Kanat Świerki

Kanał Suezki

jego cywilizacyjne znaczenie

1.

M. P. Aż niedowiągając, nie mogłem się oprzeć żądaniu, aby gwoli dobremu celowi wystąpić z dzisiejszym odczytem publicznym, bo wierny zasadom demokracji, sądzę, że robić dla ogółu przystępnemi nauki i wiadomości, przez publiczne wykłady, jest to zapowiadać demokracyą do umiejętności i wprowadzać do jej świątyni nie samych tylko uczonych, ale każdy z niej więcej uczestnicy osób. Ukształcenie różnego stopnia jest obywatelskiem siwiały, uprawnionem do wnikania i pojmowania tego wszystkiego co się na polu naukowem i przemysłowem dzieje. Dotąd demokracya w polityce tylko była kultywowaną. Przyszedł wreszcie czas kultywowania jej i w umiejętności

Czas nasz, obfity w olbrzymie dzieła przemysłu ludzkiego, który głębocia nauka popchnęła. Starożytne siedm cudów świata, z nich tylko wymienię piramidy i obeliski Egipskie, wieżę ogrody Babylonu, kolos Rodyjski, nikną w porównaniu ze zdumiewającemi zdobyczami nowych czasów, jakiemi są koleje żelazne, druty telegraficzne, kable położone wzdłuż oceanu Atlantyckiego i zbliżające Amerykę z Europą na dwóch tysiąc mil odległości; przebicie dopiero tunelem granitów góry Cenis, rozwiedzi kolosom swoim na dwieście drogi, czem otworzona została najkrótsza droga od Francyi do Włoch; kolej amerykańska, zwana pacifique, idąca wzdłuż Ameryki od morza spokojnego do Atlantyku, przekraczająca niebotyczne i wiecznym lodem pokryte góry Nevada a tak rozległa, że jak u jednego konia bije godzina 12-ta to rowno czasie na drugim koniu już jest trzecia i 36 minut. i t. p.

co do doniosłości skutku

telegrafi

Trzeba niniejszą przedstawić. Chcę mówić

O jednym z takich cudów budowli nowoczesnych pozwolę sobie ~~[illegible]~~ mówić, t.j. o kanale Suezkim i jego cywilizacyjnym znaczeniu. Stąd się on wypadkiem rozlegle rozwaga nauk przyrodniczych, a przedewszystkiem ciągłe dokonalonej nauki, mechaniki, hydrostatyki i dokładności rozmiarów geodezyjnych, które zniosły panujące odwieczne obawę, że poziom morza czerwonego znacznie wyższy nad morzem śródziemnem, grozi przy połączeniu obu mórz zalewem niższych nadbrzeży ów części świata, wolność morza śródziemnego zśrodkowanych.

Pod wrażeniem ogromnej, dziś już narodowej wojny, która się obecnie toczy, z rozwojem sił militarnych, których dzieje nie pamiętały i ze zniszczeniem jakie za sobą prowadzą — pod wagą wypadków politycznych i społecznych, co się do tej strasznej wojny wiążą, — przyćmiły i pomalały korzyści, jakie niedawno otwarcie kanału Suezkiego za sobą pociągnęło — atoli jest to zawsze dzieło tak olbrzymie, i w tak ważne następstwa płodne, że handlowi i przemysłowi, następnie cywilizacji i bogactwom narodowym winy zupełnie nadać może chlubnej.

Całe znaczenie kanału Suezkiego polega na możliwie największem zbliżeniu drogą morską, Europy z południowemi prowincyami Azji. Starożytny, główny wielkowiekowy cywilizacyą Egipt, kraj symbolicznych hieroglifów, kraj sfinksów, obelisków i piramid, kraj Faraonów i Ptolemeuszów, świadczący dziś gwarę w olbrzymich ruinach swoich, całą musiała być potęgą, i jakie ogrom władzy jego mocarzy i pracy jego milionowych robotników —

kraj

Kraj ten zniszczony potem przez wojny i złe rządy zaniedbany i zarośnięty w kulturze i dla tego opustoszały ~~prawie w pustynię zamieniony~~ – kraj ten podnosi się dziś i rozwija starożytnym zarodnym swoim wielkrólom, bohaterom Faraonów, a nawet Suezki wielką mu przyszłość gotuje.

Od wschodniej strony Egiptu, oddawna w pustynię zamienionej jest kawał wypukłego lądu, wzgórzami piaszczystemi pokryty, w szerokości dziesięciu kilo mitowej, łączący Afrykę z Azyą a rozdzielający morze śródziemne od morza czerwonego, zwanego także odnogą arabską. Oto między morze ~~Lata~~ i miejsce dla morskiego kanału który dodatnim robi Egipt pośrednictwem obszernej Azyi i przejściem wszystkich jej produktów do Europy, a fabrykatów europejskich do azyatyckich portów.

Odkąd tylko pierwiejsze sięgają dzieje, były jedne bogactwa obiecaną, z której pierwotna oświata kolonizacyi do Azyi i Afryki rozchodziła się, a handel starożytnych narodów, mimo szczupłe rządy sprowadzał zasoby jedwabiu, gumy kadzidła i korzeni, bogatych kruszców i drogich kamieni. Zkądinąd Faraonowie zdobyli bogactwami rozległe pałace swoje; zkądinąd bogacił się Tyr i Sydon, zkądinąd Salomon uświetniał mury Syonu i jerozolimskiej świątyni.

Dwiema uciążliwemi i długimi drogami dochodziły zwłaszcza towary z Indyi do Europy. Spławiano je rzeką Indus, aż dalekoda rzeka w górę spławna; zkąd dalej lądem aż do rzeki Oxus, której dostawały przez Aral na morze Kaspijskie, a zkądinąd na rzekę Wołgę. Tu znowu lądem przeprawiano je do rzeki Don, aby je spławić do morza czarnego, zkąd je Wenecyanie a potem

Genueńczycy

Genueńczycy rozwozili do Europy.

Drugą drogą obmyślili Saraceni. Prowadzili z Indyj towary statkami do odnogi perskiej, a Eufratem i Tygrem aż do Bagdadu. Ztąd karawanami na wielbłądach aż do Aleppo, Tripolis i innych miejsc handlowych morza środziemnego. Ztąd znowu kupcy europejscy rozwozili je na statkach towarowe do Alexandryi i Konstantynopola.

Trzecią nakoniec najkrótsza droga prowadziła z morza indyjskiego do morza czerwonego, a potem karawanami do Alexandryi. Atoli przesiadowania i kupieżbna Mameluków, tudzież ogromne cła, jakie nakładali sułtanie Mameluccy, robiły tę drogę niepraktyczną i mierzyłowną.

Wszystkie te trzy drogi i długie i utrudzone lądowemi i rzecznemi przeprawami. Chodziło oddrzyć drogę morską idącej z Europy bezpośrednio do Indyj. Nikt jej nie myślał, bo wiedzono utrzymywaniem Ptolemeusza astronoma, że Afryka ku południowi coraz bardziej się rozszerza, i że wokoliczy Równatora dziś natury i upały słoneczne nieprzebyte dla stworzenia stanowią granicę. Nie puszczano się ter dalej okrętami jak do przylądku Nou. Dopiero infant portugalski Don Henrico r. 1432 objechać starał przylądek Bgador a w r. 1442 sprowadził do Lizbony pierwszych schwytanych Negrów na podziw zdumionym mieszkańcom stolicy. Okręty jego przebyły cyłnie rzeki Senegal i dobiły aż do Gwinei.

Po jego śmierci za panowania Jana II powstała wieść o Księdzu Janie, wieść puszczona przez Nestoryanów, jakoby o wielkim bisku i monarsze chrześciańskim, którego

państwo

państwo rozciągać się miało na wschodnich brzegach Afryki. Odarłar i odebrał polecenie Bartłomi Diaz. dostał małą eskadrę aż do południowego przylądku Afryki, a dla gwałtownych burz, które go tam spotkały nazwał go cabo tormentoso. Załoga okrętowa jechać dalej nie chciała i Diaz wrócić musiał do Portugalii.

Wielkie objechaniem Afryki droga do Indyi wskazaną została. Jan II król był tego pewny, że przejechał burzliwy przylądek dobrej nadziei morzem. Vasco de Gamec Lada, nie to wykonał i do Indyi rzeczywiście dopłynął.

Droga ta morska nadzwyczajne wywołała następstwa w tym samym czasie przypadają trzy wyprawy Kolumba do Ameryki. Nastąpiło odkrycie tej czwartej części świata, a później odkrycie Nowej Australii. Otworzył się handel państw zachodnio europejskich i podniosła się ich potęga i znaczenie. Powstały kompanie wschodnio indyjskie w Niderlandach i w Anglii. Indye poszły w posiadanie wielkiej Hrysanii a ogromne i bogate okręty wyspy Sundan, i cały archipelag wysp ciągnących się w ocean spokojny stały się posiadłościami handlowemi Portugalii, Hiszpanii, Niderlandów: Danii, Francyi i Anglii.

Ale ta droga morska do Indyi długa, dla burz gwałtownych nie zawsze bezpieczna, przerzynająca prawie cały atlantyk, okalająca południową krawędź Afryki i idąca przez całe przestrzeń morza indyjskiego. Środkowa, południowa i wschodnia Europa odsunięte od tej wielkiej komunikacyi merkantylnej. Otwiera nam wygodniejszą i krótszą drogę ponad Surki. A skoro koleje żelazne przebiją wysokie pasma gór

gór Alpejskich a później Karpat, Sermum i Bałkanu, powstanie zawarcie konkurencyą handlowa Niemiec i Sławian, Włoch i zabałkańskiego półwyspu, z którą się Anglii rachować trzeba będzie.

To też było powodem dla czego zmarły lord Palmerston wszystkie poruszył sprężyny, zawiści, kupieckiej i intryg politycznych, aby skanalizowanie międzymorza egipskiego nie przyszło do skutku, i trzeba było całego charakteru i całkiej wytrwałości, jaką posiadał pan Lesseps, założyciel kanału i prezydent kompanii akcyonarjuszów, aby dzieło całego trudu i takich kosztów doprowadzić do skutku.

