

Artikolo el "La Praktiko" de Jan-Feb 1952



Ce la Suez Kanalo.

Du specoj de „ŝipoj en la dezerto“.

LA KANALO DE SUEZ

La plej multaj homoj ŝatas iun entreprenon, kiu por ĉiu enmetita guldeno redonas tri guldenojn. Efektive tia entrepreno rapide riĉigas la homojn kaj estas fakto,

ke multaj homoj riĉiĝis pro la akcioj de la Suez-kanalo. Nun oni ne devas pensi pri milionulo, kiu veturas en luksa aŭto, ĉar la meza akiulo de la *Suez-Kanal-Kompa-*

nio estas tute simpla viro, nepo de tiuj simplaj homoj, kiuj antaŭ naŭdek jaroj havis fidon en la franca inĝeniero *De Lesseps* kaj kiuj per sia ŝparita mono aĉetis akciojn

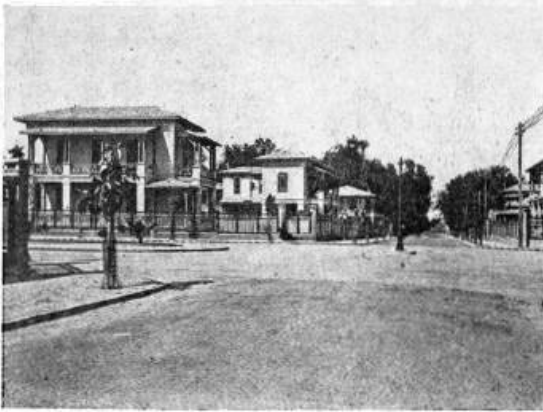


DEKSTRE: La haveno de Port-Said, ĉiam plena de ŝipegoj. Dank' al la Suez Kanalo ĝi fariĝis unu el la plej gravaj havenoj de la mondo.

★

MALDEKSTRE: La impostejo de la Suez-Kanal-Kompanio. En ĉi tiu domo oni pagas kaj administras la kanal-impostojn.

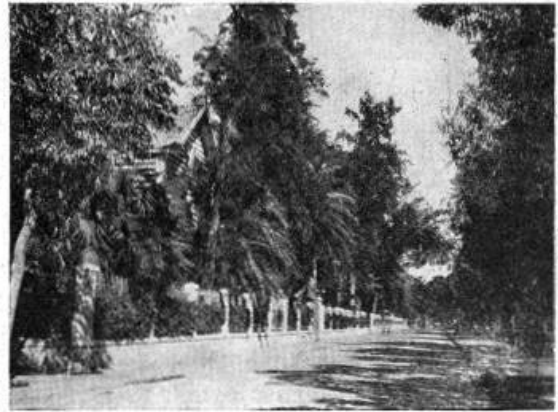




DEKSTRE: Bela aleo en Ismailia. Malantaŭ la palmoj kaŝiĝas la sidejo de la Suez-Kanal-Kompanio.

★

MALDEKSTRE: Ismailia, la iama loĝloko de la laboristaro de inĝeniero De Lesseps. Dum la lastaj jaroj ĝi evoluis je moderna urbo.



en entrepreno, pri kiu multaj homoj antaŭdiris, ke ĝi estos malsukceso. Estis malgrandaj kamparanoj, malaltaj oficistoj, instruistoj, vilaĝaj pastroj, butikistoj kaj pluaj simplaj homoj, kiuj nur pene kolektis siajn ducent-kvindek or-franĝojn por povi aĉeti unu akcion de la nomita kompanio. Tiuj samaj akcioj nun havas dekoblan valoron, se oni povus aĉeti ilin, sed tio estas nur malofta kazo. La plimulto de la akciuloj havas du, tri, kvar akciojn, aŭ eĉ ofte nur unu. Patroj heredigas ilin al siaj filoj, kaj en multaj francaj familioj ili apartenas al la plej valoraj posedaĵoj. Kaj ili estas efektive valoraj, ĉar unu akcio donas ĉiujare dividendon, kiu havas la valoron de pli ol unu triono de la nominala valoro. La Suez-kanalo, kiu nun, pro la maltrankvileco en Egiptujo, troviĝas en la centro de la ĝenerala intereso, estas miliarda entrepreno. La konstruokostoj sumis je miliardo da or-franĝoj, sed nuntempe oni taksas nur la valoron de la kanal-koncesio je tricent milionoj da dolaroj.

Komercvojo de la mondo.

