

60-lecie wiekopomnego dzieła — otwarcia Kanału Suezkiego.

W r. bież. wśród ważnych faktów i rocznic, wybitne miejsce zajmuje również 60 lecie otwarcia kanału Suezkiego.

Dnia 19 listopada 1869 r. bowiem odbył się w obecności ówczesnej cesarzowej francuskiej Eugenji, cesarza Austrii, Franciszka Józefa I. i znakomitych przedstawicieli wszystkich mocarstw, oprócz Anglii, uroczysty akt ostatecznego połączenia wód morza Śródziemnego i Czerwonego, zw. kanałem Suezkim.

Idea przekopania tego kanału, który skurczył świat cały, przewijała się w ciągu wieków, aż wreszcie urzeczywistniona została dzięki energii twórczej oraz zdolnościom genialnego inżyniera francuskiego, Ferdynanda de Lessepsa.

Nie należy więc sądzić, aby ten inżynier był pierwszym człowiekiem, który powziął myśl przekopania międzymorza, oddzielającego morze Czerwone od Śródziemnego. Już bowiem kanał, przecinający to międzymorze, oczywiście nie tak imponujący jak dzisiejszy, istniał za faraona Setiego I. w 1380 r. przed nar. Chr., o czym wspomina Herodot. Z czasem wszakże zasypały go piaski pustyni. I królom francuscy: Ludwik XIV, Ludwik XV, Ludwik XVI i Napoleon I myśleli o budowie tego kanału, skracającego drogę oceaniczną z zachodu na wschód i odwrotnie. Dopiero jednak za Napoleona III. myśl ta została urzeczywistniona.

Inż. Lesseps w roku 1853 w wybuchu wojny krymskiej przedłożył swój dokładnie przemyślany projekt wicekrólowi Egiptu — Saidowi, a 30 listopada 1854 r. uzyskał koncesję na założenie towarzystwa budowy kanału. Musiał jednak przełamać różne trudności, związane z koniecznością podpisania umowy przez sułtana tureckiego. W Konstantynopolu bowiem intrygowali przeciw planom Lesseps'a Anglicy w obawie o swą władzę nad morzem. Mimo to, uzyskawszy zgodę sułtana, w kwietniu 1859 r. rozpoczęto budowę kanału, trwającą 10 lat, a przy której zatrudnieni byli prócz krajowców wyszkoleni Europejczycy i — maszyny.

Po wojnie francusko-pruskiej (w r. 1870/71) Anglja, która początkowo była przeciwna kanałowi Suezkiemu, choć skracał on drogę okrętową z Londynu do Bombaju o 4563 mile morskie, do Kalkuty o 3667 mil, a do Melbourne, w Australji o 645 mil, i nie wierzyła, aby się opłacał, widząc wzrastający na nim ruch okrętowy, spostrzegła swój błąd i nabyła dosyć znaczną część akcji od egipskich i tureckich posiadaczy tychże. Transakcje te prowadziła Anglja w wielkiej tajemnicy przed Francją, a gdy ta chciała się temu przeciwstawić, było już zapóźno. I zrobiła Anglja na tem świetny interes, bo dzisiaj akcje te są warte sto razy więcej, a przysiętem zdobyła wpływ przemożny w tem przedsiębiorstwie, posiadającym dla niej olbrzymie znaczenie polityczne, strategiczne i handlowe.

Kanał Suezki przecina kraj z północy na południe od niskiej, piaszczystej ławicy, zamykającej stare pelezjackie ramie Nilu i wiedzie okręty w pierwszej swej części ku jeziorom Ballaha. Z zachodniej strony towarzyszy mu idąca po grobli kolej, a od płytkich wód jeziora Meuzaleh zabezpiecza szeroka tama. Niżej na południu przebija kanał wysoki prób obok El-Kantary i w tem miejscu przekracza starą, ważną syryjsko-egipską drogę. Po wyjściu z jezior Ballaha zwraca się kanał w łuku przez

najwyższe wzniesienie przesmyku El-Gisir ku małemu jezioru Timsah i kieruje się następnie na płn. wschód, wchodzi w baseny jezior Gorzkich, a po ich przebyciu i przekroczeniu drogi Napoleona z 1799 r. uchodzi koło portu Ibrahima, dość daleko od Suezu do morza Czerwonego.

Długość dzisiejszego kanału wynosi 162 klm., głębokość około 9 m; w kilku miejscach wybudowano dla wielkich statków wymijalnie. Szybkość przejazdu wynosi 10 klm. na godzinę. Tylko na wielkim basenie jezior Gorzkich mogą okręty płynąć pełną parą.

Kanał dostępny jest dla wszystkich okrętów bez wyjątku. Obecnie przepływa rocznie przez niego średnio po 5400 okrętów o pojemności 27 milj. tonn, co przynosi Tow. kanału 355 milj. franków złotych czystego zysku — pomimo znacznych kosztów, związanych z ciągłym ubezpieczaniem brzegów, bagrowaniem, tworzącym się stale mielizn, utrzymywaniem przystani itd.

Prace około powiększenia i umocnienia kanału w pewnej mierze odbywają się do dzisiejszego dnia. Kanału strzegą dwie jakby strażnice: na północy piękny port Said, z dużymi ochronnymi mólami, wspaniałym pomnikiem Lessepsa i bardzo wysoką, bo 60 m. latarnią morską, — na południu zaś Suez. Dwa te krańce łączy niejako Ismailja, urocze miasto nad jeziorem Timsah.

Kanał Suezki jest więc jednym z największych dzieł inżynierskich świata, o historycznym znaczeniu, pomnikiem geniuszu ludzkiego oraz energii, woli i talentu wielkiego Lessepsa.



Pierwsze długie spodnie małego króla rumuńskiego.

W ósmą rocznicę swych urodzin mały król rumuński Michał ubrał się po raz pierwszy w długie spodnie. Z tej okazji podobiznę małego monarchy rozesłała rumuńska ajencja prasowa do wszystkich niemal ilustracyj i wydawnictw świata. Pewien wielbiciel króla, podający się za wysłużonego angielskiego żołnierza, który całą wojnę światową odbył na froncie wschodnim, nadesłał na ręce królewskiego dziecka, za pośrednictwem „The Birmingham Gazette“ jednoszylingową monetę, aby król Michał mógł ją włożyć do kieszeni swych pierwszych długich spodnek. Jest to, według tradycji ludowej, zakorzenionej w Jorkshire, najlepsza „maskota“ na całe życie.

Król Michał i królowa matka bardzo się ucieszyli miłym pomysłem dawnego wojaka, któremu poselstwo rumuńskie w Londynie, w imieniu królewskiej rodziny, wyraziło serdeczne podziękowanie.

Ford na ławie szkolnej.

Lata wczesnej młodości pozostawiają bodaj najsilniejsze i najmilsze wspomnienia na całe życie. Dał tego dowód również Ford, zakupując ostatnio i — prawdziwie po amerykańsku — „przenosząc“ na teren swych zakładów w Dearborn, budynek szkoły, do której ongiś uczęszczał, będąc jeszcze dzieckiem.

Budynek ten po przeniesieniu otrzymał całkowite urządzenie, odtwarzając z całą dokładnością wygląd wewnętrzny szkoły z przed siedemdziesięciu laty. W osobnej sali mają być zawieszony portrety ówczesnych nauczycieli Forda.