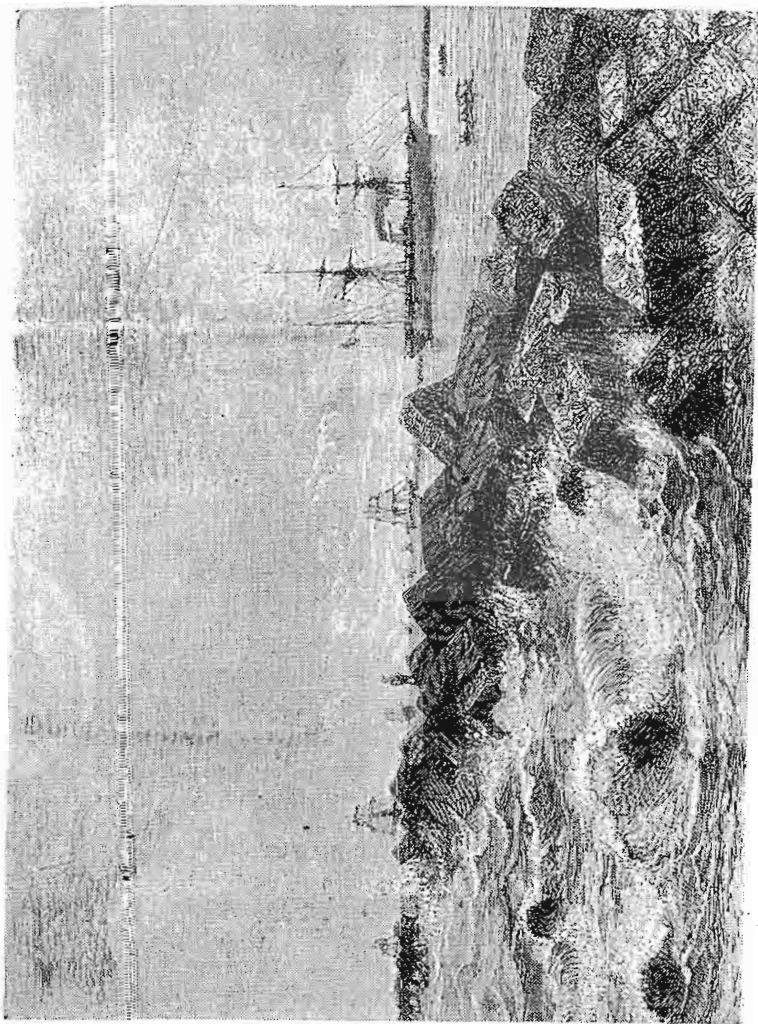
Kako su radovi na lukobranima vršeni istovremeno, istočni lukobran se brzo približavao zapadnom, tako da je plovidba koja je od 15 jula 1865 do 15 jula 1866 zabeležila 595 brodova sa ukupno 108.539 tona, već vršena nesmetano po svakom vremenu.

Treći veliki posao prve godine ove kampanje bio je slatkovodni kanal. Po odredbama *Imperatorske odluke*, vicekralj je davao radnu snagu za deo od Kaira do Uadua. Bilo je dana kad je na toj deonici radilo i do 80.000 felaha. Svoj deo, na kome je trebalo iskopati 874.000 kubika zemlje, Društvo je obradilo mašinama i sa prilično malim brojem radnika uglavnom iz Sirije. Treba odmah napomenuti da je Društvo posle odluke Napoleona III potpuno odustalo od uzimanja felaha za posao ma da je i sa egipatske zvanične strane bilo ponuda. Pored toga i broj radnika, zahvaljujući mašinama bio je smanjen tako da je duž celoga Kanala godine 1866 bilo zaposleno 10.806 Afrikanaca i Azijata (Sirijci, Arabljani i nešto Egipćana) i 7.954 Evropljana iz svih zemalja Sredozemlja.

Isto tako izrađene su definitivno brane kod Ismailije kojima se omogućavao prelaz brodovima iz Port Saida za Suec iz pomorskog u slatkovodni kanal, odnosno obratno ako su išli iz Sueca za Port Said. Zahvaljujući tim branama, skoro tri godine pre završetka Sueckog Kanala uspostavljena je redovna linija Sredozemno-Crveno More za prenos robe.

U toku godine preduzimač Aiton odustao je od posla. Njegovu deonicu preuzeli su Barel i Lavale. Materijal kojim su preduzimači raspolagali sastojao se iz: 50 bagera, 20 elevatora, 120 gvozdених šlepova, 600 doboša za raščišćavanje, 57 parnih lađa kombinovanih za odnošenje izbagerovanog materijala, 90 drvenih barki, 15 parnih lađa, 20 lokomotiva i četiri čamca teranih pomoću pare. Pre-





Zapadni lukobran pred Port Saidom

duzimač Kuvre koji je nešto docnije ustupio radove pod vodom takođe Barelu i Lavaleu imao je 10 parnih ekskavatora, 30 kilometara železničkih šina, 14 lokomobila i 400 vagoneta.

Drugi deo ove kampanje zahvata kraj 1866 i 1867 godinu. Koliko je ovaj period bio aktivan najbolje će pokazati sledeći podaci:

U Port Saidu se završavaju lukobrani. Od ovog pristaništa do Jezera Timsah, Kanal ne samo što je proširen, nego njegova dubina iznosi već šest do sedam metara, a obale se dižu pod uglom od  $45^\circ$ .

Od Jezera Timsah do Gorkih Jezera 11 bagera rade neprekidno i ubrzano. Prokopava se Serapeum, a od Gorkih Jezera do Sueca, Kanal je prokopan na suvom terenu i zemlja je izbačena na vrhove nasipa.

U Sueckoj luci četiri velika bagera dube basen i nasipaju teren ustupljen Društvu za podizanje zgrada, za smeštaj materijala i mašina potrebnih za održavanje pri eksploataciji.

Na celoj dužini Sueckog Kanala zaposleno je 13.000 radnika tako da je cela trasa bila pretvorena u jedno jedino radilište. Ukupna motorna snaga iznosila je tada 17.768 konjskih snaga, a mesečna potrošnja uglja kretala se oko 12.000 tona.

Istina je da je i pre prokopavanja Sueckog Kanala u Evropi bilo sličnih velikih radova. Od 1848 do 1857, dakle za *devet godina* izbagerovano je iz Tulonske luke 7,800.000 kubnih metara peska i zemlje, a od 1862 do 1865, za *tri godine*, izbačeno je bagerima iz pristaništa u Njukastlu 7,000.000 kubika. Međutim, samo za *jednu godinu*, Društvo za Suecki Kanal uspeva da zabeleži 10,000.000 kubika, što znači za trećinu više nego što je u Tulonu urađeno za *devet godina* i u Njukastlu za *tri godine*. Prema tome



Društvo je s pravom računalo da će u završnim radovima, kad budu počela funkcionisati 34 novoporučena bagera mesečni bilans iznositi 2 miliona kubika.

Kao kuriozitet u ovoj kampanji treba zabeležiti da su 1866 godine pored međunarodnog prometa robom, Sueckim Kana lom prošla dva trgovačka broda duge plovidbe. Od Sueca prema Port Saidu prošao je brod sijamskog kralja sa začinima namenjenim evropskim tržištima, a u obratnom pravcu »Primo«, brod jedne marseljske kompanije od 80 tona, sa robom za Bliski Istok.

A zatim dolaze završni radovi u pravom smislu te reči.

Godine 1867 i 1868 proširen je El-Gizr. Na tom delu radilo je 30 bagera i posao je završen pre roka. Između Jezera Timsah i Gorkih Jezera raspoređeno je bilo 11 bagera, Serapeum je savladan i Gorka Jezera čekaju da prime vodu iz Sredozemnog Mora.

Od tle prema Suecu 6.000 radnika završava kopanje svog dela Kanala. Kod samog Sueca i u pristaništu radi 11 bagera.

U toku ove godine duž Kanala bilo je zaposleno 7.500 ljudi i 60 bagera. Radilo se i noću.

Već 10 septembra 1868 završeni su lukobrani u Port Saidu. Ulazni kanal dobio je dubinu od devet metara prema zapadnom lukobranu a 49 bagera izravnavaju užurbano celo dno. Pristanište ima tri basena, pristane za istovar i dokove. Otkako je počeo trgovački promet između obala jednog i drugog mora i otkako su dva broda srećno i bez zastoja prošla Kanalom, interesovanje za Port Said postaje ozbiljno. Šest velikih pomorskih kompanija počinje redovno da iskrcava u Port Saidu svoje tranzitne putnike i da preko njega upućuje robu prema Aziji. To interesovanje se još više povećava na vest da je od me-

seca juna 1868 otvorena i železnička pruga Ismailija-Suec. Pored putnika, u Port Said se iskrcavaju i drugi posetioci koji žele da lično vide završetak radova na Sueckom Kanalu. Interesovanje je naročito veliko kod Engleza koji su onako energično ustali protiv Lesepsa i koji kanda još nisu verovali da su radovi već pri kraju. Između ostalih gostiju tu je i najuglednija ličnost engleskog visokog plemstva vojvoda Sent-Alban. On je oduševljen i čak piše članak u »Tajmsu« koji završava rečenicom:

»Došao sam ovamo kao skeptičar, a odlazim uveren da će Suecki Kanal za vrlo kratko vreme biti završen.«

Lojalna izjava vojvode Sent-Albana načinila je dubok utisak čak i kod najgorčenijih neprijatelja Sueckog Kanala, utoliko pre što je nepoverenje i kod njih bilo već poljuljano posle engleske ekspedicije u Abisiniju kad je Društvo pružilo vladi svoju pomoć za tranzit brodova sa trupama preko Sueca. Druga posledica vojvodinog dopisa bili su razgovori sa mnogim engleskim pomorskim društvima koja su na vreme počela vršiti pripreme da mogu svoju plovidbu prema Indiji uputiti preko Kanala čim on bude otvoren.

Posle vojvode Sent-Albana »dovršenje Kanala« potvrđuju lord Mejo generalni guverner Britanske Indije, i lord Napije, šef engleske ekspedicije u Abisiniji, a 10 decembra 1868 godine francuska ratna goeleta »La Levrette« prelazi iz Sredozemnog u Crveno More natovarena svima svojim topovima i municijom, bez ikakvih smetnji.