La Suez-kanalo tranĉas la terkolon de Suez, unue en rekta linio de Port-Said al la Amaraĵ Lagoj, kie De Lesseps konstruis la urbon Ismailia, kaj poste ĝi iras de tiuj lagoj en tri kapricaj kurboj kaj granda arko al Suez ĉe la Ruĝa Maro. La longo de la tuta kanalo estas 160 kilometroj, sed tio ne estas kalkulinda, se oni konsideras, ke ĝi mallongigas la vojon al la malproksima oriento per miloj da kilometroj. La Suezkanalkompanio, kiu portas la solenan nomon de „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez” estas vera relikvo el la pasinteco kaj la lasta monumento de la franca influo en la mez-oriento. Ĝi estas la

La urbo Ismailia kun sia dolĉakva kanalo, kiu provizas la urbon per trinkakvo. La Suez-kanalo mem estas malferma nivel-kanalo sen kluzoj, kaj tial ĝia akvo estas duonsala.

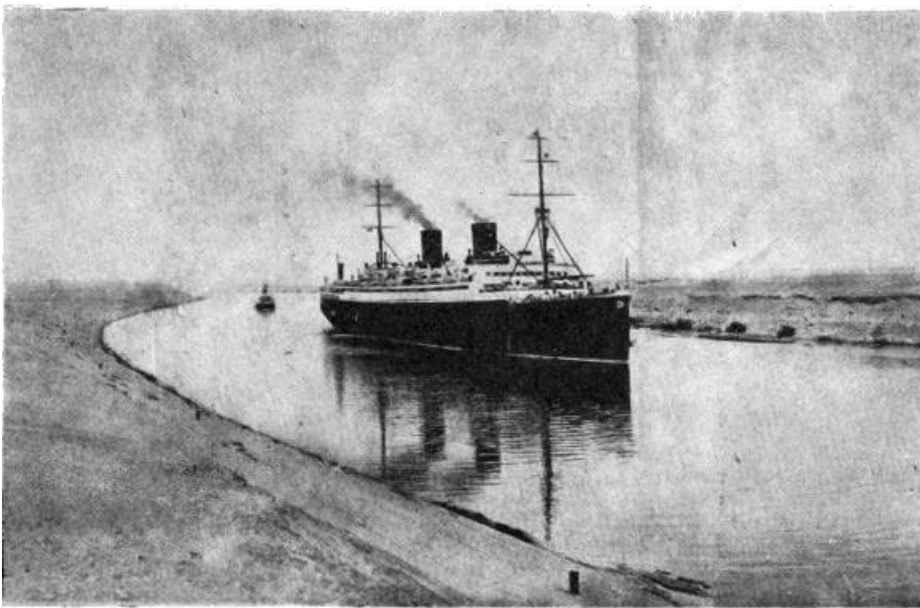
sola privata entrepreno, kiu intertraktas kun la registaro de ĉiu ajn lando kiel egalrajtulo. La konstruo de la kanalo formas unu el la plej rimarkindaj teknikaj aventuroj de la dekaŭa jarcento. La Suezkanal-kompanio vivas per la koncesio, kiu Ferdinand de Lesseps en 1869 ricevis de la egipta subreĝo Mohammed Said, kaj kiu devas finiĝi en 1968. Kio estos poste la sorto de la Kanalo, tio estas sekreto de la estonteco. Kvankam ĝi estas registrita kiel egipta entrepreno, la kompanio estas tipe franca. Francaj inĝenieroj konstruis la kanalon per franca kapitalo. Francoj posedas la plimulton de la akcioj kaj el la 32 direktoroj estas 18 francoj. Estas nur unu sola granda akciulo: la brita registaro, kiu posedas 43,75 procentojn de ĉiuj akcioj. Tio estas tre stranga afero, ĉar Britujo dum dek-du jaroj en la tempo de reĝino Viktoria kontraŭlaboris la konstruajn planojn. La

britaj ambasadoroj en Stambulo kaj Kairo ĉion faris por suspektigi s-ron De Lesseps kaj lian laboron, sed kiam la kanalo, inaŭgurita la 17-an de novembro 1869 per la premiero de la opero „Aida”, speciale por tiu okazo komponita de Verdi, estis malfermata, estis klare, ke Britujo perdis la batalon. Kaj kiam ses jarojn poste la kedivo de Egiptujo volis vendi siajn multajn akciojn, la brita ĉefministro Disraeli eĉ unu momenton ne hezitis. En la sama tago li pruntis de la banko Rothschild la necesajn kvar milionojn da pundoj kaj la sekvintan tagon li aĉetis ĉiujn, eĉ antaŭ ol peti la aprobon de la parlamento. Tiuj samaj akcioj nun valoras kvardek milionojn da pundoj, sed la angloj ne volas vendi ilin eĉ por miliardo.

