

# PROJEKT SUESKOG KANALA

## – od zamisli do gradnje i uporabe s dogradnjom i održavanjem

### O DANAŠNJEM KANALU

Sueski kanal je umjetni kanal na najužemu dijelu kopnene prevlake između euroazijskog i afričkog kontinenta. Nalazi se na teritoriju Egipta, između luke Port Said na jugoistočnoj obali Sredozemnog mora i luke Suez u istoimenom zaljevu Crvenoga mora. Znatnim dijelom prolazi kroz jezero Timsah te Veliko i Malo gorko jezero. Dug je 161 km (s pripadajućim kanalima 192 km), a širok 286 do 365 m na površini.



### ZAMISAO O GRADNJI

Zamisao da se vodenim putem spoje trgovačka središta donjeg Egipta s Crvenim morem vrlo je stara. Najstariji poznati takav vodeni put, "Kanal faraona" između delte Nila i Crvenoga mora, izgrađen je oko 1850. pr. Krista. Tijekom idućega tisućljeća bio je nekoliko puta zasipan i ponovno pročišćen, a vjerojatno je rekonstruiran ili proširen u vrijeme perzijskoga kralja Darija I (oko 550. do 486. pr. Kr.). Taj je kanal poznat i za vladavine Rimljana i poslije, u doba Arapa. Napušten je u VII st. kada su se otvorili drugi trgovački putovi prema Istoku. Iako se već u XVII. st. u Francuskoj počela razmatrati mogućnost probijanja Sueske prevlake, ti su projekti napušteni zbog najavljivane razlike u razini Sredozemnog i Crvenoga mora. Inženjer Charles Le Père, koji je 1798. s generalom Napoleonom Bonaparteom krenuo u Egipat, predložio je obnavljanje zasutog "Faraonskog kanala". Radovi na izradi projektne dokumentacije bili su zbog poraza u srazu s Britancima 1798. naglo prekinuti, a privremeno su nastavljani 1833. po nalogu egipatskog paše Mehmeda Alija. Kada je inženjer Linant de Bellefonds dokazao 1853. da je razlika u razini obaju mora tako malena da neće biti teškoća za prokop prevlake, započele su ozbiljne pripreme za gradnju kanala.

### GRADNJA KANALA

Ferdinand Marie, vikont de Lesseps koji se već kao francuski konzul u Egiptu (Egipat je u to vrijeme bio pod Osmanskim carstvom) bavio idejom o prokopu Sueskog kanala, dobio je 1854. koncesiju za osnivanje kompanije za izgradnju kanala (*Compagnie universelle du canal maritime de Suez*), s kapitalom od približno 200 milijuna franaka. Statut je kompanije odobren 1856., a pritom je istaknuto da novi kanal treba biti otvoren kao neutralan plovni put svim trgovačkim brodovima bez ikakve diskriminacije, dakako uz podmirenje tranzitne pristojbe.

