

REVUE D'ÉGYPTE

1^{er} Avril 1895

FERDINAND DE LESSEPS



Ferdinand de LESSEPS, en 1869.

Fac-similé d'un portrait en taille-douce de A. Masson.
offert à M. de Lesseps à l'occasion de l'inauguration
du canal.



Ferdinand de LESSEPS, en 1869.

Fac-similé d'un portrait en taille-douce de A. Masson.
offert à M. de Lesseps à l'occasion de l'inauguration
du canal.

REVUE D'ÉGYPTE

1^{er} Avril 1895

FERDINAND DE LESSEPS

Notre Revue consacre son numéro d'avril à un homme illustre entre tous sur cette terre d'Égypte, au créateur du Canal de Suez.

Sans doute l'heure n'est pas encore venue d'assigner à Ferdinand de Lesseps la place glorieuse qu'il occupera dans l'histoire du monde : le nuage qui vint si tristement, en ces dernières années, obscurcir le rayonnement de sa gloire n'est pas encore dissipé : formé d'espérances déçues, d'intérêts matériels blessés, il ne disparaîtra que lorsque le cours fatal du temps aura produit l'oubli.

Ce jour-là, Ferdinand de Lesseps redeviendra le grand homme incontesté, celui que le monde entier jalousait à la France, qui l'avait sacré « Grand Français : » Mais sans attendre ce jugement inévitable de la postérité, nous avons, en Égypte, le droit, nous avons le devoir de ne retenir de la vie du Créateur du Canal de Suez que la partie qu'il a consacrée à modifier si profondément notre pays.

Ces pages de son existence sont glorieuses sans mélange : c'est à celui qui, au prix de difficultés innombrables, en dehors de toute idée de lucre et d'intérêt personnel, mena à bien l'œuvre réputée impossible du percement de l'isthme de Suez que nous avons tenu à apporter le pieux hommage de notre admiration.

Nous reproduisons ci-dessous, deux articles parus, l'un le 1^{er} janvier, l'autre le 1^{er} février derniers, dans la *Revue Encyclopédique*.

Le premier est une étude biographique ; le second contient des notes de M. J. Lahor sur un voyage qu'il fit avec M. de Lesseps en 1884.

Nous avons pensé que ces pages donnent une idée bien exacte de ce qu'était en Égypte l'illustre et regretté fondateur du Canal : l'auteur y a réuni des anecdotes bien vivantes, montrant la popularité dont jouissait, en Égypte, Ferdinand de Lesseps et mettant aussi en relief sa grande intelligence, sa spirituelle bonhomie et son merveilleux talent de conducteur d'hommes.

FERDINAND DE LESSEPS

ÉTUDE BIOGRAPHIQUE

PAR

M. H. CASTETS.

Voir à la page 758 la traduction en arabe de cet article,

PAR

M. PHILIPPE BOCTI.

Celui que Gambetta avait appelé le Grand Français ; l'homme, célèbre entre tous et comblé d'honneurs, à qui l'on doit une des œuvres les plus fécondes du siècle, le canal de Suez ; le vieillard terrassé par la catastrophe du Panama qui, inconscient, avait assisté à l'effondrement de sa popularité et presque de son honneur, est mort le 7 décembre, dans sa quatre-vingt-dixième année, au château de La Chesnaye, dans l'Indre.

M. Ferdinand de Lesseps était né à Versailles le 19 novembre 1805. Il appartenait à une famille de voyageurs et de consuls. Son bisaïeul, Martin de Lesseps, avait été agent de la France dans l'Inde ; son grand-père, le baron Barthélemy de Lesseps, un des compagnons de La Pérouse dans son voyage autour du monde, avait rempli les fonctions de consul à Saint-Petersbourg et à Constantinople ; enfin son père, le comte Mathieu, mourut en 1832 à Tunis, où il était consul général. — Lorsqu'il eut terminé ses études au collège Henri IV, le jeune Ferdinand voulut, lui aussi, suivre la carrière diplomatique. Attaché en 1825 au consulat général de Lisbonne, il revint en 1827 à Paris, où il entra dans les bureaux du ministère des Affaires étrangères, et fut nommé élève-consul en 1828. De là il passa à Tunis, puis à Alexan-

drie (1831), dont il gérait le consulat depuis 1833, lorsqu'en 1836 la population fut décimée par la peste. Le sang-froid dont il fit preuve en payant de sa personne lui valut la croix de la Légion d'honneur. Consul à Barcelone lors du bombardement de cette ville, il prit, avec sa promptitude habituelle de décision, toutes les mesures nécessaires pour protéger nos nationaux et, le 20 décembre 1843, M. Guizot lui annonçait qu'en témoignage de satisfaction de sa conduite, il l'avait fait nommer officier de l'ordre. En 1847, il devint consul général. Après la révolution de 1848, Lamartine l'appela au poste de ministre plénipotentiaire à Madrid, où il resta jusqu'au 10 février 1849. M. Ferdinand de Lesseps était en disponibilité lorsque, pendant l'expédition de Rome, le ministre des Affaires étrangères, Drouyn de Lhuys, l'envoya en mission auprès du général Oudinot. Il devait en même temps s'entendre avec le gouvernement de la République romaine, sans le reconnaître, au sujet du cantonnement de nos troupes. Il dut, à ce sujet, entrer en relations avec Mazzini, dont il s'est plu à louer la loyauté et la modération, l'intégrité et le courage; mais, sur ces entrefaites, l'Assemblée nationale fut remplacée par la Législative, où dominait l'esprit de réaction. L'habileté dont il avait fait preuve pour éviter l'effusion du sang lui fut imputée à crime. Accusé de partialité pour les Romains par ceux qui voulaient rétablir à tout prix le pouvoir temporel de Pie IX, il fut désavoué et rappelé par le gouvernement, qui soumit sa conduite au conseil d'État. Pour se justifier, M. de Lesseps publia un mémoire (1849), qui fait un jour complet sur la politique de Louis Bonaparte à cette époque.

M. Ferdinand de Lesseps vivait dans la retraite, s'occupant d'agriculture, lorsqu'il forma le projet de réaliser une idée lancée depuis longtemps par l'école saint-simonienne, celle de changer la géographie du monde en reliant l'Europe à

l'Asie, séparées par l'isthme de Suez. En 1854, il se rendit en Égypte et obtint du vice-roi Mohammed Saïd-pacha, qu'il avait connu avant son avènement, la concession du Canal de Suez. L'année suivante il commença les études préparatoires; mais, dès le début, il se trouva en présence de difficultés de tout genre. D'une part, les ingénieurs déclarèrent l'œuvre irréalisable en arguant surtout de la différence de niveau entre les deux mers; d'autre part, le gouvernement anglais montra une hostilité absolue à l'exécution du canal et obtint de la Porte qu'elle s'opposât à la ratification des concessions faites par le vice-roi. « Le canal de Suez est physiquement impossible », écrivait en juin 1855 lord Clarendon. « C'est la plus grande duperie qui ait jamais été proposée à la crédulité et à la simplicité des gens de notre pays, et elle ne relève plus que du banc de justice de la Reine », disait lord Palmerston à la Chambre des Communes, le 1^{er} juin 1858. Tout autre que M. de Lesseps eût renoncé à poursuivre son entreprise. Mais il était de ces hommes qui ne reculent devant aucun obstacle lorsqu'ils ont pris une résolution. « Il ne doutait de rien, dit M. Francis Charmes. Sa confiance en lui-même et dans l'inafaillible succès de ses entreprises était une foi qu'aucun obstacle, aucune résistance ne parvenaient à ébranler. Sa ténacité était une force de la nature et, comme elle, ne connaissait pas de défaillance. Il a été un croyant... Avec cela, rien d'autoritaire, ni de tranchant. Peu d'hommes ont été plus simples, ni d'humeur plus facile et plus bienveillante; son esprit vif et primesautier était doublé d'une finesse extrême qui s'était encore aiguisée dans la fréquentation des hommes et dans le maniement des choses d'Orient. On retrouve en lui beaucoup de l'Oriental. Ainsi il était fataliste: seulement son fatalisme le portait à l'action et le faisait toujours croire à la réussite. Il était inépuisable en ressources, usant indifféremment de tous les arguments, même

les plus mauvais, suivant les lieux et les personnes, et ne voyant jamais que le but. Cette merveilleuse fertilité d'invention le détournait des moyens violents; il aimait mieux agir par la persuasion et la séduction, sachant bien que sur ce terrain il ne serait jamais à court. » Nous n'avons pas à raconter ici comment M. de Lesseps parvint à vaincre toutes les résistances, la prodigieuse activité qu'il déploya pour la propagande de son idée, les conférences qu'il fit un peu partout pour recueillir des souscriptions; comment il réussit à triompher de Palmerston, son terrible adversaire, et put commencer les travaux du Canal en 1859. Rappelons que, parent par alliance de l'impératrice Eugénie, il fut accueilli aux Tuileries sur un pied presque intime et entretint de ses vastes projets Napoléon III, qui lui accorda son appui. Ce fut grâce à l'intervention de ce dernier auprès d'Ismail pacha, qui avait succédé en 1863 à Saïd-pacha, que le khédive, d'abord ébranlé par les menaces de la Porte et de l'Angleterre, consentit à accorder son concours à M. de Lesseps. En avril 1865, un canal d'eau douce reliait les deux mers. En 1868, au moment de toucher au but, on fut encore une fois arrêté par le manque d'argent; mais M. de Lesseps obtint du Gouvernement français de faire un nouvel emprunt avec obligations à lots. Le 20 novembre 1869, en présence de princes, de savants, d'invités de tous pays, avait lieu l'inauguration solennelle du grand Canal maritime qui devait être une des œuvres les plus grandes et les plus durables de notre temps, en déplaçant les intérêts, en donnant à la navigation européenne une impulsion imprévue, en faisant de la Méditerranée, jusque-là une impasse, la grande route ouverte vers l'Extrême Orient et l'Est africain. Le 19 novembre, M. de Lesseps était promu grand-croix de la Légion d'honneur; en février 1870, il recevait de la Société de géographie le prix de 10,000 francs, et le 30 juillet de la même année, la cité de Londres lui

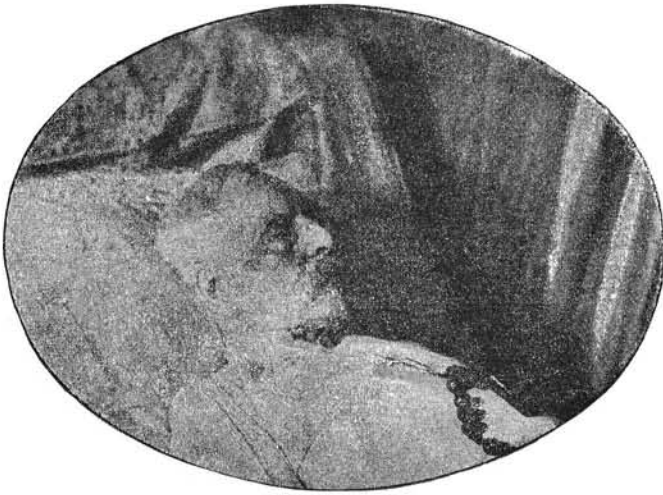
conférait le droit de bourgeoisie. L'Angleterre elle-même s'inclinait devant la grandeur du fait accompli, dont elle était la première à bénéficier.

Nul homme, à cette époque et dans les années qui suivirent, n'eut une plus grande popularité que Ferdinand de Lesseps, et sa gloire était aussi grande à l'étranger qu'en France. En juillet 1873, il devenait membre libre de l'Académie des sciences ; en 1882, Versailles plaçait sur la maison qui l'avait vu naître une plaque commémorative ; en 1884, il était élu membre de l'Académie française en remplacement de Henri Martin ; il présidait une foule de sociétés savantes, notamment le Congrès des orientalistes à Marseille en 1876, le comité de la Commission nationale d'exploration et civilisation dans l'Afrique centrale en 1877 ; mais les honneurs accumulés ne suffisaient pas à son besoin d'activité dévorante. Il rêvait toujours de se lancer dans de grandes et nouvelles entreprises. Tout lui semblait possible, tant il était convaincu, avec sa bonne humeur coutumière, qu'il était homme à se tirer de tout, grâce à sa tenace et puissante volonté. En 1873, il forma le projet de créer une ligne ferrée traversant l'Asie centrale et qui, partant d'Orenbourg pour aboutir à Pechaver, relierait le réseau russe au réseau anglo-indien. Dans ce but, il envoya dans l'Inde son fils Victor pour se livrer à des études préliminaires ; mais il dut renoncer à son projet. Plus tard, à la suite d'un voyage dans les chotts algériens et tunisiens, il se prononça en faveur de la création d'une mer intérieure africaine, ainsi que l'avait proposé M. Roudaire, et demanda qu'elle fût reliée à la Méditerranée par un canal de 160 kilomètres, ayant son point de départ près de Gabès. Vainement les ingénieurs avaient déclaré que les chotts qu'il voulait submerger étaient au-dessus du niveau de la mer, il n'en voulait rien croire. Toutefois il abandonna cette idée, car déjà il était hanté par une autre, qui devait lui être si funeste.

Il avait percé l'isthme de Suez ; pourquoi ne couperait-il pas l'isthme de Panama, ce qui abrégèrait de 3,000 lieues la route des navires allant de l'Atlantique dans le Pacifique ? Dès 1876, pour cet objet, il s'était mis à la tête d'un comité d'études et, sur son initiative, un Congrès international s'était réuni à Paris en mai 1879 pour examiner les divers projets de percement de l'isthme américain. Après de longues discussions, le Congrès adopta, par 74 voix, le projet préconisé par M. de Lesseps et étudié par MM. Wyse et Reclus. Il s'agissait d'ouvrir aux navires des deux mondes un canal à niveau constant, depuis Colon sur l'océan Pacifique jusqu'à Panama sur l'Atlantique, en suivant le chemin de fer qui relie ces deux villes. En cet endroit, l'isthme n'a que 73 kilomètres de largeur. D'après les évaluations d'une commission technique, pour exécuter ce gigantesque travail qui pourrait être terminé en huit ans, il suffirait de dépenser 843 millions. Aussitôt une Compagnie se constitua sous la présidence de M. de Lesseps. En août 1879, elle émit, en Europe et en Amérique, un emprunt représenté par 800,000 actions de 500 francs. Faute d'un nombre suffisant d'actionnaires, la souscription échoua. M. de Lesseps ne fut point découragé par cet échec ; il en avait vu bien d'autres ! Payant toujours de sa personne, malgré son âge avancé, il commença une campagne de conférences, fit appel à la presse, fonda le *Bulletin du canal interocéanique* et partit, en décembre, pour l'isthme de Panama, accompagné de sa femme et de ses petits enfants. Il y passa une vingtaine de jours, ne pouvant se rendre compte que de la façon la plus superficielle des difficultés à vaincre, et, après avoir reçu du Gouvernement colombien l'assurance d'un chaleureux appui, il se rendit aux États-Unis, où il rencontrait l'opposition la plus sérieuse à l'exécution de son projet. De retour en France, M. de Lesseps trouva le moyen de se rendre la presse favorable et s'occupa

de lancer une souscription de 500 millions, qui fut couverte plusieurs fois (décembre 1880). Le 31 janvier suivant, la Société du Canal interocéanique du Panama fut définitivement fondée et M. de Lesseps écrivait alors : « Dès aujourd'hui, je vous donne rendez-vous à Panama dans sept ans, le 1^{er} octobre 1887, pour l'inauguration du canal. »

Pendant que commençaient les travaux préparatoires de cette gigantesque entreprise, M. Ferdinand de Lesseps dut se rendre en Égypte au sujet du Canal de Suez. On sait que le Gouvernement anglais, pour avoir la haute main dans la direction de la Compagnie de Suez, avait acheté, pour 100 millions, la réserve d'actions attribuées à l'origine au vice-roi. En 1882, lors de la révolte d'Arabi pacha, l'Angleterre opéra une intervention armée, occupa l'Égypte et voulut s'emparer du Canal. L'amiral Hoskins l'occupait militairement, après avoir débarqué à Ismaïlia. M. de Lesseps accourut en Égypte, protesta avec la plus grande énergie contre la violation du Canal, obtint d'Arabi qu'il en respecterait la neutralité et, par la ferme attitude qu'il inspira à tout son personnel, il amena l'amiral anglais à lui demander de reprendre l'exploitation normale. En reconnaissance des engagements pris par Arabi, M. de Lesseps intervint, mais inutilement, en sa faveur, pour réclamer l'indulgence lors de sa mise en jugement. La crise était conjurée. Cependant la presse anglaise, qui ne cessait d'attaquer la Compagnie de Suez et M. de Lesseps, réclama le percement d'un nouveau canal pour le service spécial de l'Angleterre, en alléguant l'insuffisance du Canal, malgré les améliorations qui avaient été successivement faites, telles que l'élargissement du chenal, la création de voies de garage et l'installation de l'éclairage électrique, qui permettait d'augmenter de moitié la circulation ! Enfin, après toutes sortes de luttes, de tiraillements et de négociations, la question fut tranchée par la Convention franco-



Ferdinand de LESSEPS sur son lit de mort.

Phot. Lacoudrette.

anglaise du 23 octobre 1887, qui reconnaissait la neutralisation de l'isthme et stipulait que le canal serait toujours ouvert et libre, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire, sans distinction de pavillon. Ces engagements, ainsi que d'autres relatifs au canal d'eau douce, au matériel de la Compagnie, au blocus, etc., furent placés sous la garantie des principaux États européens.

Cette même année, M. de Lesseps, envoyé à Berlin pour porter à M. Herbertte les insignes de grand-officier de la Légion d'honneur, et chargé secrètement, dit-on, de solliciter le concours de l'Allemagne pour l'Exposition universelle de 1889, fut reçu à diverses reprises, du 10 au 13 mars, par l'empereur d'Allemagne et par le prince de Bismarck, qui lui donnèrent des marques publiques de déférence et d'admiration.

