



# Suezský průplav

V minulém čísle YR jsme si připomněli 100. výročí otevření Panamského kanálu. Dnes vám přinášíme historii kanálu Suezského. Obě vodní díla spojuje jméno architekta Lessepse.



S

Suez, jak se také průplavu zjednodušeně říká, je 195 km dlouhý a spojuje Středoziemní moře na severu Egypta s mořem Rudým.

Průplav umožňuje námořním lodím i jachtám proplout do Rudého moře bez nutnosti obeplouvat Afriku. Než byl průplav postaven, bylo nutné obeplouvat Afriku kolem mysu Dobré naděje. I v dnešní době je kanál úzký a mělký a je rozdělen na dvě části Velkým Hořkým jezerem.

**Nahoře:** Dvě nedaleká moře a přes ně i dva oceány se obyvatelé Egypta snažili propojit už od starověku.

**Vpravo:** Lodě čekají v Port Saidu na umožnění proplutí kanálem. Provoz jedním směrem je velmi omezující.

## Od Necha k Lessepsovi

Myšlenka propojit obě moře nepochází z 19. století. Původně byla obě tato moře spojena a poměrně malé stáří šije usnadnilo stavbu kanálu. Antický spisovatel Plinius píše, že již faraon Sesostris (2. tis. př. n. l.)

spojil kanálem severní výběžek Rudého moře s východním ramenem nilské delty. Časem se tato důležitá vodní cesta zanesla pískem a bahnem. Herodotos napsal, že faraon Necho (600 př. n. l.) obětoval 120 000 lidských životů a pokusil se obnovit toto



spojení. Nakonec od plánů upustil, neboť mu bylo věštěno, že kanál by prospíval jen barbarům, tj. Féničanům. Teprve perský král Darius vystavěl kanál, jehož se používalo po několik staletí.

Dokud měli Francouzi silné postavení v Indii, snažili se s ní neustále zlepšit dopravní spojení. Všechny tyto úvahy však byly jen teoretické, zejména když Francie ztratila v Indii vliv. Do popředí se pak plány stavět kanál dostaly po Napoleonově tažení Egyptem v roce 1798. V tajném výnosu bylo řečeno, že obsazení Egypta má odříznout Angličany od všech jejich držav na východě a proražení Suezské šíje má zajistit Francii svobodné a výhradní panství nad Rudým mořem.

Již roku 1830 bylo změřeno, že výška hladin obou moří je stejná. Čím více vzrůstal zájem evropské veřejnosti o stavbu kanálu (r. 1843 se připojil rakouský kancléř Metternich), tím více byla Anglie nucena ve věci zaujmout jasné stanovisko. A protože v té době hrála Francie v Egyptě první housle, měli Angličané strach, že oslabí své pozice v obchodu s Indií a Dálným východem. Jak moc se stavěla Británie ke stavbě pesimisticky, rostly sympatie ke stavbě ve Francii. V té době působil jako francouzský vicekonzul v Alexandrii mladý muž jménem Ferdinand de Lesseps, který v roce 1846 založil Studijní společnost Suezského kanálu. Jejím členem byl také Rakušan Louis Negrelli, jenž se stal posléze vůdčím duchem stavby kanálu. Vypracoval podrobné stavební plány, jež byly Lessepsem převzaty. Zůstalo také skvrnou na Lessepsově charakteru,



že si později všechny plány a propočty přisvojil. Negrelli totiž krátce před zahájením stavby v roce 1858 zemřel.

### Plný kopec problémů

Technické nesnáze při stavbě kanálu nebyly o nic menší než předchozí potíže diplomaticko-politické. Podnebí, nedostatek vody a písečné bouře velmi ztěžovaly práci.

