

از مجله «تاریخ برای همه»

بقلم «آلیس دلپی»

ترجمه: دکتر هادی خراسانی



## کانال سوئز چگونه حفر گردید

فردینان دولسپس مبتکر حفر کانال سوئز

در حدود ساعت هشت و نیم صبح روز ۱۷ نوامبر سال ۱۸۶۹ کشتی هائی که مدعوین را برای افتتاح رسمی ترعه سوئز حمل میکردند، وارد این کانال شدند، کشتی «عقاب» که حامل ملکه «اوژنی» همسر ناپلئون سوم، همراهان ملکه و همچنین «فردینان دولسپس» بود، پیشاپیش سایر کشتی‌ها حرکت میکرد. در عقب این کشتی سلطنتی ناوچه‌های حامل «فرانسوا ژوزف» امپراطور اتریش، شاهزادگان پروس و هلند، سفرای انگلستان و روسیه حرکت میکردند. رویهمرفته در حدود ۴۰ کشتی قریب پنجهزار نفر از شخصیت‌های برجسته کشورهای شرق و غرب را حمل می‌نمودند.

در این لحظات تاریخی کلیه مسافریں هیجان شرکت در يك واقعه مهمی را که موجب پیدایش تحول عظیمی در آینده جهان میگردد و یکی از مراحل عمده کشتی رانی تجاری بعد از مسافرت «واسکودو گاما» بشمار میرفت ، احساس میکردند .

این هیجان تاحدی توأم بانگرانی بود . کنتس «دونادایاک» (۱) یکی از نزدیکان ملکه فرانسه این نگرانی را در یاد داشتهای خود منعکس ساخته است .

بعضی از عبارات یادداشت‌های او اضطرابی را که بر اولین مسافریں کانال سوئز مستولی شده بود ، بخوبی نشان میدهد . وی در این مورد چنین می نویسد :

«سکوت کاملی بر صحنه کشتی حکم فرما بود فقط صدای آقای «سورویل» (۲) فرمانده کشتی عقاب که تقریباً بلا انقطاع دستور تیرا صادر میکرد دهان به دهان میگشت و این سکوت را میفکست . همه مسافریں تحت تأثیر این مراسم و نیز خطراتیکه عبور از کانال در برداشت ، قرار گرفته بودند . ملکه با آنکه سعی میکرد خونسردی خود را حفظ کند ، دچار نگرانی و اضطراب بود .

اما مطلبی را که «کنتس دونادایاک» بعلت عدم اطلاع مسکوت گذاشته بود ، نگرانی شدید «فردینان دولسپس» بود زیرا در اواسط شب گذشته یعنی شب ماقبل روز افتتاح رسمی کانال ، باو اطلاع داده بودند که ناوچه «لطیف» متعلق بمصر در سی کیلومتری «پورت سه‌مید» در داخل کانال بشن نشسته و بدین ترتیب راه عبور از کانال را مسدود ساخته و کوششهاییکه طی ساعات بعدی برای بیرون آوردن کشتی مذکور بعمل آمده ، نتیجه‌ای نینخشیده در آخرین لحظات خدیو مصر در حدود هزار نفر را مأمور خارج

1- Comtesse de Nadaillac

2- Surville

ساختن ناوچه مذکور نموده و با آنها دستور داده بود که چنانچه راه دیگری برای بیرون کشیدن ناوچه پیدا نشود باید آنرا منفجر سازند.

موقمی که فردینان دولسپس بدون آنکه با هیچکس راجع باین پیش آمد ناگوار صحبت کرده باشد، سوار کشتی عقاب گردید، دستخوش اضطراب و نگرانی شدیدی بود زیرا هنوز هیچ خبری در باره اقداماتی که برای خارج ساختن ناوچه لطیف بعمل میآوردند، دریافت نداشته بود. فقط ۵ دقیقه قبل از آنکه کشتی عقاب بمحل وقوع حادثه برسد، یکی از دریا سالاران مصری که با ناوچه‌ای با استقبال کشتی عقاب آمده بود، با اشاره به سپس اطلاع داد که راه عبور باز شده است. چند لحظه بعد ملوانان ناوچه لطیف که در کنار ساحل لنگر انداخته بود، با ابراز احساسات به ملکه فرانسه که در کشتی عقاب از مقابل آنها می گذشت، ادای احترام نمودند. بدین ترتیب معلوم شد که ضرورتی برای منفجر ساختن ناوچه لطیف پیدا نشد.

