

Novi program velikih radova u Sueckom kanalu

Aleksa Benić

Kada je 17. februara godine 1869. svečano otvoren Suecki kanal, francuski brod »Aigle« na kome se nalazila francuska carica Eugenie, prvi je uplovio u Suecki kanal. Taj se brod tada smatrao velikim brodom a imao je 2000 tona dok mu je gaz iznosio 4,60 metra. Drugi brodovi sa većom tonažom zamoljeni su da ostanu na sidrištu u Ismajliji jer radovi na južnom dijelu kanala nijesu još bili dovršeni a na nekim mjestima dubina nije bila veća od 5,20 metra.

U drugoj polovini godine 1954. kanalom je prošao veliki francuski putnički brod »Ile de France« od 46.000 tona.

* * *

Vidi se dakle da su između 1869. i 1954. godine izvršeni obimni radovi na produbljivanju i na proširenju kanala.

Pred upravom Sueckog kanala kao konačni cilj, postavljalo se pitanje proširenja i produbljivanja ovog morskog puta koji odvaja i spaja ova dva kontinenta i znatno smanjuje put do Indije tako da mogu proći i brodovi sa velikim gazom i da se dva velika broda mogu slobodno mimoći u vožnji.

Međutim i pored uloženi napora nije bilo dosada moguće postići taj cilj.

Ipak je mnogo učinjeno u proteklom periodu od 85 godina od otvaranja kanala pa do danas. Uprava kanala uvijek je nastojala da se održi ne samo na visini napretka plovidbe, nego i da predvidi taj napredak i da se prema tome i opremi.

Godine 1875. u kanalu je dostignuta prosječna dubina od 8 metara. U to doba, to je bilo dovoljno za brodove sa tadašnjom najvećom tonažom.

Ismailia na Kanalu

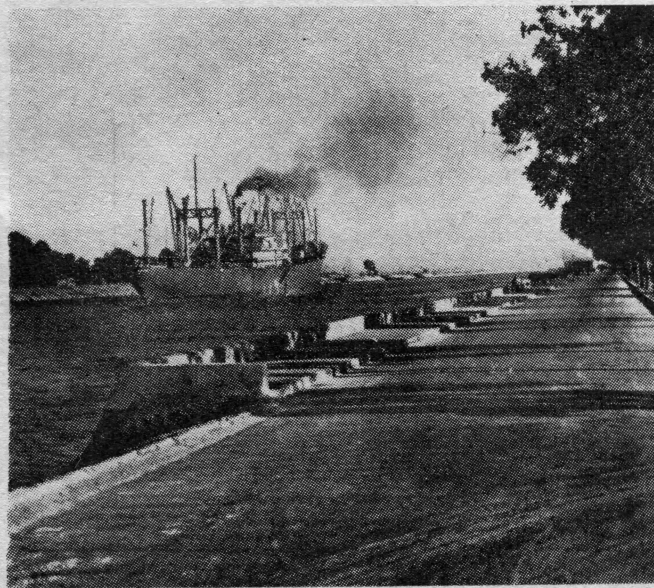
Međutim, brodogradilišta su isporučivala brodove sa sve većom tonažom i stoga se neumitno pojavila potreba daljeg produbljivanja i proširenja kanala.