Iduće, 1869 godine, u februaru, radove je posetio naslednik egipatskog prestola Tefvik-paša, a za njim su stigli galski princ<sup>1)</sup> i princeza.

Dolazak egipatskog prestolonaslednika pao je baš u doba kad je trebalo pustiti vode Sredozemnog Mora kroz

<sup>1)</sup> Galski princ je titula koju nosi engleski prestolonaslednik.

Serapeum u Gorka Jezera. Da se to izvede, a da se ne oštete obale slatkovodnog kanala trebalo je izravnati nivo vode u Gorkim Jezerima, i u slatkovodnom kanalu, koji se u Jezera uliva. Razlika je bila četiri metra, a vodu su zadržavale dve brane od zemlje, koje još nisu bile prokopane, i to jedna na početku prokopa, a druga na ulazu u Gorka Jezera. Prva brana je bila prirodna, a drugu je pridržavalo 500 podupirača od greda. Inženjeri su izračunali da je pritisak vode na prvu branu iznosio oko 1.500 tona, tako da su dva mala useka bila dovoljna da voda prođe i sama obori branu. Većih incidenata nije bilo, sem što je voda oštetila jedan bager, a drugi odvukla čitavih osam kilometara dalje.

Ulazak morske vode u Gorka Jezera praćen je naročitim svečanostima. Pored engleskog i egipatskog prestolonaslednika koji su već ranije stigli, na svečanost je došao i kediv<sup>1)</sup> Ismail I. Iz Port Saida u Ismailiju on je stigao 13 marta 1869, parnim brodom u pratnji čitave flotile malih lađa i barki na kojima su bili njegova pratnja i najviši državni funkcioneri. Sutradan, radnici i sav narod na čelu sa dvorom i muzikama uputili su se brani oko koje su bili podignuti slavoluci od zelenila ili od izukrštanog alata koji je upotrebljavan pri kopanju Kanala, loža za kediva okružena barjacima, šatori i zakloni od granja i dasaka, za narod.

Ismail I je oduševljen. On sad prvi put vidi ostvarene snove faraona Nekosa, osvajača Darija, Ptolomeja, Trajana, Omera, Bonaparte. Pustinja je bila pobeđena. Život je počeo cvetati u vrelom pesku. Država je dobila još jednu pokrajinu. Pre trideset i pet vekova, ako je verovati Bibliji, Crveno More povuklo se sa ovoga mesta i

<sup>1)</sup> Vicekralj.

ostavilo pustinju. Na njegovo mesto dolazi sada Sredozemno More da tu pustinju opet oživi. Kediv je nestrpljiv i daje signal za otvaranje brane. Jedna greda za drugom, svih pet stotina, sklonjene su. Tanak sloj zemlje popušta i voda, koja u jednom trenutku liči na ogromnu nabujalu i mutnu reku, probija se uz veliku huku čak do sredine Gorkih Jezera.

U avgustu 1869 Ferdinand Leseps vrši generalni pregled radova i obećava da će Suecki Kanal 17 novembra biti otvoren i pušten u saobraćaj. Ovo obećanje dao je na osnovu situacije koju je tada utvrdio.

Lukobrani u Port Saidu bili su potpuno završeni, a ulazni kanal već je imao propisnu dubinu od devet metara.

Od Port Saida do Gorkih Jezera radilo je 49 bagera koji će uskoro izravnati celo korito, tako da će Kanal biti svuda dubok osam metara.

Od Gorkih Jezera do na pet kilometara pred Suecom, Kanal je takođe bio gotov i samo se čekalo da 11 bagera završe i taj posao, pa da se pusti voda iz Crvenog Mora.

U Suecu je izgrađen lukobran od 1.500 metara i osposobljeno celo пристаниšte.

Prilikom generalnog pregleda, Leseps je napravio i jednu opširnu statistiku iz koje se vidi kretanje broja radnika u pojedinim kampanjama. Na kraju statistike iznose se i podaci o mortalitetu, ne samo radnika uposlenih direktno na izgradnji Kanala, nego i celokupnog tadašnjeg stanovništva na celoj prevlaci. Zanimljivo je da je mortalitet bio manji nego u isto doba u Evropi. Tako je 1863 bilo na 100 stanovnika 1,40% smrtnih slučajeva, a 1864 svega 1,30%. Smrtnost se povećava i povećanjem stanovništva godine 1866 kada se penje na 2,49%, ali se odmah idućih godina smanjuje i varira od 1,52 do 1,85%. Za sve to vreme smrtnost u Francuskoj kretala se

između 1, 94 do 2,40%. Kao uzroke dobrom stanju zdravlja i maloj smrtnosti Leseps navodi sniženje temperature i češće kiše otkako je povećana površina pojedinih jezera i otkako su kanalima u pustinju dovedene velike količine vode.

\*

Spajanje Crvenog Mora sa Sredozemnim Morem izvršeno je u vodama Gorkih Jezera 15 avgusta 1869 uz jednu novu svečanost na koju je kediv poslao kao svoga izaslanika Ali-pašu Mubareka, ministra građevina, jer sam nije mogao doći.

Onih poslednjih pet kilometara Kanala prema Suecu bilo je završeno početkom avgusta i voda je puštena do Šalufa. Ali da ne bi došlo do neke nesreće, a naročito da bujica koja će biti veća nego pri puštanju vode iz Sredozemnog Mora ne bi odnela još sveže obalne nasipe, pribeglo se kopanju jednog kanalića sa oštrom okukom, kroz koji će se Gorka Jezera puniti polako, a u isto vreme parirati malet vode.

Uvođenje vode u Gorka Jezera izvršeno je na najveće zadovoljstvo inženjera. Jedan telegram od 19 avgusta kaže:

»Voda Crvenog Mora uliva se ravnomerno kroz mali kanalić a takođe i direktno. Plovidba parnih lađa uspostavljena je.«

Za to vreme, vicekralj Egipta putuje po Evropi i poziva mnoge vladare na svečano otvaranje Kanala.

Sa svoje strane Ferdinand Leseps upućuje zvanični izveštaj »trgovcima i brodovlasnicima« u kome se kaže da će »pomorski kanal između dva mora biti otvoren za veliku plovidbu od 15 novembra 1869 celom svojom dužinom i celom dubinom od 8 metara.« Za vreme svečanog otvaranja »svi trgovački i državni brodovi koji se pojave

u Port Saidu ili Suecu 17, 18, 19 i 20 novembra proćiće besplatno kroz Kanal. Od 20 novembra taksa će biti 10 franaka za svakog putnika i svaku tonu robe.« Istovremeno, uprava Društva u Parizu objavljuje *Pravila o plovidbi u Sueckom Kanalu*. Član 1 tih pravila glasi:

»Čl. 1 — Plovidba Sueckim Pomorskim Kanalom dozvoljena je svakoj vrsti brodova svih nacija, pod uslovom da ne gaze više od 7,50 metara, pošto dubina Kanala nije veća od 8 metara.

Parni brodovi mogu kroz Kanal upotrebljavati sopstveni pogon.«

Još jednu satisfakciju dobio je tih dana Leseps. Po kraljičinom savetu, i zvanična Engleska menja svoj stav u pitanju Sueckog Kanala. Uostalom, nemoguće teorije Roberta Stivensona bile su oborene već i samim tim što je Kanal postojao. Engleski inženjeri koji su u velikom broju odlazili u Port Said, slali su, ili lično podnosili referate o koristi koje će Kanal doneti trgovačkoj mornarici celoga sveta, a naročito engleskoj. Pored toga Kanal se pokazao važan i za vojne svrhe. Još dok nije bio potpuno završen engleski bojni brodovi iskoristili su ga za prenos induskih urođeničkih trupa koje su ratovala u Abisiniji.

Naročito revnostan prilikom likvidiranja ovog pitanja u korist Lesepsovu pokazao se lord Derbi. On pred celim Parlamentom izjavljuje da vlada »priznaje da je bilo mnogo bolje da se pridružila velikom delu g. Lesepsa, umesto što mu se protivila.«

I ne samo to. Zvanična Engleska se toliko bila zainteresovala za Suecki Kanal otkako je on bio ostvaren, da je već želela i da ga potpuno prisvoji.

#### XIV

### OTVARANJE SUECKOG KANALA

Svaka čarolija mora imati svoju apoteozu. Apoteoza Sueckog Kanala, koji pretstavlja jednu od najvećih tehničkih čarolija svoga vremena, bilo je njegovo otvaranje. Vicekralj Ismail I hteo je da nadmaši priče iz *Hiljade i jedne noći*. Otvaranje Kanala propraćeno je takvim svečanostima kakve se samo na Orijentu mogu zamisliti. Vojničke parade, iluminacije, zabave, igranke, šetnje po Karnalu, ekskurzije u unutrašnjost zemlje, trajale su danima i nedeljama, a za sve to vreme kuvari dovedeni iz Pariza, Beča i Rima izmišljali su nemoguće jelovnike i bankete koji su zasenjivali evropske goste, dok su se njihove kolege, najveštije aščije iz Kaira i Aleksandrije trudile da stolovi postavljeni za narod duž celog Kanala budu puni i danju i noću. Savremenici tvrde da su troškovi sa tih svečanosti bili početak finansiskog bankrotstva Ismaila I koji je, kratko vreme posle toga, angažovan materijalno i na drugim stranama, morao da proda pored

ostalog i svih 176.600 akcija Sueckog Kanala Englezima i da im takoreći sam preda u ruke sudbinu svoje zemlje.

Ali, vratimo se svojoj priči.

Kedivovi gosti bili su podeljeni u dve kategorije. U prvoj su bili vladari ili njihovi pretstavnici kojima su na čelu bili austrijski car, francuska carica Evgenija žena Napoleona III, pruski i holandski prestolonaslednici sa princezama svojim suprugama. Drugu kategoriju sačinjavali su „obični smrtnici“, među kojima je bilo mnogo najistaknutijih pretstavnika nauke, dosta političara i novinara iz svih zemalja. Zahvaljujući ovim poslednjim i njihovim pomoćnicima crtačima (foto-reportera onda još nije bilo) sačuvani su opisi tih svečanosti.

„Trinaestog novembra — kaže jedan od njih — stigli su u Port Said holandski princ i princeza, gde ih je dočekao Ismail I koji je uoči toga dana stigao iz Aleksandrije na svojoj divnoj jahti »Marusi«.