فکر اتصال دریای مدیترانه به بحرالحمرازگی نداشت. این فکر بدوران تاریخ باستان می پیوندد. در زمان «نشاو» (۱) که یکی از فراعنه مصر بود و در حدود ۶۵۰ سال قبل از میلاد مسیح سلطنت میکرد، کانالی بطور نیمه تمام حفر گردید و بعدها بوسیله «اریوش» تکمیل شده درحقیقت پیشقدمان لسپس رود نیل را به دریاچه «تلخ» متصل ساخته بودند و ترعه‌ای که بدین ترتیب احداث شده بود فقط در قسمتی از سال قابل کشتیرانی بود، زیرا وضع آن بوضع جریان رودخانه نیل بستگی داشت.

متجاوز از بیست قرن پیش، بطلمیوس دوم دستور داد که بین دریاچه تلخ و بحرالحمز گودالی حفر شود و تعدادی آب بند برای اینکه امواج آب کشور مصر را فرونگیرد، ساخته شود زیرا طبق عقیده قدما اختلاف بین سطح دودریا در حدود ده متر بوده است.

در دوران رومیان در نتیجه اقداماتی که بدستور «تراجان» صورت گرفت ، کانال در تمام طول سال قابل کشتیرانی گردید . ولی در حفاظت و نگاهداری آن مسامحه میشد بطوریکه موقعیکه مسلمانان بر مصر تسلط یافتند کانال از سن پر شده و غیر قابل استفاده بود.

عمر خلیفه اسلام برای رساندن آذوقه بمکه و مدینه دستور داد که کانال را اروپایی کنند ولی در سال ۷۶۷ میلادی برای قطع حمل خوار و بار مورد نیاز اهالی مدینه که دست بشورش زده بودند ، کانال را بکلی مسدود نمودند .

بدین ترتیب کانال بمدت یازده قرن زیر سن مدفون بود ، از آن تاریخ بعد چندین بار فکر حفر کانال مورد توجه قرار گرفت و مطالعاتی کم و بیش جدی درباره امکان اتصال دو دریا بمنظور تسهیل برقراری ارتباط بین شرق و غرب به عمل آمد مثلا در اوایل قرن شانزدهم اهالی «ونیز» بمنظور مبارزه بر علیه رقابت دریائی پرتغال که پس از سفر واسکو دو گاما ، تفوق بازرگانی جمهوری ونیز را مورد تهدید قرار داده بود، ب فکر بهره برداری از این کانال قدیمی افتادند.

در طی قرون هفده و هیجده فرانسویان امکان گشایش کانال را مورد بررسی قرار دادند. بازرگانانی از قبیل «ژاک ساواری» ، دیپلماتهایی مانند «ژیراردن» ، «بنوادومایه» ، «سن پریست» (۱) و «شوازل گوفیه» (۲) فلاسفه ای از قبیل «دارژانسون» (۳) و نویسندگانی مانند «ولنی» یادداشتهایی درباره امکان حفر کانال منتشر نمودند و در آن نظریات خود را بدون آنکه وارد جنبه های فنی موضوع کردند، تشریح نمودند.

اولین باری که امکان حفر ترعه سوئز بوسیله کارشناسان در محل مورد

1- Saint-Priest

2- Charles le père

3- D, Argenson

بررسی قرار گرفت موقمی بود که ناپلئون بناپارت با اتفاق هیئتی از دانشمندان فرانسوی به مصر مسافرت نمود در ماه دسامبر ۱۷۹۸ ژنرال بناپارت و عده‌ای از مهندسين عضو انستیتوی فرانسه در صدد پیدا کردن آثار کانال قدیمی زمان قراعنه برآمدند .

در طی سال ۱۷۹۹ «شارل لپر» و هیئت تحت نظر او طبق دستور بناپارت بمطالعات محلی و محاسبات زمین‌شناسی پرداختند . این مهندسين در شرایط سختی که ناشی از گرمی هوا ، وجود حالت جنگ و فقدان ابزار دقیق اندازه گیری بود ، بکار خود ادامه میدادند و شاید بتوان این مشکلات را جزء علل اشتباهی که در محاسبه اختلاف بین سطح دو دریا رخ داد، بشمار آورد. «لپر» نظریه قدما را تأیید نموده و اعلام داشت که سطح دریای مدیترانه ۹/۹ متر بالاتر از سطح بحر احمر میباشد . «شارل لپر» در گزارشی که تحت عنوان «تشریح وضع مصر» منتشر ساخت ، نظریات موجهی راجع با اقدامات احتیاط آمیزی که میبایستی برای حسن انجام کار بعمل آید ، بیان نمود . مثلاً طبق پیشنهاد او مسئولیت حفر کانال میبایستی بیک شرکت بازرگانی محول گردد زیرا بقیه او «این روش تضمین‌هایی بوجود می‌آورد که نمیتوان نظیر آنها را از دولت های بی ثبات و رقابت های موجود بین وزارتخانه ها که معمولاً باعث عدم توفیق یا وقعه کسار های مفید میگرددند ، انتظار داشت .»

