

Kap. b. b. Anđelko KALPIC
Beograd

Stogodišnjica Sueckog kanala u uvjetima opasnog nadmetanja oružjem

Navršilo se sto godina od trenutka kada je na svečani način, 17. novembra 1869. godine, predan saobraćaju Suecki kanal, gigantski poduhvat čovjeka usmjeren da skрати razdaljine među kontinentima, narodima, ljudima. Značaj vodenog puta koji je povezivao Sredozemno sa Crvenim morem i otvorio vrata i puteve prema prostranstvima oceana uočavan je već davno. Ideje i prvi pokušaji da se uspostavi ta vodena spona padaju, kao što je poznato, u daleku prošlost, u vrijeme egipatskih faraona, na oko 1500 godina prije početka naše ere. Danas, u 1970. godini, međutim, mi moramo konstatirati da je od junske agresije Izraela 1967. godine taj put zatvoren i da se na tom području sve više nadmeće opasnom vatrom oružja. Po nekim aproksimativnim proračunima ukupna vatrena moć oružja strana u direktnom sukobu i prisutnih flota SAD i SSSR-a prelazi za nekoliko puta ispoljenu snagu oružja u II SR u Sredozemlju sa tendencijom vrtloglavog narastanja. Kao liferanti oružja prvog reda pojavljuju se četiri velike sile.

Brodovi svih zastava ne plove više Sueckim kanalom. Neposredno prije zatvaranja Kanal je imao ukupnu dužinu od 162,5 km (od toga 40 km kroz jezera a 122,5 km kroz prokopani dio), širina plovnog puta iznosila je 90—110 m, a dubina do 13 m što omogućava plovidbu brodovima sa gazom do 11 m prosječnom brzinom 12—14 km na sat, obično u konvojima od po 20 brodova. Prve godine od otvaranja Kanalom je prošlo 486 brodova, a u godini neposredno prije zatvaranja preko 20.000 brodova ukupne nosivosti od preko 245 milijuna tona (dnevno 50—60 brodova pretežno tankera). Ukupna tonaža brodova prve poslovne godne Kanala iznosila je 400.000 tona. Brodovi na putu Trst—Bombaj prolazeći Kanalom uštedjeli su na putu oko 63%, a na relaciji Marsej—Bombaj za oko 50% u odnosu na plovni put oko Rta dobre nade. Ove njegove karakteristike kao i područje kroz koje vodi i mora koja povezuje opredjeljivali su njegov ekonomski i vojno-politički značaj u proteklih sto godina.

Do pojave nezavisnog i nesvrstanog Egipta dominantnu ulogu u sferi osnovnih karakteristika Sueckog kanala kao tekovine suvremene civilizacije imale su one pomorske sile koje su snagom vlastitog oružja, posebno ratne mornarice, igrale najznačajniju ulogu u Sredozemnom moru. Najčešće su se u toj igri za gospodstvo sukobljavali interesi Italije, Velike Britanije i Francuske bilo međusobno ili njih pojedinačno odnosno grupno sa pravima i interesima naroda kroz čiji teritorij prolazi ovaj inače međunarodni plovni put. Detaljan prikaz poslovanja i strukture kapitala Kompanije Sueckog kanala, i njegova međunarodno-pravnog položaja pružio bi jasniju sliku tih zbivanja i argumentirano potvrdio navedenu tvrdnju. Poseban dokaz za to je svakako činjenica da na akt egipatske vlade od 26. jula 1956. godine o nacionalizaciji Kanala kolonijalne i imperijalističke snage odgovaraju poznatom neuspješnom izraelsko-anglo-francuskom agresijom na Egipat (od 29. oktobra do 4. novembra 1956. godine). Radilo se tu očito o dalekosežnijim ciljevima onih koji se nisu mogli pomiriti sa činjenicom da je vrijeme njihova gospodstva nad pravima drugih naroda prošlo.