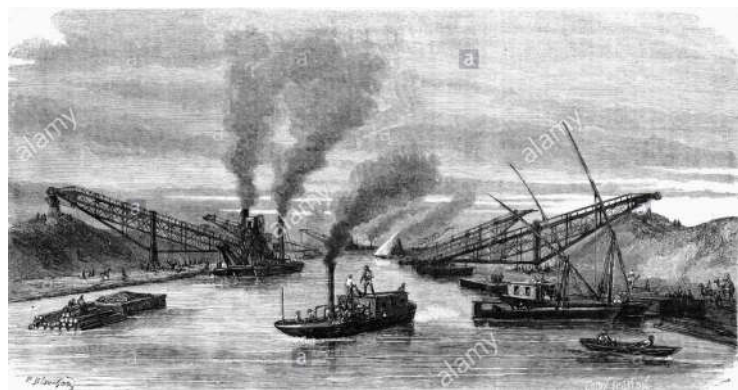
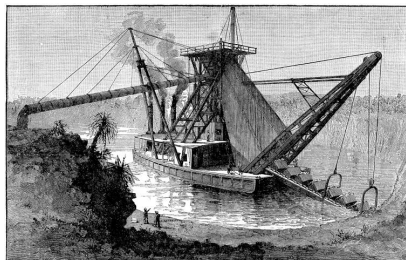
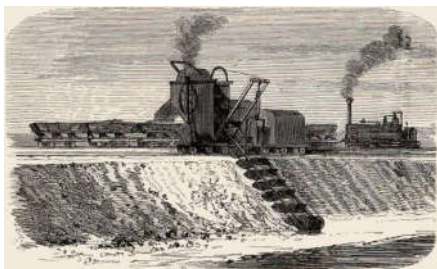
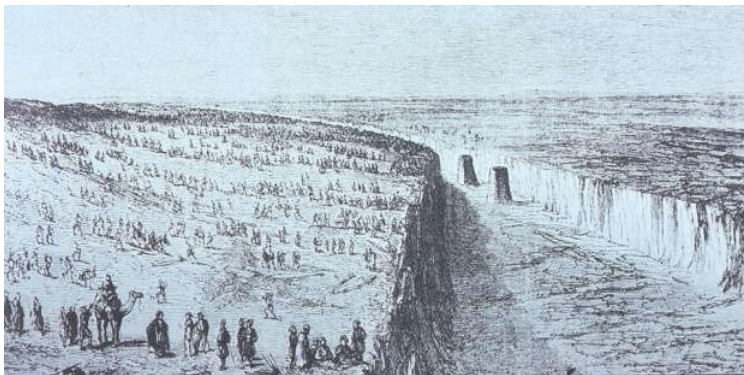
Ta kompanija pod upravom Ferdinanda Lessepsa gradila je kanal **od početka 1859.** godine (počelo se kod Port Saída, kojeg je kao naselje radnika koji su gradili Sueski kanal osnovao tadašnji egipatski potkralj Muhamed Said paša, prema kojem je grad i dobio ime) do 17. studenoga **1869.**, kada je pušten u promet.

Ukupni troškovi gradnje procijenjeni su na više od 432 milijuna franaka (**približno dvostruko više od početno planiranog**). Osim neprekidnih financijskih problema, gradnju kanala pratio je niz drugih poteškoća. Politička pomutnja u Egiptu protiv kolonijalnih sila Britanije i Francuske usporila je napredak radova na kanalu.

Sav materijal, alate, strojeve, ugljen, željezo, drvo trebalo je dopremiti iz Europe. Svakodnevno je uz pomoć gotovo 1.600 deva dopremana pitka voda za 25.000 radnika. To je iziskivalo velike troškove, pa je 1863. dovršen kanal za dopremu pitke vode.

Svaki 10 mjeseci dovođeno je 20.000 slabo plaćenih egipatskih radnika (zapravo su mnogi od njih bili ratari) kako bi pomogli u izgradnji projekta. **Vrlo teški radni uvjeti**, koji su osobito u prvoj fazi više nalikovali na prisilni rad, **uzrokovali su mnogobrojne žrtve među egipatskim radnicima. Uz to došlo je i do pojave kolere.** Od

ukupno **više stotina tisuća radnika** (prema *The New York Times* čak 1,5 milijun radnika), pretežno Egipćana, koji su radili na izgradnji kanala tijekom deset godina, **umrlo ih je približno 125.000**. Smatra se da je **na samim radovima stradalo i živote izgubilo 20.000 ljudi**.

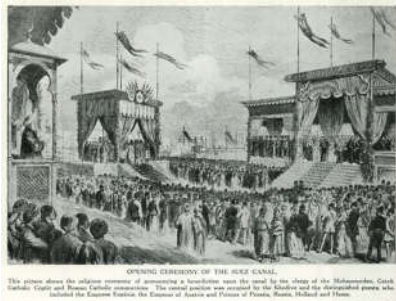


Tada je za dužinu kanala od 125 km trebalo iskopati **35 milijuna m<sup>3</sup>**. Uz više desetaka tisuća radnika na kanalu je radilo **60**, za današnje prilike **primitivnih bagera**. Najveću primjenu su imali **bageri vjedričari** – plovni i na tračnicama (vide se na prethodno danim slikama iz onog vremena na kojima je prikazana gradnja), koji su pogodni, tj. isplativi upravo za iskope kanala velikog obima.