En ce moment même, la dernière œuvre de M. de Lesseps était condamnée. La Compagnie de Panama était aux abois, et « le Grand Français » ne devait plus voir que des jours sombres. Nous ne raconterons pas les incidents de cette lamentable entreprise. L'historique en a été fait ici même avec une scrupuleuse exactitude (1). Bornons-nous à rappeler que dès 1885 la situation était presque désespérée. Les dépenses s'élevaient à 1,200 millions, les travaux étaient peu avancés et l'on avait dû renoncer à établir un canal à niveau pour faire un canal à écluses. C'est ce que constata M. de Lesseps après un nouveau voyage fait à Panama en 1886. Une commission de la Chambre des députés se montra hostile à une nouvelle émission de valeurs à lots, et le Gouvernement envoya sur les lieux M. Rousseau, conseiller d'État, pour faire un rapport sur l'état des travaux. Ce rapport, qui ne fut point publié et dont les conclusions seules parurent dans

(1) V. la *Revue Encyclopédique* du 15 janvier 1893.

le *Temps*, engageait le Gouvernement à ne donner à la Compagnie « ni conseils ni garantie quelconque, l'achèvement du Canal avec les ressources prévues et dans les délais annoncés paraissant plus que problématique ». En novembre 1887, M. de Lesseps sollicitait à nouveau de la Chambre l'autorisation d'émettre 265 millions d'obligations à lots de 360 fr. et, le 8 juin 1888, une loi autorisait l'émission de cet emprunt. Mais l'emprunt ne fut point couvert par le public mis en défiance, et, six mois après, le 11 décembre 1888, la Compagnie de Panama était obligée de suspendre ses paiements ; on prononçait la liquidation de la Société (4 février 1889), et M. Brunet, ancien ministre, était nommé liquidateur. M. de Lesseps fut écrasé par ce coup. Bientôt son intelligence, jusque-là si vive, s'altéra ; il tomba dans un état de somnolence sénile, d'où, de temps à autre, s'échappaient quelques éclairs de la réalité entrevue. Cependant l'orage grondait. Les victimes et les dupes du désastre accusaient hautement celui que, naguère, elles acclamaient. De toutes parts on demandait que la lumière fût faite ; des actes de dilapidation et de corruption étaient signalés et, le 4 janvier 1892, la Chambre des députés votait à l'unanimité un ordre du jour réclamant une répression énergique et rapide ». La justice, qui avait été saisie de l'affaire, avait ouvert, dès le 12 juin 1891, une instruction judiciaire qui s'éternisait. Enfin, sous la pression de l'opinion publique, en présence de l'accusation de corruption portée contre des membres du Parlement, le procureur général poursuivit devant la Cour d'appel MM. Ferdinand de Lesseps, son fils Charles, Marius Fontane, Cottu et Eiffel. Tel était l'état de santé, la débilité d'esprit de M. de Lesseps qu'il ne put être ni interrogé, ni entendu aux débats. Pendant que son fils et ses coaccusés étaient arrêtés, il restait dans sa propriété de La Chesnaye, où sa famille s'attacha à lui laisser tout ignorer. Le 9 février 1893,

il était condamné par la Cour d'appel—juridiction devant laquelle avait été porté le procès parce qu'il était grand officier de la Légion d'honneur—à cinq ans de prison et 3,000 francs d'amende(1). En souvenir de son glorieux passé, le jugement qui le condamnait ne lui fut pas signifié, et on ne le raya point des cadres de la Légion d'honneur. Sans doute, en raison des ruines amoncelées, de la légèreté avec laquelle il s'était jeté dans l'entreprise du Panama, des moyens auxquels il avait dû avoir recours pour lancer l'affaire, M. de Lesseps était coupable devant l'opinion et la justice. Certes, il commit des fautes graves ; mais quoi ! est-il impossible d'invoquer en sa faveur les circonstances les plus atténuantes ? Qui pourrait dire qu'il n'a pas été sincère, que ce n'est pas avec une entière bonne foi qu'il a cru au succès ? Qui pourrait l'accuser d'avoir fait du Panama une affaire de spéculation personnelle ? La fortune qu'il a laissée en mourant était tellement modique que, le 5 juin 1894, la Compagnie universelle du Canal de Suez, réunie en assemblée générale, décida de le mettre à l'abri des tracasseries de la justice et d'assurer l'avenir de sa femme et de ses enfants en lui votant une pension viagère de 120,000 francs reversible sur les survivants d'entre eux. Avec quelque juste sévérité qu'on puisse juger la conduite de M. de Lesseps dans l'affaire du Panama, il n'en restera pas moins une des plus grandes figures et des plus originales de ce siècle, et selon l'expression de M. Charmes, « l'incarnation de l'esprit d'entreprise dans sa plus haute acception, l'initiateur de la plus grande révolution matérielle qui ait eu lieu dans ce monde ».

Le comte Ferdinand de Lesseps avait épousé en premières noces M^{lle} Delamalle, dont il lui restait un fils, M. Charles

(1) V. la *Revue Encyclopédique* du 15 février 1893.

de Lesseps, son principal collaborateur. Devenu veuf, il épousa, en 1869, une créole, M^{lle} Autard de Bragard. Elle le rendit père de nombreux enfants, que tant de fois, au temps heureux, les Parisiens ont vu défiler, au bois de Boulogne, en joyeuse et bruyante cavalcade, avec celui qu'on appelait alors le « Grand Français ».

Outre des *Notes, Rapports, Documents, Conférences, Discours*, etc., on doit à M. de Lesseps : *Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire de l'isthme de Suez* (1875-1881, 5 vol. in-8°), ouvrage couronné par l'Académie française ; *Souvenirs de quarante ans dédiés à mes enfants* (1887, 2 vol. in-8°), autobiographie où abondent les anecdotes les plus intéressantes ; *Origines du Canal de Suez* (1890, in-18).

H. CASTETS.



*Ma tête sur un crocodile, le crocodile sur un crocodile de papier de France
dans la lune* *Le D. arabe,*

Ferdinand de LESSEPS, par Gill.

(La Lune, sept. 1867.)

FERDINAND DE LESSEPS

SON DERNIER VOYAGE EN ÉGYPTÉ

PAR

JEAN LAHOR



J'ai eu l'honneur d'accompagner M. F. de Lesseps, dans le dernier voyage qu'il fit en Égypte, à l'occasion d'une attaque nouvelle dirigée par ses vieux ennemis, les Anglais,—aujourd'hui ses respectueux et fervents admirateurs,—contre l'œuvre jalousée longtemps et encore convoitée par eux du Canal de Suez. Ce duel, le dernier entre eux et lui, et dont il sortit, comme de tous ses duels antérieurs, victorieusement, bien à son honneur et à l'avantage de la France, je crois, à cette heure surtout, intéressant de le conter. Je rappellerai, à ce sujet, que M. de Lesseps aura été l'unique Français, en toute l'histoire de France, qui toujours, en chaque rencontre, aura battu les Anglais. Si, depuis lors, ils ont pris leur revanche, certes, ce ne fut pas sa faute, ce fut celle d'hommes funestes et que l'on connaît; mais cette attaque, mais cette résistance déjà d'un homme contre un peuple, et la continuité de ses succès dans une lutte si longue avec lui, cela seul, à mes yeux, fut d'un « Grand Français »; et ce titre, qu'avec loyauté ses anciens ennemis lui gardent, je suis certain que la postérité, doublement reconnaissante peut-être, le lui conservera, malgré la récente catastrophe, malgré tant d'outrages venus d'en bas, bien que lui aussi ait eu son 1812 et son 1814.

C'était en 1884: l'Angleterre, irritée sans doute de n'avoir pas encore sa pleine main-mise sur le Canal de Suez, eut la pensée un moment d'obtenir du Khédivé, presque à sa merci, la concession d'un second canal, qui fût tout à elle et dont

elle eût menacé de ruiner le premier. Le canal de M. de Lesseps, disait-elle, ne pouvait plus suffire aux besoins croissants de la navigation; il restait fermé la nuit, il fallait vingt-quatre heures pour le traverser, le transit en restait trop coûteux: c'étaient bien des torts, mais le seul réel, on ne l'avouait pas. M. de Lesseps riposta vivement; *son* canal n'était ni à lui, ni au Khédive, ni à la France; il était au monde, il était neutre, — et ce fut son honneur et sa force de toujours parler et penser ainsi; — des projets pour son agrandissement et son amélioration étaient, du reste, à l'étude, et, si l'Angleterre le voulait permettre, avant cette expropriation pour cause d'intérêts britanniques, on consulterait sur le litige une commission d'armateurs et d'ingénieurs, délégués par les principales nations maritimes. L'Angleterre dut permettre; et, dans la commission internationale qui devait étudier ces projets, préparés déjà par la Compagnie, elle se fit représenter par deux hommes de haute valeur et de courtoisie parfaite, sir Charles Hartley, ingénieur, et l'un de ses plus puissants armateurs, sir John Coode. La Russie, l'Allemagne, la Hollande, l'Espagne et l'Italie eurent aussi leurs délégués: des ingénieurs et des administrateurs français de la Compagnie furent adjoints à ces commissaires étrangers; et de Trieste, en novembre, une sous-commission partit pour l'Égypte avec MM. Ferdinand et Charles de Lesseps. M. de Lesseps avait alors soixante-dix neuf ans; et, sur le bateau même, avec nous, il fêta gaiement l'anniversaire de sa quatre-vingtième année. Pendant cette traversée un peu longue, il dormait beaucoup, semblait fatigué, vieilli, et, malgré la grande confiance que méritait son fils, nous inquiétait un peu, nous, français: saurait-il défendre avec le feu, l'intelligence, l'énergie ou la diplomatie d'autrefois les intérêts de la France, une fois encore représentés par lui?

Enfin, Port-Saïd est en vue, Port-Saïd où sera érigée sans doute sa première statue, où j'aurais voulu son tombeau. C'est le matin. Le grand soleil rouge, l'antique dieu d'Égypte, monte de la mer. Sous la lumière frissante, la ville, au loin, peu à peu sort des flots, le phare d'abord, les mâts des navires, puis les maisons, la jetée, et l'entrée du Canal, et le lac Menzaleh miroitant au seuil du désert. Autour de M. de Lesseps, sur le pont, nous saluons émerveillés son œuvre, ce Canal étincelant, et ce port, et cette ville si vivante, si peuplée aujourd'hui, et que trente ans avant il avait fait surgir du néant des sables.

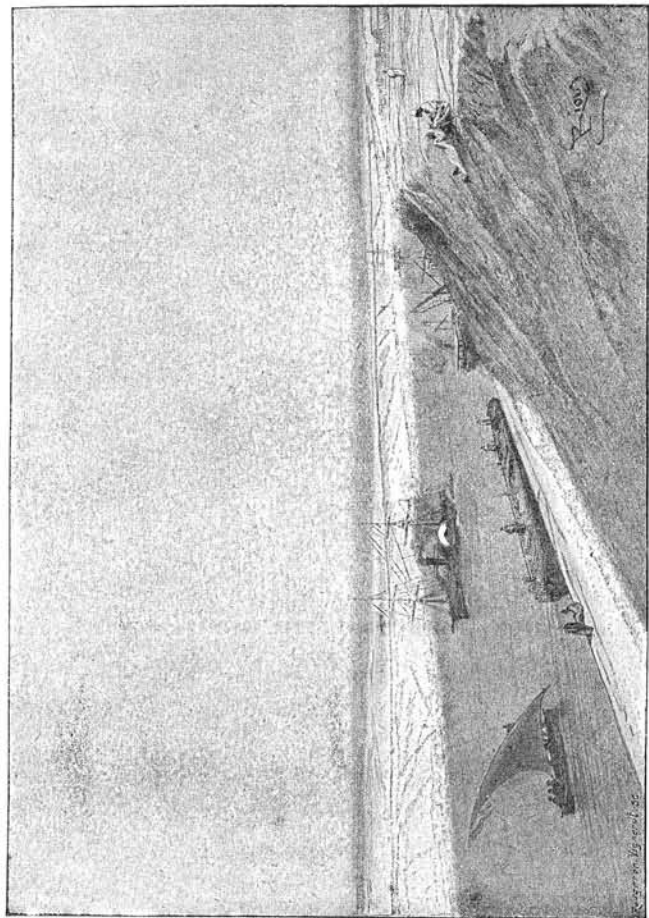
Sur la jetée, sur le port, une foule bigarrée, comme toutes les foules d'Orient, se presse au-devant du patriarche; le navire de guerre khédivial, les hommes à la bande, salue; la musique joue; il descend, et c'est à qui l'approchera, le verra, le touchera: une inoubliable entrée de chef très aimé chez son peuple. Escorté par la ville, on se rend à la résidence, la maison de la Compagnie; et de la minute où M. de Lesseps a touché la terre, toute créée par lui, il devient pour nous comme un homme nouveau, pendant deux mois, de Port-Saïd à Ismaïlia, d'Ismaïlia à Suez, de Suez au Caire, infatigable, et entraînant, étonnant ces graves commissaires anglais, allemands ou bataves par son ardeur, son élan, par la vivacité, la séduction de son esprit, par sa causerie primesautière et franche, et ne dormant plus, mais le dernier au lit, le premier, dès l'aube, le quittant pour prendre son bain froid parfois en plein air, et pensant à tous, charmant et charmeur, menant tout, présidant, sans se lasser, les séances, les banquets, les bals, fin diplomate aussi, n'oubliant pas son but, attentif d'abord aux délégués anglais, bien dignes du reste de l'estime et de la sympathie qu'il leur témoignait.

J'erre à travers la ville: les mendiants, les aveugles, comme je les reverrai au Caire, mendiant en balbutiant son

nom; le *Moniteur Égyptien* est écrit en français; là, comme à Ismaïlia, à Suez, ou au Caire, des Français partout, — médecins, employés ou directeurs des administrations principales; et j'ai bientôt cette impression poignante de comprendre, d'apprendre combien ce pays, désormais perdu pour nous, a été nôtre, l'est encore; et je sens, je vois que c'est le « Grand Français » qui, après ceux du passé, les héros de l'expédition d'Égypte, et avec nos savants du Musée de Boulaq, les Mariette, les Maspero, avait donc fait cette conquête et l'avait faite jusqu'à l'âme. Je sens que la France, grâce à lui surtout, est restée ici admirée, respectée, aimée; et je songe que cette terre quelque temps si française, sans coup férir, pour des jeux de politiciens, avait été abandonnée par nous, mais qu'un seul homme encore y sauvait les débris de notre influence, et y tenait haut toujours le drapeau de la France sur les résidences de la Compagnie, — cet homme, que plus tard ces mêmes politiciens ou d'autres, sans souci du drapeau qu'il portait, ne craindront pas, pour se sauver, dit-on, de frapper et de vouloir avilir à la face de l'Égypte, de l'Angleterre, du monde.

Le séjour de la commission se prolongea surtout à Ismaïlia, le Versailles du canal, parmi les jardins délicieux de cette oasis, jaillie miraculeusement du désert. Après les séances de la commission, où M. de Lesseps parlait rarement, laissait parler, puis à la fin savait presque toujours ramener et rallier les opinions à la sienne, il montait à cheval précédé de ses deux *saï's*, ou sur une chaloupe à vapeur ou parcourait pour les études le Canal et ses berges.

C'était pendant ces promenades, avec l'horizon sublime de ce désert jaune, son champ de bataille pendant tant d'années, que nous restions des heures attirés, attachés près de lui, par le charme si personnel de sa causerie, une causerie qui marchait ou plutôt courait, bien à sa façon, alerte, simple, fa-



Le Canal de Suez au Sérapéum.

D'après une aquarelle de M. Riou.

milière, toujours de belle humeur, comme à la Henri IV. Elle était riche d'anecdotes, sérieuses ou gaies, et qui toutes peignaient l'homme, sa vie, sa nature, son indomptable énergie, son héroïsme souvent, un héroïsme souriant, à la française, sans attitude, sans raideur, et son fatalisme, un peu oriental, ainsi que le furent beaucoup de ses qualités ou de ses défauts, et cet optimisme qui lui fut plus tard si fatal, sa foi dans le triomphe de toute idée grande et belle, dans son étoile aussi, cette foi des hommes d'énergie et de rêve, comme l'eut Napoléon, après qu'ils ont pris l'habitude funeste de toujours et tout vaincre. « Parfait, parfait », c'était son mot, et c'était le mot de tous les siens, ayant à tous communiqué un peu de cet optimisme, de cette belle assurance qui ne le quitta jamais devant les accidents, les dangers, et qu'il garda jusqu'en cette peste d'Alexandrie, où il s'enferma, tranquillement héroïque, ayant autour de lui rassemblé quelques volontaires, et se multipliant pour enterrer les morts, pour aider et raffermir un peu les vivants restés dans la ville. Et il contait, de jour en jour, par épisodes, l'épopée du Canal, toute cette histoire qui, mieux connue bientôt, se placera parmi les pages les plus étonnantes et les plus glorieuses des campagnes et conquêtes de la France. Il contait tout ce qu'il avait dû vaincre, tout l'impossible qu'il avait fait possible, toutes les résistances, les coalitions contre lui, et les déboires, les revers, les défaites, mais qui n'avaient pu jamais le décourager, ni l'abattre; il rappelait l'Angleterre le combattant, l'attaquant sans relâche, et l'Égypte et la France hésitantes, et le consul de France s'opposant plus que tout autre aux premiers travaux, et comme on lui résistait, prenant les ouvriers par la soif, leur faisant refuser l'eau douce; et le Ministère de la Marine et les ingénieurs, tous les hommes sérieux, d'expérience et de science, tous naturellement hostiles, et tous scientifiquement assurés du désastre, le calculant

et promettant, comme pour tel jour ou telle heure on promet l'éclipse. Il peignait Saïd, sa générosité native, sa hauteur, sa largeur d'idées, et parfois ses fureurs de fauve, comme à Khartoum, voyant ce qu'on avait fait de ce pays (où Gordon plus tard fut sublime), fureurs que fuyait l'entourage épouvanté, le laissant rugir en sa chambre, et que seul il savait apaiser. Il rappelait l'histoire connue de la concession arrachée au vice-roi, un soir, où il l'avait définitivement conquis, et non moins par ses prouesses de cavalier que par la grandeur du projet qu'il lui présentait, et de ce jour, la collaboration vaillante de Saïd à l'œuvre commune, l'amitié vive qui s'établit entre eux, parfois mêlée de tourmentes et d'éclairs; et l'on pensait, en le voyant et l'écoutant, qu'il était vraiment l'homme fait pour séduire tout ce monde oriental par tant de caractères d'un Oriental aussi, l'ardent courage, l'absolu désintéressement, ses dons de magnifique, et son idéalisme, son fatalisme, sa physionomie même, avec le sourire en plus et les qualités hautes, l'*humanité* de sa race.

Des drôleries passaient dans ces histoires: ainsi, quand tout allait selon ses désirs, Saïd qui avait de l'esprit, et très français, disait à M. de Lesseps, *mon canal*; quand les affaires se gâtaient, d'un ton d'humeur, *votre canal*, et furieux, *votre canule*, quand rien n'allait plus; ou cette anecdote encore, montrant bien cette Afrique, à la fois, toujours, enfantine, simiesque et tragique, d'une musique à Khartoum, allant saluer l'entrée solennelle de Saïd, accompagné de M. de Lesseps, et dont les cuivres, blessés, troués, hors de service, avaient été par un pharmacien pansés avec du sparadrap.

Saïd avait été, après lui, le vrai fondateur de cette œuvre, dont il ne vit pas cependant toute la portée, et la pouvait-il deviner? Pouvait-il s'attendre à l'inattendu dénouement que préparait l'ironie du destin? Pouvait-il voir que cette richesse ainsi venue à l'Égypte ferait sa perte, attirerait les convoitises,

et que l'Angleterre prenant et gardant ce pays, l'Europe, toute l'Europe laisserait faire? Et l'on rappelait enfin l'inauguration triomphale, cette journée du 17 novembre 1869, l'une des plus rayonnantes, des plus pures qui soient dans l'histoire de France et du monde; et la veille, quand soixante-douze navires attendaient pour passer, quand plusieurs de ceux qu'ils portaient désiraient, espéraient, sans doute, un insuccès final, au bal, pendant un quadrille, cette nouvelle chuchotée à l'oreille du vainqueur: « le navire de guerre du Khédive échoué au travers du canal, passage impossible », et lui, d'un air tranquille, continuant sa figure, et répondant tout bas : « Faites sauter ».