بطوری که مشاهده میشود «لپر» زیاد سیاستمداران معتقد نبود.

در سال ۱۸۳۵ کنسول فرانسه در قاهره که جوان سی ساله‌ای بود ، گزارش «لپر» را مطالعه کرده و تحت تأثیر آن قرار گرفت و اזהر فرصتی که بدست آورد در باره آن با «لینان دو بل فون» (۱) مشاور فرانسوی محمد علی پاشا نایب السلطنه مصر ، مذاکره نمود این قونسول جوان «فریدینان لسهس» نامیده

میشد و چون پدرش «ماتئولسپس» (۱) به پاشا کمک کرده بود که علیه رجم مخالفت انگلستان سمت خود یعنی نیابت سلطنت را حفظ نماید ، فردینان مورد عنایت و توجه پاشا قرار گرفته بود. پاشای مصر دارای چندین پسر بود که در تعلیم و تربیت آنها نهایت دقت را معمول میداشت.

کوچکترین پسرش سعید که در این موقع جوان پانزده ساله ای بود علاقه مفرطی بخوردن شیرینی و غذاهای چرب نشان میداد و همین امر او را در معرض خطر چاق شدن بیش از حد مطلوب قرار داده بود ولذا در کاخ پدري ازدادن شیرینی باو خودداری می کردند . ولی سعید در کنسولگری فرانسه با فردینان لسپس دوست شده بود و کنسول فرانسه با دیده اغماض به نقطه ضعف او نگرسته و انواع شیرینی و ماکولات را در اختیار او می گذاشت منتهی برای جلوگیری از مضار پر خوری ، وی را تشویق به ورزش و اسب سواری میکرد . شاید بتوان گفت که خوردن شوكلات ، راحت الحلقوم و سایر ماکولات بسعید بهمان اندازه در پیشرفت کار و آتیه فردینان لسپس مؤثر واقع گردید که قرائت گزارش «لپر» درباره اوضاع مصر.

### فکری که بذهن بسیاری از افراد خطور کرده بود :

فردینان لسپس موقعیکه در سال ۱۸۴۸ بعلل سیاسی از شغل خود استعفا داد، سوابق خدمت درخشانی را پشت سر گذاشته بود . و پس از استعفا بفرانسه مراجعت کرده و در ناحیه «بری» ( ۲ ) اقامت گزید و در آنجا مدت شش سال به فعالیتهای کشاورزی پرداخت و ضمناً اوقات فراغت خود را وقف تهیه طرح حفر کانال سوئز نمود و کلیه جوانب و جزئیات این طرح را مورد بررسی دقیق قرارداد . لسپس میدانست که او تنها کسی نیست که باین فکر افتاده است. بطوریکه «داد گار بونه» (۳) نویسنده شرح حال فردینان لسپس میگوید:

1- Methieu

2- Berry

3- Edgar-Bennet

«در اواسط قرن نوزدهم فکر حفر کانال سوئز بذهن بسیاری از افراد خطور کرده بود.»

اطریشی‌ها و انگلیسیها هر کدام بنوبه خود نقشه‌هایی در این زمینه تهیه نموده و سعی میکردند موافقت عباس پاشا نایب السلطنه مصر را نسبت باین نقشه‌ها جلب نمایند. در فرانسه نیز گروهی از پیروان «سن‌سیمون» (۱) تحت رهبری «انفانتن» (۲) باین فکر افتاده بودند ولی مطالعات آنها بیشتر جنبه فلسفی داشت و از حدود تخیلات مبهم تجاوز نمیکرد. پیروان «سن‌سیمون» با آن که در سفر خود بمصر نتوانستند موافقت پاشا را جلب نمایند، بکشف مهمی نائل گردیدند و آن این بود که اختلاف بین سطح دو دریا بیش از ۵۰ سانتی متر نمی‌باشد. این کشف بعد ها مورد تأیید متخصصین قرار گرفت. بدین معنی که در سال ۱۹۲۵ موقعیکه اختلاف بین سطح دو دریا با استفاده از ابزار و آلات دقیق سنجش اندازه گرفته شد، معلوم گردید که این اختلاف بیش از ۲۴ سانتی متر نیست.

