

Otázka: Suezský průplav

Předmět: Zeměpis

Přidal(a): Martin

Martin Husák

6.A

19.9.2013

Úvod:

Suezský průplav je 163 km dlouhý průplav na území Egypta spojující Středozemní a Rudé moře. Dále tvoří přírodní hranici mezi Asií a Afrikou.

Umožňuje lodím cestovat ze Středozemního moře do Rudého a naopak, místo aby musely obeplouvat celý Africký kontinent kolem mysu Dobré naděje. Tato metoda byla při převážení nákladu využívána vedle metody, kdy se zboží nebo osoby vyložily na břehu a převezly se na břehy Rudého moře po souši. Oba zmiňované způsoby byly dražší, složitější a trvaly déle než dnešní způsob přepravy osob a nákladu, který je možný díky Suezskému průplavu.

Vzhledem ke své šířce v nejúžších místech padesáti pěti metrů a malé hloubce (nejmělčích místech poze dvanáct metrů) je průplav příliš úzký pro moderní supervelké tankery, které musí stále využívat trasu kolem mysu Dobré naděje. Na nejširším místě měří průplav 360 metrů a v nejhlubším místě dosahuje až 20 metrů do hloubky.

Celý kanál je dělen Velkým Hořkým jezerem na dvě části. Severní, napojená na středozemní moře a jižní, napojena na moře Rudé.

Historie:

K prvním pokusům o vybudování průplavu mezi Středozemním a Rudým mořem došlo již ve

starověku. Ve druhém tisíciletí před naším letopočtem byl prokopán kanál mezi Nilem a Rudým mořem. Tento kanál byl nazýván kanálem Faraonů, ale v dobách úpadku starověkého Egypta byl postupně zanesen sedimenty z Nilu a z Rudého moře. Přibližně o dva tisíce let později, ve třetím století našeho letopočtu byl znova obnoven, ale roku 642 po Kristu byl uměle zanesen ze strategických důvodů kvůli arabské okupaci.

Později došlo ještě k několika pokusům o obnovení průplavu, ze kterých byla většina neúspěšná. Většina z pokusů byla zmařena kvůli zanášení kanálu sedimenty z nestálé delty Nilu a častým záplavám v oblasti Nilské delty, které bořily hranice průplavu a zavinily tím ještě větší zanášení kanálu.

Teprve v 50. letech 19. století byl prosazen z iniciativy egyptského místokrále Saída Pašia francouzského podnikatele a diplomata F.M de Lessepse (podporovaného francouzským císařem Napoleonem III.) plán na výstavbu průplavu Suezskou šíjí.

Samotný Suezský průplav byl vystavěn v letech 1859 až 1869 akciovou Společností Suezského průplavu pod vedením zmiňovaného F.M. de Lessepse. Pracovní sílu zajišťovali hlavně egyptští feláhové. V důsledku těžkých pracovních podmínek a epidemií zemřelo v průběhu stavby průplavu na 20000 domorodých dělníků.

V roce 1856 uzavřel egyptský místokrál s Lessepsem smlouvu, zaručující Společnosti Suezského průplavu koncesi na provoz průplavu 99 let od jeho otevření (tj. od 17.11.1869). Egyptská vláda původně vlastnila 44% akcií Společnosti, zatímco 56% připadlo akcionářům ve Francii a dalších evropských zemích. V roce 1875 však využila Velká Británie hospodářských těžkostí Egypta a odkoupila od jeho tehdejšího vládce, chedíva Ismaíla kontrolní balík akcií, který jí dával kontrolu nad průplavem. V důsledku britské okupace Egypta v roce 1882 se pak Suezský průplav dostal plně pod kontrolu Velké Británie.

Roku 1888 byla podepsána v Istanbulu mezinárodní konvence, zaručující svobodnou plavbu průplavem v míru i za války a zakazující militarizaci celého přilehlého pásma, Velká Británie ji však prakticky nerespektovala. V roce 1937 byl Egyptu přiznán nepatrný podíl z provozu průplavu (asi 300 tisíc liber ročně) a první Egyptané byli přijati do správní rady Společnosti. V roce 1949 byl zvýšen egyptský podíl na 7% čistého zisku. Dne 26.7.1956 vyhlásil egyptský prezident G. A. Násir znárodnění Suezského průplavu. Velká Británie a Francie na to reagovaly nejprve diplomatickým a hospodářským nátlakem a posléze (spolu s Izraelem) ozbrojenou intervencí na přelomu října a listopadu 1956 (suezská krize). V důsledku zásahu Sovětského svazu a USA byly však válečné akce záhy zastaveny a intervenční vojska stažena z egyptského území. 13.7.1958 podepsali zástupci Společnosti Suezského průplavu s egyptskou vládou dohodu, v níž se za náhradu 28,3 milionů egyptských liber zřekli práv akcionářů.

