

## PRED 150 ROKMI OTVORILI SUEZSKÝ PRIEPLAV

*Patrik DERFIŇÁK*

V priebehu druhej polovice 19. storočia sa objavilo viacero ambiciózných projektov, ktoré vyvolali mimoriadnu pozornosť politikov, finančníkov, vojakov i širokej verejnosti. Jedným z tých, ktoré možno označiť za celkovo úspešný a už 150 rokov využívaný pri rozvoji obchodu je Suezský prieplav. Myšlienka lodného spojenia Stredozemného a Červeného mora pritom ani zďaleka nebola v tomto období novinkou. Význam rýchleho prepojenia týchto dvoch morí a troch kontinentov si najmä z hľadiska obchodných výhod dobre uvedomovali už v staroveku. Prvý pokus o vybudovanie prieplavu tak realizovali už v 13. storočí p. n. l., v období egyptskej Novej ríše. V tom čase bola s Červeným morom prepojená úrodná a husto obývaná delta Nílu. Toto na prvý pohľad výhodné riešenie sa však z dlhodobého hľadiska ukázalo ako vážny problém, keďže kanály i samotnú nílsku deltu v pravidelných intervaloch zanášali sedimenty. To bol jeden z hlavných dôvodov, prečo v 8. storočí p. n. l. prieplav zanikol.

Výhody, ktoré však toto dopravné spojenie prinášalo, viedli k viacerým ďalším pokusom o obnovu tohto diela. Faraón Nechos II. okolo roku 600 p. n. l. ešte úspešný nebol. Približne o sto rokov neskôr sa však prieplav aspoň nakrátko podarilo sprevádzkovať perzskému panovníkovi Dareiovi I. I v nasledujúcich storočiach rozhodovali o jeho existencii prírodné, politické i ekonomické faktory. Prieplav sa opäť otvoril za vlády Ptolemaia II. v 2. storočí p. n. l. či za vlády rímskeho cisára Traiána v 2. storočí n. l. O jeho aspoň dočasnú obnovu a prevádzku sa zaslúžili aj Arabi, keď v roku 654 dobyli Egypt. V roku 770 ho však kalif Al Mansur dal zo strategických dôvodov opäť uzavrieť.

Záujem o znovuoživenie prieplavu sa priebežne objavoval aj v nasledujúcich obdobiach. Napríklad s vlastnou iniciatívou v tomto smere prišli začiatkom 16. storočia Benátčania. Tí však nakoniec nezískali potrebné povolenie sultána. Postupne nasledovali ďalšie návrhy a pokusy, ako spojiť obe moria. Táto myšlienka zaujala aj Napoleona Bonaparteho počas jeho výpravy do Egypta v roku 1799. Väčšinu záujemcov však nakoniec odradili okrem vysokých nákladov a neistej politickej situácie v tejto časti sveta aj informácie o údajnom vysokom rozdielne medzi výškou hladín oboch morí.

Zásľuhu na tom, že k výstavbe prieplavu nakoniec predsa len ešte v priebehu 19. storočia došlo, mal najmä francúzsky inžinier a diplomat Ferdinand de Lesseps (1805 – 1894). On sám už v priebehu druhej polovice 20. rokov získaval cenné skúsenosti ako konzul v Lisabone a Tunise. V priebehu 30. rokov 19. storočia prešiel do Egypta, keď sa v roku 1832 stal konzulom v Alexandrii. Okrem iných záležitostí v tejto pre Európana mimoriadne príťažlivej krajine ho zaujala aj otázka možnosti znovuvybudovania prieplavu. Jeho dlhodobý záujem o tento projekt vyústil do zadania a vypracovania aj konkrétnej štúdie a návrhu celkového projektu. Ten vypracoval rakúsky architekt, dopravný inžinier a jeden z priekopníkov výstavby železníc v priestore strednej Európy Alois Negrelí (1799 – 1858). I keď sa špecializoval

najmä na výstavbu ciest a železníc, skúsenosti potrebné na prípravu projektu získal aj pri prácach na regulácii Rýna. Keď sa Lesseps stal v roku 1856 konzulom v Káhi-re, objavila sa reálna možnosť venovať sa otázkam priepľavu. Podarilo sa mu získať podporu u miestokráľa Egypta Said pašu (1854 – 1863), ktorý počas svojej vlády nadviazal na snahy svojich predchodcov modernizovať krajinu. Počiatky tohto úsilia možno sledovať už v prvej polovici 19. storočia, keď vládu nad Egyptom prevzal Muhammad Alí (1805 – 1849). Ten, i keď formálne bol stále podriadený Osmanskej ríši, vládol v podstate nezávisle a najmä s podporou Francúzska sa usiloval o rýchly rozvoj krajiny.