Dwie tylko są na kuli ziemskiej międzymorza tak ogromnego cywilizacyjnego znaczenia, jeżeli nastąpi połączenie mórz, które przedzielają, to jest istm egipski i międzymorze Panama, między południową a północną Ameryką, które przebite, połączyłoby z sobą dwa wielkie oceany, a wraz z kanałem Suezkim otworzyłoby morską drogę na około ziemi po nad ekwatorem w szerokości około 25 stopni geograficznych. Kanał Suezki wywoła bez wątpienia kanał Panamski, choć już kolej żelazna, jak się wyżej rzekło, olbrzymie dzieło amerykańskiej zabiegliwości, w trzy lata dokonane, ustanowiło połączenie między wschodniego i zachodniego brzegu Ameryki.

To też sama idea kanału Egipskiego nie jest nowością, wartość jego poznawali już faraonowie. Ale im nie mogło chodzić o połączenie morza śródziemnego z morzem czerwonem, czemby tylko handlowi Fenicyan i Greków byli otworzyli drogi. Im szło przedewszystkiem o połączenie

Nilu

Nilu z morzami aryatyckiemi, aby tą drogą sprowadzać do Egiptu bogate produkty z Arabii, Babylonu i z Indyi. Kanał taki został istotnie na kilka wieków przed Chrystusem wybudowany. Strabo utrzymuje, że jego budowę rozpoczął już Sezostris, panujący na 15 wieków przed erą chrześciańską. Prawdopodobniejsze jest podanie Herodota, że założycielem tego kanału był Nechao, a prowadził go dalej Daryusz, co by przypadało na 630 i 490 lat przed naszą erą. To pewna że ukończenie kanału nastąpiło dopiero za Ptolemeusza II, w roku 277 przed Chrystusem. Długość jego miała wynosić cztery dni żeglugi, a szerokość taka, że dwa trzywiosłowe okręty mogły z wygodą obok siebie płynąć.

Rzeka Nil, opływając Kair, dzisiejszą stolicę Egiptu, rozdziela się potem na ramiona i siedmiu odnogami wbiega w morze śródziemne. Między Kairem a dwoma nadmorskimi miastami Rosetta i Pelusium, leżącemi u ujść krańcowych ramion Nilu, rozciąga się wielkie Nilowe Delta, tak nazwane od podobieństwa do trójkątnej greckiej littery D. Od wschodniego ramienia Pelezyjskiego, w okolicy Bubastu, dzisiejszego Zagazig ciągnął się kanał Ptolemeusza przez dawną ziemię Gosen, dziś Wadi Tumilath zwaną, do jezior gorzkich, a stąd do miasta Suez, położonego nad morzem czerwonem, od którego i międzymorze i kanał bierze swoje nazwisko.

Ślady starego kanału są jeszcze dziś widoczne. Ale nie sprawiło się orzeczenie wyroczni egipskiej „budujesz dla barbarzyńca", które powodowało do zaprzestania budowy. Albowiem kanału tego otwarcia nie można było, zaraz że nie łączył morza z morzem, ponieważ był zasypany z rozkazu Kalifa Almanzora,

który

udóg wzięć się na zbuntowanych Arabach, chciał im tym środkiem przeciąć dowóz żywności z Egiptu.

W wieku XVI wielkie groziło niebezpieczeństwo Egiptowi. Portugalia, odkrywszy drogę do Indyj, stała się wielkie potęgą przez handel. Aby go powrócić wyżej podnieść, Albuquerque, poniewy na słowa Herodota, że Egipt jest darem Nilu, powziął zamiar skierowania Kanału tej rzeki ku morzu czerwonemu. Tym środkiem cały Egipt miał się zamienić w pustynię, handel byłby odcięty Byzantyńczykom i przeniósł się do południowego wschodu, i mieściłby się skierować na Atlantyk i do półwyspu pyrynejskiego. Pomysł genialny i olbrzymi, ale powyżej zniszczenia nie cywilizacyi i ~~dla~~ jego narodów nie przyczynił do skutku.

W nowszych czasach myśl kanału Suezkiego, podniósł filozof niemiecki Leibnitz, Bonaparte, a w Konie St-Simoniści. Pierwszy wypracował dla Ludwika XIV memorjał pozewany Consilium Aegyptiacum, w chwili kiedy ten monarcha gotował wyprawę przeciwko Hollandyi. Być może że filozof chciał zwrócić uwagę potężnego króla Francyi na przedmiot godniejszy jego zajęcia, niżeli walka przeciwko Hollendrom, aby mu wskazywał łatwiejszą ich pokonanie przez zabór ich bogatych kolonii wschodnio-indyjskich. To zawsze pewna, że Leibnitz pierwszy podniósł wielkie znaczenie merkantylne i cywilizacyjne kanału Suezkiego, wyżej je nawet stawiając nad przekop kanału przez Panama, które równie uważał za łatwe wielkie.

Père Enfantin nacelnik religijno-socyalnej sekty St-Simonistów miewał

miewał niejedne genialne pomysły. Między innemi uchwalił mu projekt kanalizacyi amerykańskiego i afrykańskiego między morzami i przedłożył go baszy Mehmetowi Ali 1834 roku. Ale basza nosił się wtenczas z innym planem zabezpieczenia dwóch ramion rzeki Nilu, które idą do Rosetty i Damietty, aby tym sposobem utrzymać w głównem korycie rzeki dosyć znaczną wysokość wody i masę jej potrzebną do irrygacyi pustych okolic wschodniego Egiptu, zwłaszcza w czasie opadania Nilu. St-Simonista użył jako inżynierowi do tego planu radzili wielbłądowi, wrzucić jedną z większych piramid w ~~odnogę~~ korytko Nilu, i zatarasować tym sposobem jego odnogi. Mehmet Ali miał tyle poszanowania dla wielkoponownych pamiątek egipskich, że projekt ten barbarzyński odrzucił. Pomysł jego był w ogóle zbyteczny, bo Nil nawet w czasie najniższego swego poziomu ma zawsze jeszcze szerokości od 300 do 400 metrów, a szerokę głębię do 22 stóp, zawsze więc tyle wiele dostarcza wody, aby kanałami powiększoną irrygacyą piasków wschodnio-egipskich wykulczyć.

Generał Bonaparte, czyniąc wyprawę na Egipt, już w tem czasie marzył o zdobyciu Judyi i zadaniu tym krokiem stanowczego ciosu Anglii. Na prawdę tu myślał o kanale. Sam w tym celu zwiedzał miejsca w okolicy miasta Suez i byłby jego i jego towarzyszów spotkał los wojsk Faraonowych, zatopionych przez bałwany morza czerwonego. Bo gdy się zmierzchało zbłądzili na osuszonych odpływem morza wybrzeżach; a gdy morze wiedrowem zaczęło nagle przybierać i porwy ujrzeli się wśród deszczu i powodzi, nie wiedząc w którą stronę się udać, uratowała ich przytomność Bonapartego. Skarał

wszystkich

wszystkim żółtem w ~~koło~~ okrąg stanąć i rozpędzać się
na wsze strony w prostych liniach, nawracając z miejsc
gdzieby kon spotykał. Tym sposobem w stronie, gdzie było
najmniej odkryta została dyrekcya powrotu na ląd stały.

Rozmiary geodezyjne, które z polecenia Bonapartego
wykonał Lepère, wykazały, że morze czerwone 30 stóp wyżej
stoi niżeli morze śródziemne. Takiemu niepomylnemu wy-
padkowi generał naczelny musiał dać wiarę i odprawił
kanalizacyi odstąpił. Było to 1799 roku.

W 54 lat później wykonał te pomiary Linant Bey inży-
nier francuski w sterbie wicekróla, a wykonał z lepszym
skutkiem. Różnica poziomów morskich między portem
Said a portem Suez – dwoma krańcowemi punktami pro-
jektowanego kanału, w odległości 160 kilometrów, czyli
21 2/3 mil geograficznych, wynosi tylko 6 do 7 stóp. A
zdaje się, że ta różnica z powodu trudności miejscowych
wzrosła, i że w ogóle zasada hydrostatyczna jest ta, że po-
ziom morza wszędzie jest ten sam, na co już kulista
forma globu naszego wskazuje.

Na tych trzykrotnych rozmiarach inżyniera Linanta Bey,
oparte zostało śmiałe przedsięwzięcie pana de Lesseps. Można
było rozpocząć budowę kanału, skoro nie było niebezpie-
czeństwa zalewu wód nad brzegami morza śródziemnego
Strzeżono go nadto dwustopowym odpływem piasku, gliny
i iłu, z czego się w jednem miejscu brzegi kanału odrysują
będą, w drugiem szczególnie tworzyć laguny i mieliny. Alu-
ta obawa zasypów piaskowych trzebować go nie mogła,
bo nawet stary kanał Ptolomeuszowy liczący 2000 lat, nie zapiaszczał,
ale sami ~~Arabowie~~ musieli go zarzucić.

Vicomte

Vicomte Ferdynand de Lesseps urodził się w Wersalu 19 lutego 1805 r. Ojciec jego sprawował przez długi czas konsulat w Egipcie, w Marokko i w Hiszpanii, a stryj jego Barthelémy odbył głośną swego czasu żeglugę z nieszczęśliwym Lapeyrouse, sam pan opisał, oraz dwuletnią podróż swoją z Kamsatki do Petersburga, stanowiącą jakby odyseę nowszych czasów. Ferdynand pochodził więc z przedsiębiorczej rodziny. Był i on także jeneralnym konsulem francuskim w Egipcie, w Barcelonie, nakoniec w Rzymie, już za rzeczypospolitej 1848 r. Nie zgadzając się z wyprawą roku następnego na Rzym, wziął dymisyą i oddał się badaniom kanalizacyi międzymorza egipskiego, czem się już od początku dyplomatycznej karyery swojej zajmował.

W Egipcie 1854 r. zmiera wicekról Abbas Basza, a następuje po nim Mohamet Said, mąż inteligentny i wielce przedsiębiorczy. Poznał on był poprzednio pana de Lesseps, gdy ten był konsulem jeneralnym, widziało jego planach kanałowych i powołał go teraz do siebie. Wspólnie z nim objeżdża pustynię libyjską, godzi się na plan kanału i 30 listopada 1854 r. podpisuje koncessyą na jego budowę. Dwa główne były warunki tego układu: raz, że kanał ma połączyć bezpośrednio morze śródziemne z morzem czerwonem; powtóre że kanał ma być neutralnym i stać otworem dla użytku wszystkich bez wyjątku handlujących narodów.