Sutradan pristanište je bilo gotovo prepuno trgovačkim i ratnim brodovima koji su stizali sa svih strana.

„Trinaestog novembra stiže austrijski car Franc Jozef I, sa svojim ministrima Bestom i Andrašiem i admiralom Tegethofom. Njegovu lađu dopratila je jedna ratna fregata. Carski brod dočekan je počasnom topovskom paljbom i pucanjem iz pušaka.

„Šesnaestog novembra uzoru stiže brod „Peluzi“ sa celom upravom Društva za Suecki Kanal, a nešto docnije počasna paljba pozdravila je fregatu „Hesta“ kojom se dovezao pruski prestolonaslednik.

„Najzad, na moru se pojavljuje velika grupa brodova, dvadesetak na broju. Kapetaniji pristaništa signaliziran je „Egl“ (Orao) brod carice Evgenije. Počasna paljba počinje odmah. Prangijama i topovima sa obale odgovaraju topovi sa svih lađa usidrenih u samom pristaništu i luci.

Mornari su na prečkama, na glavnim katarkama viju se nacionalne zastave, a duž konopaca, kao ukras, hiljade signalnih barjačica. Šarenilo boja još je veće na obalama. Ljudi, žene, deca, sve stanovništvo i radništvo iz Port Saïda sleglo se oko glavnog bazena da vidi i pozdravi caricu, a preko nje i celu francusku naciju.

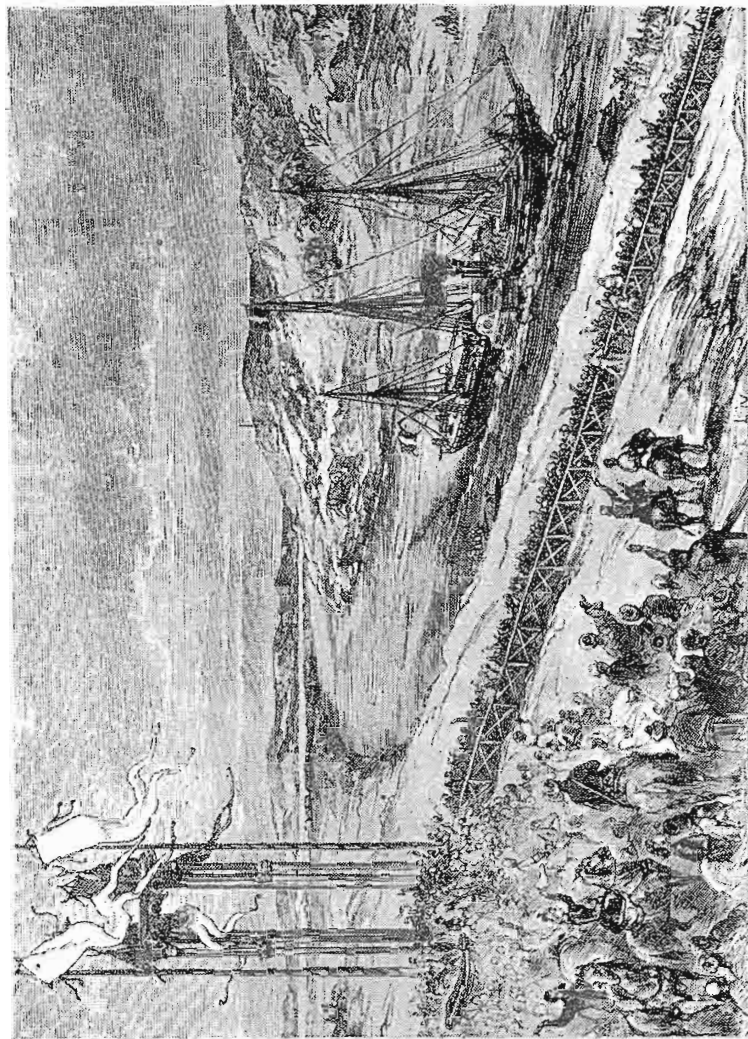
„Egl” ulazi u pristanište polagano. Artilerija sa obale ponovo otvara vatru. Preko 80 brodova od kojih 50 ratnih<sup>1)</sup> odgovaraju. Oduševljenje dostiže kulminaciju kad se brod usidrio. Carica koja je te iste godine prisustvovala svečanostima u Veneciji i obišla Bosfor, izjavljuje pred vicekraljem, austriskim carem i Lesepsom koji su odmah došli na njen brod da „u životu nije ništa lepše videla”.

„Otvaranju Kanala prethodile su verske svečanosti. Ismail I hteo je da bude tolerantan, a u isto vreme da i simbolički pokaže Kanal ne samo kao trgovačku, nego i kao duhovnu vezu među narodima. Prvi put u Egiptu služili su tad zajedno muslimanski i katolički sveštenici u prisustvu svih gostiju i mnoštva naroda.

„Uveče, svečanosti su produžene velikim vatrometom i iluminacijom Port Saïda iskićenog barjacima, tepisima i cvetom.”

Došao je tada i trenutak kad je trebalo pobiti i poslednje sumnje i dokazati da je Kanal sposoban da primi ne samo po jedan brod, nego i čitavu flotu. Uveče, uoči

<sup>1)</sup> Evo tačnog pregleda ratnih brodova koji su se nalazili u pristaništu: Egipatska eskadra: 6 brodova; — francuska eskadra: 6 brodova; — engleska eskadra: 12 brodova, među kojima 5 oklopnih fregata; — austriska eskadra: 7 brodova; — eskadra Severno-nemačke konfederacije: 5 brodova; — Rusija: 1 brod; — Holandija: 2 broda; — Danska: 1 brod; — Švedska i Norveška: 2 broda; — Španija: 2 broda. Pored toga dve velike engleske oklopne fregate koje su se bile usidrile na ulazu u luku na tri kilometra daleko od pristaništa.



Imperatorski brod „Egl” prolazi kroz Suecki Kanal

17 novembra 1869 pošla su dva ratna broda u izvidnicu: *Latif*, koji je pripadao egipatskoj mornarici i *Salamandr*, jedan od brodova francuske eskadre. „Salamandr” kojim je upravljano kako treba prošao je kroz Kanal bez ikakve smetnje dok je „Latif” između Port Saída i Kantare izleteo iz obeleženog puta i nasukao se na obalu. Ova ne-zgoda, iako beznačajna, naljutila je Ismaila I i on je odmah otplovio na lice mesta da vidi u čemu je stvar, pa je čak i sam komandovao prilikom izvlačenja broda sa peska. Srećom sve se svršilo lepo i „Latif” je otišao u Kantaru, gde se usidrio da pozdravi flotu koja će sutradan proći kroz Kanal.

Šestnaestog novembra još od rane zore počele su pripreme u pristaništu Port Saída. Svaki brod zauzeo je mesto koje mu je određeno, a oko osam i po sati cela flota je krenula ka dvema velikim piramidama podignutim na ulazu u Kanal. Na čelu flote nalazio se imperatorski brod „Egl”, a za njim su išle jahte i brodovi: austriskog cara, Voaze n-beja generalnog direktora egipatskog ministarstva građevina, barona Prokeša, austriskog ambasadora u Carigradu, brodovi nemačkog i holandskog prestolonaslednika i drugi. Brodovi su išli na izvesnom otstojanju da ne bi došlo do naletanja ili sudara.

„Rastojanje od 44 kilometra do Kantare, flota je prešla za četiri sata, bez ikakvog incidenta ili zastoja u putu. Čak ni „Egl” koji je bio širok 18, a dug 99 metara, nije morao da vrši ni usporavanja ni ma kakve druge manevre ploveći Kanalom.

„Usput, na mnogim mestima gde je narod izlazio da vidi i pozdravi flotu Kanal je bio ukrašen zastavama i girlandama. Pred Kantarom, dva brežuljka koje su napravili Kuvreovi ekskavatori bila su zasejana travom i zelenilom tako da su se sa lađa mogli lepo pročitati napis:

„Živela imperatorka!” na jednom i: „Ismailu — grad Kantara”, na drugom.

Drugi deo svečanosti održan je u Ismailiji. Čitavu nedelju ranije nego što je zakazano, njenim širokim ulicama počeo je defile naroda iz svih krajeva Egipta i sa svih strana sveta. Sa beduinima koji se ni ovde nisu mogli odvojiti od svojih pušaka i koji su iz najudaljenijih pustinja dojahali u Ismailiju na kamilama, i šaicima gotovo svih većih egipatskih sela i zaselaka, mešali su se evropski turisti željni neobičnih senzacija. Prema računu samoga vicekralja izgleda da je 17 i 18 novembra u varoši i na obali Jezera Timsah bilo oko 100.000 ljudi. Sav taj svet, naravno nije mogao biti smešten po kućama i u ono nekoliko radionica koje su pretvorene u prenoćišta. Srećom, beduin i šaik ne ide nigde bez šatora, a na ove svečanosti svaki je poveo još i ponekog slugu, tako da se puno putnika iz inostranstva kojima su oni nudili gostoprinstvo, moralo zadovoljiti nomadskim životom. Mnogi od njih hvalili su docnije svoje domaćine i pričali da se nikad nisu lepše proveli.

„Kad je stigao telegram o polasku „Egla” i ostalih brodova iz Port Saída — kaže dalje izveštač — sva ta masa poretela je na obale i na vrhove brežuljaka El-Gizra da zauzme mesta da što bolje vidi povorku. Sva gužva preneti je sad tamo. Skoro celog dana ljudi ponešto raspituju, interesuju se za koliko će vremena lađa da stignu, vrebaju dim. Najzad, oko četiri i po sata po podne pojavljuju se na vidiku tri broda, ali ne sa one strane na kojoj leži Port Said, nego iz Sueca. Čuđenje i ponovo raspitivanje, i narod saznaje da su to brodovi egipatske mornarice koji su pošli u susret floti.

„Kratko vreme posle toga pojavljuje se na ulazu u usek El-Gizra i caričina jahta, lagano i dostojanstveno.



„Mahanje zastava i zastavica počinje odmah, a kad lađa stigne na domet glasova iz hiljade i hiljade grla ore se poklici i pozdravi. Pored caričinog, čuje se i ime Ferdinanda Lesepsa. Ona lično daje za to inicijativu, uzimajući ga za ruku i dovikujući narodu da je glavni junak svečanosti on, tvorac Kanala.

