

SUEZ- KANALEN



1884

Skildring
av Suezkanalen
år 1884

av Dr Halfdan Kronström

Redaktör Mikael Jägerbrand

ISBN 978-91-7757-149-0

Copyright © 2016 Mikael Jägerbrand / Virvelvind Förlag, Lysekil.

Den här e-boken ges ut av E-boksbiblioteket Förlag (imprint)

Mer info: www.e-boksbiblioteket.se

Förord

I dag tar många Suezkanalen för given.

Men det är ett av världens största ingenjörsmässiga (och ekonomiska) underverk.

Den här berättelsen skrevs bara några år efter att kanalen öppnats.

I snart 150 år har Suez-kanalen varit en av världens viktigaste genvägar. Den sparar in miljarder för alla de fartyg som slipper ta omvägen runt Afrika.

När den här texten skrevs i slutet av 1800-talet hade kanalen bara varit öppen i några år. De fantastiska siffrorna på 3 154 fartyg som då passerade kanalen varje år hade 2008 ökat till 21 415 fartyg. År 1882 passerade laster på 4,9 miljoner ton kanalen. Nu passerar enstaka fartyg som har 0,5 miljoner ton i lasten.

Suezkanalen har också blivit en ekonomisk framgång. Varje år drar man in mer än 40 miljarder kronor i avgifter.

Textens författare kallar sig ”Dr Halfdan Kronström”. Men det är en pseudonym för bokförläggaren Karl Fredrik Kruhs [1841–1917].

Skildring av Suezkanalen år 1884

Den här texten publicerades ursprungligen år 1884 i tidskriften "Undrens värld" med rubriken "Suez-kanalen". Författare till texten är Dr Halfdan Kronström (1841–1917).

Man kan svårligen öfverskatta de fördelar, som tillskyndats världshandeln genom anläggningen af Suez-kanalen. Ett byggnadsföretag, hvarigenom färdvägen från Indien till vestra Europa förkortats från 18,000 till 12,000 kilometer och hvarigenom 36 resedagar inbesparats, är ett storverk, och som vi i vår tid sett genomföras i underverkens gamla land Egypten.

Historien om detta företag är historien om sannskyldigt hjältemod och i alla afseenden värd att berättas ända in i dess minsta, ehuru aldrig tröttande detaljer. Vi måste dock nöja oss med en kort öfversigt.

Företagets upphofsman och utförare är franske vikomten Ferdinand de Lesseps, nu ordförande i Suez-kanal kompaniet, en av vår tids mest utomordentlige män, född i Versailles 1805. Han hade ofta tänkt öfver Napoleon I:s gamla plan att förena Röda hafvet med det Atlantiska genom en vattenväg på samma sätt ungefär, som förut

varit fallet, ehuru så långt tillbaka, att numera nästan alla spår utplånats af den forna farled, som trafikerad redan före Kristi födelse, efter år 775 igenfyldes på kalifen Almansours befallning. Men först efter 1854 då Lesseps, som förut under några år varit fransk konsul i Egypten, inbjöds att besöka vice konungen öfver Egypten, Said Pascha, började han att mera allvarsamt sysselsätta sig med denna fråga. Det första, som han insåg, var gagnlösheten att söka uppleta och återställa den gamla kanalfåran. Dernäst framstälde sig nödvändigheten att välja den kortaste och på samma gång bäst utförbara vägen mellan de båda hafven. När linien var utstakad, följde nya frågor med nya svårigheter. Var, såsom man då och förut vanligen antog, nivån mellan hafven så olika, att kanalen, om han kunde öppnas, skulle genast bokstafligen öfversvämmas? Skulle igenslamning omöjliggöra kanalen? Skulle man kunna bygga en hamn och hålla inloppet till kanalen klart vid Medelhafssidan? Hvar skulle man få de tusentals arbetare, som behöfdes för arbetet, och hvad skulle man föda dem med i dessa öde trakter?

