

SUEZKANALEN

Den första Suezkanalens historia är dunkel. Strabo och Plinius d.ä. talar om sägenfiguren farao Sesostris som den förste byggherren, Herodotos och Diodorus om farao Neko (omkr. 600 f.Kr.) med perserkungen Darius och Ptolemeus II som verkets fullföljare. Denna första kanal, som enligt Herodotos kostade 100.000 människoliv under Nekos tid, sträckte sig från Bitter Lakes till en östlig, nu igensandad arm av Nildeltat. Själva Suezviken får antas ha nått betydligt längre mot norr än nu. Efter förfall grävdes den åter fram av araberna, som måste ha väg för frakterna av egyptisk spannmål. Mot slutet av medeltiden sandades kanalen åter igen. Napoleons intresse för kanalens återuppbyggnad ledde ej till resultat på grund av felavvägningar och därvid följande spekulationer om kraftigt strömdrag i kanalen. År 1854 kom Ferdinand de Lesseps' plan, 1856 fick kanalbolaget Compagnie universelle du canal maritime de Suez sin koncession, 1859 började arbetena, och 1869 voro de avslutade (då hade 74 milj. m³ schaktats bort). I november 1968 utgår överenskommelsen mellan bolaget och egyptiska staten. Den nu rådande konfliktsituationen i kanalområdet kan göra några korta data kring kanalen aktuella.

Kanalen, som är 166 km lång och delvis passerar genom laguner och saltsjöar, genomfäres f.n. på en medeltid av 13 tim. 45 min., varav 11 tim. 5 min. är effektiv gångtid. Muddringsarbeten måste ständigt pågå. Intill 1948 hade 340 milj. m³ tagits upp. De största dimensionerna på passerande fartyg utgjorde 1948: längd 271 m, bredd 39 m, djup 10,3 m, bruttoregister-ton 35.000. Av 8.261 fartyg, som passerade detta

år var 82 % i storleksklassen 6.000—12.000 bruttoregister-ton (1920 var 44 % i denna storleksklass).

Genom Suezkanalen fraktas mer än dubbelt så mycket gods i ton räknat och mer än dubbelt så många fartyg som genom Panamakanalen (dock är ju inlandsfarleden Sault-Saint Marie-kanalen större vad godsmängden beträffar: 1948 passerade där 78.794 tusen ton gods, i Panamakanalen 23.880 tusen ton, i Suezkanalen 49.369 tusen ton). Bolaget med säte i Paris har 32 direktörer (18 fransmän, 10 engelsmän, 2 egyptier, 1 nederländare och 1 amerikan; enligt överenskommelse 1949 skall egyptier intill ett antal av ytterligare fem fylla de närmast uppkomna vakanserna bland franska och brittiska direktörer). År 1948 utgjorde intäkterna av transiterade fartyg 16.400 milj. francs, av passagerare 152 milj. fr. Bolaget sysselsatte 1 jan. 1949 568 tjänstemän, 139 chefslotsar och 3.611 arbetare. Städerna Port Said och Suez hade 1947 resp. 178.432 och 108.250 inv.

I avgiftshänseende jämställs en passagerare med ett ton fartyg med last. Ballastade fartyg gå för halv taxa. Fartyg, som gå t.ex. England—Bombay, få sin resväg förkortad med omkr. 44 procent, och här lönar sig kanalvägen. För resor på Australien är vinsten obetydlig.

Kanaltrafikens utveckling framgår av några valda typår.

| | Antal fartyg | 1000-tal Nettoregister-ton | Antal passagerare |
|----------------------------|-----------------|-------------------------------|----------------------|
| 1880 | 2.026 | 3.057 | 101.551 |
| 1900 | 3.441 | 9.738 | 282.511 |
| 1912 | 5.373 | 20.275 | 266.403 |
| 1917 | 2.353 | 8.369 | 142.313 |
| 1929 | 6.274 | 33.466 | 325.855 |
| 1932 | 5.032 | 28.340 | 261.774 |
| 1936 | 5.877 | 32.379 | 781.929 |
| 1939 | 5.277 | 29.573 | 410.523 |
| Medeltal 1930—39 | 5.721 | 31.814 | 434.921 |
| 1942 | 1.646 | 7.028 | 590 |
| 1946 | 5.057 | 32.732 | 932.007 |
| 1948 | 8.686 | 55.081 | 454.864 |