„Polu časa docnije, „Egl” je ušao u Jezero Timsah, dočekari salvama egipatskih ratnih brodova i jedne baterije sa obale, uzvicima silnoga naroda, sviranjem mnogobrojnih muzika. Na brod se odmah ispeo vicekralj da i ovde poželi carici dobrodošlicu, ali čim je ceremonija završena bacio se u naručje Lesepsu. Bio je uzbuđen. Jer, ovaj brod koga su donele vode dvaju mora usred nekadašnje suve i negostoljubive pustinje, nosio je sa sobom slavu njegove vladavine i njegovog imena i stavio Egipat u ruke zemalja koje su čovečanstvu dale velika dela.

„Ulazak ostalih brodova bio je isto tako srdačno pozdravljen.

„Kako je već padao mrak, u Ismailiji se počelo paliti osvetljenje. Bezbroy šatora s jedne i druge strane slatkovodnog kanala i bezbroj dahabija, barki kojima su se dovezli paše i druge istaknute ličnosti, izgledali su kao vatreni lanac koji se pružao dužinom cele varoši od nekadašnjeg arapskog sela na jugu do letnjikovca Ismaila I na severu. Kroz tu vatru, između fenjera, baklji, lampiona i buradi sa zapaljenim katranom, tiskale su se hiljade i hiljade ljudi i smenjivali se za bogatim trpezama postavljenim na sve strane. Prava istočnjačka svečanost, zaista, kakvu Egipat do toga vremena nije video a verovatno je neće više ni videti.

„Sutradan, 18 novembra, osvećeno je pristanište na Jezeru Timsah. Prizor je bio veličanstven. Jezero se prisijavalo na suncu, a na Jezeru, poređani jedan pored

drugoga iskićeni zastavama i sa uparađenom posadom, ljujljali su se brodovi kojima su se dovezli carevi i kraljevi, brodovi koji su došli tu ne samo da uveličaju proslavu, nego da u isto vreme pokažu silu ili bogatstva svoje zemlje. Sve je ličilo na bajku koja je posle službe nastavljena prolaskom austriskog cara i francuske carice, princeva i princeza i drugih istaknutih gostiju prilikom njihove šetnje kroz grad kada su vratili posetu vicekralju, a koja se završila uveče sjajnim balom i vatrometom.

Treća etapa bila je putovanje do Sueca. Da bi se dobio još jedan dokaz o tome da je plovidba kroz Kanal sigurna i da se može vršiti bez ikakvih smetnji, bilo je odlučeno da francuska eskadra prenoći u basenu Gorkih Jezera. Zbog toga je „Egl” sa celom svojom pratnjom napustio Jezero Timsah 19 novembra u 12,30 časova, prošao kroz Serapeum i posle četvoročasovne plovidbe bacio kotvu blizu svetionika na izlazu iz Gorkog Jezera. Još pre nego što je pao mrak oko njega se načetilo petnaest drugih brodova. Impozantno i svečano izgledala je ova grupa nepomičnih i izolovanih brodova pod pustinjskim zvezdanim nebom koje se ogledalo u vodama ovog Jezera, koje je jednom bilo skoro presušilo, a koje je ljudski genije ponovo napunio vodom.

„Za vreme večeri pravljene su posete sa jednog broda na drugi a sutradan 20 novembra u 6,45, „Egl” kreće za Suec, gde stiže triumfalno u 11,30 časova. Za njim dolazi prvo francuska, a zatim u toku dana i ostale flote.

„Tako je pitanje plovidbe kroz Suecki Kanal bilo rešeno. U brodskom dnevniku „Egla” zabeleženo je da je caričina jahta prešla ceo put za šesnaest sati bez ikakvih smetnji.

„U toku popodneva, vicekralj, austriski car, oba prestolonaslednika i većina ambasadora otputovali su vozom



za Kairo gde su ih očekivale nove svečanosti. „Egl” se vratio istim putem u Port Said, gde je stigao za isto vreme.

„Isti ili slični podaci zabeleženi su i u dnevnicima ostalih jedinica ratne i trgovačke mornarice. Bilo je čak brodova koji su pri povratku postigli bolje vreme.

Tako se završilo ovo prvo zvanično putovanje Sueckim Kanalom. Međutim, svečanostima još nije bilo kraja. Iz Port Saida je carica Evgenija produžila za Aleksandriju, a odatle je „Egl” zaplovio Nilom prema Kairu. Ismail I je želeo da svojim gostima pokaže lepote gornjeg toka reke, Karnak, Luksor, kao i ruševine drugih gradova drevnoga Egipta, tako da su zvanične svečanosti završene tek 20 novembra.

Porod toga, ostala je i druga grupa gostiju kojoj je vicekralj hteo da se oduži iako u njoj nije bilo ljudi u čijim žilama teče carska krv. U toj grupi koja je stigla iz Sueca u Aleksandriju tek 21 novembra bili su: književnik Teofil Gotije, slikari Žerom, Fromanten i Turimin, direktor lepih veština Kempfen, hemičari Bartelo i Vurc, docniji senatori, mnogi akademici, naučnici, lekari. Od većih listova bili su zastupljeni „Zurnal de Deba”, „Ilustrasion”, „Britanska revija”, „Ilustrovana revija”. Bili su pozvani i čuveni fotografi onoga vremena braća Braun iz Beča, koji su snimili i nekoliko portreta vicekralja i njegovih gostiju.

Ova grupa obišla je ista mesta i istoriske spomenike kao i prva, ali se na putu mnogo više zadržala. Izveštaji koje su članovi ove grupe objavili po povratku iz Afrike, danas predstavljaju samo jednu stranicu istorije Sueckog Kanala, ali su u svoje vreme čitani sa najvećim zadovoljstvom na svima kontinentima. U tim izveštajima opisana je i jedna svečanost koja nije bila u programu: Lesepsova

ženidba. Ustvari to je bila njegova druga ženidba. Leseps koji je bio udovac, upoznao se prilikom svojih čestih poseta Kairu sa ćerkom meksikanskog konzula, jednom lepom mladom kreolkom, zaljubio se u nju, a za vreme svečanosti zatražio i njenu ruku. Povodom toga jedan reporter je napisao:

„Pošto je uspeo da venča Sredozemno More sa Crvenim Morem, Ferdinand Leseps se i sam oženio”. Taj reporter koga u to doba jedva da je ko poznavao bio je Emil Zola.

## PUTOVANJE KROZ SUECKI KANAL 1869 GODINE

Svi izveštaji publikovani u raznim svetskim listovima prilikom otvaranja Sueckog Kanala imali su obično dva dela: tehničke podatke o njegovoj izgradnji i impresije sa puta. Sa izgradnjom Kanala čitalac je upoznat, a impresija ima toliko da bi jedva stale u zasebnu knjigu. Zato ćemo se ovde zadržati samo na opisima koji dopunjavaju ranije izlaganje, a najinteresantnija zapažanja biće svrstana u jednu reportažu.

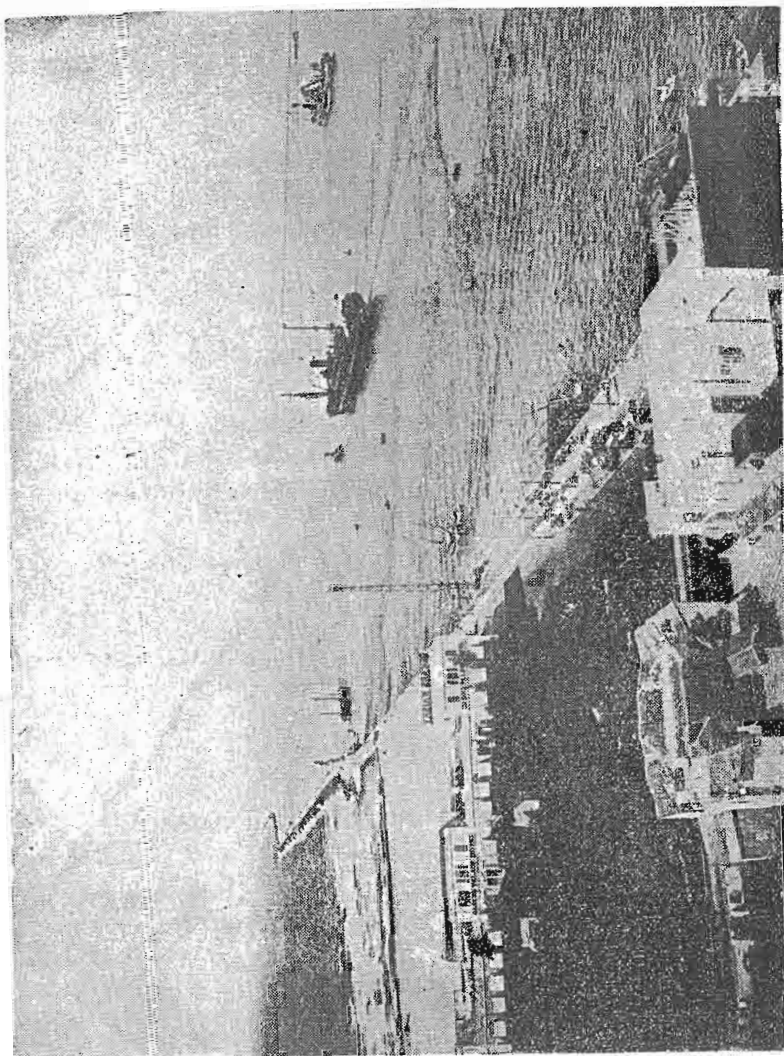
Port Said leži licem prema Sredozemnom Moru. Njegov veštački zaliv sačinjavaju dva lukobrana čiji razmak na ulazu iznosi 1.400 metara. Pristanište se takođe sastoji iz veštački produbljenih basena. Prvi basen pri ulazu u pristanište dug je 200 metara, širok je isto toliko, a namenjen je kabotaži. Zovu ga još i Trgovački basen. Nešto manji je Arsenalski basen koji ima 200 metara u dužini a 150 u širini. Šerifov, ili Veliki basen je treći po redu. Njegova dužina je 900, širina 400, a dubina 7

do 8 metara. U njemu se zadržavaju najveći brodovi. Poslednji basen ima površinu od četiri hektara. Oko basena postoje dokovi, magacini i druge potrebne zgrade. U dnu luke podignuta je kula svetilja.