Pendant cette inauguration du premier jour, à laquelle il avait à peine assisté, restant couché plusieurs heures, il nous disait l'impératrice anxieuse, redoutant jusqu'à la dernière minute pour l'œuvre, pour la France, l'accident possible, et devant quels témoins! l'Europe, l'Asie, l'Afrique, réunies sur ses rives et sur ces soixante-douze vaisseaux qui passaient, l'impératrice, qui, sur l'*Aigle*, au pavillon de France, en tête, ouvrant la marche, sous le plus étincelant des soleils, aux acclamations de cent mille Bédouins et Fellahs, debout sur les berges, s'était tenue, malgré ses angoisses, vaillante et souriante jusqu'à l'arrivée à Ismaïlia, prise là soudain d'une émotion dont elle ne fut plus maîtresse, et allant tomber dans sa cabine, sanglotante, brisée de fatigue et de joie. Après de telles résistances, un pareil triomphe ne fait-il pas comprendre, en l'excusant un peu, la ténacité, l'obstination des derniers jours, et qu'ayant tout vaincu, hommes et choses, les marais, les rochers, les sables, les sables mouvants, ayant ainsi tout vaincu, il ait recommencé plus tard, et marché, et poussé en avant, assuré de tout vaincre?

Les souvenirs des uns et des autres, des anciens agents du Canal, s'ajoutaient aux siens. On se disait, entre Français du

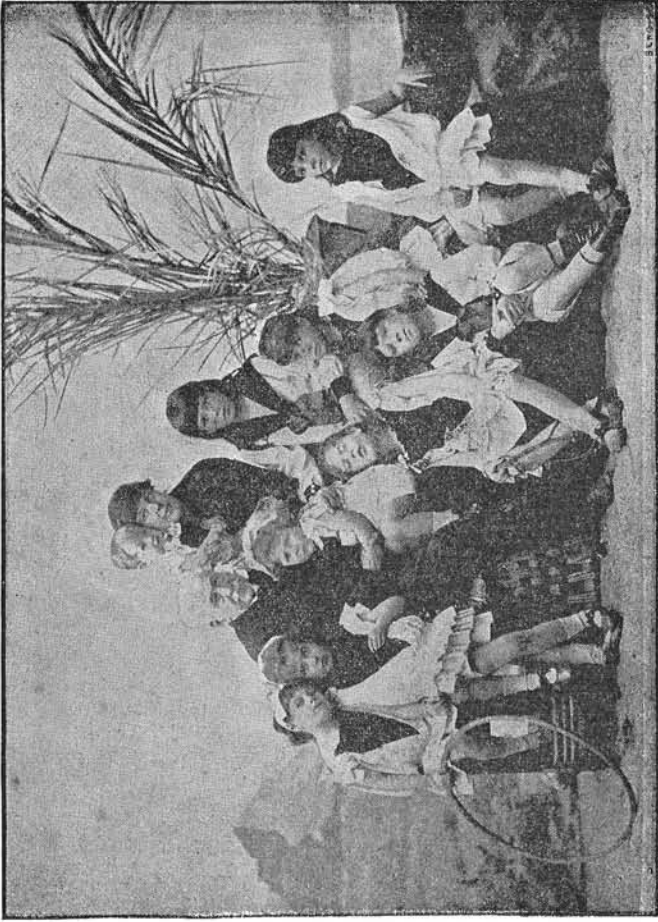
moins, l'Égypte, depuis cette éblouissante victoire, se mettant reconnaissante et d'elle-même sous le protectorat de M. de Lesseps et de la France, devenant d'année en année plus française, jusqu'à l'heure d'irréparables défaites.

Comment éviter une émotion, qui chez moi dure encore, à de tels souvenirs, évoqués dans un tel paysage, devant ce désert qui se déroulait jaune, infini, splendide, aux environs de Suez ou d'Ismailia, avec quelquefois ses mirages, — comme il s'en voit aussi en toute vie héroïque.

Un après-midi l'on descendit sur les berges, et l'on fit visite à quelques-unes des stations de garage, simples maisonnettes isolées dans le désert, avec un petit jardin, qu'occupent un homme et sa famille.

Comme tous les agents de la Compagnie, ceux-là aussi très attachés à M. de Lesseps, avaient fait preuve du plus ferme courage pendant la récente insurrection d'Arabi, pas un d'eux, après avoir renvoyé femme et enfants, n'ayant déserté son poste, malgré la crainte, agrandie par la solitude, des bandes insurrectionnelles errant de ces côtés ; et M. de Lesseps saisissait volontiers l'occasion de montrer le dévouement qu'il avait su inspirer pour son œuvre à tous ses agents, même aux plus humbles.

L'on se racontait les Anglais envahissant à cette époque les bureaux de la Compagnie, M. de Lesseps accourant, et, comme ses pilotes sur son ordre avaient refusé, malgré les menaces, de monter sur la flotte anglaise, pour la guider dans le Canal, répondant à l'amiral : « Mes bureaux ou mes pilotes, choisissez » ; et les anglais alors obligés de capituler, de rendre les bureaux pour avoir les pilotes ; puis quelque temps après, les marins de la flotte anglaise, à l'ancre devant Ismailia, une petite ville, comme Enghien, de chalets perdus au milieu des verdure, une nuit, sans provocation, sans raison, sans qu'un insurgé fût là, débarquant, et fusillant les



La Famille de Lesseps.

Phot. Nadar.

rues. Un seul homme fut tué; mais d'autres pouvaient l'être, M. de Lesseps d'abord, qui sortait de soirée avec l'un de ses fils, et que l'on força de rentrer pour l'enfermer à clef, de peur qu'il ne tombât victime, entraîné par sa fougue habituelle, de cette incroyable agression.

Que d'étonnements nous causaient beaucoup de ces récits, à nous, Français, qui ne savons rien ou savons si peu de ce qui, hors de France, intéresse la France, son honneur, sa dignité, sa fortune!

Un souvenir ainsi en amenait un autre, et amèrement nous songions à ces 176,602 actions du canal, la part du Khédivé qu'il offrit en 1875 à la France, et qu'elle refusa, les laissant prendre par l'Angleterre, comme si la tradition, le seul esprit de suite en notre étonnante politique étrangère, était, depuis Louis XV, la désertion, trop souvent, des vrais intérêts nationaux. Nous songions à ces actions, achetées 100 millions de francs par Beaconsfield, en valant 500 millions aujourd'hui, et ce qui fut non moins grave que la perte pour nous d'un pareil bénéfice, rendant l'Angleterre propriétaire ainsi de la moitié du Canal. Nous nous rappelions en 1882 le chancelier de l'Échiquier prononçant ces paroles que saluèrent par des acclamations de victoire tous les bancs de la Chambre, comprenant, hélas! et pratiquant mieux que la nôtre la vigilance continue, l'attention passionnée à tous les grands intérêts du pays: « J'envierai le chancelier, si je ne suis plus celui-là, qui, en 1894, grâce à ces actions du Canal de Suez acquises par l'État britannique, pourra voir réduite la dette nationale de 15 millions de livres (375 millions de francs), valeur qui, réalisée, pourrait à elle seule rembourser toutes les dépenses, couvrir tous les emprunts faits en vertu de l'*Acte impérial pour la Défense*, en vue d'entretenir nos dépôts de charbons dans les ports de l'Empire et du monde ».

En raison de tant d'humiliants souvenirs, je prenais chaque jour plus d'estime pour l'homme qui, après de telles défaites, défendait sous mes yeux ce territoire à demi français encore de la Compagnie du Canal de Suez en Égypte, et protégeait assez bien la prépondérance française de la Compagnie pour qu'il l'ait su garder jusqu'à sa mort, malgré que son autorité, son influence aient été un jour si grandement diminuées, et non par les Anglais, ses ennemis d'autrefois, mais par certains de ses compatriotes, insoucieux de la patrie.

Enfin, après que la commission eut terminé ses travaux, après que M. de Lesseps et M. Lemasson, le distingué et regretté ingénieur en chef qui vient d'être assassiné à Ismaïlia, eurent exposé que les réclamations très légitimes formulées par l'Angleterre avaient été depuis longtemps prévues par la Compagnie et étaient depuis longtemps pour elle l'objet de sa sollicitude et de projets étudiés par ses ingénieurs, que l'accord existait entre les délégués de la commission internationale et la Compagnie sur la nécessité, l'urgence, la nature des travaux d'améliorations qu'il fallait apporter au Canal, après qu'on eut promis que ces travaux seraient commencés dans un court délai, — ils sont terminés aujourd'hui, — à un banquet en l'honneur de M. de Lesseps offert par les délégués, sir Charles Hartley se leva et dit à peu près ces paroles : « Je salue avec respect et admiration le fondateur du Canal de Suez ; et je reconnais son œuvre assez parfaite, quand elle aura été complétée par les travaux à venir, pour rendre inutile à jamais la création d'un second canal. » Sir Charles Hartley rendait hommage aussi à l'excellente et vaillante administration de ce Canal, qui cependant restait française, et dont il avait pu apprécier le fonctionnement parfait, les traditions constantes d'impartialité et de haute justice internationales. Et les deux commissaires anglais, après avoir ainsi vu de près et jugé l'homme et son œuvre,

à leur rentrée en Angleterre retournèrent si bien l'opinion de leurs compatriotes en faveur de la Compagnie du Canal de Suez et de son fondateur, que de ce jour il a pu compter les Anglais pour ses admirateurs et ses amis les plus solides, et qu'à son passage par Southampton, un an plus tard, il eut une réception de souverain, les cloches de toutes les églises sonnait victorieusement pour lui.

M. de Lesseps avait ainsi de nouveau vaincu les Anglais; il avait fait plus et mieux, il les avait charmés; et avec une loyauté, dont ce grand peuple, abîmé de contradictions, comme l'homme éternel dont parlait Pascal, peut parfois aussi se montrer capable, il le reconnut et le prouva: pendant le procès qui lui fut intenté, l'Angleterre lui garda tout son respect, et lui ajouta sa pitié, refusant de croire un moment à l'accusation infamante, dont pour certaines nécessités, paraît-il, de politique intérieure, on ne craignit pas de chercher à le flétrir et abaisser aux yeux du monde entier, et bien que le *Punch* un jour, d'après les journaux de France, mais avec une nuance de commisération pour lui, et peut-être de dédain pour nous, montrât ce vieillard appréhendé par les gendarmes. A l'Angleterre, il devra certainement sa première statue. Un télégramme de Calcutta annonce en effet que l'Empire des Indes a le projet de la lui élever en reconnaissance des services par lui rendus à tous les pays de l'Orient comme à l'Europe, tandis qu'à ses funérailles le Gouvernement de la France n'était même pas représenté.

Certaines de ses qualités qui avaient fait sa force et ses victoires ont donc fait sa ruine, l'intempérance de son audace, la hauteur de ses rêves, son optimisme, son fatalisme, sa foi dans une étoile qui avait trop brillé. La Némésis, jalouse des bonheurs humains, avait une fois de plus châtié une destinée trop belle.

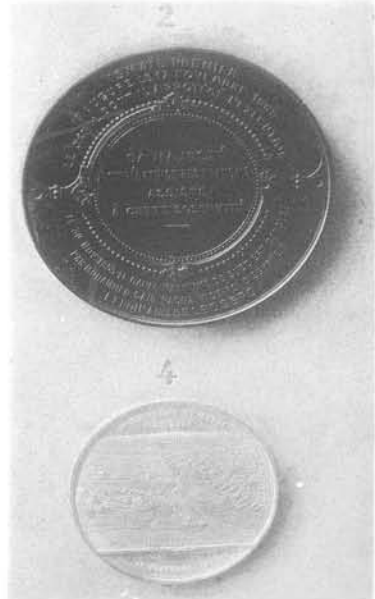
Il était de ces hommes faits pour entraîner les hommes, et

qui apparaissent comme des forces de la nature, fécondantes, mais, comme toutes forces, apportant quelquefois aussi des douleurs et des ruines.

Je me le rappelle un jour à cheval dans le désert, sur un de ces monticules de sable, dominant par places le Canal. Un navire au loin s'approchait, et il portait le pavillon de France, dont la vue, en pays étranger, fait aux Français, même ironistes, si fortement battre le cœur. C'était un transport qui allait au Tonkin, dont l'occupation — fit-on jamais cette remarque? — n'a été possible que par l'existence du canal. Le pilote aperçut M. de Lesseps, le désigna au capitaine. Des ordres retentirent; un mouvement de branle-bas se fit sur le pont; des matelots, des soldats (c'étaient des tirailleurs algériens) s'y rangèrent; la musique de ces tirailleurs, leur *nouba* aigre, sauvage, mélancolique, chanta soudain dans cette solitude; les tambours battirent, les clairons sonnèrent, les cris de « Vive de Lesseps! » s'élevèrent de tout ce navire, et gravement il répondit: « Vive la France! » à ces hommes qui allaient souffrir et beaucoup d'entre eux se faire tuer pour elle. C'est à cette place et c'est ainsi que le revoit souvent ma pensée, et c'est l'attitude simple et haute qui lui restera dans l'avenir.

J. LAHOR.

Médailles Commemoratives de l'inauguration du Canal de Suez.



DISCOURS PRONONCÉS A LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

Le 22 décembre 1894, la « Société Khédiviale de Géographie » tint en l'honneur de la mémoire de Ferdinand de Lesseps une séance solennelle : trois discours y furent prononcés, que nous reproduisons ci-dessous, in extenso. S. E. Abbate pacha prit le premier la parole au nom de la Société dont M. de Lesseps était membre d'honneur :

Discours de S.E. Abbate pacha.

La grandeur de l'œuvre, l'étendue du monde, l'utilité pratique et humanitaire, la bénédiction des nations et des peuples, offrent un vaste champ à l'éloquence d'un panégyrique solennel, et sont autant de raisons et d'arguments en faveur d'un éloge posthume et justement mérité pour la mémoire ineffaçable de Ferdinand de Lesseps.

La figure idéalisée dans l'Ode d'Horace, *Justum et tenacem propositi virum*, résume les qualités éminentes, les vertus éclairées, la valeur solide de l'homme, dont nous rappelons ici à tous les titres, la grande et respectable personnalité du siècle présent, qui a su réaliser par ses efforts et sa persévérance, la pensée des siècles passés, le grand'œuvre de l'ouverture de l'Isthme de Suez.

L'idée du développement du monde par les grands travaux qui devaient produire par le contact des nations et des peuples les relations et le commerce idée éclosée depuis Ramsès II jusqu'à Psammetik fécondée pendant l'époque des Ptolémées et la grande école d'Alexandrie prophétisée par les poètes bibliques — *aperite terram gentibus*, — cette idée grandiose s'est accomplie sous nos yeux.

Le grand sillon creusé en Arabie l'Égypte et l'Abyssinie, dans lequel sous le nom de golfe Arabique et mer Rouge, pénètre l'océan Indien, était séparé, par l'Isthme, des côtes qui bornent la Méditerranée au Sud-Est. Le monde se trouvait confiné, et Platon, dans le *Phydon*, avait indiqué ces bornes étroites de la Méditerranée qui empêchaient, pour ainsi dire, le grand développement des idées cosmiques. Déjà le monde, par la découverte de Colomb, se trouvait subitement agrandi, et bien que le grand Génois ait pu écrire à la reine Isabelle ces fameuses paroles : « la terre n'est pas immense ; elle est beaucoup moins grande que le vulgaire se l'imagine », par les découvertes postérieures l'étude de la nature, s'agrandissant de toutes parts, a mis en circulation une masse énorme de connaissances, grâce auxquelles la contemplation intelligente des phénomènes n'a pas été étouffée sous le poids matériel de la science et de la recherche. Tous se sentant entraînés vers les hasards des expéditions lointaines, séduits par l'imagination et la soif des découvertes, l'esprit rempli de magnifiques images, par la perspective de réels avantages, tous avaient la haute conscience des forces humaines. Cette impulsion a influé sur l'avenir des grandes idées et des découvertes, impulsion rendue plus facile et plus pratique par l'ouverture de l'Isthme de Suez ; car le percement de l'Isthme a agi de la manière la plus efficace sur le sort de l'humanité et sur les communications des peuples, par le moyen facile de se rendre tout de suite de l'Occident à l'Orient. C'est ainsi que, par ce grand mouvement et ce mélange continu, les civilisations ne s'annihilent pas et qu'elles se transmettent. Rien d'essentiel n'est perdu ; les énergies d'une race passent à d'autres, et ce qui doit survivre dans le génie d'un peuple trouve toujours des vivants où il s'incarne de nouveau. Par ces contacts de peuples, par ces habitudes d'idées introduites lentement mais progressivement, on arrivera à

un temps, bien qu'encore éloigné, où toutes les idées seront modifiées, où par une espèce d'isométrie, comme disent les chimistes, les idées de paix, de fraternité, seront allumées par la grande flamme de la vie intellectuelle et de la civilisation.

L'œuvre du Canal de Suez, dont l'exécution matérielle entamée en 1859 ne fut complétée qu'en 1869, a un caractère d'utilité si grandiose et universelle que le monde entier l'a acclamée par le titre de *grande œuvre* et a décerné le titre de *Grand Français* à l'homme qui l'a réalisée.

La gigantesque entreprise était en embryon dès 1854, et en l'état de gestation en 1856, lors du voyage de S. A. le vice-roi Saïd dans les provinces du Soudan. Combien de fois, je m'en souviens avec satisfaction, dans la traversée du désert de Korosko et de Bayouda, de Lesseps et moi, accompagnant le vice-roi, avons-nous causé du projet colossal du percement de l'Isthme ! Le fils du grand Mohammed-Aly, avait compris, tout d'abord, la possibilité d'exécuter le Canal, et les résultats immenses assurés à l'entreprise. En ne parlant seulement que du résultat matériel évident, il était démontré que sur une moyenne de cinq à six mille lieues, la route commerciale entre l'Occident et l'Orient se trouvait abrégée, en moyenne, d'environ trois mille lieues.

Les études, ébauchées dès les premiers jalons de l'expédition française avec Bonaparte, n'avaient point réussi, à cause de certains obstacles et des différentes opinions des savants, à persuader Mohammed-Aly à faire continuer par ses éminents ingénieurs l'accomplissement d'un projet réalisable et utile. Il était donc réservé à la grande intuition du vice-roi Saïd d'accorder la concession et commencer l'exécution de l'œuvre. Nous savons tous que c'est au Khédivé Ismaïl que l'on doit son accomplissement, son prodigieux et puissant développement au profit du monde entier, au profit de la

science, au profit et à l'utilité pour la géographie internationale et commerciale.

