

Jak powstał Kanał Sueski

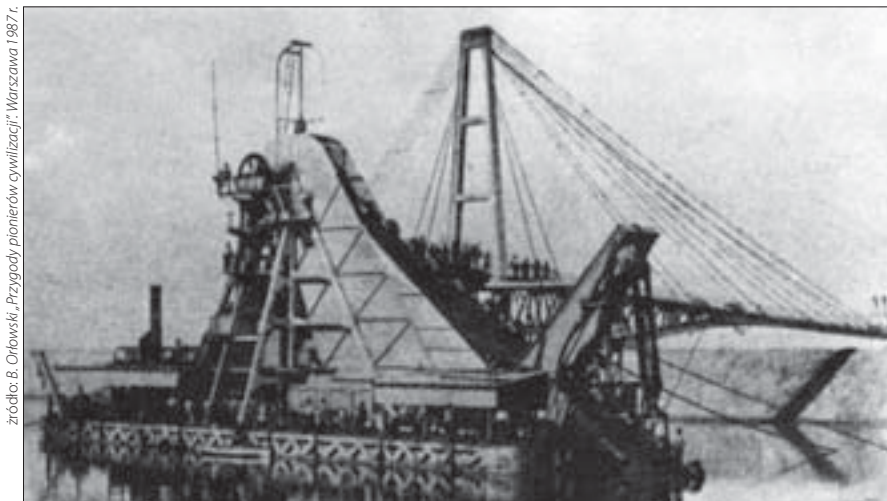
Starożytne prapoczątki

Kanał Sueski to jedna z symbolicznych dla XIX w. budowli dostosowujących naszą planetę do potrzeb ludzkości. Próbę przekopania kanału żeglownego – łączącego Nil przez depresję Wadi Tumulat, jezioro Timsah i Jeziora Gorzkie z Morzem Czerwonym – podjął już około 600 r. p.n.e. faraon Necho II, a zamysł ten urzeczywistnił w 518 r. p.n.e. król perski Dariusz I Wielki, po podbiciu Egiptu przez monarchię Achemenidów. Później losy tego kanału były zależne od sytuacji nadnilowego kraju. Odnawiany i funkcjonujący w okresach silnej władzy centralnej i prosperity, ulegał dewastacji, zasypywany nieustannie piaskiem pustyni, w czasach słabości państwa. Ostatecznie w 767 r. kalif Al-Mansur polecił go zasypać ze względów strategicznych, ale jego ślady były widoczne jeszcze w połowie XIX stulecia.

F.M. de Lesseps – dyplomata i organizator, ale nie inżynier

Od drugiej połowy XVII w. coraz poważniej myślano o ponownym połączeniu żeglownym Morza Śródziemnego z Czerwonym, zwłaszcza we Francji i to z poparciem władz państwowych. Przekopanie przesmyku sueskiego nie nastroczało większych problemów inżynierskich, wymagało wszakże zgody miejscowych władz i aprobaty Turcji, od której (w tym czasie już coraz bardziej formalnie) zależny był Egipt. Od roku 1830 energicznie działał na rzecz propagowania i realizacji tej idei francuski inżynier Barthélemy Prosper Enfantin, doprowadzając w 1847 r. do utworzenia w tym celu międzynarodowego towarzystwa i uzyskując przychyłność ówczesnych władców Francji i Egiptu. Jednakże detronizacja Ludwika Filipa I i śmierć Muhammada Alego położyły kres tym zamysłom.

Sprawa stała się ponownie aktualna już w 1854 r., kiedy tron Egiptu odziedziczył Said Pasza, zaprzyjaźnio-



Jedna z mechanicznych koparek – pogłębiarek użytych przy budowie Kanału Sueskiego

ny z francuskim dyplomatą Ferdinandem Marie de Lessepsem (1805–94) od czasów, kiedy ten był konsulem w Aleksandrii, a potem w Kairze, w latach 1832–37. Lesseps potrafił wykorzystać sposobność, jaką dawały zażyłość z władcą Egiptu i protekcja cesarzowej Eugonii, żony Napoleona III, z którą był spowinowacony. Korzystając z ich poparcia, założył Towarzystwo Kanału Sueskiego, które w 1858 r. zaczęło rozpowszechniać akcje, a 25 kwietnia 1859 r. przystąpił do budowy. Wbrew informacjom ogromnej większości encyklopedii nie był inżynierem, ale też przedsięwzięcie to – polegające na wykopaniu bardzo długiego, dość szerokiego i głębokiego rowu – bardziej wymagało zdolności organizacyjnych i dyplomatycznych, które posiadał, niż wiedzy inżynierskiej.

Nie było to zadanie łatwe. Niechętna owej francuskiej inicjatywie w kluczowym dla swych celów imperialnych regionie była Wielka Brytania. Pod jej naciskiem piętrzyła utrudnienia Turcja. Said Pasza był człowiekiem słabego charakteru. Wkrótce po rozpoczęciu budowy uległ żądaniom Stambułu i zakazał Egipcjanom pracy przy tym przedsięwzięciu. Fellachowie powrócili do niej dopiero latem 1860 r., w wy-

niku interwencji Napoleona III znajdującego się wówczas, po zwycięstwie nad Austrią, u szczytu potęgi.

Rzesze robotników pracowały podobnie jak ich starożytni poprzednicy – to, co wykopali motykami i łopatami, przynosili na wyznaczone miejsce w koszach (jeszcze do niedawna sposób taki był zastosowany w Chinach). Byli zakwaterowani, żywieni i opłacani, ale traktowano ich zgodnie z regułami typowymi dla pracy przymusowej. Z inspiracji brytyjskiej mocno to krytykowano i oprotestowywano. Lesseps w wywiadach prasowych wyrażał opinię, że niewolnictwo w Egipcie jest rzeczą najnormalniejszą w świecie i radził zająć się tym ważnym problemem raczej w Rosji i w Stanach Zjednoczonych. Pod koniec 1862 r. doprowadzono kanał od Port Saidu na wybrzeżu Morza Śródziemnego do jeziora Timsah.