Lesseps färdades nu under fyra års tid omkring i dessa ödemarker, studerade terrängföhältnanden, utförande mätningar och borrhningar samt alla nödiga förberedande undersökningar. Vattenhöjden befans ungefär lika vid den blifvande kanalens båda ändpunkter. Ett helt års vistelse vid Menzaleh-sjön ledde till öfvertygelsen att en trygg hamn kunde inrättas vid Medelhafvet. Tålmodiga iakttagelser och upprepade vetenskapliga experiment visade, att ökensanden icke medförde någon fara för igenslamning. Borrhningar på nitton olika punkter visade, att jordmånen var fast och säker. Allt tydde på att kanalen kunde både utföras och trafikeras.

Said Pascha uppmuntrade företaget på det högsta, och den af

Lesseps utarbetade planen kunde snart nog framläggas inför offentligheten. Engelsmännen visade sig ogina, och ingen hjälp kunde väntas från något inflytelserikt parti i det land, som borde draga den största nyttan af den nya kanalen; köpmän, kapitalister, ingenjörer och politici satte sig alla emot företaget. Men Lesseps framhärjade. Hans landsmän hyste det lifligaste deltagande för saken, som äfven understöddes i Italien, Österrike och andra Medelhafsländer. Ett »Compagnie universelle du Canal maritime de Suez» blef snart bildadt med ursprungligt kapital af 200 millioner francs, hvartill sedan kommo 94 millioner från egyptiska regeringen såsom skadestånd för det vissa kontraktsbestämmelser icke uppfyldes samt ytterligare omkring 90 millioner, influtna från ett med den franska regeringens tillåtelse upprättadt lotteri. Kanalen skulle tillhöra kompaniet under 99 år, från 1869 räknadt, hvarefter den skulle hemfalla till regeringen. Egyptiska regeringen skulle få 15 procent årligen af trafikinkomsterna.

Den 25 Augusti 1859 började anläggningen. Ingenjörer och skickliga arbetare hemtades från England och Frankrike, och Said Pascha hade förbundit sig att ställa en armé af bortåt 30,000 fellah's och araber till Lesseps förfogande för de gröfsta och mest påkostande arbetena. En särskild sötvattenskanal måste utgrävas från Nilen vid Kairo till Timsah sjön och derifrån till Suez för att förse arbetarne med dricksvatten, och på denna kanal tillfördes sedan 1864 både lifsförnödenheter och arbetsmateriel, hvilka förut liksom dricksvattnet med stort besvär framskaffades med hela karavaner af lastade kameler. Under flerfaldiga motgångar och förnyade intriger från i synnerhet Englands och Turkiets sida samt i trots af alla de hinder, som af afundsjuka eller politisk egennyttas ställdes i vägen,

kunde arbetet, tack vare Lesseps' och hans ingenjörers outtröttliga ansträngningar, oafbrutet pågå, tills kanalen den 17 November 1869 uppläts för trafik. Hela kostnaden uppgick då till 389 ½ millioner francs.

Den nya vattenvägens hela längd från Port Said vid Medelhafvet till Suez vid Röda hafvet utgör 163 kilometer; den är framdragen genom gräfningar på en sammanlagd sträcka af 122 kilometer och genom uppuddring i sjöar å en längd af 26 kilometer; på återstående 15 kilometer hafva inga arbeten erfordrats. Djupet är öfverallt åtta meter och bottenbredden tjugutva meter, hvilket gör att två skepp endast på vissa utvidgade platser kunna gå i bredd med hvarandra. Bredden i vattenytan är sextio meter i bergskärningar men eljest etthundra meter. Från Port Said går kanalen mellan uppkastade fördämningar på omkring 47 kilometers längd genom den grunda Menzaleh-sjön till Kantara (=»bryggan» vid karavanvägen till Syrien) och fortsätter derifrån 3 kilometer genom låga sandkullar till Ballah sjön, som genomgås till El Ferdane, der kanalen inkommer i en djup sandbergskärning, som fortsätter till Timsah sjön, 75 kilometer från Port Said. Timsah sjön är omkring 4 kilometer bred och här, halfvägs mellan båda hafven, har på en ringa arrabbys forna plats uppstått den lilla blomstrande staden Ismailia, som är hufvudsätet för kanalkompaniets tjenstemän i Egypten. Från denna sjö går kanalen genom höjderna vid Toussoum och Serapeum på 18 kilometers längd till Bittersjöarnes stora naturliga, förr intorkade bassäng, hvilken i Mars 1869 fylles af Medelhafvets vatten och har i det närmaste tillräckligt djup öfverallt; den är 38 kilometer lång. Härifrån genomgås det sista, 7 ½ kilometer långa stycket af höjderna, trakten vid Chalouf, der kanalfåran är utgräfd genom lera, sand