عباس پاشا نایب السلطنه مصر پیشنهادات اطریشی‌ها، انگلیسیها و فرانسویان را رد کرد زیرا وی با سوء ظن بقدرتهای غربی هینگریست و از آن بیم داشت که قبول پیشنهادات کشور های مذکور مصر را بار دیگر تحت سلطه بیگانگان قرار داده و یا موجب گردد که دولت عثمانی مبنای تسلط خود بر این کشور را مستحکم تر سازد.

در خلال این احوال فردینان لیس برای عملی ساختن نقشه خود در باره حفر کانال سوئز، در انتظار پیدا کردن فرصت مناسبی بود.

این فرصت در ۱۵ سپتامبر ۱۸۵۴ موقعیکه عباس پاشا فوت کرد و برادرزاده اش سعید پاشا جانشین او گردید، فرا رسید. قنصل سابق فرانسه در نامه‌ای که بلافاصله به نایب السلطنه جدید نوشت خاطرات مشترک گذشته را یادآوری

1- Saint Simon

2- Enfantin

کرده و برای پاشای جدید آرزوی سعادت و سلطنت طولانی نمود. در هفتم نوامبر ۱۸۵۴ فردینان لسپس بنا بدعوتی که سعید پاشا برای مسافرت بمصر از وی نموده بود، وارد اسکندریه گردید و مورد استقبال گرم پاشا قرار گرفت.

در این ملاقات لسپس مشاهده کرد که دوست جوان سابق او با گذشت ۲۰ سال، اکنون به يك مرد مطلع بامور، آشنا بآداب و رسوم اروپائی و واقف بربروز و دقائق زبان فرانسه تبدیل گردیده است و دارای وسعت نظرو افکار ترقی خواهانه میباشد.

نایب السلطنه مصر از لسپس دعوت نمود که همراه او برای مشاهده مانور نظامی بزرگی که در يك صحرای وسیعی بر گزار میشد، برود.

لسپس از این فرصت استفاده نموده، و طی چندین روز خصوصیات اخلاقی سعید پاشا را مورد بررسی دقیق قرار داد تا بتواند با توجه بخلق و خوی او، نقشه خود راجع بحفر کانال سوئز را در موقع مناسبی مطرح سازد.

وی روز ۱۵ نوامبر را برای این منظور مناسب تشخیص داد و در آن روز با کمال صراحت و دقت نقشه خود را برای سعید پاشا تشریح کرد.

این نقشه مورد توجه پاشا قرار گرفت و او از لسپس خواست که درباره آن يك گزارش کتبی بوی بدهد تا پس از قرائت آن بتواند تصمیم لازم را اتخاذ کند. دو دوست قدیمی در بقیه مدت مسافرت، بحث خود درباره اصول کلی و نکات اساسی طرح حفر کانال سوئز را ادامه دادند. سعید پاشا بلافاصله پس از مراجعت بقاهره در روز ۳۰ نوامبر ۱۸۵۴ امتیازنامه مربوط بحفر کانال سوئز را امضاء نمود. بدین ترتیب اولین مانع بر طرف گردید. ولی هنوز موانع متعدد و دشواری در پیش بود.

لسپس برای شروع عملیات فنی، از دو نفر مهندس فرانسوی



بنام «لینان دو بل فون» و «موژل» (۱) که هر دو از زمان محمد علی پاشا، در استخدام نایب السلطنه مصر بودند، تقاضای همکاری کرد. آنان مسیر کانال را با در نظر گرفتن جنبه های عملی و اقتصادی ترسیم نمودند، این مسیر بخط مستقیم در نظر گرفته شده بود و بمنظور صرفه جوئی در هزینه ها، پیش بینی شده بود که برای حفر کانال از دریاچه «تمساح» و دریاچه «تلخ» استفاده بعمل آید و از ساختن آب بند خود داری شود. طول کانال ۱۶۰ کیلو متر تعیین شده بود.

یک کمیسیون فنی بین المللی برای بررسی نقشه ها و حصول اطمینان از این که پیاده کردن آن ها با مشکلات مهمی مواجه نخواهد گردید، در محل مستقر شد و مدت چندین ماه بکار خود ادامه داد.