Au point de vue géographique et historique, quel immense avantage, quelles véritables révélations des savants explorateurs ont-elles été faites sur l'Arabie, sur l'Yémen, le Hedjas, l'Hadramout, la côte des Somalis, par la facilité d'accès dans ces contrées qui, éloignées du mouvement du monde, étaient confinées et enclavées dans la mer Rouge sans communications faciles et assurées !

De Lesseps a été la cause effective de tout ce nouveau et grand mouvement universel. Sa volonté solide, la volonté droite qui discipline et qui dompte l'instinct, l'ont formé aux idées qui utilisent, en les détournant, tous les obstacles, comme on fait des forces physiques, vers le but meilleur et noble qu'on s'était proposé. Certes, cet homme n'était pas absolument un génie inventif, mais un génie bienfaiteur par sa persévérance tenace à accomplir l'œuvre commencée avec tant de résistances, au milieu de tant d'obstacles, plus moraux que matériels. Saisir le moment favorable pour faire agréer et adopter son projet, rêve de tant d'années, objectif poursuivi avec une intuition claire et nette, voilà son grand mérite, voilà son œuvre achevée et couronnée par l'immense succès.

A la fin de 1869, à l'ouverture du canal des *deux mers*, Lesseps fut fait grand-croix de la Légion d'honneur; la *Société de Géographie* de Paris lui décerna son grand prix; la cité de Londres lui conféra le droit de bourgeoisie; les puissances étrangères le comblèrent de distinctions, et enfin, en 1873, il fut élu membre libre de l'Académie des sciences, et ensuite président de la *Société de Géographie* de Paris. C'est dans ces fonctions, en 1889, lors du Congrès International de Géographie, qu'on l'entendit parler en public pour la dernière fois. J'ai assisté, avec Bonola bey, le secrétaire

général de notre Société Khédiviale, à la séance d'ouverture de ces assises scientifiques. J'ai pu avec étonnement m'apercevoir comment l'homme qui possédait auparavant le charme et la puissance de la parole, commençait à descendre de son piédestal oratoire. Ce fut son dernier discours. De Lesseps, dès lors, n'aperçut qu'une légère lueur de ce qui se passait autour de lui, et à son insu, par la malheureuse affaire de Panama. Affaîssé moralement et physiquement, il est mort ignorant l'ombre projetée sur la gloire du créateur de Canal de Suez, cette œuvre dont le nom avait seul le pouvoir en ces dernières années de ramener un peu de vie dans ses yeux à demi éteints.

Les obsèques triomphales rêvées par l'imagination populaire, sont peu de chose en comparaison du sentiment universel d'admiration qui a placé F. de Lesseps parmi les gloires de notre siècle et que la postérité maintiendra en la grandissant. Il gardera sa place parmi les principales figures. Le désastre de Panama ne peut absolument faire oublier le triomphe de Suez — ce triomphe domine et régnera éternellement. Le nom de Lesseps parviendra aux générations futures comme celui de l'auteur de la grande route commerciale la plus importante que le monde ait connue. A cette grande renommée universelle se relie aussi étroitement l'aide puissante des protecteurs de l'œuvre, le nom du vice-roi d'Égypte Saïd, et du Khédivé Ismaïl.

Je ne vous ai point parlé des détails de la vie et de l'œuvre de de Lesseps. Avec une synthèse affectueuse et correcte, l'humanité admire et honore les grands astres lumineux, qui rayonnent au milieu de l'énorme pléiade des étoiles moins brillantes.

Je m'arrête ici. Vous allez entendre des voix plus autorisées et plus compétentes que la mienne. Mais qu'il me soit permis de résumer, à ce sujet, toute ma pensée et dire un

dernier mot, comme conclusion, devant cette tombe illustre.

Le nom seul de Ferdinand de Lesseps n'éveille-t-il pas dans les esprits de tous, dans l'esprit du monde, depuis les hautes régions des pouvoirs, de la science, des armées, des marines jusqu'au bas peuple, jusqu'aux travailleurs, aux fellahs arabes, aux bédouins du désert, n'éveille-t-il pas, dis-je quelque chose, quelque grand souvenir?

Cet homme a dû nécessairement faire du bien, un grand bien pour les sociétés cosmopolites, et c'est là une conviction universelle. Ce quelque chose dont on se ressent, cette vague impression dont on est saisi, en prononçant ce nom qui échappe à toute critique, à toute discussion, mais qui soulève grandement l'esprit individuel ou des masses, ce quelque chose, s'appelle indistinctement la renommée. Cette renommée instinctive, indiscutable, entièrement dévolue et léguée à la mémoire de Lesseps.

Cette renommée, au delà du cercueil, était en honneur et identifiée avec le mort, par les anciens théosophistes égyptiens.

Le *ka*, c'est à dire le *double*, expression énigmatique des hyérophantes, n'était, à leur sens, que la glorification de l'homme méritant. Ce double du défunt, survivant après le décès, n'est-il pas la survivance du grand souvenir, la renommée de l'être matériel disparu? Les Grecs par leur εἰδωλον, l'image, et les romains par l'*ombre* et les mânes n'entendaient-ils pas la même chose? Ce *ka*, cette idole, cette image, cette ombre, est l'immortalité de l'être, acquise par la mémoire. C'est le véritable culte consacré aux grands hommes disparus, c'est la religion des souvenirs!

Discours de M. O. Borelli bey.

MESDAMES, MESSIEURS,

Rendre hommage à Lesseps, c'est honorer une œuvre française, conçue, entreprise et accomplie pour le bien de l'humanité.

Quand le bureau de la « Société de Géographie » m'a chargé d'exprimer cette pensée devant vous, je n'ai pas songé un instant à faire autour de moi la facile recherche de plus dignes et de plus méritants. J'ai accepté l'insigne honneur qui m'était offert, certain que la culture et l'élévation de vos esprits suppléeraient à mon insuffisance.

Dans l'une des plus importantes réunions, provoquées à Paris, par les promoteurs du percement de l'Isthme de Suez, à l'heure des terribles incertitudes entre l'échec et le succès, Lesseps s'écria : « Ici est l'esprit de la France ; ici, le secret de sa force expansive ! » Sa voix fut couverte par d'unanimes acclamations. — A l'heure triomphale de l'inauguration, cinq ans plus tard, du siège du Gouvernement Vice-Royal des Indes, l'écho répondit : « Succès au gigantesque ouvrage de la paix, si bien exécuté par les Français, dans l'intérêt de l'Univers ! »

Lesseps et ses premiers collaborateurs, par leur constante union, avaient formé un faisceau indissoluble. Aussi bien, quand les circonstances ont obligé les Français à prendre la plus large part dans l'accomplissement de la grande œuvre, ils n'ont pas hésité à en garder les périls et les chances pour le profit du monde entier, et prouver que notre patrie sait être persévérante dans les entreprises fécondes de la paix.

Certes, les phrases pompeuses sur la mission des peuples et les destinées de la civilisation sont usées et dangereuses. Les hyperboles sont démodées. Cependant les Italiens relisent toujours, avec un légitime orgueil, les pages superbes de

Gioberti sur l'Italie et les Allemands, celles d'Hegel sur l'Allemagne. — Aujourd'hui, Messieurs, vous voudrez bien vous associer, dans un sentiment généreux, à l'émotion que nous inspire la mémoire d'un Français, dont le génie s'est identifié avec le génie même de la France !

L'histoire d'autrefois n'était qu'une monographie de rois, de généraux ou de ministres. Les causes des événements n'y étaient pas étudiées. Les écrivains professaient le culte des grands hommes et condensaient, en eux, toutes leurs observations. L'histoire actuelle est bien différente. Les grands hommes n'y sont plus que la résultante d'évolutions antérieures ; on y voit que leur action eût été nulle à toute autre époque et dans tout autre milieu. L'*apport* social d'une individualité puissante, d'un industriel ou d'un savant, est *bien moindre* que son *emprunt* à l'héritage d'expérience accumulée qu'il trouve dans son pays et dans son temps. Une découverte n'est jamais sortie de toutes pièces du cerveau d'un seul homme ; elle est la conséquence d'autres labeurs. Les progrès *sociaux* sont une œuvre *sociale*. Mais la nature nous a fait inégaux et, pour être remis en place, les grands hommes ne sont pas rabaissés. Il faut, en effet, une intelligence supérieure pour voir les conséquences qui ont échappé à nos devanciers, pour secouer les préjugés et le poids du passé qui nous accablent. Il faut une incomparable vigueur pour réaliser un progrès véritable, c'est-à-dire pour accroître l'adaptation des forces et des désirs de l'homme à sa destinée et à sa vie extérieure.

Encore, dans le domaine politique, l'influence des grands hommes est-elle moins efficace, pour l'humanité, que dans le domaine de la science et des réalités physiques. Les jalousies commerciales et industrielles ont trop longtemps armé les peuples les uns contre les autres. Pour tarir cette source de guerres incessantes, il était nécessaire de prouver que

l'opposition des intérêts n'existe pas. Les économistes ont posé les principes de la solidarité entre les individus, les communautés, les provinces, les pays. Les inventeurs, en améliorant les conditions matérielles de notre vie et, surtout, en supprimant les distances par la vapeur et l'électricité, ont effectivement rapproché les hommes. — Lesseps a réuni deux mondes !

Aucune nation ne peut être définie d'une façon sommaire et abstraite ; toutes ont des qualités et des faces différentes qui les caractérisent. La promptitude et l'impatience, la révolte immédiate contre toute loi opposée à la raison apparente, le sentiment du grand, l'enthousiasme dans son sens étymologique « d'aspiration divine », l'amour de l'unité et, surtout, suivant l'expression de Goethe, « la tendance à l'universel », distinguent les Français. Avant notre Révolution, la liberté n'était qu'une exception à la servitude. Par elle, on apprit l'existence d'un droit égal pour tous, non pas acquis comme une propriété privée, mais inné, naturel, indépendant de toute loi et de toute coutume. Et puisque j'ai prononcé le nom du grand penseur allemand, permettez-moi de rappeler son exclamation célèbre : « Qui niera que son âme soit de-
« venue plus haute, que son cœur plus libre ait battu d'une
« émotion plus pure, lorsque se leva pour nous l'aurore du
« jour nouveau... » — C'est que les compétitions nationales s'évanouissent dans la synthèse des idées. Elles font place à des impressions plus hautes, suggérées par le bonheur ou le malheur d'un peuple voisin comme par le sien propre. — C'est que l'égoïsme des individus suffit et qu'il est absurde de le doubler de l'égoïsme des nations. — C'est que la paix n'est pas un but mais un moyen : le but, n'est-il pas le libre développement des familles humaines ? — C'est qu'il n'y a qu'une république, celle des hommes, une seule souveraineté, celle du génie !

Sur cette terre d'Égypte où, de toute antiquité, l'effort humain s'est mesuré à l'impossible, Lesseps a mené à bonne fin un travail qui parle plus à l'imagination que les Pyramides et a, sur elles, l'avantage de n'être pas un monument de stérile orgueil. — Son tempérament était d'une solidité merveilleuse ; sa gaité intarissable. Léger comme un gallo-romain de la Narbonnaise, tenace comme un montagnard, il surprenait par une habileté inépuisable. Son savoir-faire était si fécond que le vieux prince de Metternich, qui s'y connaissait, le complimentait, un jour, « sur la manipulation de l'entreprise de Suez ».

Qui ne se souvient de son légendaire voyage à Khartoum, avec Saïd Pacha ? — Vous en étiez, mon cher Président, et vous ne l'avez pas oublié. C'était un moment d'espérance. Le vice-Roi pleurait sur des ruines encore fumantes, dans une contrée desolée. Lesseps le consolait. Arakel, plein d'ardeur et de dévouement, suggérait les ordonnances qui devaient régénérer le Soudan . . . Arakel ! Un de ceux qui n'en sont pas revenus ! Ce pays est cruel ! — et, honorant ensemble Messieurs, la mémoire d'un bienfaiteur de l'humanité, comment ne pas nous rappeler que, sous des ruines nouvelles, il retient au confluent des deux Nils, depuis neuf ans, les restes d'un héros et d'un apôtre dont la sépulture est marquée, à Westminster, entre Wilberforce et Livingstone !

Certaines questions graves et complexes se forment et mûrissent en silence sur la tige des siècles, fécondées par le temps. Les mouvements sur la terre se sont multipliés ; aucune époque historique ne ressemble à la nôtre. En même temps, la personnalité humaine exerce, sur le monde physique, une influence toujours croissante. L'Isthme de Suez s'est ouvert à point. Tous les récits nous apprennent que Bonaparte, le Père Enfantin et d'autres encore furent des

précurseurs. Au lendemain de Nézib, Lamartine prophétisait, à la Chambre des députés : « . . . La Nature est plus forte
 « que ces misérables antipathies nationales ; l'Europe et les
 « Indes communiqueront en dépit de vous, par Suez ; vous
 « n'aurez fait que retarder ce grand bienfait de la Providence.
 « Les deux mondes s'embrasseront et se vivifieront en se
 « touchant par l'Égypte ». — Les idées tendaient alors vers les grandes entreprises de la fraternisation des peuples. Le prince Louis-Napoléon rêvait du percement de l'Isthme de Panama — et, peut être serait-il juste de chercher dans cette parenté d'aspirations, plutôt que dans les liens d'un cousinage inattendu, les causes de la protection impériale qui couvrit toujours le percement de l'Isthme de Suez.

Lesseps voulut donner à son œuvre un caractère universel et populaire. Par cette vision géniale il entraîna l'opinion française. Le courant fut irrésistible.

L'Académie des sciences adopta un rapport de Charles Dupin qui concluait ainsi : « La conception et les moyens
 « d'exécution du Canal maritime de Suez sont les dignes
 « apprêts d'une entreprise utile au genre humain ! »

L'Académie française donna comme sujet de concours, pour le prix de poésie, « le Canal de Suez », — et M. de Bornier écrivit ces beaux vers :

Au travail ! ouvriers que notre France envoie ;
 Tracez, pour l'Univers, cette nouvelle voie,

 Béni soit le travail où germe une pensée !...
 Béni, l'outil qui creuse, au bon grain, des sillons...
 O peuples ! liguez-vous pour cette œuvre féconde !

— La première émission publique d'actions du Canal de Suez fut prise par vingt-cinq mille Français, dont l'immense

majorité appartenait à la petite bourgeoisie, rentiers, commerçants ou employés.

— « La classe ouvrière française vous manifeste sa sympathie et son admiration, disait à Lesseps, dans Barcelone, « M. Albigès, au nom d'un groupe important de travailleurs. « En effet, l'ouverture du Canal de Suez, en abrégant les « distances, réunira au foyer de la civilisation les classes « ouvrières de tous les pays... Permettez-nous d'être l'écho « de nos frères de travail et de vous remercier en leur nom « pour l'œuvre importante que vous ne tarderez pas à leur « confier... Gloire à vous !... »

Lesseps était en communication directe avec les rois, les princes, les hommes d'État, les commerçants. Il invitait tous les peuples indistinctement et publiquement à concourir à son œuvre. Il s'adressait, à la fois, au roi d'Espagne, aux reines de Grèce et des Pays-Bas, au grand-duc Constantin, à l'archiduc Maximilien, au duc de Brabant et au duc d'Oporto... Il faisait appel à Gortschakof, à Manteuffel, à Cavour, à Antonelli... Il sollicitait la bénédiction du Pape et l'approbation du Sultan. Il réclamait l'appui des chefs des communautés religieuses, en Palestine et en Syrie.

A bord du « Vladimir », à Odessa, M. Novosselki, directeur de la C^{ie} de Navigation à vapeur et de commerce, lui offrait de transporter à prix réduit, tout le matériel nécessaire au percement de l'Isthme et le saluait en ces termes : « Qui « de nous n'a pas suivi avec le sentiment du plus vif intérêt « chaque pas de M. de Lesseps, qui oppose à tous les obsta- « cles la noble et constante énergie d'un homme enthousiasmé « par l'amour du bien public et par le triomphe d'une grande « et belle idée. Honneur à M. de Lesseps ; honneur à l'illustre « et grande nation qui le compte au nombre de ses citoyens. « La cause de M. de Lesseps est la cause de la civilisation ! »

Du fond de l'Éthiopie, Nikas, l'infortuné Négus, lui offrait

son bétail et lui écrivait : « Je salue Ferdinand de Lesseps
« qui est de la tribu de la lumière et qui accomplit un travail
« étonnant... J'ai l'esprit attentif à votre œuvre qui sera une
« joie pour tout le monde et je vous rends grâces. En faisant
« creuser la terre de « Sawis », vous faites l'union naturelle
« entre mon pays et l'Europe. Votre nom ne périra pas ! »

— Et Lesseps, par reconnaissance, sans doute, composait en six mois un « Abrégé de l'histoire de l'Abyssinie », qui fut présenté, à la Société française de Géographie, par Geoffroy Saint-Hilaire, à l'Empereur Napoléon, par le comte Walewski !

Rien n'échappe à son génie, pendant cette période éclatante. Il voit l'ouverture de l'Isthme servant de soupape aux chaudières des révolutions en Europe. Il compare le Canal à la coupure naturelle qui mêle les flots de la Méditerranée et du Pont-Euxin. Il demande, pour le bras de mer qu'il crée, des règlements internationaux et une neutralité conventionnelle inscrite au droit des gens. On dirait qu'il entend déjà les clameurs qui jetteront bientôt son nom, sur la plage de Port-Saïd, aux quatre vents du Ciel !

Il luttait sans cesse et il était habitué à vaincre. Son organisation morale et physiologique était réfractaire à toute lassitude, mais il n'était pas insensible. « Il faut bien l'avouer, « écrivait-il un jour à l'éditeur du *Times*, c'est une des tris-
« tesses et des infirmités de l'esprit humain que jamais rien
« de bon et de grand ne s'est fait sur la terre, sans se heurter
« plus ou moins à ces natures chagrines ou envieuses, alar-
« mistes ou découragées, qui par l'étroite et tracassière
« négation cloueraient le monde sur l'immobilité. C'est contre
« ces bornes de la négation passive que notre Riquet a usé
« sa vie et son génie, avant de pouvoir enrichir la France
« du canal du Languedoc. C'est par l'influence de ces
« systèmes rétifs que Fulton a vu, pendant un temps, re-

« pousser sa découverte qui est maintenant l'aile de la guerre, « du commerce et de la civilisation, sur terre et sur mer. »— Il aurait pu ajouter que la politique est une des causes les plus funestes et les plus fréquentes d'aveuglement sur les intérêts des peuples !

Lord Palmerston jugea le Canal de Suez comme M. Thiers jugeait les chemins de fer. Les politiciens suivirent ; mais le peuple anglais et les hommes illustres qui personnifiaient son génie avaient libéralement accueilli Lesseps. Lui était allé droit à eux. Il pénétra l'Angleterre et triompha, en elle-même, de toutes les résistances.