och sten till sitt aldra största djup, hvarefter slätten vidtager ned till Röda hafvet på 1 ½ kilometers afstånd från staden Suez.

Port Said har Suezkanalen att tacka för sin tillkomst, ehuru kanalen å sin sida icke kunde utföras, innan denna hamn blifvit anlagd. Denna anläggning blef således Lesseps' första uppgift. Han kunde icke erhålla några byggnadsmaterialier eller uppföra några verkstäder, förrän han låtit gräfva en kanal genom sandbanken mellan Medelhafvet och Menzalehsjön, samt dertill anlagt dockor, i hvilka större skepp kunde ingå med sina laddningar. Vidare måste en stor vågbrytare byggas för att dels afhålla slammet från kanalen och dels låta skepp med säkerhet inkomma till kanalmyningen äfven i hårdt väder. Denna vågbrytare, som består af två långa armar, af hvilka den mindre utlöper till 1 ½ kilometers längd i hafvet och den andra bildar en lindrig båge af 2 ¼ kilometers längd, har erhållits genom att i hafvet sänka omkring 25,000 stenblock, hvarterdera af omkring 20 tusen kilogramms vikt; stenarne måste i början hemtas från långt håll men tillverkades sedan på stället genom att stöpa sand och cement i trälårar, hvilka derefter borttogos och lemnade massan att torka och hårdna i fria luften. Murarmarne omsluta den yttre omkring 250 hektarer stora hamnbassängen, som således är ett helt och hållet konstgjordt verk och måste hållas klar genom beständig muddring. Före 1859 stod icke en enda hydda på den landremsa, der nu Port Said uppväxt till en stad med 20,000 invånare, ett raskt framåtsträfvande Venedig, hvars hamn vimlar af fartyg, tillhörande världens alla nationer.

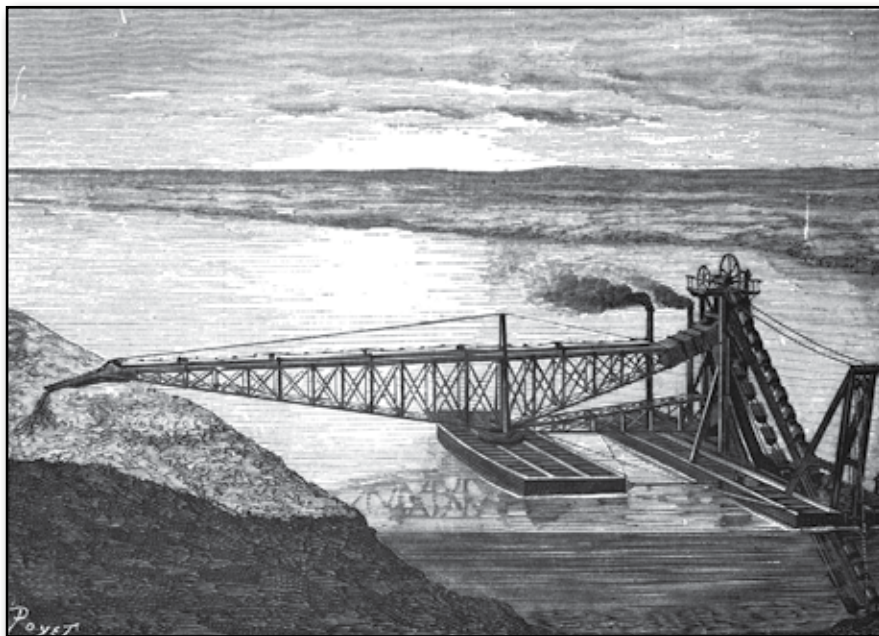
Efter Said Paschas död år 1863 hotades hela kanalföretaget med betänklig skada genom den egyptiska regeringens beslut att för egen räkning använda den mängd fellahs, hvilka genom kontrakt blifvit

