

ROZMAITOŚCI.

Dodatek do opisu przekopania międzymorza Suez (obacz str. 321 niniejszego zeszytu).

Inżynier przy kanale Suezkim p. Janicki, czasowo bawiący w Warszawie, zebrany w dniu 14 maja b.r. inżynierom tutejszym objaśnił postęp robót przy tymże kanale i opisał pobieżnie środki mechaniczne, przez przedsiębiorców robót p. Borel i Lavalley używane.

Z objaśnień tych przytaczamy niektóre szczegóły, nie znalezione w pismach, z których opis przekopania międzymorza Suez, w niniejszym zeszycie Biblioteki zamieszczony, był czerpanym.

Początkowo długość kanału morskiego, oznaczoną była według najkrótszej linii od Suez do morza Śródziemnego blisko zatoki Pelusium. Z powodu jednak wybrania dogodniejszego punktu na przystań morską w Port-Said, pierwotnie przyjęty kierunek kanału od jeziora Timsak do morza Śródziemnego zmieniono, przez co rzeczywista długość kanału morskiego wynosi obecnie 160 kilometrów (150 wiorst).

Jeziora Gorzkie są prawie zupełnie suche, mają tylko wybrzeża błotniste, w środku zaś ich znajduje się gruba ława najpiękniejszej skryształizowanej soli kuchennej. Sól ta wcale nie jest przez rząd egipski eksploatowana, i dziś tylko częściowo, przez pracujących około kanału używana, zniknie niedługo bezpowrotnie, po wypuszczeniu do kanału wody morskiej.

Wszystkim a mianowicie Anglikom, przekopanie międzymorza Suez zdawało się być niepodobnem do wykonania. Skoro jednak wytrwałość p. de Lesseps przewyciężyła wszelkie trudności, i skoro ujrzano że roboty z usilnością prowadzone mogą doprowadzić do zamierzonego celu, wówczas ze strony Anglii postanowiono stawiać przeszkody w dalszém ich wykonaniu.

Warunek w układzie zawartym między wicekrólem Egiptu a towarzystwem, czyniący tenże układ zależnym od firmanu

sultana tureckiego, nastęczył Anglikom materyał do intrygowania na dworze stambulskim. Ponieważ firman ten, nie był ani przez wicekróla Egiptu, ani przez towarzystwo kanału suezkiego wyjednany, sułtan przeto w r. 1862 zakazał wicekrólowi dawać do robót kanałowych robotników krajowych, fallahów (rodzaj szarwarku płatnego przez towarzystwo) i zaprzeczył alienacyi na rzecz towarzystwa gruntów przykanałowych. Wynikła z tego powodu naraz stagnacya w robotach kanałowych, a następnie spór pomiędzy wicekrólem a towarzystwem o wzajemne niedopełnienie zobowiązań umowy, zakończony wreszcie wyrokiem sądu polubownego, którego superarbitrem zechciał być cesarz Napoleon III. Mocą tego wyroku, wicekról Egiptu, z powodu wspomnianych wyżej rozkazów sułtana tureckiego, zobowiązał się wypłacić towarzystwu 70 milionów franków indemnizacyi, towarzystwo zaś pozostawione zostało własnym siłom i przemysłow, w dalszém prowadzeniu robót około kanału.

W takim położeniu rzeczy, nie pozostawało towarzystwu jak dla zastąpienia braku siły ręcznych robotników, nadać przy robotach kanałowych jak najobszerniejszy rozwój środkom mechanicznym.

W tym celu po rozwiązaniu kontraktów z dawnymi przedsiębiorcami, towarzystwo przyzywało do przedsiębiorstwa p. Borel i Lavalley, którzy sprowadzili na miejsce robót znaczną liczbę kosztownych machin ekskawacyjnych czyli wielkich drągów, i te dziś w liczbie 60ciu wykonywają prace około kopania kanału morskiego.

Zakres pisma tego nie pozwala nam wchodzić w szczegółowy opis tych machin, nadmieniamy tylko, że każda z nich według zapewnienia p. Janickiego w ciągu 12 godzin wykopuje do 2000 metrów kubicznych ziemi.

Ponieważ zaś maszyny te umieszczone na żelaznych statkach parowych, funkcjonować tylko mogą na wodzie, przeto do tych punktów kanału wielkiego, gdzie w wykopie nie znajduje się dostatecznej ilości wody, wykopano w bliskości jeziora Timsak i pod Serapeum odnogi sprowadzające wodę z kanału wody słodkiej, która posługuje drągom w pracach około wykopu w kanale wielkim.

W ogólności grunt na linii wykopu kanału wielkiego, okazuje taką spójność, że zamierzone poprzednio wyłożenie dna i skarp kanału kamieniami nie będzie mieć wcale miejsca; pochy-

łość tylko tychże skarp w części kanału będzie złagodzoną, dla zapewnienia ich trwałości.

Przywiedzone wyżej okoliczności, wpłynąć oczywiście musiały na zwiększenie oznaczonych początkowo kosztów robot około kanału morskiego, a w ogóle i całego przedsięwzięcia przekopania międzymorza; koszt te według zdania p. Janickiego dojdą zapewne do 300 milionów franków.

Według umowy jaką towarzystwo zawarło o wykopanie kanału morskiego z p. Borel i Lavalley, kanał ten ma być całkowicie ukończony i otwarty do żeglugi za 30 miesięcy licząc od Kwietnia 1866 roku.

Obecny rozwój robót na całej linii przekopu międzymorza, zbliżający coraz bardziej chwilę ukończenia tego kolosalnego przedsięwzięcia, sprowadza bezustannie ze wszystkich stron ludzi, jeżdżących dla szukania zarobku z pracy, drugich dla spekulacji i zysków. Tym sposobem okolica nadkanalowa coraz bardziej się zaludnia, założono przy jeziorze Tinsah miasto nazwane na cześć dzisiejszego wicekróla Egiptu Ismailia. Liczy ono dziś przeszło trzy tysiące mieszkańców, a według zapewnienia p. Janickiego życie pędzić w niem można z wszelkim komfortem europejskim.