Na początku 1863 r. zmarł Said Pasza, a na tron Egiptu wstąpił przychylny Brytyjczykom Ismail Pasza. Kontynuację prac uzależniono od zaniechania przymusowej pracy. Raz jeszcze musiał wystąpić w roli mediatora Napoleon III. Towarzystwo Kanału Sueskiego musiało zrezygnować z egipskich robotników (stanowiących 80%



źródło: wikipedia.org.pl

Budowa Kanału Sueskiego

zatrudnionych przy budowie) i z 60 tys. hektarów terenów wzdłuż biegu kanału (na których Ismail Pasza podjął uprawę bawełny), w zamian za 84 mln franków odszkodowania.

Koparki zamiast łopat

Całkowitej zmianie uległ sposób prowadzenia robót. Od 1864 r. zastosowano na niej kilkadziesiąt mechanicznych koparek, pogłębiarek i transporterów z napędem parowym, największych, jakich kiedykolwiek do tego czasu używano (o wydajności dziennej do 3 tys. m³). Dostarczyło ich francuskie konsorcjum Borel-Lavalley. Jako przedstawiciel tej firmy przybył do Egiptu wybitny hydrotechnik Stanisław Janicki, który stał się jednym z najbliższych współpracowników Lessepsa. Obok tysięcy osłów, mułów i wielbłądów, zatrudnionych przy transporcie, puszczono w ruch kolejkę parową na szynach. Robotnicy napływali z zagranicy, głównie z krajów śródziemnomorskich, ale i z Arabii. Jako urzędnik znalazł wtedy zatrudnienie na budowie uchodźca po powstaniu styczniowym, Cyprian Kuczewski. Przybył z nim pasierb, późniejszy inżynier Mieczysław Geniusz, w latach 1885–96 kierownik robót konserwacyjnych Kanału Sueskiego. Kolejnym kryzysem stała się epidemia cholery, która wybuchła w 1865 r. Zabrała wiele ofiar śmiertelnych, ludzie masowo rzucali pracę. Lesseps opanował sytuację, ale poniósł bolesną stratę – zmarł mu ukochany wnuk, Ferdinand. Była to ostatnia ważna przeszkoda. Dalej prace przebiegały planowo.

Dwie ceremonie otwarcia

W sierpniu 1869 r. doszło do połączenia się wód obu mórz w Jeziorach Gorzkich. Nie obyło się, rzecz jasna, bez pompacyjnej ceremonii. Kiedy jednak Lesseps powiedział: „Minęło trzydzieści pięć stuleci, odkąd wody Morza Czerwonego cofnęły się na rozkaz Mojżesza. Dziś, na rozkaz władcy Egiptu, powrócą w swoje łożysko!” – omal nie doszło do katastrofy. Potężna fala wody wdarła się z rykiem przez wyłom uczyniony w tamie południowej, zatapiając maszyny i ludzi na brzegach kanału, a nawet zagrażając podwyższeniu, na którym znajdowali się honorowi goście, z chedywem (od 1867 r.) Ismailem na czele. Ostatecznie szkody okazały się niewielkie. Następnego dnia, już bez wielkiej pompy, dopuszczono do basenu Jezior Gorzkich wody Morza Śródziemnego. Obyło się bez niespodzianek.

Uroczystości towarzyszyły natomiast oficjalnemu otwarciu kanału 17 listopada 1869 r. Głównym punktem programu było przededefilowanie

z Port Saidu do Suezu międzynarodowej eskadry z jachtem cesarowej Eugonii na czele. Oprócz niej przybyli do Egiptu m.in. Franciszek Józef, księżna Holandii Zofia, książę Wali (późniejszy Edward VII), kronprinz pruski Fryderyk, rosyjski wielki książę Michał. Festynom i przyjęciom nie było końca. Chedyw Ismail nie żałował na nie pieniędzy. Zamówił specjalnie na tę okazję u Giuseppe Verdiego Aidę (ale nie uświetniła ona uroczystości, bo kompozytor nie dotrzymał terminu). Data otwarcia była tak dobrana, by honorowi goście zaszczylic i 64. urodziny Lessepsa.

Budowniczy Kanału Sueskiego stał się jedną z najpopularniejszych postaci epoki, która wierzyła w możliwość celowego zagospodarowania Ziemi. W 1870 r. został honorowym obywatelem Londynu, ofiarowało mu też członkostwo wiele akademii i towarzystw naukowych. Nie przyjął natomiast od Napoleona III tytułu księcia Suez. Dalsze jego losy okazały się wszakże zaprzeczeniem przysłowia głoszącego, że nie wolno spoczywać na laurach. Kiedy bowiem Towarzystwo Geograficzne w Paryżu opowiedziało się w 1879 r. za budową Kanału Panamskiego, dał się namówić na patronowanie temu przedsięwzięciu, nieporównanie trudniejszemu i ostatecznie zakończonemu fiaskiem, rujnującym tysiące drobnych akcjonariuszy, którzy zawierzyli nazwisku Lessepsa (a on z trudem uniknął więzienia). Termin „panama” na długo stał się w języku potocznym synonimem afery.

prof. **BOLESŁAW ORŁOWSKI**
Instytut Historii Nauki PAN



źródło: B. Orłowski, „Przygody pionierów cywilizacji”, W-wa 1987 r.

Mechaniczny transporter ziemi i mułu zastosowany przy budowie Kanału Sueskiego