V roce 1967 byl průplav izraelskou agresí vyřazen z provozu, doprava zde byla obnovena až v roce 1975. V následujících letech byl rozšířen a prohlouben. V roce 1983 pod průplavem byl prokopán silniční tunel, který byl v letech 1992–1995 přebudován. Od roku 1999 vede přes průplav elektrické vedení.

Ferdinand de Lesseps:

Ferdinand de Lesseps se narodil 19. listopadu 1805 ve Versailles, v rodině francouzských kariérních diplomatů a byl to jeden z nejvíce zásadních lidí pro výstavbu Suezského průplavu tak, jak ho dnes známe. Byl doslova fascinován kulturou Středního Východu a také potenciálem oblasti pro rozvoj obchodu. Jako diplomat pak často pobýval v této části Středomoří a získával zde nové kontakty. V Egyptě se velmi sblížil s mladšími členy rodiny ottomanského guvernéra - egyptského paši, zejména s mladým princem Muhammedem Saidem. Když pak roku 1854 zemřel Abbas paša (byl zřejmě zavražděn) a Lessepsův přítel z mládí se stal novým egyptským místokrálem, přispěchal Ferdinand de Lesseps do Egypta, kde mu Muhammed Said připravil více než vřelé uvítání.

Nadšený inženýr začal znovu naléhavě přesvědčovat investory z Francie, Itálie, Rakouska, Egypta, Ruska i Spojených států amerických. Pochopení nenašel v Británii, která podporovala budování pozemní železniční tratě a neměla proto zájem, aby byla tato investice znehodnocena konkurenčním projektem. Při svých propagačních přednáškách v Londýně se Lesseps setkával s výsměchem a výhradami. Znamý železniční inženýr Robert Stephenson například tvrdil, že se kanál bude plnit blátem, až se stane jen jednou „velkou zapáchající strouhou“. Nakonec Lesseps přesvědčil francouzského císaře Napoleona III. V roce 1856 byl jmenován konzulem v Káhiře a obdržel také koncesi ke stavbě a provozování Suezského kanálu. Vlastní práce začaly roku 1859. Egyptský paša Muhammed Said koupil 44 % společnosti, čímž ji finančně podržel.

Statistiky:

Délka: 163 km

Šířka: 55-360 m

Hloubka: až 20 m

Poslední prohloubení průplavu proběhlo v roce 2010 z 18 na 20 metrů.

Podle současných kritérií mohou do průplavu vplout lodě o výtlačku až 240 000 tun. Maximální délka lodi není omezena, výška, šířka a ponor však ano. Maximální ponor může být 20,1 metru při maximální šířce 50 metrů, maximální šířka pak 77,5 metru při ponoru 12,2 metru a dobrém počasí. Maximální výška lodi je omezena na 68 m mostem přes Suezský průplav.

Plavba za pomoci remorkéru* trvá průměrně 15 hodin a v konvoji bývá dvacet až třicet lodí.

Objemem přepravených nákladů je to nejvýznamnější průplav světa a ročně zde propluje až 20 000 lodí, což je 8% z celkového světového lodního provozu.

Vybudováním průplavu se zkrátila cesta pro lodě které se potřebují dostat ze Středozemního moře do moře Rudého o přibližně 11 000 km. To je, pro představu, přibližná vzdálenost z Prahy do hlavního města Brazílie.

Na průplavu pracovalo přibližně 30 000 egyptských a evropských dělníků, ale podle některých zdrojů jich zde až 20 000 zemřelo. Na začátku stavby pracovali na vyhloubení průplavu hlavně trestanci z řad egyptských vězňů, mezi kterými byla také procentuálně největší úmrtnost. Až v pozdější fázi stavby průplavu se připojili i evropští dělníci.

K vykopání kanálu muselo být přesunuto 22,8 milionů krychlových metrů zeminy. U středozemního moře byl také postaven přístav Port Sait a celá stavba trvala celých 10 let. Při otevření průplavu roku 1869 bylo přítomno přibližně 6000 hostů a několik státních představitelů. V době otevření kotvilo v přístavu a proplouvalo jím 48 lodí.