Le 30 Novembre 1854, Lesseps avait reçu de Saïd pacha le premier Firman de Concession ; le 3 décembre il écrivait à Richard Cobden : « Je viens, comme ami de la paix et de « l'alliance anglo-française, vous apporter une nouvelle qui « contribuera à réaliser cette parole : *aperire terram gentibus* ;... Je ne suis que l'instrument d'un immense progrès ; « je le réaliserais, par la paix et la civilisation, permettez- « moi de compter sur votre influence. »— Quelques semaines après, il faisait parvenir une brochure, en langue anglaise, aux négociants et armateurs intéressés dans le commerce des Indes, à Londres, à Liverpool, à Manchester et à Glasgow. Sa campagne d'Angleterre précéda le mouvement de l'opinion française. Ses premiers correspondants financiers furent Baring frères et Rothschild. En deux mois il discourt dans vingt meetings. Aux chambres de commerce de tout le Royaume-Uni, il exprima ardemment le désir « d'une entre- « prise conçue, non en vue d'une nationalité égoïste, mais « pour développer le commerce et propager la civilisation « dans le monde entier. » John Bright, Lord Russel, M. Gladstone et M. Gibson furent ses plus fidèles défenseurs.

Pouvait-il en être autrement ?

Hors la politique, la cause n'était-elle pas entendue ? — Un Anglais, du corps royal du génie, le capitaine James Wetch, avait attesté, en 1852, que « l'argent et le travail de
« l'Angleterre devaient, seuls, exécuter la coupure de l'Isthme
« qui multiplierait, en les resserrant, les heureux liens par
« lesquels les peuples de tous les climats, de toutes les races
« et de toutes les croyances sont unis à la Grande-Bretagne,
« rattachant pour jamais leur prospérité au bonheur de la
« patrie anglaise, leur sûreté à sa puissance, leur indépen-
« dance à sa liberté ».

Par Lesseps, la France accomplit, seule, la grande œuvre. Elle fut à la peine ; elle ne demande rien que d'être à l'honneur !

Lesseps, le premier, a proclamé notre désintéressement national. « J'espère, disait-il à Sir Henry Bulwer, à Port-
« Saïd, le 1^{er} Avril 1865, — j'espère que toutes les nationa-
« lités contribueront au succès de cette entreprise de même
« qu'elles sont appelées à participer, toutes, à ses bénéfices.
« Dernièrement je faisais un rêve, c'était de voir, un jour,
« de l'autre côté du grand bassin, à l'Est de notre établisse-
« ment fondé par l'industrie française, un autre établissement
« fondé par l'industrie anglaise. Je voyais déjà, dans ce rêve,
« grandir les chantiers, les docks et tout ce qui sera néces-
« saire à l'immense développement que donnera notre Canal
« aux relations de la Grande-Bretagne avec la mer des Indes.
« Tel est le vœu que je forme ; j'espère qu'il se réalisera !
« Je m'honore d'être l'un des champions d'une lutte pacifique
« entre la France et l'Angleterre. Ayons les uns envers les
« autres la jalousie du bien, — non point pour empêcher le
« bien, mais pour le faire d'un commun accord. »

Aussi, la conception de Lesseps comprenait-elle la *neutralité* du Canal. Dès 1856, il l'a demandée au Congrès de Paris. — L'attendrons-nous longtemps encore ?

Dans un siècle où l'on a, partout, aboli le contrôle des nations sur les mers, il est impossible qu'un Gouvernement quelconque s'arroge un droit de propriété ou de domination sur le « Bosphore de Suez ».

L'Égypte doit acquérir sa sécurité au prix de conventions internationales. Son agriculture, son commerce, son industrie auront leur entier développement quand elle aura perdu son importance périlleuse comme voie de communication, incertaine ou contestée. Elle cessera enfin d'être l'objet d'une lutte possible. L'union des deux grands peuples de l'Occident deviendra inaltérable et le monde sera préservé des calamités qu'entraînerait une rupture.

Telle était la profonde conviction de Lesseps.

L'Égypte des temps passés a absorbé vingt conquérants venus pour l'asservir ou l'exploiter. L'Égypte nouvelle sera conquise par la civilisation. Elle aura tardé à bénéficier des transformations accomplies en elle ; elle aura souffert ; mais elle sortira plus brillante et plus prospère de son désert et redeviendra peut-être l'un des centres du monde !

Pour apprécier justement Lesseps, il faut dégager sa personne et son œuvre des événements et des circonstances qui les ont précédées, entourées ou suivies. Il faut l'arracher à la catastrophe qui a englouti sa fortune et terni son nom aux yeux de ses contemporains. Il faut monter sur les sommets où s'efface l'image des patries distinctes, où se découvre l'histoire de l'humanité.— Un vieux philosophe ne nous a-t-il pas défendu de dire d'un homme qu'il est heureux aussi longtemps qu'il est vivant...

Maintenant, l'orage a passé, renversant sur son chemin des idoles et des temples ; il a respecté, dans la retraite de La Chesnaie, les débris d'un génie épuisé. Autour de l'agonie lente et pitoyable du vieillard, une conspiration s'était organisée de silence indulgent et respectueux... — Messieurs,

élevons nos âmes ! L'autre Isthme aura son tour et cessera d'être une formule de déception ou de haine. Suez prévaudra comme la formule où l'humanité condensera sa reconnaissance !

Qui se souvient, pour amoindrir sa gloire, des erreurs de Christophe Colomb ? Le peuple espagnol brisa les fers de la victime de Bobadilla, et la Cour eut honte. Colomb mourut tristement. Isabelle n'était plus ; Ferdinand l'avait oublié ; mais il a survécu dans la mémoire de tous les peuples ; il est l'*immortel Génois* ! — Lesseps restera l'*immortel Français* !

Discours de M. Ventre bey.

Notre honorable Président, s'étant souvenu que j'avais été un des ouvriers de la première heure du Canal de Suez, m'a demandé de vous dire quelques mots, en ma qualité d'ingénieur, sur l'œuvre magnifique de l'homme dont nous célébrons aujourd'hui le souvenir.

Je ressens tout le poids de l'honneur qui m'est fait ; mais j'ai pensé que c'était aussi une occasion de témoigner la reconnaissance personnelle que je dois à Monsieur de Lesseps, à ce grand bienfaiteur de l'humanité tout entière, et des travailleurs de l'Isthme en particulier. — C'est donc au nom de ces anciens et comme ingénieur que j'entends parler ici :

L'homme illustre, dont l'œuvre et le nom sont si universellement connus, appartient désormais à l'histoire. Cet homme, qui pendant un demi-siècle a tenu dans le monde une place si considérable, qu'était-il ? : Ingénieur ? Financier ? Diplomate ? C'était avant tout... un grand homme de bien ;

nature puissamment séduisante, au cœur d'or mais à la volonté d'acier, c'était aussi un grand charmeur ; à cette volonté doublée d'une aménité parfaite se joignait une activité extraordinaire, une foi inébranlable dans la réussite de son œuvre et un grand bon sens qui se manifestait dans les moindres détails de nos entreprises.

Je n'ai pas l'intention de faire ici l'historique des travaux du Canal maritime de Suez, pas plus que de donner une description technique, détaillée, des procédés d'exécution.

La première exploration de l'Isthme par la commission désignée par Bonaparte ; le rapport de Lepère, la fameuse question de l'inégalité présumée du niveau des deux mers ; la réponse de Bonaparte « la chose est grande, ce n'est pas moi qui maintenant pourrais l'accomplir » ; le voyage à travers le Désert Lybique où le futur Président-fondateur de la Compagnie Universelle à créer, entretint pour la première fois S. A. Mohamed Saïd pacha de son idée ; les études préliminaires ; les firmans de concession ; les avant-projets des Ingénieurs ; les avis de la commission internationale technique ; les rectifications qui suivirent, sont choses trop connues pour avoir à les remémorer.

Je tiens seulement à rappeler que les modifications apportées dans le projet primitif, soit par cette commission, soit plus tard pendant le cours des travaux par les ingénieurs du Canal, étaient toutes de détail, ne devaient par en altérer sensiblement l'esprit. Dans une des réunions d'ingénieurs, on discute certain projet d'évitement des Lacs ; tous sont pour la ligne courbe et veulent passer à côté. Le grand bon sens d'un seul, qui n'était pas ingénieur, fit reconnaître qu'il valait mieux profiter de ce que la nature avait donné. — Inutile d'ajouter que celui-là était de Lesseps. — C'est, en un mot, le projet même de Lesseps qui eût l'honneur d'être mis à exécution, dans ses parties fondamentales : Canal libre,

sans écluse, entre les deux mers et passant par les dépressions naturelles des Lacs.

Qui ne se souvient pas, non plus, des oppositions, soit systématiques, soit loyales, dont cette œuvre était l'objet ; et des difficultés inouïes qu'il fallût surmonter, tant dans le domaine politique ou financier, que dans celui de l'exécution proprement dite.

La presse, véritable clairon (qui n'aurait jamais dû sonner la charge que pour la marche du progrès) a pu tenir le monde au courant de toutes ces questions ; mais les journaux n'ont pas dit au monde émerveillé tout ce qu'ont dû dépenser de bonne volonté, d'énergique constance, pour vaincre les obstacles qu'ils rencontraient sur leur chemin, ces premiers pionniers arrivés en 1859 ou 60 au désert de l'isthme de Suez et qui n'eurent, pendant bien longtemps, pour tout plancher que le sable, pour tout nourriture que la pâte de conserve, pour toute boisson que de l'eau souvent croupie et pour tout abri que la tente ou la voûte étoilée du firmament.

Les anciens collaborateurs, travailleurs de la première heure, aimeront toujours à se rappeler avec quelle bienveillance *Il* savait accueillir les doléances de son personnel, récriminations de service ou autres, avec quel tact et esprit de justice il savait contenter tout le monde ; et aux temps de défaillances ou de maladies, épidémies cholérique, typhique et autres, savait, lui, président, toujours sur la brèche, relever le courage de chacun. Je pourrais, sur ces sujets, raconter bien des anecdotes héroïques, bien des faits touchants, mais il me faudrait écrire des volumes... et je n'ai que 10 minutes, pour parler.

Enfin, plus tard, les travaux achevés, après l'inauguration de la grande œuvre, avec quelle sollicitude, avec quels soins jaloux, ne s'est-il pas préoccupé du sort de tous ses employés, sans distinction de race ou de nationalité.

Du plus petit jusqu'au plus grand, il les considérait comme sa famille. Témoins les règlements spéciaux, participation aux bénéfices, qui aujourd'hui assurent l'avenir de chacun.

Je n'ai pas à décrire l'isthme de Suez, pas plus, du reste, que je n'ai assumé la tâche de vous faire connaître le canal en tous ses détails. Vous tous qui habitez l'Égypte l'avez visité, et parcouru, sans doute, plusieurs fois. Mais votre président a pensé qu'une revue succincte quelques considérations rétrospectives sur l'exécution des travaux ne seraient pas déplacées en la circonstance qui nous réunit aujourd'hui. Pour obtempérer à son désir, je tâcherai de faire de mon mieux, en aidant mes souvenirs des documents de l'époque.

Le 24 avril 1859, après 5 années d'études préliminaires, dont 3 employées pour populariser son idée dans l'Europe entière, fut un beau jour pour M. de Lesseps, lorsque, entouré de ses ingénieurs et de tout son personnel, il donna le premier coup de pioche, là où les pionniers de l'avenir allaient se mettre à l'œuvre pour « ouvrir la terre aux nations ! » *aperire terram gentibus*. Une phalange d'employés intrépides, déjà rompus aux travaux et aux privations de toute nature, fut lancée sur les chantiers de l'isthme, et sans retard les campements de Ras-El-Ech, El-Ghisr, El-Ferdane, Tous-soum et Djebel-Giénéfé furent fondés. La prise de possession de l'isthme par la *Compagnie Universelle* s'affirmait ainsi d'une manière éclatante, et cela au milieu des obstacles matériels et politiques. Nombreuses furent les victimes de cette espèce de lutte contre les éléments et contre des hommes également hostiles. Le prestige que la Compagnie de Suez et le nom seul de M. de Lesseps devaient exercer plus tard en Égypte n'était pas encore établi. Les travaux cependant se poursuivaient sans relâche. On avait commencé le creusement

de la rigole maritime destinée à servir d'embryon au futur canal ; on s'occupait également d'amener l'eau douce au centre de l'isthme, et les tribus nomades du désert, s'appri-voisant peu à peu, ne refusaient plus leur concours aux travailleurs européens.

Cette phase préliminaire des travaux dura jusqu'à la fin de 1860.

Avec l'année suivante, une ère nouvelle s'ouvrit pour l'entreprise. Les contingents, promis par Saïd-Pacha, arrivèrent enfin, et, s'abattant comme une nuée sur le grand bourrelet sablonneux du seuil d'El-Ghisr, achevèrent en une seule campagne de dix mois le creusement d'une tranchée qui ne comptait pas moins de 4 millions de mètres cubes. Ce fut une des plus belles pages de l'histoire de l'isthme.

Dix-huit mille hommes, renouvelés chaque mois par des recrues tirées des provinces les plus reculées de l'Égypte, ont offert le spectacle inouï d'un chantier de quelques kilomètres de longueur, littéralement couvert, d'ouvriers, travaillant sans encombrement, sans le moins désordre, avec gaité, le jour comme la nuit, et produisant des résultats qu'on peut hardiment comparer à ceux de nos meilleurs terrassiers européens. Brillant reflet, offert au XIX^e siècle, des immenses travaux qui s'exécutaient jadis sur cette terre des Pharaons, mais avec cette différence qu'au lieu de quelques oignons comme salaire, c'étaient, bel et bien, des *espèces sonnantes, trébuchantes*, que l'ouvrier recevait.

Outre la tranchée du seuil d'El-Ghisr de 20 m. de hauteur, on doit encore aux contingents la tranchée de Toussoum au sud du lac Timsah, ouverte sur 10 mètres de hauteur. On leur doit aussi l'ancien canal d'eau douce depuis Ras-el-Ouady jusqu'à Ismaïlia, long de 36 kilomètres, traversant l'antique terre de Gessen, et l'embranchement non moins important qui alimente la ville de Suez dont le développement est de

90 kilomètres. En tout 17 millions de mètres cubes, répartis sur 150 kilomètres.

Lorsqu'en 1863 monta sur le trône S. A. Ismaïl pacha, des considérations d'ordre politique ou économique ne lui permirent pas de continuer à la *Compagnie Universelle* le service des contingents. Il fallut alors substituer les moyens mécaniques à ces puissantes ressources. Une vingtaine de dragues, il est vrai, fonctionnaient déjà depuis 3 années à Port-Saïd et dans le lac Menzaleh : c'est à elles qu'on devait la voie de communication établie sur le premier tiers du Canal maritime. Mais l'approfondissement de la tranchée à 8^m au-dessous de l'eau, et d'autre part l'enlèvement de quelques points saillants dans les régions centrales de l'isthme, rendaient indispensables de nouveaux moyens d'action. Dès le milieu de 1864, ils furent mis à même de commencer à fonctionner. Et nous entrons alors dans une phase toute nouvelle, où les difficultés politiques et financières n'existent plus; période remarquable surtout au point de vue de la science de l'ingénieur, par la variété et la puissance des engins créés et mis en œuvre : plans inclinés, excavateurs, élévateurs, dragues à porteurs, à gabares, à longs couloirs, etc., etc., matériel, dont le travail, mensuel, représentait, suivant l'expression originale, mais juste, du président, autant de mètres cubes de terre qu'il peut en entrer entre les deux lignes de maisons bordant les grands boulevards, de la Madeleine à la Bastille.

C'est un chiffre de 63 millions de mètres cubes qui fut exécuté dans cette période dernière, et qui ajouté à celui de 17 millions, relaté plus haut, forme, comme terrassement seul, un total de 80 millions de mètres cubes, fait jusqu'à l'époque de l'inauguration, sur la longueur totale de 160 k. que comporte le canal de Suez.

A l'importance de ces chiffres s'ajoutent enfin tous les travaux préliminaires pour la création de deux ports, bassins

et quais, les installations pour l'alimentation d'eau des campements, chantiers et villes, la construction des bâtiments, maisons, usines, ateliers etc., etc.

Le lieu où s'élève maintenant Port-Saïd n'était au commencement de l'année 1859 qu'un étroit lido de sable, présentant juste assez de place pour qu'on pût y dresser quelques tentes souvent balayées par la mer ou les eaux du lac Menzaleh, et n'était fréquenté que par des Arabes pêcheurs.

On sait ce qu'il est devenu depuis.

La création de la ville, la construction du port et de ses jetées, rappellent un des premiers et des plus héroïques efforts tentés : création des premières maisons en bois sur pilotis ; emploi des produits de dragage pour relever et étendre le banc de sable ; et pendant toutes ces opérations le campement, la ville naissante était alimentée de provisions, de combustible et d'eau, par des barques, qui, parties de Damiette, éloignée de 60 kilomètres, et voguant suivant le caprice du vent et des gens, n'arrivaient pas toujours.

Dès 1859, on jetait aussi les bases de la jetée Ouest par un appontement en bois construit sur pilotis pour les premiers besoins, les plus urgents ; la pierre pour servir de remplissage était envoyée, à grands frais, des carrières du Mex près d'Alexandrie, et n'arrivait à destination guère plus facilement que les provisions de bouche. -- Enfin, en 1863, la situation financière le permettant, on prit le parti décisif de s'adresser à des entrepreneurs expérimentés dans ce genre de travaux ; et les jetées Est et Ouest du port furent exécutées par la suite, au moyen de beaux blocs artificiels de 10 mètres cubes de volume chacun, semblables à ceux employés aux nouveaux ports de Marseille.

Il ne fallut pas moins de 5 années pour l'accomplissement de cette grande entreprise : 250,000 mètres cubes de blocs

artificiels pour 4,400^m de jetées, dont 2,500 pour la jetée Ouest et 1,900^m pour celle Est.

Passons en revue rapide les principaux campements échelonnés jusqu'à Ismaïlia.

— Raz-el-Ech, 14 k. de Port-Saïd, construit sur un îlot du lac Menzaleh.

C'était le campement de la « Dahabieh », la barque qui avait servi de point de ralliement, de bureau, et de logement aux employés dirigeant les travaux dans cette section ; lieu d'essai des premières dragues à couloir de la Compagnie devenue ensuite le théâtre de leurs plus beaux exploits.

— Kantara ou le kil. 44, à l'extrémité méridionale du lac Menzaleh, le seul campement de l'isthme qui ait été construit sur la rive asiatique, sur la route d'Égypte en Syrie aussi ancienne que l'homme sur terre, lieu de passage des caravanes et près des ruines de l'antique Sélé. Ce fut le lieu des plus beaux résultats des dragues à élévateurs.

— El-Ghizr, 71 k. de Port-Saïd, point le plus élevé de l'isthme, 16 m. au-dessus du niveau de la mer, où fut construit un hôpital et une charmante chapelle dédiée à S^{te} Marie du Désert, en commémoration du passage de la Sainte-Famille par une colline des environs, lors de sa fuite en Égypte (colline encore aujourd'hui appelée par les Arabes *Gebel Mariam* ou montagne de Marie). Et, non loin de ce campement, le kiosque appelé « du vice-roi » construit par la Compagnie sur une éminence d'où l'on jouissait d'une vue magnifique sur le lac Timsah. — Enfin, à 7 k. au sud-ouest d'El-Ghizr, et en face du lac Timsah.