Kompanii kanałowej, którą zebrał obiecał pan Lesseps, znaczne wicekról nadał przywileje. Akcyi było 63,000

kilkarow

kedywów ziemi i zobowiązał się dostawić 20,000 fellahów
– siłę roczną niewolniczego miejscowego robotnika – którzy
się co miesiąc w tej liczbie zmieniać mieli, a których opłacać
miała kompania. Wszystkie zyski z kanalizacji służyły kom-
panii, a w 10 lat, kanał z wszelkimi budowlami i fabry-
kami przechodził na własność rządu egipskiego.

Odkąd Lesseps niestychanej rozwinął czynności. Trzeba było
zebrać na akcye 200 milionów franków, a przy tem walczyć
ze zastarzałemi przesądami, co całe to przedsięwzięcie utopią
nazywały. Trzeba było pokonywać niechęć i przeszkody rzą-
du angielskiego, znosić wielkiego rodzaju niedostatki
wśród pustyni, ucierać się z kilkudziesiąt tysiącami napę-
dzonego robotnika, sprowadzać machiny, zaprowadzać fa-
bryki, porobić konieczne dodatki wielkiego dzieła wszędzie na
Wszystkiemu podołał Lesseps, a pomogła mu dotąd jego
wiara w wielkość i pożyteczność sprawy, gorliwość w jej prze-
prowadzaniu, i szczera wymowa, przekonywająca jasnemi,
niezbitemi dowodami. Wśród biedy egipskiego i tamecznych
fellahów, uchodził za proroka, którego przysłał Bóg, aby
podźwignął i nowe cuda objawił światu. Powaga jego i wzięcie
była ogólna.

Potrzeba było naprzód zezwolenia sułtana na ugodę wielkiego
wezyra. Urzędnicy dywanu pochwalali głośno przedsięwzięcie, ale
nie podobało się ono ambasadorowi angielskiemu, lordowi
Straffort de Redcliffe, wiernemu wykonawcy zdań Palmerstona
nowszych. Wymógł on na sułtanie, że nie prędzej nastąpi ratyfi-
kacya kanału, dopóki zażądnięta nie będzie opinia Anglii

o tego pożytku i potrzebie. Lesseps natychmiast udał się sam do Londynu i odwołał do opinii publicznej. Kompanie indyjska i wschodniej żeglugi parowej, stan kupiecki oświadczyły się za potrzebą kanalizacyi. Kommissya międzynarodowa, zebrana staraniem teoryę projektu, stosą wicekról u siebie z monarszą hojnością podejmował, zbadała rzeczy na miejscu i oświadczyła możliwość wykonania.

Atoli nad tą opinią publiczną panowała silniejsza wola i paraliżowała ją. Lord Palmerston, wielki polityk, ale Anglik przedewszystkiem, z nienawiści przeciw Francyi, dość wielkie ofiary poświęcił interesowi Anglii: to jest odbudowanie Polski, będącej naturalnym przymierzeńcem Francuzów i kanał Suezki, popierany przez cesarza Napoleona w politycznym interesie cesarstwa. Jedenemu i drugiemu przeszkadzał, gdzie tylko mógł, i jak tylko mógł.

Dwa główne organa opinii publicznej, Times i Przegląd Edynburski, występowały przeciw projektowi, jako niemożliwemu do wykonania, i jako zgoła niewzględnemu, rokującemu dla tego straty nie zyski dla akcyonaryuszów. Korwetta angielska Tartarus wyjechała w r. 1856 z polecenia Palmerstona do Pelusium, aby zbadać na miejscu możliwość lub niemożliwość kanału. Kiedy i tu oczekiwania pierwszego ministra zawiodły i kommissya rządowa pomyślny dla przedsięwzięcia zdała raport, odświeżył Palmerston dawny projekt kolei żelaznej przez Syryę do Eufratu, aby handlem, tą koleją, będącym do odnogi prostej, zabić handel kanału Suezkiego. 400 mil francuz. długą ale nie było amatorów na kolej prowadzić się mającą wśród puszczy i wśród przestrzeni, zamieszkałej tu owdzie przez dzikie pokolenia.

Tymczasem

Tymczasem mężowie stanu w Anglii inaczej zgoła pojmowali. Przypuszczali możności budowy kanału Suezkiego, a aby się na taki przypadek zabezpieczyć, zajęli dnia 18 lutego 1857 r. małą wyspę Perim, będącą niejako kluczem do morza czerwonego. Działa wytoczone na tej wyspie, ostrzeliwają wszelki strumień cieśniny Bab-el-Mandeb, a forteca Aden, będąca także w ręku Anglików, jest dla nich drugim Gibraltarem na wschodzie. Tymsposobem przezorna Wielka Brytania zapewniła sobie stacyą, na nowej handlowej drodze do Indyi, którą miał otworzyć kanał Suezki.

Wśród takich okoliczności pomyślniejszych już dla kanałowego przedsiębiorstwa, zebrał się z łatwością fundusz aż cyfry 200 milionów franków, z których tylko 40 milionów ~~przypada na~~ dostawiła Anglia, i można było przystąpić do rozpoczęcia budowy.

Było to 25 kwietnia 1859 r. w drugie święto wielkanocne, zebrała się garstka pracowników i inżynierów, każdy opatrzony narzędziem kopalnem, stanęła na wschodnim skraju ~~północnego~~ brzegu morza śródziemnego, gdzie aż dziś wznosi port Said, zatknęła w piasku pierwszy prowizoryczny cyprysowy, powiewający nad ich głowami. Jeden z grona wystąpił i przemówił wzruszonym głosem: „w imieniu towarzystwa morskiego kanału Suezkiego i na mocy postanowień rady administracyjnej, czynimy dziś pierwsze uderzenie motyką na ziemię, co ma otworzyć przystęp wschodu do handlu i cywilizacyi zachodu". — Były to słowa przeniknionego wielką myślą Ferdynanda de Lesseps. On i każdy inny wyrzucił z siebie, ale urwane, i tak skromnie rozpoczęło się dzieło obrzymiej pracy, które w dziesięć lat ukończonem być miało.

Na

Na przerzy Libyjskiej, wśród gwałtownego skwaru promieni słońca, odbitych od rozpalonych piasków, życie i woda słodka do picia to są synonyma. Chodziło więc przedewszystkiem o to, aby z Nilu dość odległego ~~wy~~prowadzić kanał słodkiej wody, który wai go podług budowai się mającego kanału morskiego, i dać tym sposobem możność pracy ludzkiej.

Dawne miasto Bubast, dzisiejsze Zagazig leży nad wschodnią odnogą Nilu, na dziesięć mil geogr. od linii prostego kanału, prawie naprzeciw samego środka tej linii. Od ~~tego~~ ~~miasta~~ Zagazig wyprowadza z Nilu kanał wody słodkiej, skierowano go na wschód ku Ismailowi, odkąd po nad jeziorem Timsah i górami gorzkiemi skręca się na południe aż do portowego miasta Suez. W tej pracy znaleziono skalowienie, bo już Mehmet Ali, wracając z Mekki, gdy potrzebował ziemię Gosen, ową ra Faraonów obfitą i żyzną siedzibę żydów, zdziwił się nad jej dzisiejszem opustoszeniem, które nastąpiło głównie z braku wody. Poprowadził więc dwoma kanałami wodę Nilową od miasta Zagazig aż do jeziora Maxamah na pół drogi do Ismailu. Ów ten transport wody Nilowej zaczęto prowadzić dalej naprzód ku Ismailowi, gdzie jest ujście kanału wody słodkiej w kanał morski, a potem ku południowi ponad linią biegnącego się kanału aż do Suez.

Od Ismailu ku północy w stronę portu Said nie ma tak gwałtownej potrzeby wody słodkiej, dla licznych jezior, które od jeziora Ballah, przez obszerne moczary jeziora Menzalah ciągną się aż do ważnego wybrzeża morza śródziemnego. Dla tego w tę stronę poprowadzona jest woda Nilowa tylko dwoma rurami metalicznemi. Za to głębia samego kanału wody słodkiej wynosi 2¼ metra, szerokość powierzchni 17 metrów, długość całego

kanału

[gdzie w dość uroczy obszerny wzgórzu się miasto Ismailiah

kanału 175 kilometrów czyli 25 mil niemieckich. Jest to zatem obszar wody, którym odbywać zarazem można żeglugę od Suez do Ismailu, a stąd i z kanału morskiego dostać łatwo się łodzią na Zagazig do Nilu i do całego wnętrza wielkiej Delty egipskiej.

Znaczenie kanału wody słodkiej jest zatem nie tylko merkantylne ale i polityczne, bo kto ten kanał posiada jest otaczany w posiadaniu kanału morskiego. Tym środkiem neutralny kanał Suezki jest czystą własnością egipską i tylko z całym Egiptem przejść może w posiadłość innego mocarstwa.

Wielkie to było dobrodziejstwo, które nie tylko robotnikom swoim, ale całemu krajowi sprowadził pan Lesseps, bijąc ten kanał wody słodkiej. Studnie nagromadzające wodę deszczową w tych stronach są rzadkie i wysychają podczas suszy. Woda z nich niesmaczna służy do pojenia wielbłądów. Wolni Port-Said sprowadzają wodę do picia aż z Damietty, płacąc za beczkę 5 fr. A za wodę morską dystylowaną płacono kiedyś 25 fr. Na przeciwnej stronie, Suez, miasto liczące około 5000 dusz, nie posiada to ani kropli wody do picia. Dla tego nie było tam żadnego drzewa żadnego kwiatu, zgoła żadnej roślinności. Ludzie rodzili się tu i umierali, nie mając nawet czy brzemia o zielonej murawie i o okolicy porosłej drzewami. Wodę słodką sprowadzali za drogie pieniądze z Kairo, a ubóstwo umierało z pragnienia. Jakaż więc nieskończona była radość, jaki podziw i jakie uwielbienie mieszkańców dla kompanii kanałowej i jej dyrygenta, gdy nagle w takiej obfitości kanałem dochodzić zaczęła woda słodka, z której każdemu darmo czerpać wolno było. Błogie cudzie tej kanalizacji

Nilowej

Nilowej pochwalę się jeszcze teraz, bo tam wszędzie powstały ogrody, i rzadka obfita wegetacya południowego nieba, gdzie zapowcą wody regularne zraszanie ziemi jest podtrzymywane. Bez niego Nil jest dla Egiptu, kem jest kanał z niej wyprowadzony dla całego międzymorza. Ale woda ta jest ciemna i mętna, i aby ją pić, ostać się oprzedy musi w naczyniach lub w cysternach.