کمیسیون مذکور در گزارشی که در اول ژانویه ۱۸۵۶ منتشر ساخت، درباره طرح حفر کانال سوئز بنحویکه بوسیله لیسپس-موژل و «لینان» پیشنهاد شده بود، نظریه مساعدی ابراز داشت. در ۵ ژانویه همان سال سعید پاشا امتیاز نامه ای را که قبلاً امضاء نموده بود، بار دیگر مورد تأیید قرارداد و ضمناً مواد جدیدی در آن گنجانید که بموجب یکی از آن ها، شرکتی که مسئولیت حفر کانال را بعهده میگرفت، میبایستی بهره برداری و حفاظت آن را نیز بمدت ۹۹ سال از تاریخ افتتاح عهده دار شود و پس از انقضای این مدت کانال به تصرف دولت مصر در آید مشروط بر این که آن دولت قیمت کلیه تجهیزات و تأسیسات موجود در آن تاریخ را بپردازد. ولی یکی از نکات مهم امتیاز نامه ۵ ژانویه ۱۸۵۶ بود که اجرای طرح حفر کانال سوئز در مرحله نهائی بتصویب سلطان عثمانی که نایب السلطنه مصر با وجود استقلال نسبی تابع او بود، موکول شده بود.

باید دانست که در آن زمان دولت انگلستان از رسوخ سلطه فرانسه در خاور میانه بیمناک بود و بهمین جهت برای عقیم ساختن طرح حفر کانال

سوئز از نفوذیکه در دربار عثمانی داشت استفاده نمود و سلطان عثمانی بنا به تقاضای آن دولت از تأیید امتیازنامه خودداری کرد. سپس بنوبه خود برای رفع مشکلاتیکه در راه اجرای طرح او پیش آمده بود، نخست به اسلامبول و سپس به لندن مسافرت کرد. لرد پالمستون (۱) وزیر امور خارجه انگلستان برای توجیه مخالفت دولت متبوع خود با طرح حفر کانال سوئز مدعی گردید، که طرح مذکور دارای معایب فنی است و اظهار داشت که انسداد کانال سوئز بوسیله شن اجتناب ناپذیر است و نمیتوان بهیچوجه جلوی آن را گرفت زیرا بین دریای مدیترانه و بحر احمر اختلاف سطح وجود ندارد و بنابراین جریانی بین این دو دریا برای تخلیه شنها بوجود نخواهد آمد.

پس خاطر نشان ساخت که انگلستان بیش از هر کشور دیگری از احداث کانال سوئز بهره مند خواهد گردید زیرا این کانال آن کشور را به مستعمرات خود در هند نزدیکتر خواهد ساخت ولی پالمستون همچنان در مخالفت خود با طرح حفر کانال سوئز با فشاری کرد.

### پیشخدمت‌های کافه‌ها، بقالها و باربران

بدستور پالمستون که از مخالفت خود دست بردار نبود، کنسول انگلیس در قاهره بنایب السلطنه مصر توصیه نمود که بطرح پیشنهادی لسپس مربوط به حفر کانال سوئز ترتیب اثر ندهد و گرنه ممکن است مورد بی‌مهری سلطان عثمانی قرار گرفته و از مقام خود خلع گردد. این تحریکات، سعید پاشا را تحت تأثیر قرار داد و وی روش احتیاط آمیزی در پیش گرفت و رابطه خود را با لسپس قطع کرد و در هر فرصتی که پیش می‌آمد اظهار میداشت که حفر کانال سوئز مشکلاتی بوجود خواهد آورد و بهمین علت وی از اجرای این طرح منصرف گردیده است.

اما او بطور پنهانی و غیر مستقیم بدوست قدیمی خود لسیس، پیتام داد که روش مخالفت آمیزی را که نسبت بطرح کانال سوئز اتخاذ کرده جنبه صوری و تشریفاتی دارد و او همچنان بر سر قول و قرار سابق خود باقی است و در رابطه اش با لسیس تغییری حاصل نشده است.

لسیس پس از آن که بدین ترتیب از پشتیبانی سعید پاشا اطمینان حاصل کرد، تصمیم گرفت که طرح خود را بدون کسب موافقت سلطان عثمانی بمورد اجرا بگذارد.

بنابراین به تأسیس شرکتی بنام «شرکت بین المللی کانال دریائی سوئز» مبادرت ورزید و ۴۰۰/۰۰۰ سهم ۵۰۰ فرانکی جمعاً بمبلغ ۲۰۰ میلیون فرانک منتشر ساخت.

«روچیلد» (۱) بانکدار مشهور که لسیس در موقع اقامت خود در مادرید خدمات ارزنده ای برای او انجام داده بود، پیشنهاد کرد که در شعب مؤسسه خود سهام کانال سوئز را بمعرض فروش بگذارد.