Na nasutom zemljištu, gotovo kao iz vode iznikla je varoš, ali po planu. Pored kancelarija, kapetanije pristaništa, carinarnice i drugih javnih zgrada potrebnih za eksploataciju Kanala, Društvo je podiglo dve osnovne škole: mušku i žensku, dve bolnice: evropsku i arabljansku, pozorište, kupatilo. Sem toga, vodeći računa o potpunoj verskoj toleranciji koja je uvedena od prvog dana, podignuta je jedna džamija, katolička i pravoslavna crkva, a docnije će i ostale veroispovesti dobiti svoje hramove.

Zajedno sa Port Saidom izniklo je i jedno arapsko selo koje su podigli felasi: amali, sakadžije, prodavci voća, razni nadničari i majstori svih mogućih sitnih zanata koje je varoš privukla. Ovo selo iako 6 kilometara udaljeno smatra se kao predgrađe Port Saida. Varošani često tamo odlaze u šetnju na konju ili na kamili, a vode i svoje goste. Njih obično dočeka i prvi pozdravi — pelikan. Nema gotovo ni jedne kolibe ili kuće pred kojom se ne šeta ova dostojanstvena i uvek ozbiljna ptica. Felah voli pelikana jer mu on po ceo dan zabavlja decu i, ma kako to čudno izgledalo, održava čistoću. Jer, da nije njegove torbe u koju će uleteti creva od ribe, ljuska od luka, otpadak od krompira i kupusa koje njegov gazda baca pravo pred vrata, arapsko selo se ne bi moglo pohvaliti velikom higijenom.

Ostavljajući Port Said putnik ulazi u Jezero Menzaleh. Ustvari to i nije jezero, nego ogromna ravnica koja se sastoji iz blatišta i ogromnih baruština u koje se uliva jedan rukavac Nila. Jedina rasonoda na tom delu puta su opet ptice. Pelikani, rode, čaplje, ibisi, divlje guske, divlje



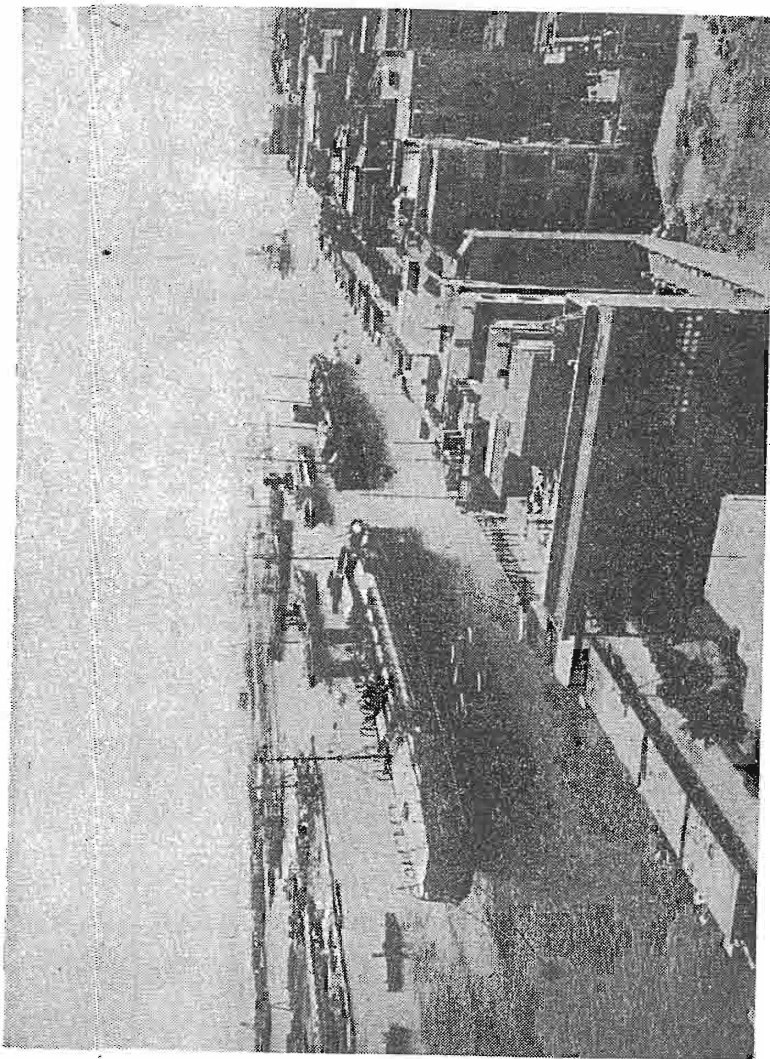
Luka i lukobran na ulazu u Port Said

plovke i bezbroj drugih štakara i palmipeda izleće svaki čas iz trske i ševara tako da se ovde čoveku čini da je najveći lažov na svetu baron Minhauzen mogao da kaže i istinu kad je tvrdio da je na arbiju svoje puške nanizao čitavo jato plovaka. Sav taj ptičiji svet pojede, prema računu nemačkog naturaliste Brema oko 30.000 kilograma ribe. Srećom, takođe prema Bremovom računu, sva riba iz Menzaleha ne može biti pojedena i u tim baruštinama uvek će je biti u dovoljnoj količini, jer se priroda postarala da ovamo dovede isto toliko veliki broj orlova, orlušina i drugih krupnih grabljivica koje tamane one sitnije riboproždrljivce.

Na jednome velikom ostrvu usred Menzaleha koje se zove Tanis nalaze se ruševine grada Izisa i nekih naselja iz srednjeg veka. Arapski istoričari tvrde da su u kalifsko doba, koje odgovara Renesansu, damast, fina platna, velovi protkani zlatom i druge skupocene tkanine sa Tanisa<sup>1)</sup> bili poznati na celom orijentu. Današnji stanovnici Tanisa životare od ribolova.

Raz-el- Eš je prva stanica na Kanalu, ali ona ne privlači. Mnogo je interesantnija Kantara, koja je, kao i Peluzijum, Tanis, Ramzes, Dafne i druge davno porušene varoši, bila jedna od izvora bogatstva staroga Egipta. U svoje vreme ona je imala 600.000 stanovnika, a svoj prosperitet ima da zahvali okolnosti što se je nalazila na putu za Siriju i što su do nje kao do graničnog mesta dopirali karavani iz cele Azije. Kroz Kantaru — a Kantara na arapskom znači most — prolazilo je nekada zlato u prahu, srebro, slonovača, svila, razni začini i mirisne smole i ulja. Ruševine Tel-es-Semu su ostaci utvrđenja koje su još faraoni podigli za odbranu delte na Nilu, a druge ru-

<sup>1)</sup> Uporedi svileni sita za sejanje kafe koja se kod nas i danas zovu tanis-sita.



Veliki prekookeanski brodovi u basenima Port Saïda

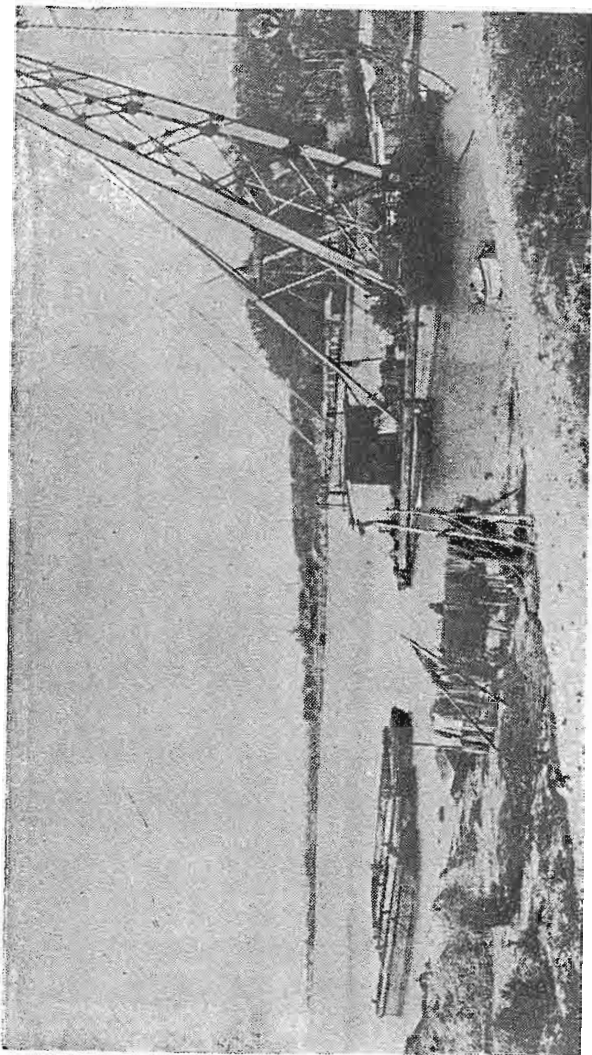
ševine u okolini pokazuju gde su se dizale palate Setifa I i njegovog sina Ramzesa II. Ali, bogatstvo je upropastilo i Kantaru. Godine 344 pre naše ere, porušili su je Persijanci. Na Sueckom Kanalu, prilikom njegovog otvaranja, Kantara je bila neka vrsta garaže za brodove, ma da je imala već 5.000 stanovnika, evropski restoran i — čočeke.

Do El-Gizra put je bio monoton. Kad se prođe usek čije su obale visoke 19 metara, a širina Kanala svega 60 metara, ulazi se u Jezero Timsah. Ranije, to ie bila poveća bara slane vode. Posle prosecanja Kanala dobijeno je usred pustinje čitavo more čija površina iznosi 2.000 hektara, a obala ima 15 kilometara u obimu, otprilike isto koliko i Ženevsko Jezero. Za pet meseci koliko je trajala operacija oko njegovog punjenja, Jezero Timsah je došlo 64,000.000 kubnih metara vode.

Odmah desno kad se uđe u Jezero sa strane Port Saïda, na jednoj uzvišici sa koje se pogled pruža na 20 kilometara, podignut je letnjikovac vicekralja. Levo, jedan kanalić vodi do podnožja Visoravni Hijena, odakle je vađen kamen za izgradnju Ismailije i podziđivanje obala.

Ako se od vicekraljevog letnjikovca okrenemo udesno, primetićemo mali kanalić koji služi za odvođene suviše vode iz slatkovodnog kanala. Kanalić ima slab uspon prema Ismailiji. Na njegovom izlazu izrađene su dve brane od po 3 metra kojima se nadoknađuje razlika između površine Nila i Jezera, odnosno površine vode u morima.