Diplomatia ludo...

Estis amara pilolo por Britujo, ke la mal-





Ŝipo en la dezerto, veturanta en la Suez-kanalo preter la Amaraj Lagoj. Malantaŭ la ŝipego, kiu estas kondukata de la kanal-piloto, veturas tren-ŝipo por helpi teni la ĝustan direkton.

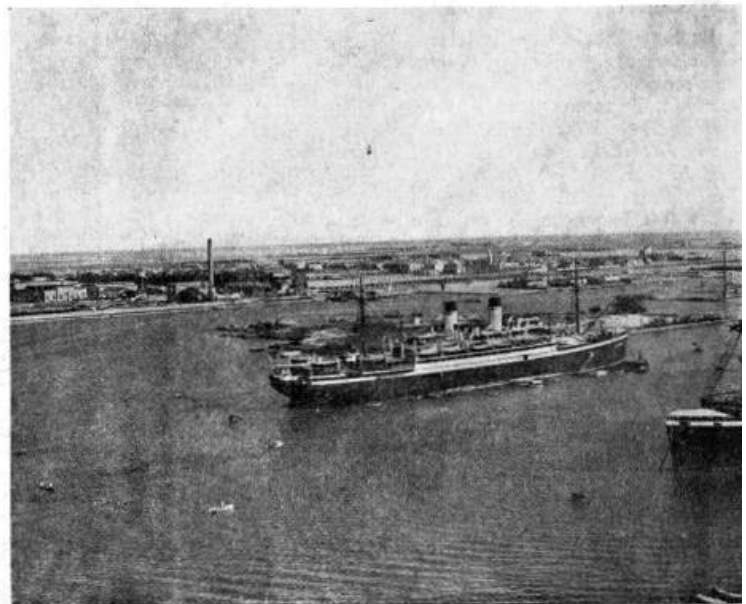
proksima oriento, kiun ŝi rigardis kiel britan teron, estos malferma por tuta Eŭropo, des pli, ĉar la francoj, kiujn oni en Londono ankoraŭ ĉiam iom misfidis pro la napoleona diktatoreco, kaŭzis tion. Anglaj inĝenieroj pruvis, ke tia kanalo ne estas realigebla. Ruslando klopodis influ la turkan sultanon por malfermi la Dardanelojn kaj promesis al Britujo helpi ĝin en la batalo kontraŭ De Lesseps kaj liaj kanalplanoj, se Londono povus persvadi la turkojn, ke la Dardaneloj fariĝu internacia tereno. Sed la krakanta turka regno ne plu havis multan influon en Egiptujo, kaj kiam la juna subreĝo paŝao Said sekvis sian patron, De Lesseps ricevis subtenon. La sekvo estis, ke en 1858 oni fondis la Kanal-Kompanion: en tri semajnoj kapitalo de 200 milionoj da orfrankoj kolektiĝis. 207.111 akcioj estis aĉetataj en Francujo, 96.517 en Turkujo, el kiuj 64.000 de paŝao Said, 4000 en Hispanujo kaj la resto en aliaj landoj, escepte de Britujo, Rusujo kaj Aŭstrio-Hungarujo, kie la aĉeto de akcioj estis malpermesita. Tamen De Lesseps ne havis validan koncesion, kvankam li jam komencis la fosadon. La angloj postulis de la sultano haltigi la laborojn, kaj efektive venis ordono en junio 1859, ke De Lesseps devas forlasi la terkolon kun siaj helpantoj. Tiam De Lesseps vojaĝis al Parizo kaj konvinkis unue imperiestrinon *Eugenie* kaj poste *Napoleonon III* pri siaj planoj. Nun la sultano sidis inter du fajroj: la angloj, al kiuj li ne kuraĝis rifuzi ion kaj la francoj, al kiuj li ne volis ion rifuzi. La sekvo estis, ke la laboro estis daŭrigata. Tiam mortis paŝao *Said*, laŭ kiu la urbo *Port Said* estas nomita. Neniu sciis, kion faros lia sekvanto *Ismael*. De Lesseps fondis urbon ĉe la Amaraj Lagoj kaj donis al ĝi la nomon *Ismaïlia*, kaj tiel li gajnis la subtenon de la nova subreĝo. *Ismael* eĉ lasis per siaj soldatoj trudvarbi laboristojn en Egiptujo por plirapidigi la laboron. Tio estis bona kaŭzo por Britujo grave riproĉi Francujon pro tiu hontiga agmaniero. Sed eĉ la plej