lemnade till arbetets utförande. Men Lesseps och de entreprenörer, som åtagit sig kanalarbetet, firman Borel, Lavalley & C:o, fälde ingalunda modet. För kontraktsbrottet måste den egyptiska regeringen utbetala den förut nämnda stora skadeersättningssumman och de egyptiska arbetare, som blefvo dragna från arbetet, ersattes med andra lejda fellahs, dels med maskiner i vidsträckt skala. En stor mängd sandgräfnings- och muddermaskiner af olika slag, hvilka drefvos med ånga och af hvilka de största kostade mer än 300,000 sv. kronor, konstruerade enkom för ändamålet af Lavalley. Slammet och gruset, som af maskinerna upphemtades, tömdes antingen i prämar, som bortfördes, eller leddes till strandbankarne genom särskilda mekaniska inrättningar, öfver långa jernbroar och med tillhjälp af på dem rinnande vatten, pumpadt i höjden med ångmaskiner.

Under trafikåret Maj 1882—April 1883 passerades Suezkanalen af 3,154 fartyg med en drägtighet af tillsammans 4,889,923 tons, hvaraf 3,781,905 tons tillhörde britiska fartyg. Inkomsterna under 1882 stego, efter afdrag af alla utgifter, till ett belopp af 28 millioner francs, som således utgjorde nettobehållningen, hvilken emellertid först efter afdrag till pensionsfond för tjenstepersonal, till bolagets direktion, till egyptiska regeringen (15 %) samt till företagets grundare (10 %) kom aktieegarne till godo med ett belopp af 20 millioner francs, utgörande jemt 10 procent på aktiekapitalet. Den britiska regeringen är för närvarande egare till 176,602 aktier å 500 francs, köpta af khediven Ismail Pascha år 1875 för nära 4 millioner pund sterling, men rättigheten till utdelning på dessa akiter var då redan förut föryttrad ända till år 1895.

Den nämnda regeringen har helt nyligen väckt förslag om öfverenskommelse mellan henne och kanalkompaniet rörande anlägg-

ning af en ny kanal jemsides med den gamla, hvartill regeringen, under förutsättning af parlamentets bifall, förklarar sig villig bidra med 8 millioner pund sterling.



Muddermaskin nyttjad vid Suezkanalens utgrävning.



Port Said, norra inloppet till Suez-kanalen.



Nutida Port Said och Suezkanalen. FOTO: NASA Johnson Space Center

Viktiga ord och personer

Al-Mansur.

[712–775] Kalif över islam som regerade från 754 till sin död 775. Hans hela namn var Abu Jafar Abd Allah ibn Muhammad ibn Ali al-Mansur.

de Lesseps, Ferdinand.

[1805–1895] Fransk diplomat som tjänstgjorde i Egypten och Spanien. Mest känd som skaparen av Suezkanalen. Hans idé att göra om Sahara till en sjö blev däremot aldrig genomfört.

Fellah.

Arabiskt ord för Egyptens jordbrukare.

Khediv.

Titel på Egyptens vicekung som användes mellan 1867 och 1914.

Napoleon I.