Kanał wody słodkiej w kilku miejscach markowany jest i regulowany śluzami, mianowicie przy jego upustach w kanał morski pod Izmailem, i w morze czerwone pod Suez. Nie tylko względy potrzebny, by nie marnować wody słodkiej, której nie zawiele, i nie umniejszać napływu wody w ramionach Nilu, ale i nadzwyczajna zmienność w przybieraniu i ubywaniu wody Nilowej, która do 9 metrów wynosi, nakazywały tę ostrożność.

Atoli zamiast rządu angielskiego nie usłyszała. Wymogła na sułtanie dwa rozkazy do wicekróla: jednym nakazuje mu odwołanie 20,000 robotnika, przyjętego na roboty kanałowe; drugim każe mu zerwać układy poczynione dla kanału wody słodkiej. Zagrożona kompania w dwóch najistotniejszych punktach, bo pracy i akcyi, znajduje ratunek w śmierci Mahometa Saïd, po którym następuje sprzyjący Izmail Basza. Za jego staraniem przyjęto rząd polubowny w tej sprawie i zdano go na cesarza Ludwika Napoleona, który nakazuje orzec na korzyść ~~kanału~~ kompanii.

Przechodzimy do samej budowy morskiego kanału, która się już odtąd odbywała bez przerwy z wyjątkiem cholerycznego czasu. — Zachodnia część Delty Nilowej dość ludnie jest

zamieszkała

zamieszkała i noc na sobie ślady nowszéj gwałtowności.
Dwie w tych ~~Karawanach~~ Aronach idą kolejé żelazne; jedna główna
zachodnia od Alexandryi do Kairo; druga tamże idą od
Fanta ku północno-wschodowi do Mansury, a ztamtąd
spada na południe do Zagazic; ztąd dwiema ramionami
wchodzi w kolej zachodnią pod Benha el ast i pod Heliub
a trzeciem ramieniem idzie do Ismailu. Trzecia nareszcie
południowa kolej, która szła z Kairo do Suez zarzuconą
być musiała ~~dla~~ braku wody, i dziś wielkim kosztem
z Suez do Ismailu, Zagazic, Benha el-Ast do Kairo
Nie tak się ma na wschodniej części Egiptu, po za Pelu-
zyjską wschodnio-krańcową odnogą Nilu, tam właśnie
gdzie się rozciąga istm, czyli między morze Suezkie. Tam
niedawno jeszcze był obraz najzupełniejszéj pustyni, przez
którą dość gęste karawany na wielbłądach wydeptywały
drogi z Syryi do Kairo i utrzymywały kommunikacyę
między Azyą i Afryką. Piaszczyste pagórki i orzgórza gor-
jący upał, nadający nawet ziarnkom krzemionki, zamy-
jałby spalona pustynią, ~~brak~~ niedostatek zupełny wody, a ztąd i
wszelkiéj wegetacyi, brak osiadłego mieszkania i siedzib
ludzkich, wichry wiejące od północy i południowo-zachodu, i
podnoszące tumany piasku; ruiny potężnego miasta Mem-
phis na południu, odtąd do piramid nie daleko, zaś na
północ ruiny rozległego Pelusium; długim rzędem rozpo-
ścierające się jeziora między morzem Śródziemnem a czerwonem
zawalone szlamem nilowem; dalej obszerne zagłębienia
wyschłych jezior z pokładami soli kuchennéj, gorzkiego

chlor

chlor-magnezu, ciągnąc się aż blisko do Suez, i dowodząc
że te okolice, tak jak niziny morza marbrego i doliny jor-
danu, zanim się podniosła z głębi góra Sinai i jej otoczenie
podwyższenie, wody morza kryły, bez zalane, dowodząc połączenie
śródziemnego i czerwonego morza — oto smutny obraz
przestrzeni między morzami, przez którą pan Lesseps przed-
sięwziął budować kanał.

Jeden tylko punkt, na całej tej pustej linii okrzy, cało
pyszna, zielona i zaniedbała oaza wśród pustyni. Jest nim
miasto Ismailiah, nad przedtem Tusah. Ale i miasto
i budowane kolej do Suez i do Zagazig są późniejszej daty.

Miasto portowe Suez, niestykanie ważnego położenia,
bo jest wstępem żeglugi azyatyckiego i afrykańskiego
handlu, wegetowało bez znaczenia, jako licha mieścina
bo nie miało wody słodkiej. Studnia Mojżesza o trzy mile
od miasta dawała wodę niesmaczną, zwyczajnie poidło
wielbłądzie. Dopiero po zaprowadzeniu tędy drogi pocz-
towej indyjskiej na Kairo i Alexandryą, rozmnożyło się nieco
Wreszcie Suez ma wielką przyszłość przed sobą, która mu
goleje kanał, wynosząc ten port na emporium handlu
trzech części świata.

Ale wróćmy do północnej strony, zlęg się biednie kanału
rozpoczęto — Obszerne szlamiste jezioro Menzaleh odzielo-
nem jest od morza śródziemnego, wąskim pasmem pod-
mienionego brzegu, który morze w trzech miejscach tylko przer-
wało. Na jednym z tych urwisko nadbrzeżnych postanowiono
wybudować przystań Port Said, na cześć Mahometa
Said tak nazwaną. Pelusium, które leży 30 kilometrów
więcej ku wschodowi, dawałoby może miejsce stosowniejsze,

ale

ale że w tej stronie brzegi morskie są miałkie i trzebaby na 7500 metrów sypać tamy, czyli molę, aby się dostać do 60 stopowej głębokości morza, potrzebnej na spławianie wielkich okrętów, porzucono ten plan, i zgodzono się na Port Said mający tę niedogodność, że jest niepewne na wielką przyszłość swoją zaszczyte, bo zaledwie 30000 mieszkańców pomieścić będzie mogło

Od Port Said rozciąga się szlamowe mielizny przez Menzaleh aż do El-Kantara, na odległość 42 kilometrów i trzeba było na takiej długości ze szlamu wykopać kanał, obrachowany na okręty o 3000 beczkach ładunku, a więc na 26' głębokości, szerokości spodem na 11' wierzchem wedle miejscowości na 188 do 390'. Olbrzymia to praca i nie byłaby do wykonania, gdyby nie własność piaszczystego szlamu nilowego, że się łatwo mesza i twardnieje a mieszany z wapnem na twardy skały się zamienia. Tym środkiem pokonano przeszkody.

Robiono tłody, mające 20 metrów kubicznych obrachowane objętości a na 400 centnarów ciężaru, napełniano je mieszaniną czynem piasku i wapna w stosunku 7:1, który w tłodach dni wysychał, ale stał jeszcze sześć tygodni w tłodach, a drugie tyle czasu bez tłody. Bryły te stwardziały na skały podnoszono na łodzie po dwie lub trzy skuki i na liniach wyciętych zatapiano w wody. Bryły 400 centnarowe, zwane pierres perdues, gdy z pochyłej powierzchni na stoję je kładziono, po odjęciu wtrzymujących je zapor do morza wpadały, belki z połżnego tarcia tupały się i zapalały, a może tem gwałtownem uderzeniem zapienione, jakby wśród najgłębszej burzy daleko cisnęło batura- nami i zalewało statki i będących nań ludzi. Codzień

30 kilkuset ludzi napędzono i ustawiono. ~~a wypotrzebowano~~

Takim trybem zbudowano dwie kamienne groble czyli molo, przerzucone w morze na długość 2250 i 1800 metrów, które odrzucają przystań Port Saidu. Nastusowane nieregularnie mamy kamieni przepuszczają wprawdzie zwolnionym wodę, ale na powierzchni rozbiuchnięcia o nie cała potęga odłamem rozbuzzonych bałwanów, i odrzędy wśród moli zabezpieczone od wszelkiej nawałnicy

[Wypotrzebowano na nie 25,000 brył 400 centnarowych.

Tym samym środkiem na stałość bryły ~~wytworzonego~~ wytworzonego szlamu dwiano silną podstawę na szlamowym po oba stronach kanału, oraz wysokiej tamie, która od strony jeziora Menzaleh zastania kanał od napływu piasku i mułu. Pochyłości zaś obu brzegów wyłożone są kamieniami wapiennemi. Lud rybacki okoliczny, biedny i w niedostatku żyjący, ludzie robotnicy z Europy sprowadzeni, wielką tu będą pomocą. Fellahowie do tego rodzaju prac całkiem nie podorali nierdatni. A cudów dokonywały machiny, z Francji sprowadzone, a tu tylko składane i reparowane. Mnóstwo tu wojało się statków parowych, pramów parowych wydobywających szlam, i tyle innych powszechnych przyrządów najrozmaitszego narzędzia i przerządzenia.

Zakłady fabryczne, liczne domy mieszkalne, kawiarnie, kasyna i hotele, to pierwsze gmachy nowej przystani Port-Saidu. A wyniosła latarnica morska nocą szerokko rozświeca jej nadmorskie potorinie

[otrzyma

Po szlamach jeziora Menzaleh następuje lód stały, zwany El-Kantara, co znaczy po arabsku most. Bo też ta część lądu około siedmiu kilometrów szeroka, tworzy niejako most pomiędzy odpiero wymienionem jeziorem a suchem po wschodniej części jeziorem Ballah. Tędy szły i idą jeszcze karawany z Syrji do Egiptu. Most ten długości kanału

przerwuje

przerwiony został i kupcy karawanowi teraz wielbłądy na promach przeprowadzać muszą.

Kanał wpływa w jezioro Ballah, zwilżone niebiedy miałką słoną wodą, ale wysokie ~~[illegible]~~ w czasie Nilu gdy wody. Dla małego zagłębienia, kanał jeziora nie zalewa, ale przez miałkie torzyska wód jest przełopany.