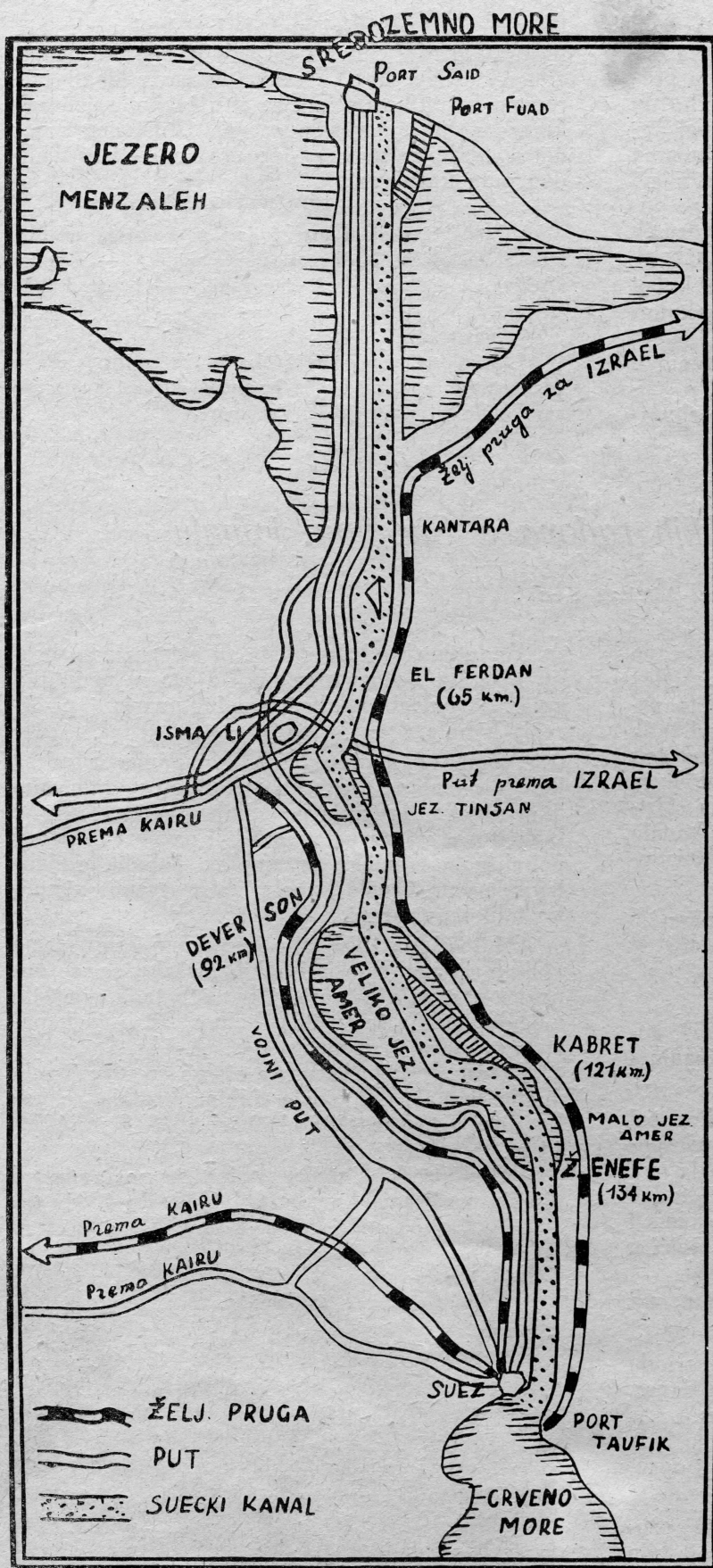
Počam od godine 1875., kompanija Sueskog kanala počela je provoditi nekoliko programa velikih radova. Trajanje pojedinih programa bilo je različito, a svi su uglavnom bili usmjereni, pored poboljšanja tehničke opreme na daljnje produbljivanje i proširenje kanala. Ti programi su koliko toliko ostvareni.

Od 1875. do 1952. bilo je ukupno 7 programa velikih radova. Bilo je i nekih grešaka, jer se ponekad nastojalo ostvariti i ono što tada nije bilo moguće, gubila se iz vida realnost ali je ipak postignut značajan uspjeh.

U tom periodu vremena stalno se povećavala dubina kanala. Najmanja dubina kretala se kako slijedi: godine 1869. 4,20 m; 1875. 8 m; 1954. 14 m.

Pored produbljivanja akutno se postavljalo i pitanje proširenja kanala. Od 1870. do 1884. go-





Na slici su posebno označena dva buduća nova rukavca. Jedan će biti dug preko 2 km. južno od Port Saída i omogućit će lakše formiranje konvoja. Drugi rukavac, dug 4 km., u oblasti Velikog Jezera Amer, olakšaće rješenje problema križanja tankera.

dine, zbog uzanosti prolaza, nasukalo se skoro oko 300 brodova. A treba imati u vidu da je tada kanalom prosječno prolazilo 4 broda dnevno.