— Ismaïlia, fondée sur une mer de sable appelée la capitale de l'isthme, méritant d'être appelée « la Venise du désert ». Ce fût sur l'emplacement du châlet de Ferdinand de Lesseps qu'eut lieu, le 27 avril 1862, la cérémonie de la fondation d'Ismaïlia. Le personnel de l'isthme y assistait tout entier.

Que me reste-t-il à rappeler encore ?

Le Sérapéum, 14 k. sud d'Ismaïlia, entre le canal d'eau douce et le canal maritime, est la localité près de laquelle se trouvaient les restes d'un monument égyptien au pied duquel passait le canal des Pharaons qui conduisait les eaux du Nil à la mer Rouge ; région qui dans notre siècle aura conquis une véritable célébrité par les travaux fort ingénieux qui y ont été exécutés : déblais enlevés sur une hauteur de 8^m et même sur 12^m en quelques points par le moyen de dragues amenées sur les chantiers par des dérivations du canal d'eau douce, creusant ainsi leur propre chemin.

Le creusement de cette tranchée, longue de 7000 mètres, établit la communication directe de la Méditerranée aux Lacs Amers. On se rappelle les paroles enthousiastes que le Khédivé Ismail, qui présidait la cérémonie du remplissage de ces lacs, faisait télégraphier à Paris : « Je viens de visiter le parcours du canal et j'ai assisté à l'entrée des eaux de la Méditerranée dans les Lacs Amers. Je rentre au Caire, plein d'admiration pour cette grande œuvre et de confiance pour son prompt achèvement. »

Les chantiers depuis l'extrémité sud des Lacs Amers jusqu'à la mer Rouge (27 k.) ne méritent pas moins d'être rappelés.

Ce sont ceux de Chalouf et de la plaine de Suez, où bien des obstacles s'étaient présentés, bien des difficultés furent vaincues. C'est, d'abord, la tranchée de Chalouf, de 13 k., qui fut exécutée en terrains durs et à sec, par 6.000 ouvriers travaillant à la brouette et par 22 plans inclinés desservis par 2,000 hommes et produisant 7,000 mètres cubes par jour ; puis, enfin, les derniers 14 k. restants, comprenant la plaine de Suez et le débouché du canal dans la mer Rouge, exécutés, par moitié, à sec et par les dragues.

C'est dans cette plaine de Suez que le canal, ancien, des Pharaons apparaît le mieux. Les traces du canal des Sêti,

des Ramsès, le grand Sésostri, des Darius, des Ptolémées, ces géants de l'antiquité, traces qui se rencontrent un peu partout le long et non loin du moderne canal des Deux-Mers depuis l'ancienne terre de Gessen jusqu'au golfe de Suez au point même où débouche le moderne canal d'eau douce, indiquent bien qu'une canalisation des anciens a existé entre le Nil et la mer Rouge; mais elle n'était que *fluviale et non maritime*.

L'œuvre de Lesseps n'avait aucun précédent dans l'antiquité.

Enfin, un dernier souvenir :

Les travaux de la Compagnie Péninsulaire à Suez, le creusement du bassin de radoub, les nombreux navires sur rade, la proximité des chantiers de toutes sortes, accroissaient sans cesse la population de cette ville, qui soupirait après l'arrivée des eaux du Nil par le canal d'eau douce, comme le noyé soupire après la rive du fleuve qui l'emporte sans pouvoir l'atteindre jamais, comprenant bien que cette eau, nouvelle manne, tant de fois promise, assurait désormais son existence dans ce coin de désert si déshérité par la nature.

Le 1^{er} janvier 1864, cette eau bénie arrive enfin. Ce fut un beau jour pour Suez.

En résumé :

Le 1^{er} acte de concession par Mohamed Saïd pacha, vice-roi d'Égypte est de novembre 1854;

Le second, avec statuts, du 5 janvier 1855;

Les études préparatoires ont duré 5 ans;

La Compagnie Universelle a été constituée à Paris en décembre 1858;

Le premier coup de pioche -- le plus difficile -- a été donné le 25 avril 1859;

Enfin, le Canal sous le règne du Khédivé Ismaïl, qui en protégea l'exécution, s'ouvre à la grande navigation le 17 no-

vembre 1869, Date mémorable, Inauguration brillante, Solennité éclatante, inoubliable : toute l'Europe, tout l'ancien comme le nouveau Monde, eurent les regards tournés vers cette antique terre des Pharaons, prédestinée, par sa situation géographique, à être le théâtre du grand événement de ce siècle, comme elle fut jadis le témoin des grands faits historiques dont ses vieux monuments couverts d'hiéroglyphes racontent les épopées.

Ce jour-là, les Souverains de la Terre, le Monde entier, invités, assistent à ce spectacle de la Nature soumise, et des Océans réunis au centre de l'Isthme. Les vaisseaux des deux Mers se croisèrent en plein désert dans une large et belle voie navigable. Et pour réaliser tout cela, il a suffi de l'énergique volonté d'un seul homme, du **Grand-Français, Ferdinand de Lesseps.**

Je m'arrête. . . . Inutile d'aller plus avant. . .

Tout ce passé glorieux suffira aussi pour immortaliser ce nom et se résumera, dans l'avenir, en ces seuls mots :

Le Canal de Suez ! = Canal de Lesseps.

En réponse au discours qu'il a prononcé à la séance de la *Société de Géographie* à la mémoire de Ferd. de Lesseps, M. Ventre bey a reçu de M^{me} de Lesseps la lettre suivante, qui est certainement le plus noble et le plus pur hommage rendu au créateur du Canal de Suez :

MONSIEUR,

Vous l'avez connu et aimé. Ce que vous avez dit si noblement et si simplement de notre cher M. de Lesseps, partait d'un cœur rempli de souvenirs et de regrets.

Dieu a rappelé à lui cette âme généreuse en nous imposant un terrible sacrifice. Sa chère mémoire nous soutiendra et c'est avec une

fierté bien profonde que, de toutes parts, nous recevons les témoignages qui consacrent sa glorieuse existence.

Nul plus que lui n'a plané au-dessus des trivialités et des mesquines passions d'ici-bas : nul plus que lui n'a cherché avidement le progrès bienfaisant par amour pour ses semblables. Et lorsque sa vieillesse qui aurait dû être triomphante, s'est changée en martyre, il était devenu encore plus admirable.

Merci donc, Monsieur, en notre nom à tous, de votre fidèle et consolant attachement.

C^{tesse} DE LESSEPS.

P.S. — Voulez-vous, Monsieur, transmettre nos sentiments émus et reconnaissants au président de la *Société khédiviale de Géographie* pour la réunion tenue au Caire le 22 décembre, dans laquelle vous avez exprimé des sentiments qui honorent tous les vrais Français. Je vous envoie, Monsieur, la photographie de notre cher M. de Lesseps prise à son lit de mort, mais rien ne saurait rendre l'expression de repos et de sérénité qui l'illuminait.

(Extrait du *Journal Égyptien*).

Nous reproduisons également le très éloquent panégyrique prononcé par M. J. Guichard, sénateur, président du conseil d'administration de la Compagnie du canal de Suez, sur la tombe de M. Ferdinand de Lesseps, le samedi 15 décembre 1894, au cimetière du Père Lachaise à Paris.

MESSIEURS,

Au nom de la *Compagnie universelle du canal de Suez*, j'adresse un adieu suprême à celui qui l'a fondée, son illustre et regretté président, Ferdinand de Lesseps. Sa dépouille mortelle peut disparaître; sa gloire sera impérissable comme le Canal Maritime conçu et exécuté par son génie.

Partir des lagunes du golfe de Suez, traverser le seuil rocheux de Chalouf, les fonds desséchés des Lacs Amers, les sables du Sérapeum, les marais salés de Timsah, les dunes mouvantes d'El Guisr, les lacs Ballah et Menzaleh, pour aboutir à la plage nue et désolée de Péluse, après un parcours de 160 kilomètres, en plein désert, sans une goutte d'eau potable, sans l'ombre d'un arbre; sur un pareil tracé, ouvrir une voie maritime capable de faire transiter de la Méditerranée à la mer Rouge les plus grands navires du monde: telle a été l'entreprise réalisée par Ferdinand de Lesseps.

Pour l'accomplir, il a fallu, non seulement une foi d'apôtre, une volonté de fer; mais encore un concours exceptionnel de circonstances que, seul, Ferdinand de Lesseps pouvait réunir.

Son père, Mathieu de Lesseps, avait représenté la France auprès de Mehemet Ali, à l'époque où ce dernier luttait pour la conquête de l'Égypte.

Ce souvenir valut à Ferdinand de Lesseps un accueil privilégié lorsqu'il fut nommé vice-consul à Alexandrie. Les Égyptiens ne tardèrent pas à avoir des preuves de sa nature intrépide et généreuse.

En 1834, une peste effroyable ravageait le pays. La mortalité était si grande à Alexandrie, que les habitants affolés avaient barricadé leurs maisons, n'enlevaient même pas les cadavres et mouraient de faim, faute de ravitaillements.

Le vice-consul de Lesseps groupe autour de lui quelques amis et des serviteurs dévoués; précédé du drapeau français, il pénètre dans les habitations, fait ensevelir les morts, soigne les malades, distribue des vivres, ranime tous les courages.

Cette conduite lui conquiert une popularité que ni l'absence ni les années n'ont affaiblie.

En 1842, il est nommé consul à Barcelone. C'était l'époque des guerres civiles en Espagne ; les habitants insurgés eurent à soutenir deux sièges sanglants. Au lieu de quitter la ville bombardée, Ferdinand de Lesseps arbore le drapeau français et ouvre la maison consulaire, qui devient le lieu d'asile de nos nationaux et des étrangers.

Son énergie et son humanité furent récompensées par les distinctions honorifiques qu'il reçut de toutes parts.

Tout en poursuivant sa carrière, de Lesseps entretenait des relations d'amitié avec un des jeunes fils de Mehemet Ali, le prince Mohamed Saïd ; il l'avait reçu en France ; il lui avait rendu des services personnels. Aussi Mohamed Saïd pacha, devenu vice-roi d'Égypte en 1854, s'empressa-t-il d'appeler auprès de lui son ami de Lesseps.

Le vice-roi tout-puissant faisait la fortune de ceux qu'il affectionnait. Mais de Lesseps méprisa la fortune ; il avait mûri dans son esprit le projet du canal maritime. Il exposa ses plans à Saïd pacha, qui, plein de confiance dans la valeur de son initiateur, lui accorda la concession ambitionnée.

Il attacha ses ingénieurs Mougel bey et Linant bey aux études du canal ; il facilita les moyens de parcourir le désert à la commission internationale des ingénieurs et des marins que Ferdinand de Lesseps avait appelée à contrôler ses plans.

La mémoire de Saïd pacha est inséparable de celle de Ferdinand de Lesseps dans l'histoire de la compagnie de Suez. Sans sa protection, les opérations préliminaires qui ont permis de commencer les premiers travaux eussent été impraticables, et nul autre que F. de Lesseps n'eût obtenu du vice-roi le concours indispensable aux débuts du percement de l'isthme.

Au mois de décembre 1858, la compagnie était constituée. Sur les 400,000 actions, plus de 220,000 avaient été souscrites en France ; les autres avaient été réservées aux

souscripteurs étrangers; mais les préoccupations causées par la guerre d'Italie, qui éclata sur ces entrefaites, rendit indifférent, ailleurs qu'en France, un projet à exécuter en Égypte. Saïd pacha régularisa la situation en souscrivant, pour le compte du Gouvernement égyptien, le solde des actions non placées.

Alors se succédèrent les obstacles de tout genre que Ferdinand de Lesseps eut à surmonter.

La lutte fut incessante.

Tantôt il est en Angleterre, faisant appel, de meeting en meeting, à l'opinion du commerce britannique pour combattre l'opposition du gouvernement de la reine; tantôt il est à Constantinople, s'efforçant d'obtenir la neutralité de la Porte en attendant que le Sultan accordât sa sanction à la concession faite par le vice-roi; puis il est en Égypte, après la mort de Saïd pacha, pour s'assurer le concours bienveillant du nouveau Khédive.

Aux difficultés diplomatiques s'en ajoutèrent de nouvelles. Le travail des fellahs ayant été supprimé sur le canal, il fallut recruter des ouvriers européens. A peine étaient-ils installés, qu'une épidémie de choléra sévissait en 1865 sur les chantiers, qui étaient sur le point d'être abandonnés.

Ferdinand de Lesseps n'eut pas un instant de défaillance; il se multiplia, payant sans trêve de sa personne; il entraîna tout le monde par son exemple, par sa tenacité indomptable et sauva son œuvre.

L'avancement des travaux du canal avait démontré la possibilité de le terminer; l'opposition de ses puissants adversaires était ébranlée. La célébrité grandissante de l'homme qui, avec un désintéressement absolu, défendait pied à pied les intérêts des actionnaires français en même temps qu'une grande cause humanitaire, décida le Gouvernement de la France à donner son appui à la compagnie de Suez. Le

Sultan rendit le *firman* qui approuvait définitivement la concession du canal. Le Parlement français autorisa la compagnie à contracter un emprunt de 100 millions, nécessaires pour parachever les travaux.

Enfin le 19 novembre 1869, jour anniversaire de la naissance de Ferdinand de Lesseps, le canal fut inauguré. Soixante-douze navires transitèrent de Port-Saïd à Suez.

L'impératrice Eugénie, l'empereur d'Autriche, le prince de Prusse, le prince des Pays-Bas, les ambassadeurs, les hauts personnages de toutes les Puissances, les administrateurs des compagnies de navigation, les représentants de la presse et des arts s'étaient rendus à l'invitation du Khédive Ismaïl et rehaussaient par leur présence la solennité de l'inauguration.

Le triomphe du créateur du canal était complet. Jamais félicitations, jamais honneurs plus mérités n'avaient été prodigués à un vainqueur. L'enthousiasme était au comble. Cent mille fellahs et bédouins campés sur les rives du canal proclamaient la gloire de Lesseps *Effendina*, c'est-à-dire souverain.

Une année plus tard, Ferdinand de Lesseps, revenu dans son modeste appartement de la rue Richepanse, se mettait à la tête d'une ambulance parisienne; il allait recueillir les blessés sur les champs de bataille; un jour il releva son fils Victor, frappé d'une balle à Buzenval.

Lorsque la guerre fut terminée, une nouvelle ère de difficultés s'ouvrit pour le président de la compagnie. Il n'oubliait pas que les actionnaires qui l'avaient fidèlement suivi avaient droit à la rémunération de leurs capitaux. Il se mit de nouveau en campagne, à Constantinople et en Égypte, pour obtenir que le tonnage des navires, que les droits de passage fussent fixés de manière à donner des bénéfices aux actions.

Ses efforts furent couronnés de succès, et en 1876, la prospérité de la compagnie ne pouvait plus être mise en doute.

Il s'est encore présenté, néanmoins, des situations délicates qui ont été résolues, grâce à la décision et à l'influence personnelle du président.

En 1882, l'Égypte se trouva sans gouvernement régulier par suite de l'insurrection d'Arabi. Le bombardement d'Alexandrie faisait craindre que la population égyptienne ne se livrât à des représailles sur les navires anglais transitant par le canal. Ferdinand de Lesseps accourut dans l'isthme : il obtint des indigènes et du gouvernement insurrectionnel que tous les navires, sans exception, fussent respectés, que les établissements de la compagnie fussent réputés neutres, et il donna asile aux familles européennes qui avaient fui l'intérieur de l'Égypte et n'avaient pas les moyens de regagner leur pays d'origine.

. L'année suivante, une motion se propageait en Angleterre tendant à ouvrir un second canal exclusivement anglais à côté de celui de la compagnie; elle était portée à la Chambre des Communes. Le président se rendit à Londres, réunit les armateurs et les principaux représentants du commerce, et conclut avec eux un accord qui, moyennant des concessions équitables, a mis fin à l'agitation naissante. Cet accord, loyalement exécuté, écarte les éventualités de complications internationales; il fait disparaître toute cause d'antagonisme entre la compagnie et sa clientèle. Ferdinand de Lesseps, en faisant accepter cet acte de haute sagesse par les actionnaires de la compagnie, a dignement couronné l'œuvre de paix à laquelle il a consacré plus de trente ans de sa vie, avec toutes ses forces et toutes ses facultés.

Tout autre aurait aspiré au repos. Mais qui pouvait parler de repos à celui qui avait accompli l'impossible, qui était comblé d'honneurs et de louanges par le monde entier? Il

était appelé à de nouvelles conquêtes sur la nature ; il s'est cru destiné à triompher encore ; il a été vaincu ! Nous qui avons été ses collaborateurs à Suez, nous avons souffert des malheurs qui ont frappé ses dernières années. Tous ceux qui tiennent à notre compagnie conservent pieusement leurs sentiments de reconnaissance et d'admiration pour le chef qui leur a fait partager sa foi dans le percement de l'isthme égyptien.

Déjà nous voyons ses prédictions, — ses rêves disaient quelques-uns, — se réaliser rapidement. Les échanges entre les peuples se multiplient. La voie maritime qui unit l'Europe et l'Extrême Orient s'élargit de plus en plus pour répondre aux progrès de la civilisation, du commerce et du travail universels.

L'humanité dotée par Ferdinand de Lesseps d'un pareil bienfait ne sera pas ingrate. Sa page dans l'histoire sera glorieuse entre toutes. Les peuples, rendant justice aux immenses services qu'ils lui doivent, seront ses historiographes, et, si nos vœux sont exaucés, le canal qu'il a créé portera le nom de canal Lesseps.

Puisse le vœu émis par M. Ventre bey et par M. Guichard, tous deux collaborateurs de l'œuvre de Ferdinand de Lesseps, être entendu !

Le canal de Suez sera dans l'histoire le canal de Lesseps !

Qu'il le soit dès aujourd'hui pour les géographes. — C'est un suprême hommage qui est dû à celui qui, selon sa fière devise, a ouvert la terre aux nations — « aperire terram gentibus ! »

Qui donc pensera encore aux tristes événements qui ont assombri la fin de la merveilleuse carrière de ce grand homme, lorsque les navires du monde entier salueront, en entrant à Port-Saïd, la statue qui marquera avant peu, nous n'en doutons pas, l'entrée du canal de Lesseps.



SLATIN PACHA

(D'après un cliché de Heyman et Cie, photographe de S.A. le Khédive).

SLATIN PACHA

Slatin pacha qui vient d'arriver sain et sauf d'Omdurman au Caire, après un voyage des plus longs, des plus fatigants et des plus riches en aventures, est autrichien de naissance et doit avoir aujourd'hui trente-neuf ans. Parti pour le Soudan, en 1876, sans mission officielle, il y séjourna environ 18 mois. Il rentra alors en Autriche et s'engagea comme volontaire dans la campagne d'Herzégovine avec le grade de sous-lieutenant. En 1879, il revint au Soudan, où il fut nommé, par le général Gordon, inspecteur général du Soudan Oriental et du Sennar. Au mois de Juillet de la même année, Gordon le transféra à Darra, comme sous-moudir de ce district, et en 1882, Raouf pacha l'éleva enfin au poste de gouverneur général du Darfour.