Po za tem jeziorem rozciąga się na dziesięć kilometrów, najwyższe na całem międzymorzu wzgórze, wznosi się na 16 i pół metra nad poziom morza. Arabowie zowią je el Guisir, kędy dalej idzie droga karawanowa z Syryi do Egiptu. Piaski tego wzgórza spojony solą i gipsem usadza się tak mocno i nie zapiaszcza kanału, wszakże przekopanie takiego wzgórza do dawnej spodziny kanału, wyniosło jego brzegi do 70 stóp wysokości

Po tej przeprawie zbliżamy się do Ismailah. Kanał mijając potarzyszy się płaci wiadrola i małym skrętem wpływa na jezioro Timsah, co znaczy jezioro krokodylów, choćby ich oddawna już nie było. Było to bruzdne i niewodliwe ale głębokie wpitobisko, ze świeżą słodką wody. Lesseps przełopawszy przez nie kanał, zalał je całe wodami morza śródziemnego, które za sobą kanałem prowadzi. Oko przyzwyczajone dotąd do koloru rozległego jasnych się wzdłuż piasków, miłe spoczywa na ~~rozległym~~ modrym lustrze rozległej wody, a z tamtej strony wyniosłego brzegu, uśmiecha się zielenią ogrodów i alei świeżej białości domów nowo założone miasto Ismailah. Dla tak uroczego i środkowego wśród pustyni położenia słusznie mu przepowiadają się stanie rozgłośnego całego międzymorza i zagasi kiedyś blaskiem swoim tak Kairyah Aleksandryą. Jezioro dziś jest najpiękniejszą przystanią miasta, położonego

~~kanałem~~

przez

przez
kanał z portem Said, a z resztą Egiptu łączy po owego przez kanał
wody słodkiej, następnie przez kolej żelazną, która je z Suezem
i Kairem, a leżącemi z dwiema morzami i wszystkiemi
ramionami Nilu łączy.

Po za jeziorem Timsah ciągną się wzgórza aż do jezior
gorzkich, ale nie są tak wysokie jak poprzednie. Jest to
obrona na 8 kilometrów długa, przerwana Tussum i Serapeum
Na tej przestrzeni znajduje się cała połacz skała z granitu
i gneisu, którą trzeba było ręczną pracą rozłamywać, roz-
kruszać i rozwozić. A że od wschodu wiatry napędzają tu
tumany piasku, wymurowano brzeg wschodni kanału do wy-
sokości 20 metrów. Jest to jedyna obrona grożąca kanałowi
zapaszczeniem obliczono, że na jeden meter długości kanału
spada mniejcznie dwa metry kubiczne wędrującego piasku,
coby na 8 kilometrów wynosiło mniejcznie 16,000 kubicznych
metrów piasku. Jest to wprawdzie massa znaczna. ale jedna
maszyna parowa dobywa 2000 metrów kubicznych dziennie,
potrafi więc w ośmiu dniach kanał z tej masy piasku
wyczyścić. Zwoziwszy, że kompania kanałowa i inne prawe
obmyśliła środki przeciw zapaszczaniu, nie ma żadnej obawy
aby przedsiębiorstwo na tej odległości cierpiało. Kompania
co tak olbrzymie wykonała dzieło, potrafi je i utrzymać.

Następuje głębokie 8 do 12 stóp niżej poziomu morza zakłobi-
nia jezior gorzkich, obejmujące przestrzeni 3 3/4 mil kwadra-
towych - kanał przez nie przechodzi długością 40 kilometrów
i wiąt na tej linii niezmiernie udatnione kopanie. Cudny był
widok, gdy do tych jezior pierwszy raz wpuszczono wody kanałowe,
Był na tej uroczystości wicekrólem i gdy podniosły się wpustowe
zapory, i wody z morza śródziemnego prowadzone, lunęły się
w koryto jezior całą szerokością i wysokością kanału, prześliczny

przedstawiały

przedstawiały widok wodospadu. Rozpłakał się nad tym wspaniałym obrazem wielki król, a w rozczuleniu ukiskał pana Lesseps, a telegraf doniósł zaraz o tym szczęśliwym wypadku do Paryża. Zapełnienie tych wyrytobionych jeziornych koryt odbywało się zwolna. Wedle rapportu generalnego dyrektora robót, pana Boutin Bey, woda w 24 godzinach podnosiła się w przecięciu tylko o trzy centimetry. Dopiero gdy w środku miesiąca sierpnia woda z morza czerwonego dopływać zaczęła, podnosił się poziom jeziora dziennie o 10 centimetrów, tak że od 18 marca do końca wrzesnia jeziora gorzkie do wysokości 17 metrów zalane zostały. Dziś przeroczysty lazur modrych wód morskich zastępuje dawne rozdoły, z których sól, jakby lawina śniegu, białym kolorem świeciła.

Jeziora te mają dla kanału wielkie naukowe znaczenie. Do morza czerwonego jest tylko jeszcze 11 kilometrów. Znaczne są oscyllacye tego morza podczas odpływu i dopływu, wynoszące 1½ do 2 metrów. Sama odnoga Suezka, parła wichrami, czy od południa, czy od północy, podnosi się lubrzniła o blisko 5/4 metra. To wszystko sprowadza różnicę w wysokości wody na 10 stóp, czyli pięć łokci. Jeżeli taką wysokością przy batwany z czerwonego morza do kanału, powstaje wzburzenie, które prawda z odległością się zmniejsza, ale na rozległości jeziornej mającej blisko 4 mil kwadratowych rozległości, całkiem się zmoci, i dalszego wpływu na żeglugę kanału nie wywiera. Obliczono, że jeżeli na południowym krańcu jezior gorzkich woda parła kanałem, nabiera 1,16 metra szybkości na godzinę, to na północnym brzegu ta szybkość na 0,35 metra się zmniejsza. Podobnie przy opadaniu wód morza czerwonego, jeziora gorzkie wstrzymują zbytnie zniżenie się poziomu kanałowego.

Ale

f Czyli to kolos wody, że się po prostu wyrażę, na pięćset chłopa wysokości, podług 36 stóp a wierzchem paweło 50 łokci szerokości. I przerażającym tonem zlewała się ta masa w głębię, liczę od wierzchu 40 i kilka łokci głowa, rozbijała z hukiem o dna wyrytobitej jeziory, tryskała wgórę pianą i szerokiemi fontanami bilionów kropel, które łamanem się w nich promieni gorącego słońca połyskiwały kolosalną koronę brylantów. A podnosiła całym tem widowiskiem cudowny widok jeziora myśl, że to wody morza słodkiego jest w pobliżu Suezu, te wyschłe jeziora zalewają.

Ale jest i obawa, która z tych jezior się wyradza. Nieustychane jest parowanie wody w tych gorących strefach. Wynosi dziennie w przeciętnie ośm millimetrów, a zatem na przestrzeni 3¾ mil kwadratowych ubywa dziennie półtora miliona kubicznych metrów wody. Jeżeli się masę ubywającą dopływ z morza czerwonego zastępuje, powiększa się rocznie massa soli morskiej w jeziorach, tak, że najwięcej po 18 latach nastąpi przesycenie i zacznie się wytrącać sól kamienna. Czy temu sama natura może nie zawadzi, albo czy kompania kanałowa nie obmyśli środków dla wstrzymania przesycenia i formacyi brył solnych, czas dopiero okaże.

Kilkiziany się do końca kanału. Od jezior gorzkich aż do brzegu morza czerwonego, ciągnie się pasmo gipsowej gliny, pokryte piaskiem. Masy skorup muszlowych i ślimaczych, które wszędzie w morzu czerwonem się znajdują, rezty wymarłych już gatunków zwierzęcych, późniejszej już geologicznej formacyi, a nawet wykopany szkielet Linotherium — wskazują jasno, że tu kiedyś było dno morskie, i że tędy szło morze przez jeziora gorzkie ku morzu śródziemnemu. Spój gipsowy gliny jest tak mocny, że i tu nie maszynami, ale rękami ludzkimi kanał rozkopywać trzeba było, ładować na taczki, końmi dowozić do urządzonej zatoki, skąd pierwsze taczki podciąga do góry, i gdzie trzeba wysypuje. Przebicie tędy kanału najsilniej kosztowało pracy. Okolica zowie się Szaluff i ciągnie się spadem gór Geneffé.

Przed miastem Suez rozpościera się laguna i tworzy przystań tylko dla małych i miałkich okrętów. Wszystkie większe parowce i żaglowce statki kupieckie musiały się trzymać na kotwicach poza przystanią, a małe parowce zabawiały kommunikacyę między nimi a miastem. Kompania kanałowa

[na 11 kilometrów długości

235/31

Kanałowa umyślta utworzyć port dla wielkich okrętów, pokierowała więc kanał przez mieliznę morskie na długość 2000 metrów, aż się dostała na głębię ośmiometrową, wystarczającą na żeglugę podobnych okrętów. Na wąskiem wyciągu lądu, który tu dochodzi i lagunę zamyka, wybudowano dwie przystanie z magazynami, dokami i wszystkiemi potrzebami do ładunku i reparacyi okrętów. Jedna z tych przystani należy do kompanii, i przeznaczona dla okrętów kanałem żeglujących; druga jest w posiadaniu egipskiego rządu dla okrętów mijających kanał.

Położone więc główne fundamenta przyszłego wzrostu portu Suez, który położony dokąd między morzem i pustynią, bez wody i bez roślinności, nie miał dla siebie żadnych na przyszłość widoków. Dziś po przesmyku lądowym i od nowej przystani pół mil ciągnie kolej żelazna do Ismailiah, a dwa kanały słodkiej i słonej wody, wiążą go z Nilem i morzem śródziemnem. Wogóle Port Said, Ismailiah i Suez są trzy ważne punkta nowego kanału, przyczynego w sam środek starożytnego świata, aby trzy części ziemi nowej, czwartej ery, jednym wielkim, handlowym i cywilizacyjnym węzłem połączyć.

Skoro więc kanał Suezki i utworzony został wreszcie dnia 1 października 1869 roku. Tak oczekiwała a raczej przodkowała pierwszemu przejazdowi przez kanał cesarzowa Francuzka Eugenia, Cesarz austryacki, Książę następca tronu pruski i tylu innych znamienitości monarchowych i książęcych. Wtedy był wówczas przed tak niedawnem czasem przewiedział i wojnę między Niemcami i Francyą i pierwsze zwycięstwa Królewicza pruskiego pod Woerth i Weissenburgiem i upadek tronu Napoleonowego pod Sedanem? Jakie niespodzianki

niezależ od osobistych uwidzeń ludzkich zawisła i dla tego)
przynosi z sobą polityka ~~i~~ nie dalszych zmian i następstw przewidzieć nie potrafi. Ale dzieła wielkie, jak obecny kanał Sueski, mają trwałą użyteczność i przewidzieć się dadzą ich następstwa, bo na pewnych danych są oparte.