لسیس از او پرسید «برای انجام این خدمت چه مبلغی از من مطالبه میکنید؟»

روچیلد گفت حق الزحمه من مانند معمول ۵ درصد سهامی است که به فروش میرسد.

چون این مبلغ زیاد بود لسیس شخصاً دفتری در میدان «واندوم» (۲) پاریس تأسیس کرد و در آنجا در روز ۵ نوامبر ۱۸۵۸ فروش سهام را شروع نمود.

در ظرف سه هفته تعداد ۲۰۷/۱۱۱ سهم بوسیله ۲۱/۲۲۶ مشتری خریداری شد.

1-Rotschild

2-Vendome

لپس با خشنودی مشاهده می کرد که اغلب افرادی که با او اطمینان نموده و سهام را خریداری می کردند از طبقات کم درآمد جامعه بودند . روزنامه «تایمز» در این مورد بالحن طنز آمیزی چنین نوشت: «اغلب خریداران سهام را پیشخدمت های کافه ها، بقالها و باربران تشکیل میدهند.» تعداد سهامی که در خارج از فرانسه بفروش رفت از ۱۵/۲۴۷ تجاوز نکرد و همانطوریکه قبلاً توافق شده بود ، سهامی که مشتری پیدا نکرد ، بوسیله نایب السلطنه مسخر خریداری شد.

ولی قیمت این سهام بطور کامل پرداخت نگردید و ۱۷ سال بعد اسمعیل پاشا مجبور شد سهام خود را به انگلستان یعنی همان کشوری که با حفر کانال سوئز مخالفت میورزید، بفروشد!

بالاخره موقع شروع عملیات حفر کانال فرا رسید . اولین کلنگ در روز دوشنبه ۲۵ آوریل ۱۸۵۹ در محلی که بعداً به افتخار حکمرانی که در دوره زمامداری او این آرزوی دیرین به تحقق می پیوست «پورت سعیده» نام یافت، بزمین زده شد . عملیات مقدماتی حفر کانال بوسیله ۳۰۰۰۰ نفر عمله که طبق روش قدیمی بدستور نایب السلطنه به بیکاری گرفته شده بودند ، انجام می گردید .

هر د هکده به تناسب جمعیت خود تعدادی کارگر برای این منظور تحویل میداد .

انگلیسی ها که هنوز از عقیم ساختن طرح لپس ناامید نشده بودند ، نحوه بکار گرفتن عملها را مستمسک قرارداد و مجریان طرح لپس را بتوسل جستن بروشهای برده داری متهم می ساختند . لپس در مقابل این اتهام خاطر نشان ساخت که افرادی که برای ساختن خط آهن اسکندریه - سوئز تحت نظر «استفنسون» (۱) بکار اشتغال داشتند نیز بهمین طریق استخدام گردیده بودند با این تفاوت که درصد تلفات عمله هائی که بحفر کانال سوئز اشتغال داشتند از تلفات افرادی که در خط راه آهن اسکندریه - سوئز کار میکردند، کمتر بود.

علیرغم این اعتراضات عملیات حفر کانال بطور عادی پیشرفت می کرد پس از مدت کوتاهی عملیهائی که به بیکاری گرفته شده بودند ، جای خود را به کارگران متخصصی سپردند که با وسایل و تجهیزات لازم از قبیل ماشینهای لارویی ، اطافکهای متحرک روی ریل که موجب تسریع عملیات حفاری و افزایش بازده کار می گردید ، از اروپا بمصر آمده بودند.

در روز ۱۸ نوامبر ۱۸۶۲ مراسمی بمناسبت پایان یافتن نخستین مرحله کار ، یعنی سرانزیر شدن آب دریای مدیترانه بدریاچه «تمساح» برگزار گردید .

فردینان لیسپ در حضور نمایندگان نایب السلطنه (سعید پاشا بعلت ابتلا به بیماری ایکه منجر به فوت او در ژانویه ۱۸۶۳ گردید ، در این مراسم شرکت نجسته بود) آخرین کنگره را روی تپه شنی که هنوز جلوی جریان آب را گرفته بود ، فرود آورد درحالی که این کلمات را که میدانست مورد پسند مصریان است بزیبان می آورد:

«من بنام حضرت محمد سعید پاشا دستور میدهم که بمشیت الهی آب دریای مدیترانه وارد دریاچه تمساح گردد.»