akra gazetarkampanjo ne povis plu malutili al la laboro. En la fino de la jaro 1869 la kanalo es. is preta. En malpli ol dek jaroj la grandioza verko plenumiĝis, koste de nur kvardek-naŭ homvivoj. La tago en novembro, kiam la imperiestra jahto „*La Aglo*“, kun la tuta franca imperiestra familio, malfermis la kanalon, estis la glora tago de s-ro De Lesseps. Malantaŭ la jahto veturis tuta ŝiparo kun pasaĝeroj el la tuta mondo: la egipta subreĝo kun ĉiuj siaj ministroj, la aŭstria imperiestro *Francisko Jozefo*

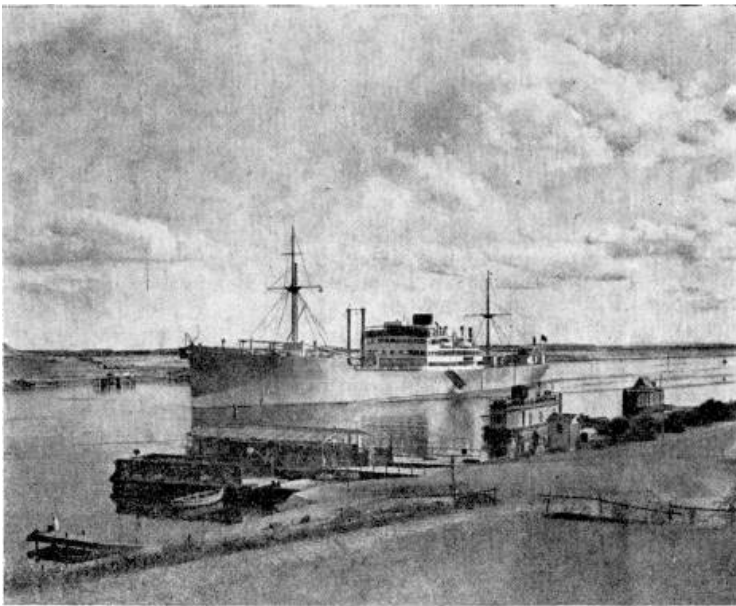
kun la hungara ministro grafo *Andrássy*, la kronprince de Prusujo, la kronprince kaj la kronprincino de Nederlando kaj centoj da aliaj altrangaj personoj el tri mondpartoj. Nur Britujo mankis... oficiale. La lasta ŝipo en la vico estis la „*Hawk*“, angla ŝarĝŝipo, kiu estis transportanta la telegrafan kablaron Suez-Bombay. Kaj la unua ŝipo, kiu uzis la Suez-kanalon en la kontraŭa direkto, dum sia veturo de Hindujo al Eŭropo, estis la „*Danube*“, irante al Londono sub angla flago...!

La kanalo estas neŭtrala.

Dum la unua jaro veturis, 486 ŝipoj tra la Suez-kanalo. Tiu nombro estas malgranda kompare kun la pli ol sesmil ŝipoj, kiuj traveturis dum la lasta jaro. Sed la trafiko estas multe pli granda, ol montras la nombro de la ŝipoj, ĉar la ŝipoj pligrandiĝis kaj la kanalo postulas imposton de 425 frankoj por ĉiu tuno de ŝarĝitaj ŝipoj kaj la duonon de ne-ŝarĝitaj ŝipoj kun balasto. Pasaĝeraj ŝipoj pagas 425 frankojn por ĉiu persono, inkluzive la ŝipistaron. Tiu tarifo estas tre alta, tiel, ke la ŝipoj de la aŭstraliaj linioj preferas la malgrandan ĉirkaŭvojon preter la sudafrika Kabo por ŝpari monon. La Suezkanal-kompanio estas absolute neŭtrala. Kiam *Mussolini* sendis siajn trupojn en 1935 al Abesinujo, li pagis la impostojn por 319.000 armitaj pasaĝeroj. Kiam la rusoj sendis sian ŝiparon al la malproksima oriento en 1905, la kompanio profitis la rusan



La urbo *Port-Fuad*, kuŝanta kontraŭ *Port Said*. Ĝi estas pli multe industria, ol havena urbo.