Jeżeli dziesięć lat pracy wystarczyło na tak olbrzymie dzieło przekopania blisko 22 mil drogi kanału, takiej głębokości i szerokości że po nim nawet wielkie okręty swobodnie przepływać mogą, to jedynie wydoskonaloną technice było do zawdzięczenia. Doprowadzono siłę pary do siły 19000 koni, a dziennie spotrzebowano 12,000 ~~metrów~~ węgla. Było zajętych ciągle 60 lokomobil i 15 lokomotyw. Pracowało bowiem 19 małych a 58 wielkich maszyn, wydobywających szlam i piasek. Statków parowych 30 ~~dowiozło~~ ziemię, gdzie ją była potrzeba, a 75 parowców zatapiało ją po jeziorach. Wozów 1800 było do dyspozycji, a gdzieś pojrzał, ujrzałeś poruszające się pramy z kolei, pramy z narzędzia, przyrządy i maszyny, całkiem nowo pomyślane.

Przy tem ogromie pracy i nakładów podrażało się wzrastanie 200 milionów franków, wzrastających na akcye 500 frankowe nie starczyło. Nie tylko rozwiązały się w pierwszym planie niewzięte rozbody, nie tylko trzeba było wynaczać wysokie premie, za pojęte pojedyncze wyroby, wielu zychło, dobrze wykończone zostawały; ale gdy r. 1865 administracya widziała się zmuszoną obowiązkami [z powodu wybuchu cholery,] zarządzać większe roboty, między pojedynczemi fabrykami i jeszcze ~~pokazało~~ się przewyższyła wydatków na 160 milionów franków. Trzeba było nowe 100 milionów fr. pisać na pożyczkę lotteryjną, a gdy i to nie wystarczało, kompania ratując się sprzedała rządowi egipskiemu za 37½ miliona fr. przywilej sobie nadany bezcłowego wprowadzania ~~wielkich~~ towarów do Egiptu, i oddała mu w monopol i twierdzę wzdłuż przez siebie ~~pocztę~~ i telegrafów, oraz rybołóstwo i szpitale.

Akcye kanałowe spadły zrazu nisko, bo pisma i intrygi angielskie mnożyły niezaufanie. W roku 1863 spadły nawet na 40 fr. Dopiero w rok później podniosły się znowu na sto, gdy cesarz Ludwik Napoleon wyrokiem polubownym przeznaczył Kompanii wypadającą z 84 miliony fr. Ale pomijając samo kurs papierów zawsze same procenta, dywidendy i premie, ogromną rocznie ilość nową summę, która krom wydatków na kosztowne naprawy zwrócić kanału, kompania głównie z tranzytu koworów i osób zebrać będzie musiała.

Te niedogodności finansowe wzrastają z różnemi niedogodnościami żeglugi kanałowej. Wielkie żaglowe okręty ani po morzu czerwonem, ani po morzu śródziemnem żeglować nie mogą, jeżeli mają wiatr przeciwko sobie. Wiadomo nadto, że brzegi czerwonego morza pokryte są gęstemi ławicami koralowemi, o które rozbijają się większe okręty, jak tylko się dla uniknięcia wiatru do nich zbliżą. Dla tego zabezpieczenie okrętów na tem morzu dwa razy tyle kosztuje, niż po innych morzach. A że od marca do grudnia na morzu czerwonem wieją wiatry północno-północ-zachodnie, a od grudnia do marca wieją południowo południowo-wschodnie, musiałyby okręty żaglowe w jednem półroczu z kanału wyjeżdżać, a w drugiem półroczu dopiero do niego wjeżdżać. Przeszkody z powodu wiatrów istnieją i na śródziemnem i na indyjskiem morzu. Na pierwszem wieją głównie wiatry od północy i od północ-zachodu, ułatwiają przypływ do kanału, ale zkolei utrudniają odpływ. Na morzu indyjskiem wieją stałe i silne wiatry, zwane Monsuny, od marca do października, z kierunku południowo-zachodnim, czem ułatwiają żaglowcom żeglugę do Indyi i Chin; zaś od października do marca wieją od północ-wschodu i napędzają okręty żaglowe ku Afryce.

Po

To są dla statków kupieckich używających żagli, przeszkody nautyczne nie do przetłumaczenia. ~~Dla tego~~ Stąd dla tego rodzaju okrętów pożądaną zawsze będzie podróż wokół Afryki po wielkich dwóch oceanach, acz dłuższa, ale niezmiernie ułatwiona prądami morskiemi i wiatrami peryodycznemi, zwanemi passaty. Dziś ani myśleć o tem można, aby drogą handlowe tych żaglowców zwróciły się do kanału Suezkiego, acz to droga o wiele krótsza, ale dla przeciwnych wiatrów uciążliwa, a wielkrotnie niepodobna do wykonania. A jest to nie mały ubytek w dochodach Kompanii Kanałowej. Bo transit handlowy wokoło Afryki wynosi około trzy miliony beczek ładunku, coby dało 30 milionów fr. podatku kanałowego, gdyby się ów transit towarowy w tę stronę obrócił.

Wszakże, jak się rzekło, na to spekulować dziś nie można. Lata przyszłość kanału Suezkiego, nie na żaglowych okrętach, ale na wykształconej żegludze parowej polega, która wszelkie przeszkody wiatrów przeciwnych pokonywa, a z większą szybkością podróż swą morską odprawia. A że rzeczywiste kulty stronie nagina się udoskonalenie nautyki, przyszłość ta zatem dla kanału Suezkiego jest zapewnioną.

Chodzi tylko o rozwiązanie pytania — a mianowicie rozwiązujemy przeważnie i nasze zadanie o apelizacyjnem znaczeniu tego kanału — jakie korzyści ta nowa droga przyniesie dla handlu całego świata?

Odkąd nadatlantyckie handlowe narody Europy i Ameryki zagarnęły cały handel wschodnio i zachodnio indyjski, handel na morzu śródziemnym w starożytności i w średnich wiekach tak kwitnący, zwalić musiał do drobnych lokalnych rozmiarów i sprowadził za sobą upadek handlowych rzeczypospolitych włoskich, bizantyńskiego ~~państwa~~ wpół ubiegającego się greckiego państwa oraz i Egiptu. Nie było podobieństwa ~~kwitnąć~~ ani z zachodnią Europą, ani z Ameryką, które wzmogły się do ogromnych flot wojennych i handlowych. Jeżeli się zatem uda ~~rozwinąć~~ w przyszłości ~~handel~~

w przeciwnej stronie Europy rozwinąć handel wschodni za pomocą Suezkiego Kanału, powstanie równowaga zachodniego handlu dla Anglii, Hollandyi, Niderlandów, Francyi i Ameryki i handlu wschodniego, który rozbudzi południową, środkową i wschodnią Europę. ~~z długowiekowego drzemania wyd. będzie południowe i wschodnie kraje arypatyckie przez zbliżenie z zapyzrone stanowi z cywilizacyą europejską~~ Egipt zaś będzie mógł zdobyć sobie nową świetność, jako łącznik europejskiego i arypatyckiego morskiego ~~handlu~~ żeglugi, i rozszerzać nowoczesną kulturę na pograniczne, dziś w barbarzyństwie pogrążone ludy afrykańskie. Ustaną puszcze i wielbłądowie karawany, bo kolej żelazne piaski te przerzynać będą a gdzie dziś ruiny miast egipskich, między świetnych, ale zagasłych, jak w Peluzium, Tennis, Kantara, nad jeziorem Timsah, w okolicach Serapeum i Suezu, tam nowe powstaną i rozwinąć siedziby kupiectwa i ~~kultury~~ cywilizacyi.

Całe nie przesadzone są te widoki na przyszłość, jeżeli zważymy, co w ostatnim dziesiątem lat już Egipt w czasie budowy Kanału wyczyniał. Port Said, gdzie 1860 r. garstka osób przedniejszych stanęła pierwsze zaczątki przyszłego wielkiego portu, wśród opustoszałego wybrzeża morskiego, tam już dziś miasto stanęło i 10,000 mieszkańców w niem się mieści. A jest to miasto fabryczne w całem znaczeniu tego wyrazu i po temu są inszemy ulic jak ulica handlowa, ulica pilawella, ulica arsenałowa, plac (bazar) kupiecki, plac rzemieślniczy i. t. p.

Miasto Ismailiah nie dawno zbudowane [nad wyschłem i smrodliwem korytem jeziora Timsah, dziś już stanowi przystań, bo jeziorko wypełnione wodami morskiemi, a kolej żelazna idzie kanały słodkiej i słony wody łączą miasto z resztą Egiptu.

Miejsce

[przyszłego podwyspu

[na zielonej oazie puszczy międzymorskiej ale

tron
uzga
nuda
d me
ne
demia
vogy
biera
sey
zlaw

Miejsce to na przyszłość zostać stolicą całego istmu. A jakby
w przeczuciu tej przyszłości zdobić się i stroić (już kwartał) w to wszystko,
co mieszkańcom uprzyjemnia pobyt. Wicekrol wybudował
tam dla siebie pałac i umaił go ogrodami i parkami. Powstały
obszerne place, którym nadano nazwy Leibnitza — co Ludwi-
kowi XIV podał pomysł bedowania Suezkiego Kanału, —
i Champolliona, który pierwszy odszyfrował hieroglify i niemi
odsłonił przeszłość Egiptu. Alea cesarzowej Eugenii i alea
Królowej Wiktoryi, nadbrzeże Mehometa Ali, bogate ma-
gazyny zboża i wszelakiego zbytku, kąpiele morskie, i
tyle innych zakładów dogodnych, czynią przyjemnym
pobyt w Ismailiah.