Ispred i iza varoši, vide se veliki oblaci dima. Prvi izlazi iz odžaka Glavne pumpe koja dobacuje vodu za piće Port Saïdu, drugi izbacuju lokomotive koje brekću na železničkoj stanici. Sa tog mesta vide se, daleko usred peska, krovovi Nefiša, iduće stanice na pruzi Kairo — Ismailija — Suec.



Jezero Timsah — danas

Preko, na drugoj obali Jezera leži selo Bir-Abu-Balah, a malo ulevo, Kanal izlazi iz Jezera Timsah i produžuje za Gorka Jezera čija se voda nazire po odblesku sunca. Sasvim u daljini crni se brdo Ataka iz čijih su majdana vađeni blokovi stena koji su služili za izgradnju lukobrana na manjim dubinama i kao kamen za zidanje.

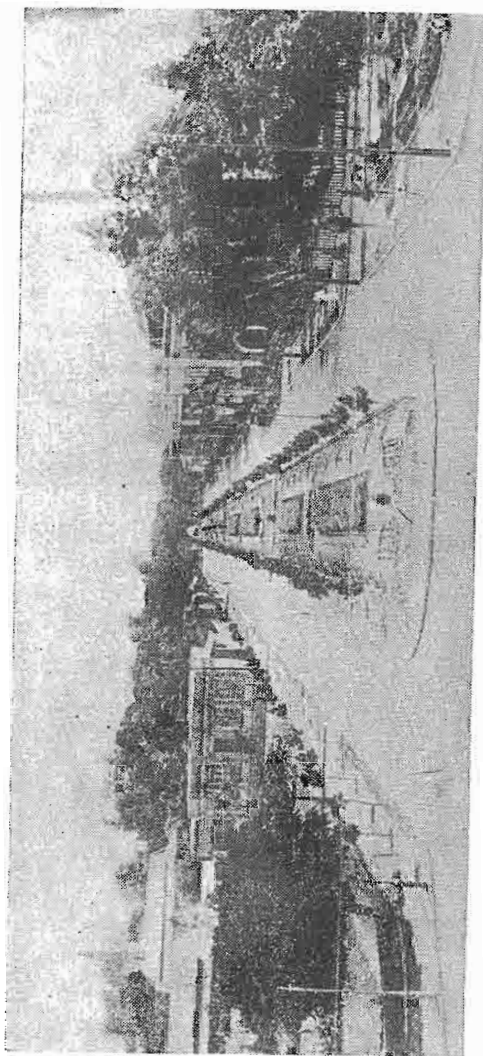
Jedan novinar, oduševljen prizorom, primećuje da je Suecki Kanal postao granica između dva kontinenta. Primedba, tačna kad se pogleda nova geografska karta. Desno je Azija, levo Afrika, na jednoj je strani Sinaj, na drugoj Nil. Ali, plava crta ne mora uvek da znači odvajanje. Kanal je izgrađen da spaja, a ne da razdvaja.

Za sedište generalnog direktora preduzeća, Voazembeja i inženjerskog glavnog štaba izabrano je mesto koje će biti podjednako udaljeno od Port Saida i Sueca. Na jednom platou između buduće obale Jezera Timsah i ušća slatkovodnog kanala podignuto je 1862 godine nekoliko privremenih zgrada za kancelarije i radionice oko kojih se docnije formirala čitava varoš. Ta varoš već u Lesepsovo doba je imala preko 5.000 stanovnika, a svoje ime Ismailija<sup>1)</sup> dobila je po unuku Mehmed-Alije, Ismailpaši, docnijem vicekralju Ismailu I. U Lesepsovo doba ona je duž Jezera Timsah imala kej dug 2 kilometra, širok četrdeset metara, zasađen palmama i drvoredom, a u svom pristaništu radionice za opravku brodova, magacine za snabdevanje, letnjikovac i dvorac vicekralja, škole, crkve, bolnice, železničku stanicu i nekoliko drugih većih javnih zgrada.

Ali, Ismailija nije važila samo kao raskrsnica. U njoj se, kao što je napomenuto, nalaze i pumpe koje šalju vodu za piće duž Kanala prema severu sve do Port Saida bron-

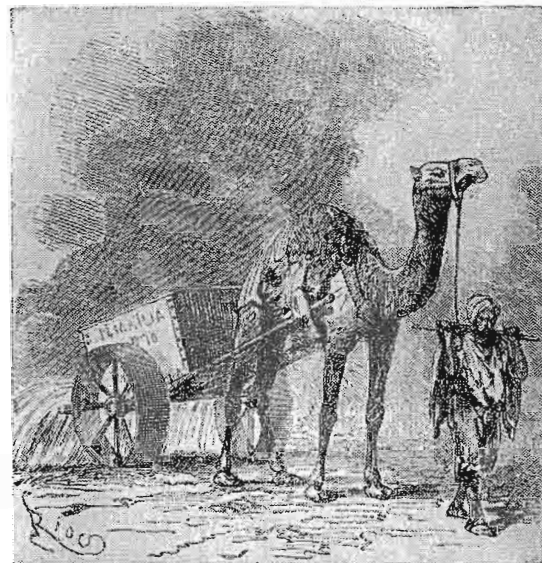
<sup>1)</sup> Ismailija danas ima trestet hiljada stanovnika.





*Jedna od glavnih ulica u današnjoj Ismailiiji*

zanim vodovodnim cevima čija dužina iznosi oko 80 kilometara. Zahvaljujući slatkovodnom kanalu, varoš i njena najbliža okolina liče na pravi vrt. Gotovo ni jedna kuća nije bez bašte i cveća, a ulice se redovno polivaju po nekoliko puta dnevno. Male gvozdene sake za zalivanje sa širokim točkovima koje vuče visoka kamila sa rezigniranim sakadžijom padaju strancu prvo u oči. Prskalica



*Saka za polivanje ulica Ismailije*

liči na dečja kolica koja vuče slon, ali ona čini veliku uslugu varoši, jer voda ne dozvoljava da se diže prašina, a isparavanjem ublažava vrućine.

Izlazeći iz Jezera Timsah, brod prolazi pored brda Gebel-Mariam, kroz Tusum i Serapeum, pre nego što će uploviti u Gorka Jezera. Svako mesto, svaki kamen, go-

mila peska, pa čak i usamljeni grob jednog šeika imaju svoju legendu, vezanu za neki događaj iz Biblije i iz Korana, prenetu sa istoka, ili nastalu u bogatoj mašti starosjedelaca Arabljana.

Gorka Jezera, nekada deo Crvenoga Mora, ponovo su dobila vodu koja je došla i sa sredozemlja, ali uglavnom sa Sueckih obala. Prilikom punjenja poplavljena je prilično velika šuma tamarisa El-Ambak, koja neobično lepo izgleda kad je obasjaju crveni večernji sunčevi zraci i kad se čoveku čini da na jezerskom dnu plamti požar.

Posle Gorkih Jezera, osim nekoliko siromašnih ribarskih sela, nema na kanalu, koji se spušta pravom linijom ka Suecu, gotovo ništa naročito da se vidi ali će zato Suec do koga se brzo stiže, naknaditi putniku ono nekoliko jednoličnih časova vožnje.

Suec je napredovao otkako je vezan železničkom prugom sa Kairom, ali se razvio tek kada je počela plovidba Sueckim Kanalom i kada je dobio obilje slatke vode iz Nila. Varoš leži na vrlo oštrim padinama brda Atake, na afričkoj obali, tj., prema karti, levo od Kanala. Desno, na aziskoj strani, nalazi se velika peskovita ravnica čija nadmorska visina iznosi svega nekoliko metara. Kroz tu ravnicu zalazi velika okuka koju Kanal pravi pre nego što će izići u Crveno More, odnosno u suecku luku. Između lukobrana napravljenog na izlazu Kanala i varoši nasuto je zemljište koje nadvisuje more prilikom plime za jedan metar a prilikom oseke za 3,60 metara. Na tome terenu Društvo je podiglo barake, mašinarnice, stovarišta, zgrade za kancelarije i stanove, čitavo novo naselje. Tu se nalazi i basen u koji dolaze brodovi na opravku, i Ibrahimovo pristanište na čijoj su istočnoj strani velike zgrade i bolnice za izdržavanje karantina. Ovaj deo varoši, ili tačnije rečeno, ovaj Novi Suec najprijatnija je tačka za boravak

u ovom kraju, jer je najsvežiji. Zbog toga, stara varoš pokazuje tendenciju da se ovamo preseli.

Pristanište je jedno od najzanimljivijih pristaništa na svetu, jer se tu sreću brodovi svih nacija, sa svih tataka zemlje. Stanovništvo je tako izmešano, da nema rase čiji se bar jedan predstavnik ne bi našao u ovom gradu. Najmnogobrojniji su Arabljeni i Kopti (ostaci starosjedelaca), a zatim Turci, Jermeni, Jevreji, Crnci, Kinezi i Japanci. Evropljana takođe ima mnogo. Oni su uglavnom stručna radna snaga i činovnici Društva.



## XVI

### RAZVOJ NAVIGACIJE NA SUECKOM KANALU PRVIH GODINA PO NJEGOVOM OTVARANJU I UTVRĐIVANJE PRAVA TONAŽE

Suecki Kanal je otvoren za plovidbu 17 novembra 1869 godine. Kako je prvih dana promet bio slab, a do kraja godine ostalo svega mesec dana, to te godine Društvo us tvari i nije imalo bilansa. Međutim, 1870, kroz Kanal je prošlo 486 brodova sa ukupno 435.911 tona i 26.758 putnika, a već 1871 broj lađa iznosi 765 sa 761.467 tona i 48.420 putnika. Prihodi prve godine izneli su 5,159.327, a druge, 8,993.730 frc. franaka.