1600 velbloudů muselo denně dopravovat pitnou vodu na různá pracoviště. Aby bylo zajištěno zásobování pitnou vodou, byl vybudován zvláštní sladkovodní kanál, který byl dokončen roku 1862. Po zrušení otrocké práce se používaly menší bagry a stroje, které stavbu urychlily, ale nezlevnily. Během stavby kanálu bylo přemístěno asi 74 milionů krychlových metrů země.

Války znamenaly omezení provozu. Velké inženýrské dílo bylo vždy velmi zranitelné.

Ohromná stavba vyžadovala přemístění 74 milionů krychlových metrů země.



” Od doby svého dokončení v roce 1869 byl Suezský průplav několikrát rozšiřován, aby přes něj mohly proplouvat i velké moderní lodě a tankery. Maximální povolené rozměry lodi a její výtlač v Suezském průplavu se označují termínem Suezmax a tento údaj je pravidelně aktualizován

**Nahoře:** Strategická hodnota průplavu je mimořádná, proto je Egypt v hledáčku mocností.

**Dole:** Dnes je průplav mnohem širší, než tomu bylo dříve. Stále se ale počítá s jeho rozšiřováním.



### Otevření kanálu a jeho dětské nemoci

Již koncem roku 1865 dosáhl první malý parník Rudého moře. Ovšem ještě používal vedlejší kanály. 17. listopadu 1869 se konalo slavnostní otevření kanálu.

K otevření průplavu Ferdinand de Lesseps zorganizoval bombastický zahajovací ceremoniál s ohňostrojem, kterého se zúčastnilo 6000 hostů, z toho byla řada státních představitelů. O hosty se staralo 500 kuchařů a tisíc sluhů. Hudební skladatel Giuseppe Verdi věnoval průplavu svojí operu *Aida*, ale ta měla premiéru až za dva roky v Káhiře, v roce 1871 při slavnostním otevření budovy opery (v *Aidě* hráli mimo herce i sloni). Při oslavě otevření kotvilo v Búr Saidu 48 lodí a tato flotila se jako první vydala na plavbu průplavem. Na první lodi jela jako čestný host francouzská císařovna Eugénie; zakladatel první cestovní kanceláře na světě, Thomas Cook,

zorganizoval cestu kanálem pro „řádně solventní“ turisty.

Obavy, že některá z lodí narazí na dno, se naštěstí nevyplnily. Přihodilo se to o den dříve jedné egyptské fregatě. 20. listopadu ráno dosáhly první lodě Suez. S pauzami pluly úsekem 17 hodin.

Po otevření kanálu nastaly krušné chvíle pro Lessepse a jeho společnost. V prvních letech byla finanční situace společnosti velmi nepříznivá a hraničila s úpadkem. Náklady odhadnuté na 200 mil. franků se vyšplhaly na 430 mil., společnosti zbyl nekrytý dluh a malý provozní kapitál. Německo-francouzská válka zasáhla do provozu kanálu a mnoho námořních lodí využívalo stále spojení kolem Afriky. Jednu chvíli se Lesseps zaobíral myšlenkou společnost prodat. Jednání však byla neúspěšná a od roku 1876 začal provoz v kanálu houstnout. Finanční situace společnosti se výrazně zlepšila.



## Politika a války

V roce 1888 byl pod vlivem tzv. Konstantinopolské smlouvy vyhlášen Suezský průplav za neutrální území pod správou Anglie. Tato smlouva zaručovala volný průjezd všem zemím v době míru i v době války.

V roce 1936 byla uzavřena mezi Velkou Británií a Egyptem smlouva, která vymezovala dohled Anglie nad průplavem. Egypt smlouvu po 15 letech vypověděl a od té doby se táhly vleklé politické krize o kontrolu nad územím Suezského kanálu, ve kterých byly zainteresovány Velká Británie, Francie a Izrael. Následkem toho byl kanál v letech 1956–1957 uzavřen. Během Šestidenní války roce 1967 se stal Suezský průplav demarkační linií mezi Egyptem a Izraelem, který okupoval Sinajský poloostrov, což mělo za následek další uzavření průplavu, který zůstal uzavřený až do roku 1975. V letech 1975–1980 byl průplav rozšířen a nyní je přes 20 m hluboký a 80–180 m široký. Ročně jím propluje přibližně 20 000 lodí. Cesta do Indie byla zkrácena asi o 10 000 mil. Od doby svého dokončení v roce 1869 byl Suezský průplav několikrát rozšiřován, aby přes něj mohly proplouvat i velké moderní