پس از فوت سعید پاشا مشکلات جدیدی روی نمود. جانشین او اسمعیل پاشا مخالفتی با شرکت کانال سوئز نداشت ولی «نوبر پاشا» وزیر خارجه او از طرفداران جدی انگلستان بشمار میرفت و آن دولت او را برای اجرای مقاصد خود ، آلت دست قسار داده بود ، در طی سالهای ۱۸۶۳ تا ۱۸۶۶ حوادثی بوقوع پیوست که نزدیک بود موجب ایجاد وقفه در عملیات حفر کانال گردد .

ولی لیسپ تسلیم بدینی و ناامیدی نگردید و برای فائق آمدن بر مشکلات از حس ابتکار و نیروی ایمان خود استمداد جست لیسپ با دو مشکل اساسی مواجه گردیده بود :

یکی صدور دستوری از طرف سلطان عثمانی مبنی بر تعطیل فوری عملیات حفاری کانال و اخراج مسئولین در صورت تخلف از این دستور و

دیگری حملات شدید مطبوعات فرانسه بر علیه مدیران شرکت کانال سوئز. بنا به ادعای روزنامه ها ، مدیران وجوه شرکت را حیف و میل نموده و بمصرف عیاشی و خوشگذرانی میرسانیدند . سپس باسانی تشخیص داد که انگلستان و نوبرپاشا در این تحریکات ناجوان مردانه دست داشته اند . و بلافاصله بر علیه نوبرپاشا با تهمام این که به حیثیت و شرافت او لطمه وارد آورده است ، اقامه دعوا نمود و ضمناً ترازنامه و صورت حسابهای شرکت را برای اطلاع عموم منتشر ساخت .

در طی مدافعاتیکه بمناسبت این محاکمه ، انجام گردید معلوم شد که توطئه ای در کار بوده است و هیچگونه تقصیری را نمی توان متوجه لیسپس و همکاران او ساخت . این پیش آمده ها با آن که در آغاز امر موجب ناراحتی لیسپس گردیده بود ، یک نتیجه مفید بیار آورد و آن جلب توجه ناپلئون سوم بطرح حفر کانال سوئز بود . امپراطور فرانسه تا آن تاریخ تحت تأثیر دوک دومورنی ، (۱) که از مخالفین حفر کانال بود ، قرار گرفته و خود را از کشمکش های مربوط باین کار برکنار نگاه داشته بود . ولی در این موقع تصمیم گرفت که در مورد اختلافی که بین سلطان عثمانی و شرکت کانال سوئز بوجود آمده بود ، میانجیگری کند و بالاخره در نتیجه وساطت او دولت عثمانی در سال ۱۸۶۶ امتیازنامه سال ۱۸۵۴ را که در سال ۱۸۵۶ بار دیگر مورد تأیید نایب السلطنه مصر که دست نشانده او بود ، قرار گرفته بود ، تصویب کرد .

### خطری که بخیبر گذشت:

تصویب امتیازنامه بوسیله دولت عثمانی بسیاری از مشکلات را بر طرف ساخت و مخالفت دولت انگلستان بتدریج از بین رفت . حال فقط حل مشکلات فنی باقی مانده بود . در این موقع ماشین آلات و ادوات جدیدیکه بکار افتاده بودند ، روزانه در حدود ۵۰۰ متر مکعب شن

ولای را تخلیه می کردند و چندین تن مواد منفجره صخره ها را متلاشی می ساختند . شهرهای جدیدی منجمله پورت سمید درمدخل کانال واسماعیلیه در ساحل دریاچه تمساح ساخته می شدند .

شهر قدیمی متروک و بد قواره سوئز واقع در ساحل بحر احمر بصورت یکی از مراکز فعالیت بین المللی در می آمد . در سراسر کنار کانال امکانات زندگی و کشت و زرع بوجود می آمد .

اراضی خشک و متروک با استفاده از نهر آب شیرینی که برای مصرف کارگران و نگاهداری ماشین آلات و تجهیزات کانال سوئز از رودخانه نیل کشیده شده بود ، تغییر چهره میدادند .

آخرین ضربه کلنگی که موجب سر از بر شدن آبهای بحر احمر بدریاچه « تلخ » میگردد ، روز ۱۵ اوت ۱۸۶۹ زده شد و بدین مناسبت مراسمی برگزار گردید که نمونه کوچکی از مراسم افتتاح نهائی کانال که بعداً در ماه نوامبر صورت گرفت ، بشمار میرفت و در این مراسم پیش آمد و حشمتناکی نظیر آنچه در مراسم گشایش نهائی کانال رخ داد ، به وقوع پیوست . بدین معنی که آب با چنان شدتی جاری شد که بلافاصله موجب فرو ریختن دیواره ها گردید .