Nastojanja nezavisne, Ujedinjene Arapske Republike da dalje modernizira plovidbu Kanalom, da ga osposobi za prihvatanje većih brodova, jer se osjećala sve veća potreba za tim, naglo je prekinuto novim ratom, koji je opet pokrenut iz stratezijskih ciljeva osvajačkih snaga da obu-

stave tok slobodnog razvoja naroda. Bilo je predviđeno da do 1975. godine dubina plovnog puta u Kanalu bude povećana na 17,67 m uz mogućnost produbljenja čak na preko 20 metara. Time bi se omogućio i prolaz supertan-kerima od 250.000 tona. Izraelska agresija, pored ostalog, presjekla je jednu važnu žilu u svjetskom saobraćajnom krivotoku onemogućivši plovidbu Kanalom. Dobro su poznati događaji koji su se odigrali u junu 1967. godine čija nas dramatičnost već više godina svakog dana drži u napetosti i nameće nam najcrnje slutnje po mir na području Bliskog istoka i Sredozemlja. Suecki kanal u svemu tome ima samo jedan iako ne sporedan značaj, u sukobu interesa imperijalističkih i hegemonističkih politika.

Njegovo produženo zatvaranje ima teške nesagledive posljedice. Koliko je štete naneseo našoj, naročito pomorskoj, privredi njegovim zatvaranjem? Može se prihvatiti da veliki supertan-keri i uopće brodovi velike tonaže mogu smanjiti gubitke po toni prijevoza robe kad plove oko Rta dobre nade. Može se prihvatiti i prednosti koje može dati direktan naftovod do luka Sredozemlja. Putnički saobraćaj se može uspješnije riješiti umjesto pomorskim vazduhoplovnim sredstvima. Može li se time pravdati stanje na Kanalu i oko njega?

U velikoj realizaciji Francuza Lesepsa, koji je uspio da bolje poveže mora a time i različite narode ima nešto šire i vrijednije od samog tehničko-ekonomskog faktora čija uloga može zavisi od modernizacije i tehnološkog napretka biti manja ili veća, rasti ili opadati. Suština problema svodi se na bitna životna pitanja mira, slobode i nezavisnosti ne samo Egipta, kroz čiji teritorij prolazi Suecki kanal već zemalja Sredozemlja u cjelini, posebno novooslobođenih. Na tom se području danas sukobljavaju interesi supersila, čije se metropole i nacionalne granice nalaze van Sredozemlja. Političko prevazilaženje izraelske agresije u duhu zaključaka Savjeta bezbenosti, povlačenje agresora sa svih okupiranih teritorija je osnovni uvjet da se oko Sueckog kanala uspostavi mir. Divljanje agresora treba spriječiti i osuditi sve one koji ga podržavaju u ekspanzionističkoj politici. »Svi oni koji žele kraj krvoprolića na Srednjem istoku moraju osigurati da ni jedno rješenje ne sadrži sjeme za budući konflikt« — podvlači u svojoj posljednjoj poruci od 31. januara 1970. godine nedavno preminuli filozof i borac za mir Bertrand Rassel. Trajno rješenje moguće je, dakle, naći samo na principijelnim osnovama da zemlje tog područja poštujući osnovna međusobna prava bez miješanja sa strane i blokovske logike, same odlučuju o svom razvoju. Poznati su konstruktivni napori naše zemlje da se agresija spriječi i osudi, da se uspostave mir i ravnopravna suradnja među narodima u ovom inače, osjetljivom području za sudbinu svijeta. Mnogo životnih spona vezuje Jugoslaviju za to područje. Najnovija misija mira predsjednika Tita u prijateljskim zemljama Afrike i niz drugih konstruktivnih napora SFRJ očito imaju punu podršku svih iskrenih pobornika mira i ravnopravnih odnosa među narodima.

Stogodišnjica Sueckog kanala može poslužiti kao jedan od povoda da se još potpunije uoče uzroci teške posljedice nadmetanja oružjem u toj oblasti i da se ta opasna igra što prije zaustavi i da ponovno jednom od žila svjetskog saobraćajnog krivotoka krenu brodovi pod zastavama malih i velikih, razvijenih i nerazvijenih zemalja.