I Said paša pokračoval, podobne ako jeho syn Ismail (1863 – 1879) v modernizácii. Pri vydaní súhlasu s výstavbou priepľavu získal až 44-percentný podiel v spoločnosti Compagnie universelle du canal maritime de Suez, ktorá následne realizovala výstavbu. Túto spoločnosť založili v roku 1857, pričom prostriedky potrebné na výstavbu priepľavu získavala od investorov z Francúzska, Talianska, Rakúska, Egypta, Ruska či dokonca USA. Britská vláda sa spočiatku stavala k celému projektu, ktorý mohol výrazne zvýšiť vplyv Francúzska, ale i ďalších krajín v tomto priestore negatívne. Dokonca sa objavili snahy o jeho zastavenie. Kým totiž Francúzsko podporovalo výstavbu priepľavu, Briti pristúpili k výstavbe železnice spájajúcej Káhiru s Alexandriou. Napriek množstvu problémov a ťažkostí dňa 25. marca 1859 sa oficiálne začali na pobreží Stredozemného mora práce na výstavbe priepľavu. Na pustom mieste, kde neskôr vzniklo mesto Port Said postavili najprv malý prístav, sklady a ubytovne pre robotníkov budujúcich priepľav. Tých tu súčasne pracovalo v niektorých obdobiach aj viac ako 30 000. Spočiatku prevažovala pri výstavbe ručná práca, postupne sa však začala využívať aj mechanizácia, napríklad v podobe lodí bagrujúcich pôdu, resp. transportných zariadení na odsun vykopanej zeminy. Stavba prebiehala desať rokov, pričom pôvodne plánovaný rozpočet bol nakoniec prekročený viac ako dvojnásobne. K slávnostnému otvoreniu priepľavu došlo 17. novembra 1869. Vytvorenie nových dopravných možností malo značný vplyv nielen na rozvoj zámorského obchodu, ale i na prenikanie Európanov do priestoru Afriky. Najväčší prospech priniesol priepľav krajinám ako Taliansko či Rakúsko-Uhorsko, ktoré celý projekt intenzívne podporovali.

Napriek veľkým očakávaniam a nesporne pozitívnemu vplyvu na svetový obchod však prevádzka priepľavu nebola v rokoch po jeho otvorení rentabilná. Egypt sa tak dostal do zložitej situácie. Snaha o rýchlu modernizáciu krajiny i výstavba priepľavu mali za dôsledok obrovské zadlženie. Pokles cien bavlny spolu s potrebou financovať rôzne záväzky i straty z prevádzky priepľavu priviedli krajinu na pokraj bankrotu. V roku 1875 tak prevzala podiel Ismaila pašu britská vláda, ktorá sa tak stala najväčším akcionárom v spoločnosti prevádzkujúcej priepľav. Ismail paša navyše Britom predal aj pozemky nachádzajúce sa okolo priepľavu. V zložitej hospodárskej i politickej situácii sa v krajine dostal k moci chediv Taufik (1879 – 1892) a nacionalistická vláda, ktorá sa pokúsila znížiť vplyv cudzincov, najmä Britov a Francúzov. Ich aktivita v podobe „povstania mladoturkov“ však skončila neúspechom. Chediv Taufik po britskom vojenskom zásahu musel v roku 1882 oficiálne prijať britskú vojenskú ochranu. Otázka Suezského priepľavu, ktorého význam nielen z hľadiska obchodného, ale i strategického neustále stúpala, však nadobúdala stále vážnejšiu formu. Podarilo sa ju vyriešiť až tzv. Konštantínopolskou zmluvou

roku 1888. Na jej základe bolo vyhlásené územie Suezského prielavu za neutrálne územie pod správou Veľkej Británie. Súčasne bol touto zmluvou zabezpečený voľný prejazd plavidlám všetkých krajín nielen v období mieru, ale i počas vojny.

#### **Použitá literatúra:**

BAREŠ, Ladislav – GOMBÁR, Eduard – VESELÝ, Rudolf. *Dějiny Egypta*. Praha: NLN, 2010, 832 s. ISBN 978-80-7106-971-3.

KENNEDY, Paul. *Vzestup a pád velmocí*. Praha: NLN, 1996, 808 s. ISBN 80-7106-173-5.

MORTON, Frederic. *Rothschildové. Portrét jedné dynastie*. Praha: Paseka, 2011, 350 s. ISBN 978-80-7432-121-4.

SZABÓ, R. Jenő. *Egyiptom. Panoráma Kiadó*, 1979, 621 s. ISBN 963-243-098-0.

ŠIMÁČKOVÁ, Milana. *Přemožitelé času, sv. 4*. Praha: Mezinárodní organizace novinářů, 1988. s. 84-88.