اولین آب بند از بین رفت و فقط آب بند دومی هنوز ازمدخل دریاچه حفاظت میکرد . « ادگار بونه » در این مورد چنین مینویسد :

« آب که سیل آسا هر لحظه بر حجم و شدت جریان آن افزوده می شد . خاک ریزهای کنار کانال را از بین میبرد و زنجیرهای ماشین های لارویی را پاره میکرد و آنها را بکام امواج خشمگین میسپرد . فاجعه بزرگی در شرف وقوع بود ولی بالاخره از وقوع آن جلوگیری شد . به زحمت زیاد

خاک ریزی‌های کنار کانال را مرمت نمودند و آخرین آب بند را مستحکم ساختند و امواج آب را مهار نمودند بطوریکه بالاخره در صبح روز هشتم اوت آبهای مهار شده بحر احمر با هستگی با آبهای دریای مدیترانه در آمیختند، چیزی نمانده بود که پیش بینی قدما مبنی بر اینکه در صورت حفر کانال، سرزمین مصر را آب فرا خواهد گرفت، تحقق پیدا کند.

چند روز قبل از افتتاح رسمی کانال، خیر نگاران پارسی شایع ساخته بودند که فردینان لسیس دچار اختلال حواس گردیده است. البته این خبر دروغ بود ولی باید اذعان کرد که هر کس بجای او می بود، محتملاً دیوانه میشد، زیرا ده روز قبل از مراسم گشایش رسمی کانال، مهندسین متوجه شدند که در جنوب دریاچه تمساح صخره بزرگی که با سطح دریاچه فقط سه متر فاصله دارد قرار گرفته است.

مهندسین مذکور با اطلاع لسیس رسانیدند که گرچه حداکثر کوشش خود را برای متلاشی ساختن این صخره بکار برده اند، نتیجه ای حاصل نشده است زیرا دندان‌های ماشین‌های لارویی بمحض اصابت با این صخره سفت و سخت میشکند. لسیس دستور داد که هر مقدار مواد منفجره که در قاهره بدست می آید برای متلاشی ساختن سنگ مذکور بسوئز حمل شود. پس از رسیدن این مواد، دوازده روز تمام یعنی از ۱۲ تا ۱۴ نوامبر صرف گشودن راه باریکی گردید تا کشتی‌های حامل سران کشورها که اغلب آنها در آن موقع در بندر اسکندریه لنگر انداخته بودند، بتوانند از آن عبور کنند. ولی همانطوریکه در آغاز این سرگذشت خاطر نشان گردید، لسیس تا آخرین لحظات این مسافرت رسمی دچار نگرانیهای دیگری شد.

طبق یکی از مواد امتیازنامه مورخ ۵ ژانویه ۱۸۵۶، کانال سوئز می بایستی ۹۹ سال پس از افتتاح رسمی آن یعنی در حال ۱۹۶۸ (سه سال پیش)



بتصرف دولت مصر درآمده باشد. ولی بطوریکه میدانیم جمال عبدالناصر در حدود پانزده سال پیش بمنظور تأمین هزینه احداث سد اسوان، تصمیم گرفت که کانال سوئز را ملی کند. آیا این کانال که در ژوئیه ۱۹۵۶ بسته شد و مجدداً در آوریل ۱۹۵۷ گشوده گردید و بار دیگر در ژوئن ۱۹۶۷ عبور کشتی ها از آن ممنوع شد، مانند کانالی که در زمان فراعنه مصر حفر گردیده بود، محکوم به تعطیل دائمی و فراموشی است؟ جواب این سؤال اگس عوارضی که دولت مصر مطالبه میکند همچنان هنگفت باقی بماند، مثبت است. اکنون شرکتهای نفتی که سابقاً مهمترین استفاده کنندگان از کانال سوئز بشمار میرفتند، ترجیح میدهند که بجای پرداخت مبالغ هنگفتی بدولت مصر بابت حق عبور از کانال، کشتی های نفت کش عظیمی بظرفیت ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تن که با دورزدن افریقا نفت را بمقصد حمل می نمایند، بسازند. بعلاوه در زمان حاضر حمل و نقل دریائی رقیب مقتدری در مقابل حمل و نقل از طریق کانال سوئز بشمار میرود.

لذا این سؤال بذهن خطور میکند که آیا کانال سوئز برای بهره مند ساختن کشورهای شرق و غرب از مزایایی که سازندگان آن پیش بینی کرده بودند، خیلی دیرتر از موقع لازم حفر نگردیده بوده است؟