Cette province, qui avait été longtemps en proie aux troubles intérieurs, fut l'une des premières infestées par la révolte du Mahdi. Dans son ouvrage "Ten years' Captivity" le Père Ohrwalder raconte comment Slatin était continuellement en guerre avec les Rizigat, les Habbania et d'autres tribus : « Tantôt au nord, tantôt au sud, il combattait avec
« un courage et une rapidité peu ordinaires les différentes
« révoltes qui surgissaient de toutes parts dans sa province.
« Il était le fléau des Arabes qu'il massacrait par milliers. Il
« alla même jusqu'à les poursuivre sur les hauteurs et dans
« les vallées presque inaccessibles du Jebel Marra. Il suppor-
« tait la fatigue avec une force incroyable et il lui arrivait
« souvent de rester plus de vingt-quatre heures en selle,
« luttant sans relâche et sans prendre aucune nourriture ni
« aucune boisson. Il couchait sur la terre nue aux côtés de
« ses soldats indigènes, ne se nourrissant que de dhoura
« trempé dans l'eau. Juste, généreux, ne se laissant jamais

« corrompre par les présents, il était toujours prêt à venir
 « en aide à la pauvreté et à la misère, sans jamais refuser
 « son appui aux vieillards ou aux jeunes gens qui venaient
 « le lui demander. Bien qu'il ait, comme il me l'a dit lui-
 « même, pris part à vingt-sept batailles contre les Arabes, il
 « ne parvint cependant pas à les écraser.....

«

« Slatin était héroïque dans l'action. Atteint, un jour,
 « par une balle qui lui fracassa le doigt, il ne perdit pas
 « courage, et saisissant de l'autre main la partie encore
 « pendante, il la présenta à celui que se trouvait auprès de
 « lui et lui donna ordre de la trancher avec son couteau.
 « Il rentra alors dans la lutte et excita ses soldats à la
 « victoire. Sa vaillance en face de l'ennemi était célèbre
 « non seulement dans le Kordofan, mais dans le Soudan
 « tout entier. Toutefois, il n'était pas en mesure de tenir
 « tête au soulèvement qui se propageait dans toute sa pro-
 « vince.....

«

« Ce qu'il y a de surprenant, c'est qu'il ait pu résister
 « si longtemps. Ses munitions étaient enfin épuisées, lorsque
 « arriva la nouvelle de l'expédition projetée par Hicks pacha.
 « Slatin pour gagner du temps, recourut alors à l'expédient
 « suivant : Son wakil, Mohammed Zogal, homme de beaucoup
 « jugement, était l'oncle du Mahdi. Un accord secret inter-
 « vint entre Slatin et Zogal et il fut convenu que ce dernier
 « se rendrait auprès du Mahdi et l'informerait que Slatin
 « était prêt à déposer les armes, à la condition qu'il pourrait
 « conserver sa position actuelle. Zogal retournerait porteur
 « de nombreux renseignements sur le Mahdi, sur son pou-
 « voir etc., et chercherait en même temps à prolonger la
 « suspension des hostilités jusqu'à l'arrivée de Hicks pacha.
 « Ce dernier était-il vainqueur, Slatin et le Darfour seraient
 « sauvés ; sinon, tout était perdu ! Toutefois, le succès de
 « ce stratagème aurait au moins pour effet de permettre à

« Slatin de résister jusqu'à l'arrivée de Hicks : ce qui lui
« eût été impossible autrement. Zogal se mit donc en route
« et vers les premiers jours de septembre 1883, il arriva à
« El-Obeid où il fut chaleureusement accueilli par le Mahdi.
« Celui-ci fut enchanté de la proposition de Slatin et il
« commanda une décharge de 100 coups de fusil pour an-
« noncer sa soumission ».

Peu après la destruction de l'armée de Hicks pacha, le Mahdi écrivit à Slatin pour lui annoncer cet événement et lui envoya Zogal à Darra, où il se trouvait alors. A son arrivée, Zogal, qui savait que Slatin ne pouvait soutenir plus longtemps la lutte, qu'il n'avait plus que cinq cartouches par soldat et que ses troupes refusaient de prolonger la résistance, lui fit parvenir la lettre du Mahdi, en l'invitant à se rendre. Slatin ne put faire autrement que d'accepter.

Vers la fin juin 1884, Slatin rejoignit le Mahdi à Rahad et il fut contraint d'avancer avec lui alors qu'il allait mettre le siège devant Khartoum. Tandis qu'il se trouvait en dehors des murs, il se mit en relations avec Gordon. Mais le Mahdi, craignant de sa part une tentative d'évasion, le fit mettre avec Lupton bey aux fers où ils restèrent dix mois. Au cours de leur emprisonnement, ils eurent à souffrir cruellement de la faim et des mauvais traitements. On alla même souvent jusqu'à les menacer de mort. A la chute de Khartoum ils furent remis en liberté et le Khalife leur déclara qu'ils devaient être reconnaissants d'avoir été mis en prison, car, sans cela, ils auraient infailliblement subi le sort de Gordon. A la mort du Mahdi, survenue en 1885, Slatin devint Mulazim, c'est-à-dire garde-du-corps de son successeur Abdullah Taaishi, position qu'il conserva jusqu'au jour de son évasion. Ses fonctions consistaient à garder la porte de la maison du Khalife ; de sorte qu'il se trouvoit étroitement enfermé à Omdurman, dont il ne lui était jamais permis de sortir. Grâce à son titre de Mulazim, il avait souvent l'occasion de rendre service aux autres malheureux pri-

sonniers européens. Et tous ceux qui ont été délivrés avant lui, ont parlé en termes très élogieux de sa constante bonté et du secours qu'il leur a toujours accordé dans leurs moments de détresse.

Durant les dix dernières années, de nombreuses tentatives ont été faites par les autorités pour favoriser l'évasion de Slatin. Mais elles sont toutes restées infructueuses, à cause de l'étroite surveillance dont il a constamment été l'objet. Une démarche, entreprise l'été dernier, fut sur le point de réussir; mais par suite du continuel mouvement des troupes qui se dirigeaient d'Omdourman vers Kassala, après la prise de cette ville par les Italiens, les chemins étaient bloqués et rendaient impossible toute idée d'évasion. L'été dernier, le consul général d'Autriche, de concert avec "l'Intelligence Department" et le Père Ohrwalder, s'entendit avec quelques commerçants soudanais connaissant Slatin, pour tenter une fois encore la délivrance de ce captif; et cette fois, le succès répondit pleinement à leurs efforts.

Slatin quitta secrètement Omdurman, le 20 février, avec deux guides arabes, tous trois montés à dos de chameaux. Ils longèrent à toute vitesse la côte occidentale du Nil, en se dirigeant vers le nord, et franchirent, en 24 heures, un espace de 130 milles. Les chameaux, épuisés de fatigue, ne purent continuer la marche et tandis que Slatin se tenait caché dans les collines environnantes, les guides se mettaient à la recherche de nouveaux chameaux et ils en obtenaient deux au bout de six jours. Ils se remirent alors en marche et traversèrent le fleuve au moyen d'outres gonflées, placées sous le cou des chameaux. Ils gagnèrent ainsi la rive orientale où, de nouveau, ils furent obligés de remplacer leurs montures. Cette opération ne dura, cette fois, qu'un jour, et avec les deux nouveaux chameaux qu'ils s'étaient procurés, ils purent atteindre un puits dont ils étaient séparés par quatre jours de marche. Slatin congédia alors ses guides et s'en procura un nouveau avec un seul chameau.

Une nouvelle marche de trois jours les conduisit à un autre puits. Et de là, ils entreprirent, par un chemin détourné, la traversée du grand Désert Nubien qui dura douze jours.

Slatin arriva à Assouan le 16 mars, et dans l'après-midi du même jour, il s'embarqua sur un bateau-poste pour le Caire, où il est arrivé le 19 du même mois dans la matinée.

Slatin jouit d'une excellente santé et a très bien supporté les fatigues de son long et périlleux voyage.

Pendant qu'il était caché dans les collines et, plus tard, dans les environs du Nil, il faillit tomber entre les mains des hommes lancés à sa poursuite.

On ne saurait douter que son évasion n'ait grandement contrarié le Khalife. Une patrouille derviche, partie de Berber vers Suakin, à la recherche du fugitif, est arrivée, il y a quelques jours à Kokreb, ville située à cinquante milles de Suakin.

On voit par ce qui précède au prix de quelles difficultés Slatin réussit à se dérober aux poursuites des patrouilles derviches, par lesquelles il fut, à deux reprises, sur le point d'être atteint.

Reçu, à son arrivée au Caire, par le Représentant de son pays et devenu son hôte, Slatin a eu l'honneur d'être présenté à S. A. le Khédivé, qui lui conféra le grade de pacha. Il s'occupe en ce moment de la rédaction d'un rapport destiné à être présenté aux autorités dont il relève.



CARNET D'UN VOYAGEUR



IV. — EN TERRE-SAINTE.

LES ORGUES DU SAINT-SÉPULCRE.

Grande et sublime voix de l'extase chrétienne,
Harpe du roi David, trompe de Jéricho,
Du verset séraphique adorable antienne
Qui dans tout cœur aimant fais vibrer un écho !

Le temple est inondé de tes flots d'harmonie ;
C'est l'hymne intelligible à tous ; nul ne se tait ;
Remué, subjugué, le sentiment renie
Cette froide raison qui jusqu'ici doutait.

L'accord est évoqué sur l'ivoire sonore,
La voûte retentit d'aériens accents ;
Ils montent vers le ciel, comme y monte l'encens,
Et se perdent au loin, qu'on les écoute encore.

Des sphères imitant la musique en ses lois,
L'orgue est auprès de Dieu l'interprète fidèle
Du cantique pieux que notre bouche épèle.
Sur son clavier dirige, amour divin, nos doigts !



LE JOURDAIN.

Voici la solitude où, selon la genèse,
Un matin, Abraham, monté sur un haut lieu,
Vit le sol se changer en ardente fournaise
Et vomir des torrents de fumée et de feu.

Un pèlerin traverse aujourd'hui cette plaine
 Qu'irradie, en tout sens, le sable micacé ;
 Ses yeux sont éblouis, brûlante est son haleine,
 Il marche à pas pesants, altéré, harassé.

Tout-à-coup il s'arrête , à son oreille arrive
 Comme le bruit d'un fleuve et comme un chant d'oiseaux ;
 Il tremble et du Jourdain apercevant la rive,
 Aspire à pleins poumons les effluves des eaux.

Du milieu d'un fourré de touffus tamarisques
 S'élancent des ajoncs au panache argenté ;
 Tes roses, Jéricho, tes bouquets de lentisques
 Transforment le désert en un site enchanté.

Dans les jungles, hélas, se tapit la panthère ;
 Là, guettant sa victime, est caché l'assassin ;
 Mais les flots du baptême et leur divin mystère
 Ont raffermi le cœur de l'humble capucin.

C'est la foi qui l'amène, et c'est la foi qui sauve ;
 Sa bure le protège autant que sa vertu.
 La balle du nomade atteint au bond le fauve,
 Et le moine à ses pieds voit le monstre abattu.

BETHLÉEM.

Adeste fideles....

Accourez, accourez pleins de joie, ô fidèles,
 A Bethléem est né, cette nuit, votre Roi !
 L'allégresse est aux cieus et des voix immortelles
 Annoncent à la terre une plus sainte loi.

Autour d'une humble crèche entonnant leur cantique,
 Se pressent des pasteurs par un ange amenés,
 Et les mages venus de leur patrie antique,
 Aux pieds du Dieu nouveau se tiennent prosternés.

Couché sur de la paille, enveloppé de langes,
 Souriant à sa Mère, est-ce toi, faible enfant,
 Dont l'aspect radieux fait exulter les anges
 Et, dans la nuit, briller un astre triomphant?

Le sauveur sous le toit du pauvre a voulu naître,
 Et cependant sa gloire a rempli l'univers !
 Dans un nuage, un jour, on le verra paraître,
 Doux aux cœurs sans malice, et terrible aux pervers.

Adorons la sagesse et les lois éternelles
 Où chaque jour éclate un tel amour pour nous ;
 Bénissons la bonté du Seigneur, ô fidèles,
 Et de l'Enfant divin embrassons les genoux !

LES CLOCHES SAINTES.

Vibrantes voix des cloches saintes,
 Intercédez pour nous aux cieux !
 Exposez-y nos vœux, nos craintes,
 Vibrantes voix des cloches saintes !
 Sons d'allégresse, ou d'ornes plaintes,
 Ou d'un mourant derniers adieux,
 Vibrantes voix des cloches saintes,
 Intercédez pour nous aux cieux.

Comte CHARLES ZALUSKI.

أن ننسب إليه ابتكار أعظم عمل حدث في هذا العصر فهو على ما قال عنه المسيو شارم «الرجل المفطور على حب الأعمال الخطيرة المهدد لأعظم حركة مادية حصلت على وجه البسيطة» وقد اقترن الكونت فرديناند دولبس أول مرة بالفتاة لامل ونقي له منها وولد وهو المسيو شارل أخص مساعدي أبيه ثم ترمل وتزوج عام ١٨٦٩ بالفتاة أوتاردو براجارد وهي من واليد إحدى المستعمرات الفرنسيه فرزق منها ولاداً عديدين شهدهم الباريسيون مراراً في زمن العزوالاقبال وهم ممتطون جيادهم يدفع لاحقهم سابتهم فرحاً وابتهاجاً في منتزه غابة يولوني يصبحهم ذلك الذي كانوا يدعون في ذلك الحين الفرنسي العظيم وأما المؤلفات صاحب الترجمة فهي

خمس مجلدات تحتوى على محررات رسميه وغير رسميه ومدكرات يومية مختصة بتاريخ ترعة السويس من سنة ١٨٧٥ الى سنة ١٨٨١ اجيزت من الاكاديمية الفرنسيه ومجموعة تقارير ومفاوضات وخطب ومدكرات ونحوها

وكتاب عنوانه «تذكر أربعين سنة مهدي لاولادى» ذو مجلدين ألفه سنة ١٨٨٧

وترجمة حياته التى يتخللها كثير من النوادر المهمة فى بابها

وكتاب عنوانه «أصول ترعة السويس» ألفه سنة ١٨٩٠

مصفيها فكانت هذه الضربة أشد وقعاً على المسيو دولسبس من الصاعقة وقد ذهبت بقوة ذاكرته وزكاته الطبيعية وحام على رأسه غير الهرم ولعبت به أيدي الشيخوخة على أنه كان يتخلل من تودد كائه من وقت إلى آخر نور من الحقيقة وتفاقم الخطب وقام كل من المظالمين والمخدوعين يطالبون بحقوقهم ويسلقون بالسنة حداد من الذي كانوا يجاهرون باستحسان أعماله قبل فلفت الجلبة وكثير اللغظ بين العامة طالين استيضاح هذه المسئلة على حقيقتها متهمين أعضاء هذه الشركة بالتبذير والرشوة وفي ٤ يناير عام ١٨٩٢ اقترح مجلس النواب بأغلبية الاصوات اقتراحاً مقضاه التشديد على المتهمين وقد شرع القضاء في ١٢ يونيو سنة ١٨٩١ عندما رفعت إليه الدعوى بتحقيق طال أمره وانتهت الحال بان رافع النائب العمومي إلى محكمة الاستئناف المنيوفريدان دولسبس وابنه شارل وماريوس فوتتان وكوتو واينزل وذلك نظر الهياج الرأي العام واتهام بعض أعضاء البرلمان بالرشوة وكانت وقتئذ قوى المسيو دولسبس في انحطاط كلى حتى انه قد عدت استجابته وسماع فاعه في القضية أمراً مستحيلاً وحينما كان قد ألقى القبض على ابنه شارل والمتهمين كان المسيو دولسبس حينئذ في ملكه بقصر دولا شيرتية حيث اجتهدت عائلته أن تخفى عنه هذه الحوادث

وفي ٩ فبراير سنة ١٨٩٣ حكمت عليه محكمة الاستئناف بسجن خمس سنوات وبغرامة قدرها ٣٠٠٠ فرنك وقد كان السبب الذي من أجله قد اختصت محكمة الاستئناف بالنظر في هذه الدعوى هو أن المسيو دولسبس كان جران أوفيسيه من رتبة اللجيون دونور ولكن لم يعلن له ذلك الحكم ولا حتى اسمه من جدول اللجيون دونور اكراماً لما أتاه من الفخر في مدة حياته

ومن المعلوم أن المسيو دولسبس كان مذبذباً أمام الرأي العام والقضاء نظر اللطيش الذي أودى به إلى التهور في مشروع بنما عدا عن الوسائط التي استخدمها للسيير في العمل ولا ريب في أنه قد ارتكب خطأ فاحشاً لكن لا يمنعنا ذلك من أن نعتقر له ذنبه اذا نظرنا إلى تلك الظروف التي من شأنها تخفيف جريمته وتلطيف عقوبتها فمن منا ينكر على دولسبس ما كان عليه من سلام الطوية والثقة بنجاح مشروعه ومن يجسر أن يعزوا إليه السعي وراء الأرباح الشخصية في مشروع بنما فان ماتركة بعد وفاته كالطفية ناهب هذا المقدار حتى ان الشركة العامة لترعة السويس اقترحت في جمعيتها العمومية المنعقدة بتاريخ ٥ يونيو سنة ١٨٩٤ اقتراحاً مقضاه تقرير نفقة قدرها ١٢٠٠٠٠ فرنك إلى المسيو دولسبس وإلى من يخافه من ذريته وذلك لتجعل مؤسستها آمناً من تحمل أثقال القضاء ولتضمن راحة امرأته وأولاده وهذا ومهما كان حكماً قاسياً على خطة المسيو دولسبس فلا يخرج عن كونه طبقاً للقوانين العادلة والانصاف اذ لا ترى بدمان

الانكليزية المبرمة في ٢٣ أكتوبر سنة ١٨٨٧ وذلك بعدمقاومات متنوعة وأخذ ورد ومفاوضات كثيرة وقد أصبح برزخ السويس بموجب تلك المعاهدة مستقلا واشترط فيها أيضا وجوب جعل الترععة مراحرا لاى سفينة مهما كان عليها سواء كان ذلك في زمن الحرب أو في زمن السلم وقد وضعت هذه التعهدات وغيرها مما يتعلق بترعة المياه العذبة أو بمحاصرتها أو بمهمات الشركة وخلاف ذلك تحت ضمانات أعظم حكومات أوروبا

وفي السنة عينها أرسل المسيودولسبس الى برلين حاملا الى المسيو هيرت وسام جران أوفيسيه من رتبة اللجيون دونور وقيل أيضا انه كان رسولا مفوضا بالسر من قبل حكومته لكي يلتمس مساعدة ألمانيا المعرض سنة ١٨٨٩ العام حفظى عدة مرار من ١٠ الى ١٣ مارس بمقابلة امبراطور ألمانيا والبرنس بسمارك اللذين أعربا له جوارا عن مزيد احترامهما له وانعجابهما به

