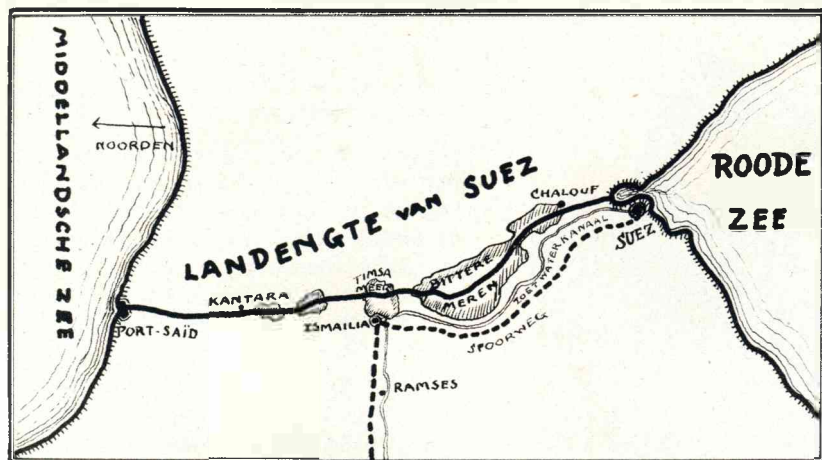




HET KANAAL VAN SUEZ.

aanleg van een nieuwen weg van gemeenschap tusschen het Oosten en het Westen en met de staatkundige en handelsvoordeelen, die men met vertrouwen van uw pogingen mag verwachten."

Pas drie jaar na de opening kon de Kanaalmaatschappij voor het eerst een batig saldo boeken. Er moest voortdurend gearbeid worden om de diepte op het vereischte peil te houden en het kanaal te doen beantwoorden aan de eischen der moderne zeevaart. Het inkomen, dat men als minimum voor het kanaal had berekend, werd spoedig bereikt, vooral omdat het aantal schepen, die het kanaal bevoeren, snel toenam. Wat betreft deze inkomsten aan vaargelden, bedenke men dat ieder schip per kanaalton ongeveer f 4.— betaalt, f 6.— per passagier en f 3.— per kind, en dat voor een normaal mailschip f 20.000 a f 30.000 en meer aan kanaalrechten moet worden betaald. Schepen van alle naties kunnen het kanaal bevaren, ook 's nachts, sedert het gebruik van het electrisch licht. In Ismailia, waar de hoofdzetel der maatschappij is gevestigd, is een loodsendienst en een haven voor sleepbooten en baggermolens.

Ter beoordeeling van de tijdsbesparing, welke het kanaal geeft, diene, dat de reis van Amsterdam naar Britsch-Indië over Suez ruim drie weken korter is dan over de oude route om Kaap de Goede Hoop.

Wanneer men de wereldkaart der groote stoomvaartlijnen bekijkt en den afstand vergelijkt van Europa naar Indië en het Zuiden van Azië, via de landengte tusschen Port Said en Suez, of via Kaap de Goede Hoop, vraagt men zich af, waarom men niet vroeger een zoo voor de hand liggende oplossing als de doorgraving van deze landengte heeft gebruikt. Dat men het Suezkanaal eerst in de negentiende eeuw heeft gegraven, bewijst intusschen dat men steeds is teruggeschrokken voor de vele en zware moeilijkheden, welke men bij dit werk voorzag. Het plan bestond echter reeds lang, terwijl reeds in de veertiende eeuw vóór Christus een kanaal werd gegraven door Ramses II en Setis I, die het wilden gebruiken voor hun vloot. Dit kanaal slibde echter spoedig dicht. Zeven eeuwen later liet Necho van Egypte een nieuwen waterweg graven; duizenden slaven en arbeiders hebben bij dit werk hun leven gelaten, dat tenslotte niet voltooid werd, omdat het volgens een orakel alleen van voordeel zou zijn voor vreemdelingen. In de volgende eeuwen werd er weder aan gearbeid (o.a. onder Darius Hystaspis), en hersteld wanneer het gedeeltelijk was dichtgeslibd, totdat het op bevel van den kalif Aboe Djafar al Mansoer werd gesloten.