Manje je poznato da su u gradnji uz egipatske radnike, sudjeovali i radnici iz Europe, a među njima značajan broj Hrvata (ukupno oko 3.000) iz Primorja (Bribira, Novog Vinodolskog, Selaca i Grižana), Dalmacije (iz Dubrovnika i s otoka Korčule) te iz Boke kotorske.

Hrvatski inženjer Anton Luković (iz Prčnja u Boki kotorskoj, koji je za svoje zasluge od cara Franje Josipa I dobio plemićki naslov), bio je u stožeru Ferdinanda de Lessepsa, među njegovim najbližim suradnicima. Andrija Lončarić iz Selaca dobio je čast potpaliti posljednju minu na gradilištu.

Na vrlo raskošnom, svečanom otvorenju Sueskog kanala (slike ispod), u prisutnosti mnogobrojnih europskih vladara i političara, kao i ličnosti iz kulture i znanosti, uz cara Franju Josipa I, među uzvanicima na bini sjedio je i dubrovački franjevac fra Lujo Čurčija. On je dobio čast da blagoslovi novo, velebno djelo svjetskog graditeljstva, s čim je egipatski potkralj Ismail I htio pokazati vjersku snošljivost te najaviti kako Sueski kanal neće povezivati narode i kulture samo fizički i trgovački, nego i duhovno.



## ODRŽAVANJE I PROŠIRENJE

Kanal je izvorno projektiran za mnogo manje brodove od onih koji danas s njim prolaze i zato je nekoliko puta proširivan i produbljivan.

1975. godine dovršena je rekonstrukcija kanala nakon dugogodišnjih ratnih sukoba u zoni kanala.

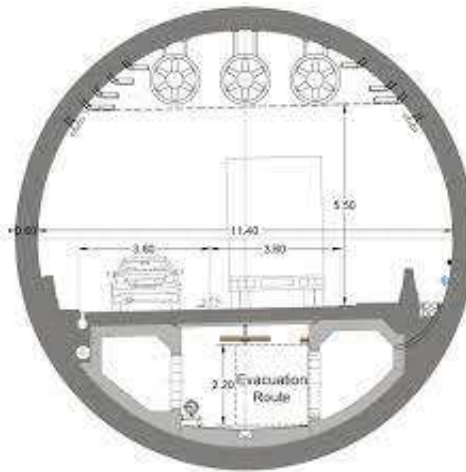
Zbog sve većega gaza brodova i zatrpavanja, Sueski kanal se jaružanjem neprekidno morao proširivati i produbljivati. Prije zadnjeg produbljenja bio je plovao za brodove s gazom do 17 m, pa su kroz njega veliki tankeri mogli proći jedino prazni. Brodovi su plovili u konvojima, brzinom 11 do 16 km/h i prolazak kanalom trajao je prosječno 14 sati.



Rad na kanalu s usisnim bagerima (refulerima)

S obzirom na gospodarsku važnost Sueskog kanala, Egipat (u čijem je vlasništvu kanal nakon nacionalizacije sredinom prošlog stoljeća) je početkom 2014. pokrenuo projekt Novoga Sueskog kanala kako bi se udvostručio njegov dotadašnji kapacitet i s tim dugoročnim projektom razvilo cijelo područje oko kanala (površine za oko 1/3 veće od Hrvatske) i pretvorilo u globalno poslovno središte za pružanje svih vrsta usluga pomorskog prijevoza. Sredstva za financiranje brzo su prikupljena obveznicama.