Ci tiu bildo montras, kiel mallarĝa estas en la vero la Suez-kanalo. La preterpasado de ŝipoj veturantaj en kontraŭaj direktoj estas ebligata per kelklokaj pilargiĝoj de la kanalo. Por atingi pli bonan reguligon de la trafiko, oni konstruas nun dek-kilometran flankkanalon inter Port-Said kaj la Amaraj Lagoj.

tempmankon, postulante la tarifon por ĉiu tuno kaj por ĉiu homo. La grandega sumo estis tuj pagata.

Tamen militoj estas malprofitigaj por la kanalo. Dum la unua mondmilito la germanaj submar-boatoj en la Mediteraneo devigis la aliancanajn ŝipojn veturi ĉirkaŭ la Kabo. De novembro 1914 ĝis marto 1918 nur 67 ŝipoj trairis la kanalon. Krom tio la turkoj kaj germanoj minacis ataki la kanalon kaj efektive ĝi estis multfoje bombardata. En la unuaj tri jaroj de la dua mondmilito la akciuloj ne ricevis dividendon, sed en 1943 denove estis pagata dividendo. Ankaŭ post la milito la aferoj ne floris. Nek Indonezio, nek Hindujo, nek Malako sendis grandajn kvantojn de siaj produktajoj al Eŭropo, kiel antaŭe. Feliĉe, la araba oleo iom kompensis la perdojn. El ĉiuj tri tunoj da ŝipspaco, kiuj nuntempe trairas la Suezkanalon, du estas destinitaj por oleuoj por Eŭropo, aŭ malplenaj por reiri al la Bahrein-

insuloj en la Persa Golfo. Sed ankaŭ tio finiĝos, kiam la granda araba oleokondukilo tra la araba dezerto, 1500 kilometrojn longa, estos preta. Tio estos granda bato al la akciuloj. Sed oni esperas, ke la mondkomerco kaj la tutmonda ŝiptrafiko rekreskos ĝis 1953 en tiu grado, ke la Suezkanalo rehavos sian malnovan gloron. Oni eĉ serioze kalkulas je

tio, ĉar unu franca kombinaĵo de entreprenistoj en kunlaboro kun la Amsterdama Balast-Kompanio preparas duan Suez-kanalon, de *Kantara* al *El Ferdan*, kio estas distanco de 10 kilometroj. La celo estas iomete liberigi la kanalon kaj antaŭveni ŝtopiĝojn. La nun ekzistantaj mallongaj preterpasejoj estas tro malgrandaj por reguligi la grandan trafikon. Kvankam oni antaŭvidis grandajn zorgojn en la jaro 1968, kiam la koncesio finiĝos, neniuj antaŭvidis, ke jam pli frue amasiĝos grandaj malfacilaĵoj. La dekkvar ne-francaj direktoroj estas unu amerikano, unu nederlandano, dek angloj kaj du egiptoj. La personaro de la oficejo konsistas por tri kvaronoj el egiptoj, kaj el la 3300 laboristoj 2970 estas egiptoj. El la 137 kanal-pilotoj 65 estas francoj, 45 angloj, 3 nederlandanoj, 2 amerikanoj, 2 jugoslavo, kaj la restantaj 10 estas skandinavo. La 4 egiptaj pilotoj ne rajtas piloti eŭropajn ŝipojn. Jam delonge la filoj de la faraonoj havis la deziron fari el la kanalo pure egiptan entreprenon. Ĉu ili sukcesos en tio, restas ankoraŭ demando. De amerika flanko jam pli frue venis la propono internaciigi la Suez-kanalon sub kontrolo de iu komitato, por certigi al ĉi tiu gravega arterio de la mondkomerco la eblan plej grandan sekurecon kaj defendon.

La problemo aktualiĝis pro la akra konflikto inter la registaro de Egiptujo kaj Britujo, kaj precipe pro la dramaj okazintaĵoj de la lastaj semajnoj.

La Suez-kanalo formas la rektan kunligon inter Britujo kaj Aŭstralio, Nov-Zelando, Hongkongo, Malako, Cejlono, Indio, Pakistano kaj Brita Orienta Afriko. Do ĝi estas la vivarterio de la Brita Mondregno. Tial estas kompreneble, ke Britujo postulas plenan certecon pri la uzebleco kaj sekureco de la kanalo.

La ekfunkcio de nova egipta registaro lasas esperi, ke la problemo estos solvata per nova, internacia kontrakto, proponita de Britujo, Usono kaj Francujo pri la defendo de la Proksima Oriento, aŭ per internaciigo de la kanal-zono, simile al la Panama Kanalo.

(Laŭ la „Wereldkroniek“, Hago.)



La oficeja palaco de la Suez-Kanal-Kompanio en Port-Said, konstruita en orienta stilo, rigardas al la vastega haveno.