## ROZŠÍŘENÍ PRŮPLAVU

Egypt má v úmyslu rozšířit Suezský průplav. Projekt, který má rozpočet 170 miliard korun, počítá s vybudováním nového kanálu, což umožní nepřetržitý obousměrný provoz. Tento plán má řadu obdivovatelů i odpůrců, protože největší supertankery budou muset Afriku stále obeplouvat.

Kapacita Suezského průplavu se díky novému kanálu zvýší na 97 lodí denně z nynějších 49. Ředitel správy Suezského průplavu uvedl, že projekt počítá s novým kanálem dlouhým 35 kilometrů a rozšířením a prohloubením dalších 37 kilometrů současného průplavu. Směr plavby v průplavu je v současnosti pouze jednosměrný, lodě mohou v jednu chvíli

plout jen na sever či na jih. Na některých místech je totiž kanál příliš úzký. Další „pruh“ by měl tento problém vyřešit. Čas čekání by se pro lodě zkrátil z jedenácti na tři hodiny. Není to však úplně ideální varianta. Nová cesta stejně nebude dostatečně hluboká, aby Suezem mohly proplouvat i naplněné supertankery. Například supertankery TI třídy, což jsou podle Maritime Connector největší lodě, které v současné době přepravují ropu, měří na šířku 68 metrů a mají ponor 24,5 metru. Egypťané doufají, že nový průplav rychle vydělá zpět peníze do něj vložené. Počítá, že od roku 2023 každoročně vybere na mýtném 13 miliard dolarů (téměř 270 miliard korun).

lodě a tankery. Maximální povolené rozměry lodí a její výtlač v Suezském průplavu se označují termínem Suezmax a tento údaj je pravidelně aktualizován.

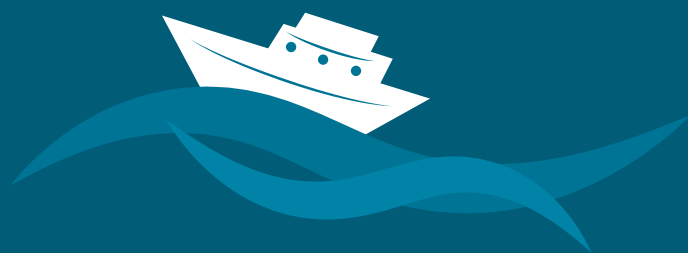
Suezmax je námořní termín pro maximální velikost námořních lodí tranzitujících Suezským kanálem. Protože kanál nemá žádná zdymadla, jediným vážným faktorem je hloubka ponoru plavidla (maximální ponor od vodorysky) a výška průjezdu pod Suezským mostem. V současné době je hloubka kanálu 20,1 m a plně naložené

supertankery jsou příliš hluboké pro průjezd, proto musí na terminálech část svého nákladu odčerpat, aby mohly bez problémů proplout. Nebo se musí Suezem vyhnout a plout kolem afrického mysu Dobré naděje a Střelkového mysu.

Typická limitní hmotnost pro Suezmax je 160 000 tun, maximální šířka by měla činit 50 m. V roce 2010 proplulo Suezským průplavem 21 414 lodí a příjmy průplavu dosáhly výše téměř 5 a půl miliardy amerických dolarů. ▲



**POMOZTE  
DĚTEM**



**Plujte s námi na vlně  
a staňte se členy  
Klubu přátel Pomozte dětem.**

**Příznivý vítr přeje Kuře**