**2014.** počelo je kopanje **nova 72 km** kanala, paralelno s dijelom postojećeg Sueskog kanala (karta ispod).



Trasa novog, paralelnog kanala (lijevo dalje) i tunel ispod Sueskog kanala kod Port Saida (lijevo uz)

Na slikama ispod radovi na kanalu s bagerom s obale i s plovnim bagerima (refulerima)



Na izvođenju nove trase kanala radile su **42 kompanije iz više država**. U listopadu 2014. egipatska je vlada potpisala ugovore sa šest inozemnih građevinskih kompanija (*The National Marine Dredging Company* iz UAE, *Royal Boskalis Westminster* i *Van Oord* sa sjedištima u Nizozemskoj, *Jan de Nul Group* i *Deme Group* iz Belgije te *Great Lakes Dredge* i *Dock Company* iz SAD), a angažirane su i egipatske tvrtke *The Arab Contractors* i privatna kompanija *Orascom Construction Industries* za gradnju četiri tunela (dva za cestovni i dva za željeznički promet).

Mehanizaciju za bušenje tunela je omogućila njemačka tvrtka *Herrenknecht*. U gradnji je bilo angažirano **45 specijalnih brodova za podvodno kopanje (refuleri)**, a na obali je radio veliki broj bagera i kamiona koji su odvozili iskopani pijesak. Na gradilištu je danonoćno bilo zaposleno oko **25.000 radnika**, a sve je radove nadzirala egipatska vojska.

**Iskopano** je čak **250 milijuna m<sup>3</sup> pijeska**, a produbljen je i gaz staroga sa 17 na 25 m. Tako sada kanalom mogu prolaziti i najveći kontejnerski brodovi, promet se odvija dvosmjerno i značajno je skraćeno trajanja prolaska.

**Osam milijardi dolara** vrijedan projekt dovršen je u lipnju 2015, sto znači da je **izgradnja novog kanala trajala iznenađujućih 11, umjesto planiranih 36 mjeseci**.

**Nezabilježen rekord u rokovima građenja** donekle može objasniti toliki broj snažnih kompanija uključenih u gradnju te veliki nacionalni naboj.

## ISPLATIVOST PROŠIRENJA

Isplativost projekta proširenja zasnivala se na planiranom velikom povećanju prihoda od kanala. U 2014. ostvaren je prihod od 5,3 milijarde dolara i za osam godina očekivan je porast prihoda od 259 %, odnosno čak 13,2 milijardi dolara na godinu. U planiranju isplativosti investicije postoji problem je što je po "starom" kanalu prije prolazilo 17.000 brodova godišnje prenoseći gotovo milijardu tona robe, a predviđen je cilj udvostručenja broja brodova, što znači i dvostruko više robe koju netko treba proizvesti (i koju bi netko trebao kupiti). Ti ambiciozni planovi pretpostavljaju rast svjetskog gospodarstva od 10 %, što je izgleda bilo pretjerano optimistično (pogotovo gledano danas, obzirom na krizu s dugotrajnom COVID pandemijom).

Umjesto planiranog gospodarskog procvata u regiji uz obale Sueskog kanala još uvijek je uglavnom samo pijesak.

Prikaz je sastavio **Držislav Vidaković** prema izvorima:

Lončarić, Rudolf: Organizacija izvedbe graditeljskih projekta, Zagreb, 1995.

Bogdan, Anđela: Proširenje Sueskog kanala u rekordnom roku, Građevinar 8 (2015), <http://casopis-gradjevinar.hr/assets/Uploads/JCE-67-2015-8-8-I-no-gradiliste.pdf>

Dasović, Ana: Sueski kanal gradilo je i 3000 Hrvata, jedan je dobio veliku čast, Expres, 5. 4. 2021, <https://express.24sata.hr/top-news/sueski-kanal-gradilo-je-i-3000-hrvata-jedan-je-dobio-veliku-cast-24780>

Gladstone, Rick; Specia, Megan: What to Know About the Suez Canal and the Cargo Ship That Was Stuck There, The New York Times, 25. 3. 2021., <https://www.nytimes.com/2021/03/25/world/middleeast/suez-canal-container-ship.html>

Zikakou, Ioanna: The Greek Pioneers Who Dug the Suez Canal, GreekReporter.com, 16. 3. 2021., <https://greekreporter.com/2021/03/16/greek-pioneers-dug-suez-canal/>