Suez na drugim końcu Kanału, oparte na wzgórzu
gór Attaka, z położenia swego od morza piękny przedsta-
wia widok. Ale tu już była znikła cywilizacya europejska.
Tu już widocznym był Kolebryt czyto afrykański i azyatycki. Tu zniewa-
ty karawany z Mekki i ze Syryi. Tędy droga do pustyni i
do oceanu. Nędzna mieścina bez wody i bez drzewa, położo-
na między pustynią a morzem, była nieludna, prawie zapom-
niana. Zawdzięczam pierwsze polepszenie bytu swego, oficy-
erowi marynarki angielskiej, porucznikowi Waghorn,
który w roku 1829 podał rządowi swojemu projekt urzą-
dzenia tędy drogi dla depesz i poczty indyjskiej. Rząd zrzu-
cił ten projekt. Waghorn sam zajął się transportem
powierzonych mu depesz i listów, sam jeździł ze Suez do Ale-
xandryi, i dowiódł o ile wcześniej tą drogą wiadomości z Indyi
do Anglii dochodziły. Urządzono więc co kwiecień urzędową indyj-
ską pocztę na Suez i Alexandryę. — Brego nie dotarała
dopiero Kompania Kanadowa (prowadzoną) osobnym kana-

Tem

jest wahlica na stronie

tem miłową wodę do Suez, gdy wybudowała nowy port dla wielkich okrętów, z wszystkiemi potrzebami dobrej przystani, i pośrzi dwoma wielkiemi środkami położyła fundamenta świetnej przyszłości tego miasta portowego. Kompania nazwała Suez, mianowicie nowe budowle przystani nazwała imieniem dzielnego Waghorna, który urodził się w Chatam 1800 r. a umarł w Londynie, mając lat 49. — i wystawiła mu pomnik, obrócony ku morzu, ze stosownym napisem. Po tułaczce cywilizacyi, jakimi odwdzięczył się Lesseps prezydent kompanii za prześladowania ministra Palmerstona, oddając jako Francuz należny hołd pamiątce znakomitego Anglika.

Kaira więc już dziś zastała zmiana w zewnętrznej fizyognomii pustego międzymorza. Port-Said, Ismailiah i Suez, to trzy ważne punkta nowego kanału, rzuconego w samo środek starożytnego świata, aby trzy części ziemi nowoczesnej ery jednym wielkim, handlowym i cywilizacyjnym węzłem połączyć. A te punkta z tą wielkością z tym handlem i tą cywilizacyą rozmagać się będą.

Już teraz w około tych miast osiedla się i rośnie populacya. Wedle sprawozdania naczelnego lekarza pana Anlesot-Roche ludność na istnie wynosiła 1865 roku, 10,500 dusz; następnego roku wzrosła na 18,600, we dwa lata na 25,700, a 1868 r. już ją było 34,250. Z tych na Europejczyków przypada 16,000, a na Arabów, Negrów, Berberyjczyków 18000. Śmiertelność była mała, bo nie wynosiła 2 procentów. Zawdzięcza Kompania ten wypadek dobrze urządzonej służbie lekarskiej, aptekarskiej i szpitalnej.

Kiedy Mehmet Ali budował kanał słodkiej wody z Nilu do ziemi Gosen okupił tę pracę stratą 30000 ludzi, a wielu którzy zmarli w sześciu miesiącach i ta klęska potrwożyła wielu od dokończenia kanału. Wedle Herodota nawet na ten sam cel poświęcił życie osiemdziesiąt tysięcy ludzi a wielu

dono

domo, ile w starożytności zniszczyły ludności egipskiej Faraonowe roboty. Przy budowie kanału, tad, porządku, opieka i regulowana nieprzeciężona praca odbroniły od takiej klęski. I gdyby nie cholera, która w czerwcu 1865 r. wybuchła, sprowadzona przez karawany z Azji, i tak grassowała, że musiano robót poprzestać i ramiąt kanału, kopać groby dla zmierzających gromadnie — byłby to jedyny przykład tak olbrzymiej 10letniej pracy, niekupiony radnemi nadzwyczajnemi ofiarami ludzkiego życia.

Oto pierwszy cywilizacyjny skutek kanału Suezkiego że w strony opuszczone dotąd sprowadza ludności, że pustoszenia na obszarze kultury, że rozbudza odludne kraje ~~Europy, Azyi i Afryki do rozległego i dowolnego handlu na wschodzie, a przeszłości do nowego zamożnego życia~~ handlowej czynności.

Ale właśnie ~~o~~ o wyzyskanie możliwości tego handlu orientalnego nam chodzi, który ma być osią całego przyszłego podniesionego życia w tych stronach. — „Czas jest pieniądz, powiada Hardy przemysłowiec angielski. Jeśli gdzie, to w handlowych stosunkach prawdziwe to przysłowie. Ileż to kupcowi zależy na wczesnej dostawie zamówionych lub zakupionych towarów! Każdy dzień spóźniony przyprawia go o straty: rozwieje się asekuracya, ubywa prowizya, odwiela się pocztowy wyłożonego kapitału, który z korzyścią użyć można do nowych spekulacyi kupieckich. Chwilowe potrzeby i mody zmieniają się prędko na targach i trwali, kto pomiędzy z odpowiedniemi artykułami przybywa. Tę korzyść przedsiej wymiany towarów

towarów między Europą i Azyą przedstawia Kanał Suezki:
raz przez krótszą drogę, drugi raz przez krótszą żeglugę
parową. Jadąc żaglowym okrętem z Anglii, wokół Afryki
do Kalkutty, potrzebujemy 102 dni, a drogą Kanału i parowcem,
tylko 42 dni. Zyskujemy zatem dwa miesiące na czasie.
Stosunkowo większe oszczędzenie ~~się~~ czasu przypada wyjeżdżającym z portów Francyi, Portugalii i Hiszpanii.
Ale choćbyśmy z portów morza atlantyckiego nie żeglowali parowcami, ale parowcami podróż odbywali, wypada zawsze krótszą drogę czasową dla żeglugi przez Kanał Suezki. Stali się,
Southampton z Anglii do Kalkutty, jadąc ~~parowe~~ parowcem w około
Afryki ~~liczą~~ przebywamy mil morskich 11,600, a jadąc na Port-Said
~~liczą całkowite mil~~ przebywamy ich tylko 7680. Oszczędza się zatem tą drogą 3920
mil morskich. Jeżeli więc parowiec 200 mil takich na 24
godzin ubiega, zyskujemy zawsze na czasie dni 19.
Nawet drogą z Ameryki wschodniej krótsze są na Gibral-
tar i Suez, niż w około przylądku Dobrej Nadziei. Z nowego
Yorku np. do Gibraltaru jest 3024 mil morskich, a do
Capstad, kolonii angielskiej na południu Afryki, jest przeszło
drugie tyle, bo 6270 mil morskich. Tylko z zachodniego brzegu
Ameryki od S. Francisco, Limy, Rio Janeiro są krótsze
drogi do Chin i Indyi.
Nie ulegałoby więc żadnej wątpliwości, żeby się wschodni
handel morski odtąd obrócił na krótszą drogę i na żeglugę
parową przez Port Said i Suez, gdyby nie stawała na przeszkodzie kwestya kosztu. Różnica ta nie mała. Karol
Scherzer obliczał koszta transportu jednej beczki Indyjskiej

z Houlong do Anglii, ~~w przeciwnie~~ wedle konjunktur, na 2 do 8 funtów sterlingów, jeśli tadunek sprowadzony okrętem żaglowym; ten sam towar wieziony parowcem drogą pocztową na Suez i Aleksandryą, liczącwszy koszta podwójnego przeładowania z ~~okrętu~~ parowca na kolej i z kolei na parowiec, kędzież drogą opłatę kolei z Suez do Aleksandryi, wynosi na bezdłę 20 1/4 fr. srt.

Drogość węgla, którego nie ma ani w Egipcie, ani w Azyi południowej, wielka ilość miejsca które paliwo zabiera na parowcu, kumin, maszyna parowa i w ogóle cała budowa parowego statku stawiają go w niemożności zabierania wielkiego tadunku towarowego. To wszystko, a oraz większa i kosztowniejsza obsługa na parowcu sprawia, że w przecięciu kosztu transportu statkiem parowym są 2 1/2 razy tak wielkie, jak na statku żaglowym. Zanim więc budowa parowców kupieckich więcej wydoskonaloną nie zostanie, będzie tylko ich można używać do przeprawy drogich artykułów handlu, a takie towary tanie przeprawiać będą żaglowce, i obracać powiększej części drogę w około Afryki a nie na Suez.

Wszelako przytoczone przez nas powyżej przysłowie times is money, przecz będzie koniecznie handel w tę stronę, gdzie się na czasie zyskuje. Nie wpłynie pod wielkie a żegluga parowa zdobędzie sobie stanowisko takiego nie teraz przewożenia towarów. Mokquadassy, geograf arabski, który żył w połowie X. wieku po Chrystusie powiada: „że w Arabii między Haura i Merwa powstał pożar i paliły się kamienie jakby drzewo" Wnosząc stąd niektórzy, że nafta i w tych stronach znajdować się utajone dołęgi pokłady węgla kamiennego, ile że się tam znajdyje asfalt, nafta i petroleum. Wprawdzie nie wynaleziono dołęgi nie takiego i spekulanga nastyczna w innych kierunkach

[Znajdą się może i węgle.

rankach szukać musi środków taniego przewozu towarów

Gdy to nastąpi pójdzie kanałem główny export Europy do Azyi w wyrobach z jedwabiu, wełny, bawełny i płótna w fabrykatach z żelaza, stali i miedzi i innych metali, w dobrze potrzeb do budowy okrętów i kolei żelaznych, w przewozie broni i węgla kamiennego, w rozlicznych kunsztownych sprzętach z drzewa, szkła, skóry porcelany i t. p. na czem korzystniem Azyi dotychczas zbywa. Z samej wielkiej Brytanii export towarowy do Indyi wynosi blisko 22 miliony funtów st. do Chin 5 milionów, do Japonii 1½ miliona razem, 28 milionów funt. st. co daje około 2 miliony centnarów towaru, albo 200,000 beczek ładunku, bo w przeciągu 10 centnarów towaru idzie na beczkę mającą 50 stóp kubicznych objętości

Import surowych towarów z Azyi do Europy przeważnie jest wełny. Sama Anglia sprowadza z Chin 60,000 centnarów jedwabiu, a 1,230,000 cent. herbaty. Z Bombaj wywozi wełny 330,000 centnarów a bawełny 5 milionów centnarów. Dowóz kawy dochodzi do 700,000 centnarów, gutta-perchi ze Singapore do 15,000 centnarów i t. p. W ogóle import do Anglii wynosi 8 milionów centnarów, co się równa 660,000 beczkom ładunku, wartości mniej więcej 250 milionów talarów. Wliczając do tego import z Azyi do reszty Europy, dojdziemy do 9 milionów centnarów rocznego towaru, do 740,000 beczek ładunku i wartości około 300 milionów talarów

Przy tej ogromnej wymianie towarów między Azyą i Europą, główne dochody handlowe przynosza w exportowym handlu węgle kamienne, a w importowym jedwab, herbata i bawełna. Jasna jest konkurencya węgla, będziemy mieli wybra

wyobrażenie, jeżeli zważymy, że na jednę beczkę ładunku
na statku parowym, potrzeba jednej beczki, to jest 50 centna-
rów węgla, aby podróż odbyć z Indyi do Anglii, obracając
drogę na kanał Suezki; i to 1/3 owej sumy węgla spoży za
się tylko strony, a 2/3 z tamtej strony kanału. Na transport
zatem tak importowego jak exportowego ładunku, ale potrzeby
rynku codzienno obliczyć na blisko milion beczek, ~~zatem~~
blisko 50 milionów centnarów węgla, gdyby się przewóz
odbyć miał samemi parowcami. A choćby 4/5 transportu
na żaglowe okręty przypadło a tylko 1/5 na parowce statki
zawsze jeszcze trzebaby na nie zwieźć 10 milionów centnarów
czyli 200,000 beczek ładunku. Parowcami takiej massy
węgla dla drogości dowozić na różne stacye i magazyny
nie można; mogłyby je tylko dostawiać żaglowe okręty
idące do Europy z towarami orientu, a wracające z węglem
przez morze śródziemne, czerwone do Indyi.