[1769–1821] Fransman född på Korsika som Napoleone di Buonaparte. Var fransk kejsare från 1804 till 1814. Erövrade stora delar av Europa under flera omfattande fälttåg. Förlorade makten efter förlusten i slaget vid Waterloo år 1815 och satt de sista åren av sitt liv internerad på den brittiska ön St Helena.

Pascha, Ismail.

[1830–1895] Egyptisk khediv/vicekung från 1863 tills han avsattes 1879.

Pascha, Said.

[1822–1863] Vicekung av Egypten från 1854. Var uppfostrad i Frankrike och genomförde flera reformer.

Vikomte.

Den franska adelstiteln vicomte med rang mittemellan greve och baron.

Fler böcker: E-boksforlaget.se

Om du gillar e-böcker om historia så kommer du att gilla utbudet hos E-boksforlaget.se

Det här förlaget är specialiserat på utgivning av äldre texter om arkeologi, resor och biografier.

Alla titlarna går att hitta hos de flesta e-bokhandlare, i iTunes samt på många bibliotek.

Här är några exempel på titlar:

Klassiska deckare

- "Sherlock Holmes: »Gloria Scott»"
- "Sherlock Holmes: Beryllkronan"
- "Sherlock Holmes: De fem apelsinkärnorna"
- "Sherlock Holmes: De rödhårigas förening"
- "Sherlock Holmes: Den avhuggna tummen"
- "Sherlock Holmes: Den blå karbunkeln"
- "Sherlock Holmes: Den försvunna brudgummen"
- "Sherlock Holmes: Den försvunna kapplöpningshästen"
- "Sherlock Holmes: Blodbokarna."
- "Sherlock Holmes: Det spräckliga bandet."
- "Sherlock Holmes: Den grekiske tolken"

- "Sherlock Holmes: Musgraves ritual"
- "Sherlock Holmes: Det gula ansiktet"
- "Sherlock Holmes: Det hemlighetsfulla mordet vid skogssjön"
- "Sherlock Holmes: Den hemlighetsfulla patienten"
- "Sherlock Holmes: Börsmäklarens biträde"
- "Sherlock Holmes: En skandal i Böhmen"
- "Sherlock Holmes: Krymplingen"
- "Sherlock Holmes: Lorden och hans rika amerikanska brud"
- "Sherlock Holmes: Mordet i Reigate"
- "Sherlock Holmes: Tiggaren med den kluvna läppen"

Arkeologi

- "Solgudens yxa och Tors hammare"

- (1899)
- "Hällristningarnas ålder" (1869)
- "Feniciska kolonier i Skandinavien" (1875)
- "Hällristningar på Kinnekulle" (1892)
- "Forntidens perioder" (1892)
- "Hur gamla är hällristningarna?" (1869)
- "Bohusläns bygdeborgar" (1909)
- "Bohuslänska hällristningar" (1879)
- "Fynden i Troja" (1878)
- "Förbindelse mellan Skandinavien och vestra Europa före Kristi födelse" (1889)
- "Svear och götar under folkvandringstiden" (1905)
- "Husaby kyrka" (1899)
- "Hällristningarna i Järrestad" (1881)
- "Nordens fartyg från hednatiden" (1872)
- "Anmärkningar rörande figurteckningar från forntiden" (1842)
- "Grafkistor af klufna och urhålkade stockar" (1894)
- "Den svenske solguden och den svenske Tyr" (1906)
- "Skånska fornminnen" (1853)
- "Ölands fornminnen" (1874)
- "Tors hammare" (1872)
- "Våra fornminnen – vad de lära oss" (1916)
- "Sveriges fasta fornlämningar från hednatiden" (1901)
- "Förstörda fornminnen i Bohuslän år 1924"

Djur & natur

- "Svenska djur i folktron" (1898)