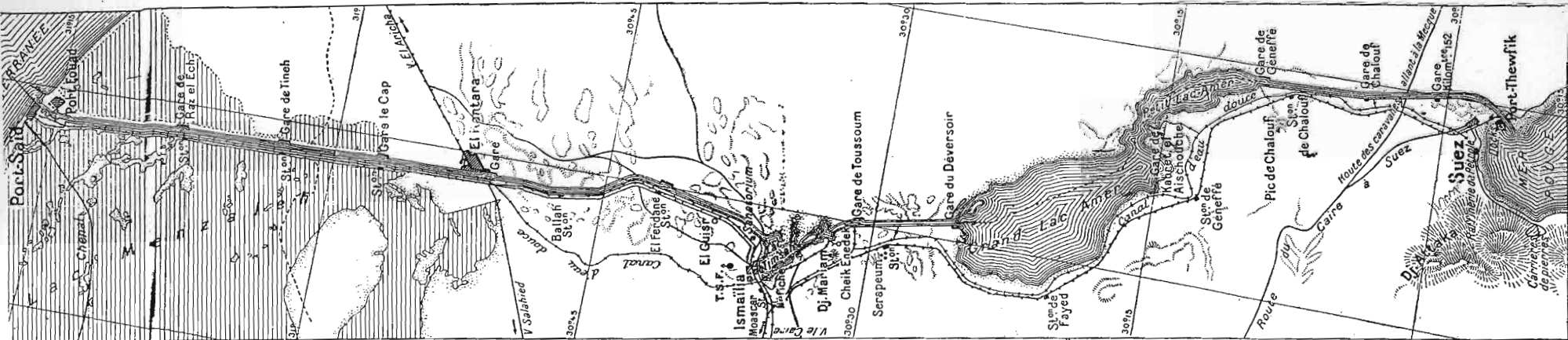
Naglo povećanje u broju brodova, tonaži i sve većem prilivu putnika izazvalo je potrebu da se utvrdi tranzitna tarifa. To je naročito bilo potrebno za tovare. Tarifna komisija, obrazovana 1869, stala je na gladište da se taksa plaća prema brodskim ispravama bez obzira na zastavu. Međutim, u to doba brodske isprave imale su samo engleske lađe ali je i u tim ispravama postojala specijalna en-

gleska gros-tonaža i registarska tonaža. Kako je Uprava Društva svojom odlukom od 4. marta 1872 godine počela naplaćivati taksu po 10 franaka po toni na osnovu brodskih isprava, a ne prema stvarnom tovaru, pozivajući se na raniju odluku Komisije, nastao je sudski spor na kome je optuženi bilo Društvo za Suecki Kanal, a tužilac francusko parobrodarsko društvo „Mesažeri Maritim”. Spor je dobilo Društvo za Suecki Kanal ali se u međuvremenu umešao sultan koji je potvrdio ferman o koncesiji i koji je takođe tražio da se taksa naplaćuje prema iskorišćenju tonaži a ne prema brodskim knjigama.

Oslanjajući se na sudsku presudu Društvo nije primilo sultanovu intervenciju i on jednoga dana šalje flotu i vojsku u Port Said. Da nije bilo vicekralja Ismaila I, ko zna kako bi se ovaj pohod završio, jer je i Leseps u ime Društva, tražio zaštitu od Francuske, a u spor se bila umešala i Engleska.

Pregovori koje je predložio vicekralj počeli su odmah, ali su se završili tek 21 februara 1876 jednim ugovorom. Po njemu se taksa naplaćuje prema odlukama Međunarodne komisije od 18 decembra 1873, koju je odobrila i Porta u Carigradu. Pored toga, Društvo se obavezalo da u toku 30 godina, osim redovnog održavanja Kanala, preduzima i radove za njegovo proširenje i za poboljšanje plovidbe za šta će dobijati po milion franaka godišnje.

Već tada se navigacija kroz Suecki Kanal toliko razvila da Leseps saziva vanrednu skupštinu akcionara 12 juna 1882 i rešava da odmah pristupi novim radovima predviđenim u ugovoru. Ali je njegovu nameru omeo jedan događaj, najkritičniji otkako Kanal postoji: te godine Egipat je izgubio svoju nezavisnost.



## XVII

### RAT U EGIPTU 1882 — LESEPS PRUŽA OTPOR BRITANSKOJ FLOTI — DEKLARACIJA EVROPSKIH SILA O NEUTRALNOSTI KANALA

Posle otvaranja Sueckog Kanala 1869 vicekralj Ismail-paša dobio je od sultana titulu kediva. Kedivat je umnogome povećao njegov autoritet samostalnog suverena i dao mu pravo da presto ostavlja svojim direktnim potomcima. Godine 1872 dobio je dozvolu da poveća vojsku, a 1873 pravo da zaključuje sve vrste trgovačkih ugovora bez saizvoljenja Turske. Iste godine, pripojio je Egiptu i celu pokrajinu Darfur.

Kako se vidi, politički prestiž Egipta porastao je za vreme Ismaila I. Mnogo zasluga u tome imao je tadašnji predsednik vlade Nubar-paša, čovek veoma civilizovan i vrlo vešt u vođenju državnih poslova. Nažalost, Nubar-paša, ma da od velikog uticaja na Ismaila I, nije uspeo u jednoj stvari, nije uspeo da izleči svog gospodara od

starih, gotovo atavističkih navika orijentalnih vlastodržaca koji su trošili i ono što nisu imali. Pored slave koju je stekao kao vladar, Ismail I bio je čuven i kao čovek koji »ume da baca novac kroz prozor«. Čim je stupio na vladu počeo je uređivati Kairo »a la franka«, jer je želeo da mu prestonica dobije izgled francuskih odnosno evropskih varoši. Pored toga u raznim krajevima Egipta nicala su lovišta sa letnjikovcima i konforom kakvoga nije bilo ni u Evropi a svaki član porodice dobijao je imanja, palate, poslugu. To rasipanje dostiglo je vrhunac prilikom izrade Sueckog Kanala. Pre svega on je upisao razliku od 45% akcija kad je interesovanje za njih u drugim zemljama osim u Francuskoj, bilo opalo. Pored toga, Ismail I počeo je da se sprema za svečanosti još od onoga dana kada je prviput video Kanal. Poručena jahta »Marusa« na kojoj je dočekaio francusku carica i austrijskog cara koštala je desetina miliona franaka. Nova pozorišna zgrada napravljena specijalno za prvo izvođenje Verdijeve opere »Aida«, čiji su motivi uzeti iz istorije Egipta, i izvođenje te opere progutali su druge desetina miliona. O izdacima za proslavu u Port Saidu,

proslavu u Ismailiji, za balove, bankete, narodne trpeze, vatromete, izlete, putovanja — nema podataka, ali se zna da su pokriveni iz zajmova na koje je plaćeno 12 do 25% interesa. Kad se tome dodadu troškovi koje je Ismail I učinio radi povećanja vojske i prilikom izvođenja svojih reformi, onda nije nikakvo čudo što je za deset godina svoje vladavine uspeo da se zaduži za skoro dve i po milijarde zlatnih franaka.

Ali sve ima svoj kraj pa je jednoga dana došao kraj i zaduživanju. Engleski i francuski kreditori predvideli su bankrotstvo i obratili se svojim vladama za zaštitu. Tako je došlo da su obe države preduzele kontrolu nad egipatskim finansijama. Međutim, Ismailu I to se nije dopalo. Odnosi između njega i englesko-francuskih kontrolora su se odmah zaoštrili i dogodilo se ono najstrašnije. U spor se umešala Turska koristeći svoje sizerensko pravo i Ismail je bio svrgnut sa prestola i proteran iz zemlje, a na njegovo mesto došao je najstariji Ismailov sin Tevfik. Ovu promenu iskoristila je naravno i Turska, da sad sa blagoslovom Francuske i Engleske povрати izvesna sizerenska prava koja je izgubila zahvaljujući baš zauzimanju ovih dveju nacija. Između ostalog, u Ferman su unete i odredbe prema kojima će porez u Egiptu ubuduće odobravati Carigrad, novac će nositi sultanov grb, a nezrnatni danak koji je Egipat plaćao Turskoj, povećan je na osamnaest i po miliona.

Novo stanje izazvalo je pobunu u narodu: pukovnik Arabi-paša stavlja se na čelo pokreta i primorava kediva na velika popuštanja. Od tog časa pravi gospodar Egipta postaje Arabi-paša. On diktira ne samo kedivu nego i Skupštini i u sva nadleštva postavlja svoje poverenike.

Engleska i Francuska ne gledaju blagonaklono na pokret Arabi-paše i donose odluku da pošalju u Aleksan-

driju flotu radi zaštite svojih podanika. 20 maja 1882 šalju ultimatum kedivu odnosno njegovim ministrima, kojim traže progon Arabi-paše i nekolicine glavnih zaverenika. Međutim, ultimatum je načinio još veće zlo. Kediv više nije značio ništa. Uvređeni Arabi-paša traži osvetu i 11 juna 1882 vrši pokolj hrišćana u Aleksandriji uprkos floti koja je usidrena u luci. Francuzi su bili zgranuti, ali neodlučni povlače se posle neuspelih pregovora da se uspostavi mir. Pred Aleksandrijom ostaje samo engleska flota, koja 11 jula dobija naredbu da bombarduje varoš.

Bombardovanje Aleksandrije trajalo je tri dana, ali Arabi-paša nije popustio. General Uolsli donosi tada odluku da pobunjenicima zađe iza leđa i engleske trupe pro-laze silom kroz Suecki Kanal i iskrcavaju se u Ismailiji. Bitka kod Tel-el-Kebira rešena je u njihovu korist, Arabi-paša je zarobljen i posle dva dana Englezi stižu u Kairo zajedno sa kedivom.

U vreme Ferdinand Leseps bio je u Parizu. Čim je saznao šta se dogodilo on šalje depešu predsedniku egipatske vlade Ragbi-paši u kojoj protestuje protiv povrede neutralnosti Kanala. Ragbi-paša odgovara, takođe depešom, da su glasovi o povredi neosnovani, da ih treba demantovati i da ništa ne može povrediti sigurnost na Kanalu. Taj demanti pokazao se odmah kao besmislica, jer već posle nekoliko dana pretstavnik Društva u Egiptu, Viktor Leseps izveštava da su engleski ratni brodovi preko Port Saida i Sueca ušli u Kanal i zauzeli ga.

Ferdinand Leseps odmah polazi za Egipat, 19 jula stiže u Port Said pa odlazi u Ismailiju a potom u Suec. Na putu on utvrđuje da u zoni Sueckog Kanala nema egipatskih trupa i da su samo Englezi povredili neutralnost Kanala pod izgovorom da vrše policiski nadzor. Kako

iskrcavanje engleskih trupa nije prestajalo, Leséps odlazi na admiralski brod »Orion« koji se nalazi u Suecu i ulaže energične proteste kod admirala Hoskinsa protiv povrede neutralnosti koju je garantovao i sultan. Umesto odgovora, admiral Hoskins mu pokazuje punomoćje da kedi va Tevfika mora uzeti u zaštitu i produžuje da iskrcava trupe i da šalje nove brodove u Kanal, koji počinju provokacijama prema stanovništvu.