I tabellen har delvis upptagits extremår för kanalen i konjunktürhänseende. Världskrigens ruinerande inflytande på kanaltrafiken kommer till synes. 1929 och 1932 äro resp. hög- och lågkonjunktürår under mellankrigsperioden, den starka passagerartrafiken 1936 representerar soldattransporterna under Italiens Abessinienkrig. Den starka ökningen av antal fartyg och tonnage fram till 1948 tecknar den enorma tillväxten av tankfartygstrafiken till och från Persiska vikens olje-

1950 hade den sammanlagda summan transporterat gods ytterligare ökat till 73.771 tusen ton. Högkonjunkturen 1929 innebar en kraftig ansvällning av transporten av industrivaror från Europa mot östliga marknader. Med hänsyn till det alltjämt pågående Abessinienkriget var toppåret 1937 icke något »normalt» år.

Fördelad på vissa varuslag och med 1939 och 1948 som valda år upp gick kanaltransporten till följande belopp i tusental ton:

| | Nord—Syd | | Syd—Nord | |
|---|----------|-------|----------|--------|
| | 1939 | 1948 | 1939 | 1948 |
| Petroleum och dess produkter | 229 | 70 | 4.989 | 28.937 |
| Kol | 273 | 191 | — | — |
| Järn och metaller | — | — | 1.275 | 1.423 |
| Maskiner och järnvägsräls | 1.879 | 1.880 | — | — |
| Cement | 586 | 1.056 | — | — |
| Salt | 583 | 951 | — | — |
| Konstgödning | 543 | 314 | — | — |
| Papper och trä | 362 | 334 | — | — |
| Säd (ris, vete) | 105 | 1.132 | 2.113 | 1.910 |
| Veget. oljor (oljeväxter, oljekakor) | — | — | 3.753 | 1.440 |
| Socker (raffin. Nord—Syd) | 152 | 301 | 522 | 374 |
| Kautschuk | — | — | 352 | 1.179 |
| Textilvaror | 112 | 101 | 1.141 | 1.241 |
| (därav jute) | — | — | (470) | (398) |
| (» bomull) | — | — | (276) | (221) |

I strömmen av råvaror i syd—nordlig riktning intar sålunda oljan en särställning. Transportmängden av säd från öster, som 1920—29 var i medeltal 2.849.000 ton och 1930—39 2.565.000 ton pr år, har icke återställts. I stället har transporten av säd västerifrån till Österns hungerområden mer än tiodubblats. Kautschuktransporten, som tidigare nått sina högsta värden 1929 och 1934 (800—900.000 ton), nådde 1947—48 än högre värden. I transporten av oljeväxter och vegetabiliska oljor märkes 1948 en större mängd av pressad olja, medan mängden oljefruktar och oljekakor minskat. Transporten av te har undergått endast små förändringar sedan 1910 (1948 374.000 ton). I nord—sydlig riktning är maskiner och järnvägsräls den helt dominerande gruppen med ansvällning i transporten omkring 1929 och 1937. Förkrignivån var ungefärligen återställd 1948. Krisen i Europas textilindustri avspeglas i transporten av tyger m.m. i nord—sydlig riktning, som 1928 var 535.000 ton, men redan 1931 sjunkit till 159.000 ton, ett värde, som sedan aldrig uppnåtts (1946 33.000 ton).

Suezkanalen som en stråkväg av primär vikt mellan Europas industriområden och Syd- och Ostasiens befolkningsanhopningar och rå-

varuregioner är en god barometer på fluktuationerna i världshandelsläget.

Litteratur: Le canal de Suez (Documents statistiques) Paris 1936, kompletterad t.o.m. 1948. Grundvalen för denna Suezstatistik är fortlöpande tiodagarsrapporter, Bulletins decadaires, vilka dock ej publicerades under andra världskriget. — A. T. Wilson, The Suez Canal. Its past, present, and future. Oxford 1933. — G. Mehrlin, Der Suezkanal als Konjunkturanzeiger der Weltwirtschaft. Züricher Volkswirtschaftliche Forschungen. 36. 1945. (De båda sistnämnda med omfattande litteraturuppgifter). — W. R. Moore, The spotlight swings to Suez. National Geographic Magazine. Januari 1952.

KARL ERIK BERGSTEN.