Da bi se udovoljile sve veće potrebe plovidbe, tokom godine kanal je postepeno proširen, produžene su stanice za mimoilaženje brodova, stvorene su neke nove stanice, ispravljene su neke krivine. Sve je to pridonijelo da širina kanala koja je godine 1870. iznosila 54 metra na površini a 22 metra na dnu, dostigne godine 1954. od 95 do 160 metara na površini, 60 metara na dubini od 11 metara a 35 metara na dnu.

Zahvaljujući tome, promet brodova u kanalu znatno se povećao i ubrzao a što se može vidjeti iz slijedećeg pregleda:

Godina	Broj brodova	Tonaža
1870.	436	437.000
1910.	4.533	16.600.000
1939.	5.761	31.700.000
1952.	12.168	45.144.000
1953.	preko 12.500	preko 92.000.000

Program radova od 1921. bio je postavio ambiciozni cilj da se brodovi mimođu u vožnji. Međutim taj cilj nije mogao biti postignut.

Sedmi program, započet godine 1949., prihvatio se te teškoće i djelomično istu odstranio, izgradnjom jednog novog rukavca dužog 11 kilometara na drugoj trećini kanala, na prostoru između El Ferdana (km 65) i El Kantare. Ovi radovi dopunjeni su produbljivanjem do 10 na 12 metara stanice za tankere u jezeru Timsah i stvaranjem novog sidrišta u luci Port Said radi lakšeg formiranja konvoja.

Sve te mjere omogućile su da vožnja u kanalu, iako se svakog dana na oba ulaza u kanal pojavljuje preko 30 brodova, traje samo 12 do 15 sati, dok je godine 1870. bilo potrebno utrošiti 40 sati pa i više.

Sedmi program radova dovršen je godine 1952., a već su izvršene sve pripreme za ostvarenje novog osmog programa radova.

Na ovu odluku naročito je uticalo novo shvaćanje uloge tankera, jer se sada grade tankeri giganti od preko 40.000 tona. A tankeri predstavljaju preko 67% brodova koji prolaze kanalom.

Stoga se Međunarodna savjetodavna komisija za velike radove Kompanije Sueckog kanala sastala u Parizu 16. i 17. XI. 1954. i odo-

brila obiman program radova čije će izvođenje početi tokom 1955. Taj program predviđa:

— Stvaranje dva nova rukavca na Istočnoj obali kanala. Jedan od preko 2 kilometra dužine, južno od Port Saida, a drugi od oko 4 kilometra dužine u Velikom jezeru Amer, kod Kabrita.

— Proširenje kanala na sektoru dužine od 24 kilometra južno od Malog jezera Amera.

— Proširenje i produbljivanje kanala na jednom drugom sektoru dužine od 18 kilometara, na polovini puta, u oblasti El Ferdana.

Ovi će se radovi izvršiti na onim dijelovima gdje je kanal najuži.

Ovaj dio programa odgovara najhitnijim i najneposrednijim potrebama. Međutim, kasnije će

biti poduzeti i obimniji radovi za opće proširenje i produbljivanje kanala.

Ovaj osmi program predviđa ukupne investicije od preko 17 milijuna funti, a milijuni kubičnih metara zemlje koji će biti prebačeni predstavljat će $\frac{4}{5}$ svih zemljanih radova koji su bili potrebni za samo prokopavanje kanala.

Preostaje još samo 14 godina prije isteka koncesije od 99 godina koju je Međunarodna kompanija Sueskog kanala dobila od Egipta za eksploataciju kanala.

Kada Kompanija bude predala kanal sa svim njegovim instalacijama egipatskoj vladi 1968. godine, moći će se reći da će to biti sasvim novi kanal o kome ni sam njegov neimar Ferdinand de Lesseps nije vjerojatno ni sanjao.