*Remorkér je loď s velmi výkonným motorem a poměrně malou vlastní tonáží, která se používá zejména k tažení nebo tlačení velkých lodí v přístavních bazénech, kde velké lodě nemohou využít svoji tažnou sílu a mají tak omezenou ovladatelnost. Využívají se i na kanálech, řekách, ale i na širém moři, kde tahají lodě bez pohonu nebo plovoucí plošiny (ropné vrty). (Definice z wikipedia.cz)

Doprava v průplavu:

Provoz v průplavu funguje tak, že dopoledne plují lodě směrem do Středozemního moře, odpoledne opačným směrem. Na sever proudí zejména ropa z arabských států, na jih průmyslové výrobky z Evropy a Severní Ameriky. Suezský průplav patří Egyptu a je pro tuto zemi důležitým příjmem financí do státní pokladny.

Pozemní doprava:

V roce 1983 byl pod průplavem prokopán silniční tunel. Kvůli problémům s průsaky byl v letech 1992-1995 postaven nový tunel uvnitř původního. V roce 2001 byl dokončen silniční zavěšený most. Od roku 1999 vede přes průplav také elektrické vedení.

Po západním břehu vede po celé délce průplavu železniční trať. Železniční most přes průplav byl zničen během šestidenní války. Znovu postaven byl až v roce 2001, jako nejdelší otočný most na světě.

Zajímavosti:

Nejstarším, historicky doloženým prokopaným kanálem je sice Velký kanál v Číně, postavený v letech 485 až 283 př.n.l., ale určitý hybrid dnešního Suezského průplavu se objevil již v 6. st. před Kristem. Nechal ho vyhloubit egyptský král Necho II. a byl znám jako Kanál Faraonů.

O prokopání průplavu se také zajímal již Napoleon Bonaparte při svém egyptském tažení. Nechal si tak vypracovat studii, ve které ovšem jeho inženýři udělali chybu, když určili výškový rozdíl mezi Rudým a Středním mořem celých 10 metrů! Žádný výškový rozdíl ale mezi hladinami dvou moří není, tudíž zde nejsou potřeba zdymadla.

Závěr:

Suezský průplav je velmi zajímavá oblast s bohatou historií sahající až šest století před naším letopočtem. Je to zajisté jedna z historicky nejzajímavějších staveb na zemi, co se politické situace týče.

Velmi mne udivil fakt, že Suezský průplav zkracuje lodím cestu o více kilometrů, než pro mnohé o dost známější průplav Panamský.

Nakonec jsem byl fascinován faktem, který říká, že Suezským průplavem propluje nejvíce tun nákladu denně. Co už mne nepřekvapilo tolik, byl fakt, že většina tohoto nákladu je ropa dovážená z Arabských zemí.

Zroje:

Internetové zdroje:

www.wikipedia.cz – dostupné na: http://cs.wikipedia.org/wiki/Suezsk%C3%BD_pr%C5%AFplav

www.enviweb.cz – dostupné na:

<http://www.enviweb.cz/clanek/geologie/75338/z-historie-suezskeho-pruplavu>

www.plavidla.cz –

<http://www.plavidla.cz/view.php?cislocianku=2009111801&PHPSESSID=96147b0bf8d5335333396117e203d75d>

www.kynzvalt.cz – dostupné na: <http://www.kynzvalt.cz/story/storyC20.html>

www.idnes.cz – dostupné na:

http://ekonomika.idnes.cz/suezskym-pruplavem-proplulo-v-patek-rekordni-mnozstvi-objemu-na-kladu-13g-/eko-zahranicni.aspx?c=A130810_072724_eko-zahranicni_cen

Tištěné zdroje:

-Časopis 21.Století, publikováno 21.02.2004

-Autor: RADKA VOJÁČKOVÁ

-malá ilustrovaná encyklopedie, publikováno nakladatelstvím Levné knihy Kma, s.r.o. v roce 2006

-Zpracoval kolektiv autorů a konzultantů redakce Encyklopedický dům, spol. s.r.o

-ATLAS SVĚTOVÝCH DĚJIN, publikováno roku 1999 nakladatelstvím Knižní klub v Praze

-Atlas uspořádali: GEOFFREY PARKER, ROBERT A. LOVETT

-Odborní poradci: CHRIS SCARRE, RICHARD OVERY