Jedwab, herbata i bawełna będąc głównemi przedmiota-
mi importu, mają wielkie widoki po sobie, że pójdą dro-
gą handlową na Suezki kanał. Jedwab oddawna już dla szybkości
sprowadzano drogą pocztową indyjską na Suez, Aleksan-
dryą i Marsylią. Koszta transportu wynosiły 135 tal od
beczki t. j. od 50 stóp sześciennych czyli 7 centnarów, a więc
blisko 20 tal od jednego centnara. Jeżeli teraz przewóz, za,
miast koleją od Suez do Aleksandryi, odbywać się będzie
kanałem, koszta zmniejszą się o 8 tal na centnarze, bo
ominą się i dokrotne przeładowania i droga kosztowna opłata
kolei egipskiej. Na czasie zaś nie się nie straci, bo i koleją
i kanałem transport trwa 16 godzin. Jakia zaś jest kon-

surowego jedwabiu, sprowadzanego z Chin, Japonii i Indyi wschodnich, z czego stąd można, że Europa wyrabia rocznie materyi jedwabnych za miliard 200 milionów franków

Herbaty idzie 10 centnarów na godzinę. Same niemy spożywają ij za dwa miliony franków, a Anglia potrzebuje ij za 120 milionów franków. Wprowadzaney herbaty razem kapitał roczny przeszło 200 milionów franków. Herbata gdy długo zostaje na morzu traci nie tylko na wadze, bo aż do 3 procent, ale i na wartości. Przeprawa ij drogą kanału zmniejsza te niedogodności pewno o połowę. Zważywszy przytém, że ceny herbaty tak Congo jak Pecco, o Anglia złożyth na funta zmieniają się, przeto szybkość dowozu krótszą kanałową drogą może mieć w zysku wielkie znaczenie dla herbaciarzów.

Od czasu ostatniej amerykańskiej wojny, która przerwała i zgrabne i wywóz bawełny z południowej Ameryki, rozmogła się hodowanie tego produktu, a stąd i jego handel, w Indyi i w Egipcie. Południowe strony Egiptu i strona środkowej Afryki obecnie ogromne sprzedaży bawełny, bo ze trzech innych w jednym roku z powodu braku dozwolu bawełna ~~egipska~~ afrykańska równa się co do wartości bawełnie amerykańskiej i utrzymuje się w tej samej cenie. Z hektaru ziemi, czyli ze czterech mórg naszych magdeburskich sprzedają od 700 do 1000 funtów bawełny, a sprzedają funt po 12 pensów. Z Indyan wschodnich bawełna ani tak dobra, ani tak obfita, funt jej płaci się od 7 do 8 pensów, co czyni 22 do 25 tal za centnar. Ale bawełna indyjska jest elastyczniejsza a stąd pałkowniejsza. Na jednej bezdzie tadinem da się wciągnąć 13½ centnara, kiedy amerykańska i egipska nie pełna 8 centnarów w takiej samej objętości pomieści.

Wywóz

wywóz samej bawełny indyjskiej wynosi do 400,000 beczek.

Powzięliśmy zatem niejakie wyobrażenie o wielkim obrocie towarowym handlu orientalnego, którego wartość roczna w samym tylko węglu, jedwabiu herbacie i bawełnie, lekko na 500 milionów talarów przyjąć można. Z tego ostatecznie da się zrobić wnioski, jakie mogą być dochody kompanii kanałowej i czy na widoki zysku dla siebie zyskowny na lat sto. Co już to już wspomnieliśmy, cały kanał z wszystkiemi zakładami przechodzi dnia 19 listopada 1968 roku na całkowitą własność rządu egipskiego.

Sam procent akcyjnego i pożyczkowego kapitału, 200 i 100 milionów fr. wynosi rocznie 15 milionów. Koszta utrzymywania kanału i wypłaszczania ~~[illegible]~~ przez rok blisko 20,000 metrów kubicznych, oznaczone na półtora miliona. Trzeba więc rocznego dochodu 16½ miliona franków na pokrycie samych procentów i kanałowych wydatków.

Kompania pobrała 10 franków podatku przewozowego od każdej beczki ładunku i dyliżansu od każdej osoby. Jest to opłata dość umiarkowana, bo na 22 mil kanału nie wynosi nawet pół franka od mili, i wiele jest kanałów od przewozu koleją żelazną, idącą z Suez do Aleksandryi. Uczyniła to zapewne administracya kanału, aby tamością przyprawy, ściągnąć orientalny handel kupiecki w tę stronę.

Inne dochody kompanii nie są wielkie. Od remorkierowania (parostatkami) większych okrętów żaglowych bierze po 2 fr. od beczki. Byłby stąd dochód dość znaczny, gdyby żegluga kanałowa z powodu wiatrów przeciwnych dla statków żaglowych nie była utrudniona a wielkrać całkiem nieprzystępna. Dziś liczba żaglowców dających się przez kanał remorkierować, musi być niewielka. Za wynagrodzeniem ustąpiła kompania w potrzebie więc:

kroplowi

królowi 60,000 kilkaroć ziemi, przywilej bezcłowego wyrobu
6 drania towarów, i administracyę zaprowadzonych przez siebie
port, telegrafów i rybołóstwa. Przyta się więc wszelkich z
tych instytucyi dochodów

Odliczając podatki 10 frankowy od osoby, budżet dochód z
remorkierowania żaglowców, na dywidendy dla akcyonary-
uszów albo na fundusz czy rezerwowy, czy spłaty kapitału, o-
baczmy, jaki będzie przybliżony dochód z przewozu samych ba-
wawów. — Zadanek ~~fabrykacyi~~ wczyta, idący z Europy do Azyi ob-
liczyliśmy na 200,000 beczek, a produktów idących z Azyi do
Europy na 740,000 beczek. Powiększymy ten import i export
do miliona beczek, co prawdopodobnie uczynić można, to dopiero
osiągniemy rocznego przewozowego podatku 10 milionów fran-
ków, kiedy tam 16 ½ miliona potrzeba.

Satysfakcyi kapitału importowanego to jest jedwabi, herbata i bawełna, i jeden artykuł eksportowy t. j. węgiel, które prawdopodobnie obiorą w krótce żeglugę na kanał Suezki

Widzimy z tego, że widoki zysków dla kompanii nie są bardzo
świetne, i być nawet może, że prawdziwa była pogłoska roz-
ciana przez gazety przed przeszło półrocznem, że kompania Suezka
w tym roku bieżącym procentów opłacać nie będzie mogła. Wszelako
nie odstraszy to ani kompanii ani wierzycieli, co 200 milio-
nów franków w to olbrzymie dzieło włożyli; być dalej popi-
rać nie mieli, ani obawiać się należy opuszczenia i zaniedbania
kanału. Siła logiczna wypadków jest nieprzepaska. Przypa-
trzmy po raz trzeci przyczynowie zaniedbania czasu to pieniądz.
Kanał Suezki ma za sobą wielkie oszczędzenie czasu, co mu ko-
niecznie przynieść musi i pieniądz. Kupcowi przedewszystkiem
na czasie zależy. Nie żałuje on wielkiego wydatku byleby na czasie
wypłacił, bo mając czas w zysku ma i obfite wynagrodzenie strat
chwilowych na przewozie. Kompanii pomoże sobie albo pod-
wyższeniem podatku przechodniego od beczki tadmuku, albo sama
konkurencya handlowa, jak tylko czasy polepszą nastaną, potrzyje
dzisiejsze niedobory w dochodach.

Powieżrona

Rozwiązanie zatem dla nas żywotna kwestya kanału Suezkiego bo on posiada wszystkie warunki, by tędy skierować cały handel orientalny statkami parowemi a wrzeciu i żaglowemi, o ile te ostatnie do peryodycznych podróżnych wiatrów zastosować się mogą; i Kompania ma pewne widoki podniesienia z przewozu dochodów a rząd i rzemiosło swoich. Rozmaity handel w byle stronach niezmiernie będzie miał następstwa. Otworzy tu dotąd handlowe drogi z południowej, środkowej i wschodniej Europy; rozbudzi z długowiekowego letargu ponadmorskie krainy Afryki i Azyi, a nawet wzgórze kulturą swoją wgłąb barbarzyńskich i dziś mało znanych lądów tych dwóch części świata. Nastąpi wymiana myśli i wyobrażeń urzędowych, przybyłych ze wszystkich krain handlowych, co za sobą pociągnie przewrot pojęć politycznych i religijnych. Federacye ludów i układy pomiędzy niemi handlowe zastąpią politykę zaborczą i ludzkość szeroko zyska na oświacie i swobodzie. I oto drugie wielkie cywilizacyjne następstwo, jakie za sobą z czasem sprowadzi kanał Suezki.

Tożsamie nareszcie, choć najdalej w przyszłości powstanie jest podniesienie Australii i całej Oceanii do politycznego i merkantylnego znaczenia. Nastąpi to dopiero w czasach gdy i międzymorze Panama przekanalizowane zostanie i handel zachodnio-indyjski połączy się z handlem wschodnio-indyjskim, a węzłem tego połączenia stanie się Australia. Wtedy najmłodszy z lądów, silna i bogata zakwitnie kulturą a miasta Melburn i Sydney takiego nakładą bremienia, jak w starożytności Rzym i Ateny, a w nowszych czasach Londyn i Paryż