ولكنه قد أفل طالع المسيودولسبس ففضى في ذلك الوقت على مشروعه هذا الاخير وأسفرت النتيجة عن شدة الضيقة التي لحقت بشركة بناما ولم يكن بدا للفرنسوى العظيم من أن يرى منذ ذلك الحين أياما سوداء ولا حاجة بنا الآن الى سرد ماجريات ذلك المشروع المحزن فمقتصر على ذكر شئ منها على سبيل التذكير للقراء الكرام

فانه منذ عام ١٨٨٥ كانت الحالة على نوع ما في درجة اليأس وقد بلغت النفقات ١٢٠ مليون وتأخرت الاشغال حتى اضطرت الاحوال الى العدول عن مشروع فتح ترعة على مستوى الارض الى مشروع ترعة ذات هاويس وهذا ما تحققه المسيودولسبس نفسه بعد سفره للمرة الثانية الى بناما عام ١٨٨٦ فان لجنة مؤلفة من مجلس النواب قد ضادت تصدير قرض جديد ذات أوراق يانصيب وأرسلت الحكومة المسيوروسو أحد أعضاء شوراها مندوبا من قبلها الى بناما ليأتمها بتقرير عن كيفية الاشغال المتعلقة بذلك المشروع لكن ذلك التقرير لم ينشر قط بل أتت جريدة الطان على بيان نتيجته ومؤداهات تحريض الحكومة على أن لا تبدي للشركة المذكورة ثمة رأيا أو تكفلها بشئ البتة لان تميم الترععة هو أمر بعيد الامكان مع ما تقر له من الوسائل المادية وحده من المواعيد . وفي نوفمبر عام ١٨٨٧ طلب المسيودولسبس مرة أخرى من المجلس تصريحا بتصدير سندات ذات يانصيب بمائتين وخمسة وستين مليون فرنك قيمة كل منها ٣٦٠ فرنكا فلي طلبه هذا وصدر قرارا لبعقد ذلك القرض في ٨ لوليوسنة ١٨٨٨ ولكنه لم يعط نظر القلة ثقة الاهلين وبعد ستة أشهر أى في ١١ ديسمبر سنة ١٨٨٨ اضطرت شركة بناما بان تتوقف عن الدفع وفي ٤ فبراير عام ١٨٨٩ حكم بتصفيتها وعين المسيو برونيه الذي كان وزير اسابقا

سنة ١٨٧٩ في أوروبا وأميركا فرضاً محجزاً إلى ٨٠٠ مليون سهم كل منها قيمته ٥٠٠ فرنك فأخفق ذلك القرض لعدم كفاية عدد المكتتبين ومع ذلك فلم تنزههم المسيودولسبس ولا يئس من ذلك الغشال بل انه رغب عن تقدمه في السن لم يعتره كمال ولا ملل ففتح باباً كبيراً للمناوضة في هذا المشروع واستعان بالجراند فنشر مجلة دعاها « مجلة ترعة ما بين البحرين » ثم سافر في شهر ديسمبر إلى برزخ بناما ليحجبه امرأته وأولاده الصغار فصرف هنالك عشرين يوماً لم يتمكن من فحص صعوبات العمل الاخصاعاماً وبعد أن استوثق من حكومة كولومبيا بالمساعدة القوية شخص إلى الولايات المتحدة حيث صادف أكبر مقاومة لمشروعه فقفل راجعاً إلى فرنسا واجتهد في أن يستميل الجرائد وفتح كتاباً مقداره ٥٠٠ مليون فعطى محرراً في ديسمبر سنة ١٨٨٠ وفي ٣١ يناير من السنة التالية أسست فيها شركة ترعة بناما الموصلة ما بين البحرين وكتب حينئذ المسيودولسبس قائلاً « عدكم منذ الآن انه بعد سبع سنوات سأجتمع بكم في أول أكتوبر سنة ١٨٨٧ في بناما لتدشين الترعة »

وبينما كانت الاعمال الابتدائية لذلك المشروع الخطير سائرة على قدم وساق اضطر المسيودولسبس للقدم إلى القطر المصري لاشغال تتعلق بترعة السويس ومعازم أن دولة انكلترا لكي يكون لها اليد الطولى في ادارة شؤون شركة السويس قد اشترت بمائة مليون الاسهم المخصصة في الاصل لعزير مصر في عام ١٨٨٢ أى في سنة الثورة العراقية عمدت انكلترا إلى المداخلة في شؤون مصر فاحتلتها وأرادت وضع يدها على ترعة السويس فاحتلتها من ثم الاميرال هوسكنس احتلالاً عسكرياً بعد ما نزل به ساكره في الاسماعيلية فتوجه المسيودولسبس وقتئذ إلى مصر واحتج بكل شدة على خرق حرمة الترعة ونال من عرابي احترام استقلالها وقد سطابهميته وعزيمته على ائتمدة رجال شركة السويس ما جعل الاميرال الانكليزي أن يدفع اليه من تلقاء نفسه ما كان قد أقدم على اغتصابه من منافع الترعة وقد نال عرابي لتعهده باستقلال الترعة امتنان المسيودولسبس ومقابلته الجميلة توسط له دولسبس في طلب العفو عن محاكمته ولكن قد حبط مسعاه وفي أثناء ذلك جرى ما جرى من قمع الثورة وعادت المياه إلى مجاريها

على أن الجرائد الانكليزية ما فتئت تطعن في شركة السويس وفي مؤسسها وطلبت أخيراً فتح ترعة أخرى لمصلحة انكلترا خاصة مدعية بعدم كفاية الترعة المذكورة رغباً عن الاصلاحات التي توالت كتوسيع الممر وفتح طرق للرسى وانارتها بالكهرباء أيه الامر الذي مهد السبيل لزيادة الحركة نصف ما كانت عليه قبلاً ولكن قد انتهت إلى امر أخيراً بالمعاهدة الفرنسية

عضوا حرا لأكاديمية العلوم وفي عام ١٨٨٢ وضعت مدينة فرسايل على البيت الذي ولد فيه لوحة تحفظ ذكره وفي عام ١٨٤٤ انتخب عضوا لأكاديمية الفرنسية بدلا من المسيو هنري مارتن وكان رئيسا للجنة جمعيات علمية أخصصت المؤتمر المشرقى في مرسيليا عام ١٨٧٦ واللجنة الاهلية في أفريقيا الوسطى المؤلفة للبحث عن أحوال المدن عام ١٨٧٧ ومن الغريب أنه كان يطمح دائما الى الاقدام على الامور المبتكرة الخطيرة غير مكثف بما أكسبه نشاطه وعلوه من الفخار العظيم وقد كان لين العريكة شديدا للاعتماد على نفسه وكلما ازدادت الامور خطارة ازداد فيها رغبة وعلما اقداما فذل صعبا و مهد عقباتهم ما كانت .

ففي عام ١٨٧٣ عزم على مدخ حديدي يحترق آسيا الوسطى فاورغبرج وينتهى في بنشافر لكي يوصل الخطوط الحديدية الروسية بخطوط الهند الانكليزية وقد أرسل ولده فيكتور الى تلك الاصقاع البعيدة لدرس هذا المشروع درسا ابتدائيا ولكنه ما لبث أن عدل عنه ورحل الى الشياطين التونسية والمغربية

وقدار تأى على اتر ذلك أن يحتفر بحر اذا دخل أفريقيا جابة لسؤال المسميور ودير وطلب أن يوصل ذلك البحر بالبحر المتوسط بافتتاح ترعة مساحتها ١٦ كيلومترا بتبدي بالقرب من قابس ولم يكترب بما أجمع المهندسون عليه من أن تلك الشياطين المتصوغر بها بالمياه هي أعلى من سطح البحر ولكنه مع ذلك قدر ترك هذا المشروع اهتماما بمشروع آخر يرجع عليه بالخسران والوبال

فكرك حينئذ بان من يسر له خرق برزخ السويس لا يصعب عليه خرق برزخ بناما الذي يختصر مسافة عبور السفن المبحرة من الاوقيانوس الاطلانطيقي الى الاوقيانوس الباسيفيقي مقدار ٣٠٠٠ ميل . فذمرع في ذلك عام ١٨٧٦ ورأس لجنة ألقت لدرس هذا المشروع وقد أثرت أفكاره في العالم الاوروبى حتى اجتمع في باريس في شهر مايس سنة ١٨٧٩ مؤتمر دولي لدرس المشروعات المختلفة المتعلقة باختراق البرزخ الاميركى وأخيرا أقر ذلك المؤتمر بأغلبية ٧٤ صوتا بعد مناقشات طويلة على مشروع المسميور دولسبرس الذي كان قد درسه المسميور ويز والمسيور ركلو وكان موضوع مشروعه فتح ترعة على مستوى ثابت تخترقها سفن العالمين بتبدي من كولون الواقعة على الاوقيانوس الباسيفيقي وتنتهى في بناما الواقعة على الاوقيانوس الاطلانطيقي وذلك بجمارة خط السكة الحديدية الموصلة بين تينك المدينتين ولم يكن للبرزخ في ذلك المكان الا ١٣ كيلومترا من العرض . وقد قدرت الجمعية الهندسية المؤلفة لدرس ذلك العمل العظيم الممكن اتمامه في ظرف ثمان سنوات ما يبلغ نفقائه الى ٨٤٣ مليون من الفرنكات وفي الحال تألفت شركة يرأسها المسميور دولسبرس وأصدرت في شهر أغسطس

أمامواظفته على العمل وتشبهه به ففوقه طبيعية فيه لا تسكل ولا تغل وكان حسن الايمان كل ذلك مع بعده عن الاثرة والحدة بحيث ندر من فاقه في سلامة النية ودمانته الخلق وأما ذكوه المتوقد فقد كان مصحوبا بدهاء بليغ وقد تناهى فيه هذا الدهاء بمخالطته الناس وائتلافه للعوائد الشرقية فكان يعتد بالقضاء والقدر وكان اعتقاده هذا يدفعه الى الاقدام على العمل ويؤمله بنجاحه وكان كثيرا الوسائل يستعمل كل الادلة حتى أبعدها غرضاتبع الاحوال الممكنة والزمان والانسان ولا ينظر الا الى الغاية وكانت غزارة مادته الغريزية تبعده عن استخدام الطرق العنيفة بل كان يفضل عليها وسائل الاقتناع والاستمالة علمائمه بما هو عليه من طول الباع وقوة الحجّة في هذا المجال .

هذا ولا يسعنا المقام استيفاء ما بذله المسيودولسبس من النشاط المذهل لتغلبه على كل المقاومات التي اعترضت اذا عهده مشروعه والمفاوضات التي ملائيم الامصار بقصد الاكتاب به وكيف أنه قد غلب خصمه المستر بالمرستن وتمكن أخيرا من الشروع في أشغال الترعّة عام ١٨٥٩ ونظر العلاقات المصاهرة بينه وبين الامبراطورة أوجيني قد استقبل في التويبري استقبال الاحباب وقد حدثت نابليون الثالث بمشروعه العظيم فتحه مساعدته وبتوسطه قبل الخديوي اسماعيل باشا الذي خلف سعيد باشا عام ١٨٦٣ بعض المسيودولسبس رغما عن الرهبة التي داخلته من تهديدات انكلترا والباب العالي

ففي ابريل عام ١٨٦٥ اتصل الجران بترعة مياة عذبة وفي عام ١٨٦٨ عندما كان الامر على وشك النهاية أوقف العمل مرة ثانية بسبب نفاد المال لكن الحكومة الفرنسية لبثت طلب المسيودولسبس وعقدت قرضا جديدا بسندات ذات يانصيب وفي نوفمبر سنة ١٨٦٩ دشنت الترعّة الجبرية العظيمة تدشينها لم يكن أحفل منه بحضور جهم غفير من الملوك والامراء والعلماء وشجبة أعيان كل بلد ومكان وجاءت هذه الترعّة من أعظم وأثبت أعمال عصرنا هذا حيث قد راجت بواسطتها التجارة واندفعت الملاحة الاور وبيسة اندفاعا غير منتظر بحيث أصبح البحر المتوسط بعد أن كان ممر غير نافذ طريقا عظيما يؤدي الى الشرق الاقصى والشرق الاقريقي .

فتح المسيودولسبس في ١٩ نوفمبر وسام جران كروامن اللجيمون دونور وفي فبراير سنة ١٨٧٠ أجيز من الجمعية الجغرافية جائزة قدرها عشرة آلاف فرنك وفي ٣٠ لويلي من السنة عينها منحتهم مدينة لوندرد حق التلقب بها وهو برهان قاطع على أن انكلترا نفسها اعادت فأقرت بعظمة وفائدة ذلك العمل لانها كانت في مقدمة المنتفعين به

ولا يزيد في وصف هذا الرجل أجموبة العصر وما حفر به في ذلك الحين وفي السنين التالية من شهرة الصيت وعظمة المكانة ما جعله عظيما في الخارج كما في فرنسا في لويلي سنة ١٨٧٣ سمي

الاحتياجات اللازمة لحماية أبناء جلده ما أهله لنوال رتبة الأوفيسيه من اللجيون د ونور وقد منحه إياها المسيو جيزو في ٢٠ ديسمبر عام ١٨٤٣ دليلاً على امتنانه من جليل تصرفه وقيامه بمجتهد وظيفته. ثم عين قنصلاً عاماً في ماسنة ١٨٤٧ وبعد انتهاء ثورة ١٨٤٨ عينه لمارتين وزيراً مفوضاً بدمبريد عاصمة اسبانيا ومكث فيها إلى ١٠ فبراير سنة ١٨٤٩ فتمقاعد حتى أرسله روان دولويس وزير الخارجية يومئذ بمهمة لدى الجنرال أودينو حيث كان الجيش الفرنسي زاحقاً على رومه وقد وكل إليه أيضاً يتفق مع حكومة رومه الجمهورية من غير أن يعترف بها فيما يتعلق بعسكر الجيش الفرنسي فاضطرته الاحوال أن يتدخل مع ماترنى وقدمت حده دوليسبس لخلوص نيته واعتمده وانصافه وبسالته ولكن المجلس الاهلي استبدل في أثناء ذلك بالشوروى الذى كان من دأبه حب المعارضة فبذل دوليسبس حينئذ من الجهد فى حقن الدماء ما جعله لماماً من الذين كانوا يحتمون بأعادة سيطرة بيوس التاسع الزمنية قد نسبوا اليه الميل الى عمل رومه فاستقبح عمله هذا واستدعته الحكومة وعرضت أمره على مجلس شوراها فاضطر صاحب الترجمة حينئذ أن ينشر سنة ١٨٤٩ تبرئة لساحته نشره تبين باحلي بيان سياسة لوييس بونا بارت فى ذلك الحين .

وكان دوليسبس عائشاً عيشة رياضية متعلقاً بالزراعة عند ما خطر له تميم مشروع كان قد ابتكره أتباع سان سيمون من زمن قديم وهو أن يغير جغرافية العالم بوصول أوروبا بآسيا المنفصلتين ببرزخ السويس فيمصر عام ١٨٥٤ ونال امتياز ففتح ترعة السويس من ساكن الجنان محمد سعيد باشا الذى كان يعرفه من قبل جلوسه على سرير مصر فابتدأ من ثم فى السنة التالية بدرس هذا المشروع ودرسا تحضيريا ولكنه صادف بادية بدعصوبات شتى منها ما أقر المهندسون عليه فاطمة من استحالة تقيمه لاسباب أخصها الفرق الكائن بين استواء سطح البحرين ومنها ما أبدته وقتئذ دولة انكترامن المعارضة الانيقة فى حفر التربة وعضد الباب العالمى فى عدم تصديقه على مساهلات سعيد باشا فى هذا الشأن وقد كتب اللورد كلارندن فى هذا الموضوع فى شهر يونيو عام ١٨٥٥ مانصه بالحرف الواحد « ان ترعة السويس هى مستحيلة طبيعياً » ثم تلاه اللورد بالمستن فقال فى مجلس العموم فى أول يونيو عام ١٨٥٨ « ان هذا المشروع لا قطع غش عرض على سذاجة أهالى بلادنا وهو أمر لا تعلق له بالبقاء مجلس الملكة » لكن دوليسبس رغم أن كل هذه العقبات التى من شأنها تثبيط الهمم العالية على الاطلاق لم تغر عزيمة عن متابعة مشروعه لانه كان من الرجال الذين لا يتحول دون انفاذ عزيمتهم صعوبة مهما بلغت فقد قال عنه المسيو فرنسيس شارم « انه رجل لا يشك بشئ فثقتة بنفسه وبعصمة نجاح أعماله كان ايمانا وطيدا لا يمكن أن ترعزه أى صعوبة أو مقاومة .

ترجمة فردينان دولسبس

تعريب فيليب افندى بكتي

قضى ذلك الذي دعاه غامبتا « الفرانسوى العظيم » وهو الرجل الذى طبق طبه الا فاق وعظمت مكانته في قلوب الجميع العصامى المجيد فاتح ترعة السويس أجل أعمال هذا العصر خطارة وفائدة قضى ذلك الشيخ الذى هوى من أوج عزه في حادثة بناما فأدرك الانحطاط شهرته الطائرة والانتلام شرفه الكريم وهو لا يعلم بشئ مما أصابه توفى في سابع دسمبر من عام ١٨٩٤ في التسعين من عمره بقصر دولاشيزيه من مقاطعة اندر

ولصاحب الترجمة فردينان دولسبس في ١٩ نوفمبر عام ١٨٠٥ بمدينة فرسايل من أسرة اشتهرت بالاسفار والتقلب في المناصب القنصلية وكان جده الا كبرمارتن دولسبس وكيل فرنسا بالهند وابنه يومئذ أحد رفقاء الرحالة الشهير لايروز في رحلاته حول العالم وقد تقلد أيضاً منصب القنصلية في بطرسبرج والاستانة . أماء الدصاحب الترجمة فهو الكونت ماتيو وقد توفى في تونس عام ١٨٣٢ حيث كان قنصلاً عاماً للحكومة .

وكان صاحب الترجمة شاباً في زهرة العمر عندما خرج من مدرسة هنريكس الرابع فأراد هو أيضاً أن يخذو حذو آبائه في الخطة السياسية فألحق سنة ١٨٢٥ في دار القنصلية العامة في اسبون ثم عاد الى باريس سنة ١٨٢٧ ودخل في وزارة الخارجية وتعين تلميذاً قنصلياً سنة ١٨٢٨ ثم نقل الى تونس فالاسكندرية عام ١٨٣١ وقلد فيها القنصلية سنة ١٨٣٣ وفي تلك الاثناء فتك الطاعون بالسكان فتكاً ذريعاً فأظهر دولسبس من سكون الجاش ما أهله لنوال وسام صليب اللجيون دونور ثم قلد وظيفه قنصل في برشاونه وتصادف في تلك الاثناء أن حوصرت المدينة وضربت بالقنابل فأبدى صاحب الترجمة من المخاطرة ومضاء العزم في اتخاذ