In later eeuwen hebben o.a. Venetië en Genua plannen beraamd om door een kanaal den ouden handelsweg naar Azië en Indië te verbeteren. Het belang voor den wereldhandel van zulk een waterweg zag men in, maar tot uitvoering der plannen kwam men niet, nu zoomin als vroeger en later. Omstreeks 1670 diende Leibnitz plannen in bij Lodewijk XIV. Napoleon maakte eveneens plannen en liet een onderzoek instellen door ingenieur Lepère, waarbij men tot de verkeerde meening kwam, dat het niveau van de Roode Zee belangrijk hooger was dan dat van de Middellandsche Zee; deze dwaling werd later hersteld en een nieuw onderzoek ingesteld, doch de plannen bleven plannen, totdat Ferdinand de Lesseps het werk van zijn vele voorgangers opnam, streed tegen vooroordeel en tegenwerking en in 10 jaar den nieuwen weg van Oost naar West aanlegde.

Intusschen kon alle tegenwerking niet verhinderen, dat Ferdinand de Lesseps op 25 April 1859 in Egypte de eerste spade voor het graafwerk in den grond stak; de stad, die op deze plek de toegangshaven van het kanaal zou worden, werd Port Said gedoopt, ter erkenning der groote verdiensten van den Egyptischen onderkoning Said, die sterk voor de uitvoering der plannen had geijverd.

Het begin van het werk beteekende niet het einde van kuiperij en tegenwerking, terwijl zich zware technische moeilijkheden voordeden. Vooreerst bleek het noodig, om een kanaal te graven voor den aanvoer van drinkwater, het Zoetwaterkanaal, dat van de Nijl bij Sagasig naar Ismailia loopt en dan Zuidwaarts naar Suez. Voor dit kanaal, dat de jaarlijksche kosten met millioenen verminderde, was voltooid, had men honderden werklieden noodig voor den dagelijkschen aanvoer van water, terwijl men hiervoor ook het grootste deel van de kameelen, die men voor het werk had gekocht, gebruikte. De begroting bleek te laag geraamd; men stelde zich voor onder welke omstandigheden men moest arbeiden, in een verlaten, dorre woestijnstreek, zonder het minste comfort, zonder verkeersmiddelen. Materialen, levensmiddelen, machines, werklieden moesten over groote afstanden vervoerd worden. De moderne machines, die veel technische moeilijkheden kunnen overwinnen, had men toen niet ter beschikking; er waren moeilijkheden van organisatie, van naijver onder de belanghebbenden en leiders van het werk, moeilijkheden van financieelen aard, moeilijkheden van het klimaat, waaronder de Europeesche arbeidskrachten zeer leden, enz. Bovendien was men niet vrij van tegenwerking; velen stonden nog zeer sceptisch tegenover de mogelijkheid van het kanaal en de resultaten van het kolossale werk.

De leiders wisten echter alle moeilijkheden te overwinnen; in November 1862 kon men het water van de Middellandsche Zee in het Meer van Timsah bij Ismailia laten stroomen en in 1869 bereikte het water de Bittere Meren. In datzelfde jaar, op 17 November, kon de feestelijke opening plaats hebben. Voor feestelijkheden op dien dag was waarlijk wel reden. Een groote vloot, waaronder veel oorlogsschepen, lag in zee vóór Port Said, dat nu werkelijk haven was geworden. Vorsten van verschillende landen, o.a. de keizer van Oostenrijk, de kroonprins van Pruisen, keizerin Eugénie van Frankrijk, prins Hendrik van Nederland, benevens vele diplomaten en gezanten maakten met een Fransch keizerlijk fregat den eersten tocht door het kanaal. Waardeering en

erkenning in den vorm van geschenken, eerbewijzen en ridderorden ontving de Lesseps in overvloed; ook van het Departement van Buitenlandsche Zaken van Engeland, dat hem zoo fel had tegengewerkt, ontving hij een brief, waarin o.a. de betrokken minister verzekert, „dat het hem een waar genoegen is, de tolk te zijn van Harer Majesteits regeering, om u geluk te wenschen met den

HET 60-JARIGE SUEZ-KANAAL. Het veerpont over het kanaal te Kantara, de verbinding van Azië en Afrika.