Videći da protesti ništa ne pomažu, Ferdinand Leséps izveštava Upravu Društva u Parizu o celoj situaciji a Uprava saziva vanrednu skupštinu na kojoj konstatuje povredu neutralnosti Kanala i donosi odluku da uloži protest kod pretstavnika velikih sila u Parizu što je i učinjen o cirkularnim pismom od 17 avgusta 1882.

Kao odgovor na ovaj i na još jedan protest Ferdinanda Lesépsa upućen glavnokomadujućem admiralu engleske mornarice u Suecu, Hevetu, noću između 18 i 19 avgusta Englezi obaraju telefonske direke i prekidaju vezu Ismailije sa Aleksandrijom, a 19 avgusta u 5 sati admiral Hevet obaveštava glavnog direktora za tranzit da zabranjuje — prema instrukcijama svoje vlade i do dalje naredbe — ulaz u Kanal svima brodovima, malim i velikim pa čak i čamcima Društva i da će u protivnom pribeci sili. Pored toga, i na jednom i na drugom ulazu u Kanal pojavljuju se naoružani engleski patrolni čamci.

Leséps ulaže nov protest protiv ove odluke, dok Uprava Društva u Parizu saziva novu sednicu i upućuje diplomatskim pretstavicima stranih sila drugi opširan i obrazložen protest.

Osim patroliranja engleskih čamaca i zaustavljanja pošte — što se desilo oko 9 časova pre podne — toga dana, 19 avgusta, nije bilo nikakvih naročitih događaja tako da je izgledalo da je mir povraćen. Spokojstvo među

građanima Ismailije bilo je takvo da je uveče održana igranka zakazana nekoliko dana ranije. Međutim, oko 3 časa izjutra uspavane ulice počele su odjekivati od ratnih usklika, puščane paljbe i buke koje su pravili topovi po kaldrmi. Ne obaveštavajući stanovništvo, mornari sa »Oriona« i »Kerisfora« počeli su se iskrcavati, a oba ratna broda uputila su se prema Nefišu, na koji je izbačena jedna topovska granata. Usput je opaljeno i nekoliko metaka prema praznoj pustinji, ma da neprijatelja tamo nije bilo, niti se iko opirao.

Pucnjava pušaka u Ismailiji trajala je celu noć. Pred zoru prestala je u evropskoj četvrti u kojoj je, srećom, bila samo jedna žrtva. Ubijen je neki Holanđanin koji nije odgovorio na poziv: »Stoj! Ko ide?«. Kad se razdanilo vojnici su napustili evropsku četvrt i uputili se u arapsko selo. Kako puške treba nečemu da služe počela je nova pucnjava. Ovoga puta bilo je žrtava među urođeničkim ženama i decom koja su bežala prema pustinji, a bilo je i zarobljenika. Pohapšeno je nekoliko pandura koji nisu ni pomišljali na otpor. Pucnjava iz pušaka trajala je ceo dan sve do pola noći 20 avgusta, a topovi su se čuli i 21 ujutru. Telefonska veza između Port Saida i Sueca bila je presečena, tako da je Ismailija bila potpuno blokirana.

Dok su se engleski vojnici bavili u arapskom selu, Leséps je preduzeo mere da žene i decu svojih činovnika skloni na špansku oklopnjaču »Karmen« i austrisku topovnjaču »Albatros« koje su se zatekle u Jezeru Timsah. Međutim, engleski kapetan Ficroj koji je komandovao iskrcanim trupama bojeći se da i činovništvo ne napusti svoja mesta, traži pismenu garanciju od Lesépsa i izjavljuje da ga svi moraju slušati »pošto je on gospodar ovde«. Leséps mu je garanciju dao iako je već ranije bio izjavio da se nijedan njegov čovek neće maći iz Ismailije dok

se celo to pitanje ne reši. Ta noć je prošla na miru, a sutradan celo Jezero Timsah bilo je prepuno ratnih lađa za transport trupa.

Ono što se dogodilo u Ismailiji, dogodilo se i u Port Saidu i Kantari. Noću između 19 i 20 avgusta Englezi su se iskrcali i zauzeli jedan i drugi grad i sva društvena postrojenja i kancelarije. Brodovi koji su bili stigli sa Sredozemnog Mora ušli su u Kanal i doplovili do Jezera Timsah bez kanalskih krmara. Dvadesetprvog avgusta sa flotom su stigli u Ismailiju admiral Sejmur i general Uolsi koji su od Lesepsa odmah zatražili krmare, jer se normalna plovidba inače ne bi mogla zamisliti. Leseps je odgovorio da će ih staviti na raspoloženje, ako admiral primi na sebe svu odgovornost. Do sporazuma je, izgleda, došlo odmah, jer istoga dana u 6 sati uveče Leseps javlja Parizu »da je nađen modus vivendi, da se tranzit posle dvodnevnog prekida, normalno nastavlja«.

Još jednom je Leseps verovao da je odneo pobjedu. Plovidba i poslovi u Kanalu zaista su počeli normalno da teku, ali je to trajalo vrlo kratko. Englezi su postali gospodari Egipta i hteli su da zagospodare i Sueckim Kanalom. Zahvaljujući prezaduženosti Ismaila I oni su, u novembru 1875 došli do 170.000 akcija što je predstavljalo oko 45% kapitala. Umesto da kedivove akcije kupi Francuska, kao što je Leseps predlagao, vlada u Parizu to odbija pod izgovorom da ne raspolaže tako ogromnom sumom. U to doba ni Engleska nije imala novaca, ali je Dizraeli angažovao privatne kredite i englesku narodnu banku i za ciglo devet dana isplatio sve. On je računao da će zahvaljujući velikom procentu akcija Engleske imati veći uticaj na upravu Društva, ali se prevario. Englezi su dobili svega tri mesta, a engleska kampanja protiv

Kanala se s vremena na vreme utišavala, da bi se posle još jače razbuktala.

I ovoga puta ko zna pod kakvim bi uslovima plovidba Kanalom bila produžena da nije bilo Lesepsa koji je uložio svoj lični autoritet i autoritet svojih prijatelja. I ovoga puta izvojevano je primirje, ali za kratko vreme jer se borba nastavlja, naročito preko štampe, koja ide tako daleko da preti Lesepsu kako će biti obrazovano konkurentsko društvo koje će prokopati još jedan Kanal. Povod za ovo bilo je traženje engleskih brodovlasnika da se tranzitna taksa<sup>1)</sup> smanji, i da se izvrše nove investicije za proširenje Kanala i poboljšanje plovidbe.

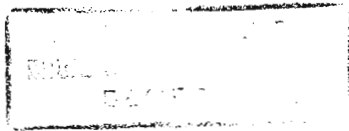
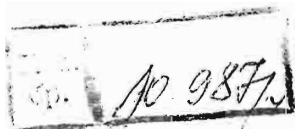
Leseps ulaže nove napore i do sporazuma dolazi u Londonu 1883 godine. Najglavnija tačka sporazuma bila je obrazovanje Međunarodne komisije sa zadatkom da »s obzirom što će promet Kanalom prevazići 10 miliona tona i s obzirom što se izgrađuju sve veći brodovi, prouči ova pitanja«.

Međunarodna komisija se sastala 16 juna 1884 i obrazovala potkomisiju koja odmah započinje rad. Posle ispitivanja na terenu, potkomisija podnosi izveštaj Komisiji, a godinu dana kasnije godišnja skupština Društva ratifikuje program po kome će Kanal biti produbljen još za 50 santimetara, tako da će mu dubina iznositi 8,50 metara. Širina dna između Port Saida i Gorkih Jezera biće na pravim relacijama 75 metara, na okukama, čiji poluprečnik iznosi više od 2,50 kilometra, 75 metara; na oštrijim okukama 80 metara. Od Gorkih Jezera do Sueca širina dna na pravim relacijama je 70, a na krivinama 80 metara.

<sup>1)</sup> Između Prvog i Drugog svetskog rata plaćano je 7,25 franaka po toni za putničke brodove i 4,75 za teretnjake.

Političku stranu, Lesepe uspeva da reši Konvencijom od 1888 potpisanom u Carigradu, koja se osniva na principu slobodne plovidbe Kanalom iz Fermana o koncesiji. Pored toga Konvencijom je predviđeno da se nikakva utvrđenja na obalama kanala ne smeju podizati, dok će neutralnost kontrolisati po jedan ratni brod na krajevima Kanala. Tu kontrolu vršila je ustvari Engleska, čiji se uticaj posle okupacije Egipta morao osetiti i na Kanalu.

Neutralnost Kanala prviput posle potpisivanja Konvencije povredili su Nemci januara 1915 godine.



#### LITERATURA

*Louis Figuier*: LES NOUVELLES CONQUETES DE LA SCIENCE, Pariz, 1885—1900, Tom 4, izdanje Marpon i Flammarion.

JOURNAL ET DOCUMENTS POUR SERVIR A L'HISTOIRE DU CANAL DE SUEZ, Pariz, 1875 i 1881, izdanje Didier.

*Berk*: ALOIS NEGRELLI, LEBENSLAUF EINES INGENIEURS, 2 Bände, 1916—25.

*Aron Alkalaj*: MOJSIJE, sv. 11. Bibliografije znamenitih ljudi, izdanje „Jugoistok”, Beograd.

REVUE DES DEUX MONDES, Pariz, 1856, januarska sveska.

L'ILLUSTRATION, Pariz, januar 1927 i mart 1928.

18 — ZABAVNA BIBLIOTEKA — 18

SUECKI KANAL

Izradio: Redakcioni odbor „Tehničke knjige”

Tehnički urednik: Ratko Jovčić

Korektor: Branko Mijatović

Izdanje: Izdavačko preduzeće „Tehnička knjiga” —  
Beograd, 7 Juli 26/I

Štampa: Štamparsko preduzeće „Omladina” —  
Beograd, Bulevar vojvode Mišića 19, telefon 50-921

Štampanje završeno aprila 1952 godine