- "Skäggets historia" (1893)
- "Kattens kulturhistoria" (1882)
- "Djurens sömn" (1889)
- "Katten i forntida Egypten" (1889)
- "Ett dygn på månen år 1870"
- "Orkidéernas historia" (1894)
- "Blomsterspråket" (1888)
- "Sveriges hundraser" (1880)
- "Guide till biskötsel" (1885)

Kulturhistoria

- "Midvinterns solfest" (1894)
- "Julen på 1870-talet – Skildringar och illustrationer i svenska tidskrifter"
- "Om julens härkomst" (1899)
- "Julen i Skåne på 1820-talet"
- "Nyaste och tillförlitligaste Drömboken" (1918)
- "1870-talets bästa tips för frisyr och utseende"
- "Lyxens historia" (1870)
- "Gaffelns historia" (1889)
- "Kanalbyggen på planeten Mars" (1888)
- "Vårt solsystem" (1878)

Resor

- "Ett besök i Venedig år 1878"
- "Strandgatan i Visby år 1879"
- "Resa på Dalslands kanal år 1877"
- "Nyköpings slott" (1877)
- "Ett besök i Marstrand år 1882"
- "Min resa i Blekinge och Kalmar år 1854"
- "Resor med luftballong år 1873"

- "Runlejonet i Venedig" (1871)
- "En utflykt på Mälaren år 1871"
- "Skildring af Vestergötland år 1882"
- "Kalmar slotts historia" (1880)
- "Ett besök i Södertälje år 1881"
- "En färd på Donau år 1882"
- "Ringmuren i Visby" (1874)
- "Fredrikstens fästning och Karl XII" (1879)
- "Petras helgedomar" (1921)
- "Ett besök i Boxholm år 1885"
- "Skildring av Riseberga klosterruiner" (1874)
- "Borgholms slottsruin" (1878)
- "Rundtur i södra Frankrike år 1880"
- "Ett besök på Djurgården sommaren 1868"
- "Sigtunas tidiga historia" (1872)
- "Helgeandskyrkan i Visby" (1878)
- "Norrköpings historia" (1871)
- "Ett besök i Waxholm år 1870"
- "Vadstena slott" (1875)
- "Skildring av Island" (1870)
- "Besök på Gripsholms slott år 1895"
- "Ett besök i Rom år 1870"
- "Besök på Helgoland år 1874"
- "Guide till Uppsala år 1875"
- "Kyrkoruinen S:t Katarina i Visby" (1877)
- "Gripsholms slott" (1877)
- "Ett besök i Strängnäs år 1874"
- "Ett besök i Visby år 1906"
- "Bohus fästning" (1869)
- "En resa på Rhen år 1866"
- "Ett besök i Ystad år 1872"

Svensk geografi

- "Märkliga orter i Sverige" (1883)
- "Skildring av Värmland år 1882"
- "Skildring av Dalälven år 1876"
- "Skildring av Ångermanland 1882"
- "Skildring av Bohuslän år 1882"
- "Skildring av Dalsland år 1882"
- "Skildring av Närke år 1882"
- "Skildring av Öland år 1882"
- "Skildring av Stockholm år 1882"
- "Skildring av Västmanland år 1882"
- "Skildring av Härjedalen år 1882"
- "Skildring av Gästrikland år 1882"
- "Skildring av Jämtland år 1882"
- "Skildring av Göteborg år 1882"
- "Skildring av Halland år 1882"
- "Skildring av Blekinge år 1882"
- "Skildring av Gotland år 1882"
- "Skildring av Södermanland år 1882"
- "Skildring av Östergötland år 1882"

Vikingar

- "Vikingatidens Lund och Birka" (1909)
- "Jomsvikingarnas saga" (1888)
- "Fyndet av vikingaskeppet i Gokstad år 1880"
- "Hervars och Hedreks saga" (1888)
- "Carl Larssons Uppsala-tempel" (1908)
- "Sagan om Ragnar Lodbrok och hans söner" (1880)
- "Sverige och vikingafärderna västerut" (1924)