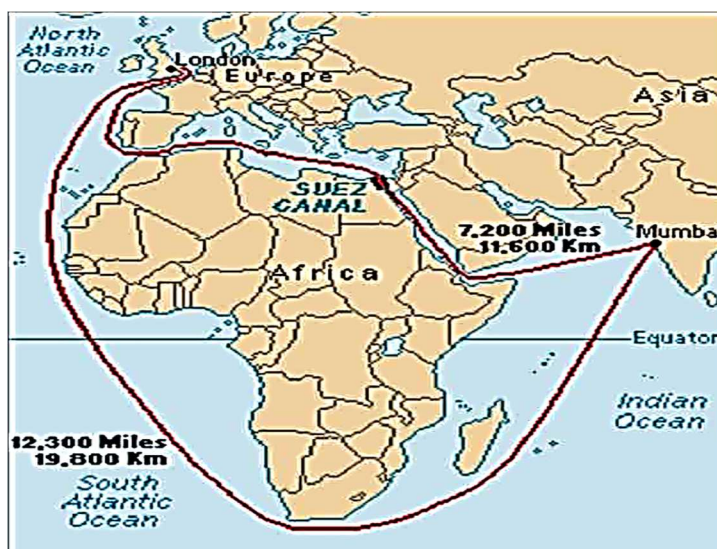




Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου
Σχολή Μηχανικών

Πτυχιακή εργασία
Η διώρυγα του Σουέζ



Σπουδαστής: **Λάσκαρης Σταύρος** (AM 5968)

Επιβλέπων Καθηγητής: **Στέφανος Ι. Καρναβάς**, Μαθηματικός (M.Ed.)
Επίκουρος Καθηγητής

Ακαδημαϊκό έτος: **2014–2015**

Ημερομηνία ανάθεσης:.....05.2014

Ημερομηνία κατάθεσης:.....06.2015

Ημερομηνία εξέτασης:.....06.2015

A/A	Ονοματεπώνυμο	Χαρακτηρισμός	Υπογραφή
1	Στέφανος Ι. Καρναβάς Μαθηματικός (M.Ed.) Επικουρος Καθηγητής	Ικανοποιητική	
2			
3			

Περίληψη

Η διώρυγα του Σουέζ, είναι μία τεχνητή διώρυγα που συνδέει τη Μεσόγειο θάλασσα με την Ερυθρά θάλασσα και έτσι παρέχει θαλάσσιο πέρασμα μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, χωρίς να χρειάζεται να ταξιδέψει κάποιος γύρω από την Αφρική.

Είναι κρίσιμη για το διεθνές εμπόριο, καθώς χρησιμοποιείται από πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής.

Η διώρυγα, εκτείνεται για περίπου 193 km και βρίσκεται στην Αίγυπτο. Δημιουργήθηκε το 1869 και έκτοτε έχει αναβαθμιστεί πολλές φορές ώστε να χωρά μεγαλύτερα πλοία. Είναι εξαιρετικά σημαντική για την παγκόσμια οικονομία, καθώς περίπου το 10% του παγκόσμιου εμπορίου διέρχεται από εκεί. Εκτός από το οικονομικό της όφελος, η διώρυγα είναι στρατηγικής σημασίας, καθώς κάθε κλείσιμο της μπορεί να προκαλέσει σοβαρές καθυστερήσεις και διαταραχές στις παγκόσμιες εμπορικές αλυσίδες.

Λέξεις κλειδιά

Suez Canal tonnage, Port Said, Port Fuad, Gamal Abdel Nasser, Menahem Begin, Muhammad Anwar el Sadat, Farouk, Ferdinand Lesseps, Ισμαηλία, λίμνη Τιμσάχ, ουδέτερη θάλασσα, πόλεμος των 6 ημερών, ακρωτήριο Καλής Ελπίδας

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	2
Λέξεις κλειδιά.....	2
1. Εισαγωγή.....	4
2. Η διάνοιξη της διώρυγας.....	5
2.1 Στην αρχαιότητα.....	5
2.2 Στους νεότερους χρόνους.....	5
2.3 Η κατασκευή της διώρυγας.....	5
2.3.1 Η πορεία των εργασιών.....	6
2.3.2 Οι Έλληνες της διώρυγας.....	7
2.3.3 Οι δυσχέρειες της κατασκευής.....	8
2.3.4 Αποτίμηση του έργου.....	8
2.4 Οι πόλεμοι που την άλλαξαν.....	9
2.4.1 Ο Α΄ παγκόσμιος πόλεμος.....	10
2.4.2. Τα μέσα του 20ου αιώνα.....	10
2.4.3 Η κρίση του Suez.....	11
2.5 Το έργο του Lesseps.....	12
2.6 Πόλεις της διώρυγας.....	13
2.6.1 Suez.....	13
2.6.2 Port Said.....	14
2.6.3 Ισμαηλία.....	16
2.7 Η προσφορά της διώρυγας.....	17
2.8 Διέλευση ελληνικών πλοίων.....	18
3. Το νέο παράλληλο κανάλι.....	19
3.1 Εγκαίνια της νέας διώρυγας.....	20
4. Η βιομηχανική ζώνη της διώρυγας.....	21
5. Η επίδραση της διώρυγας στο περιβάλλον.....	21
Βιβλιογραφία.....	26

1. Εισαγωγή

Η διώρυγα του Suez είναι η μεγαλύτερη διώρυγα του κόσμου, συνολικού μήκους 168 km, ενώ προσθέτοντας τα σημεία των αγκυροβολίων και το μήκος της ενδιάμεσης λίμνης, το συνολικό της μήκος φθάνει τα 190 km. Έχει μέγιστο πλάτος, σε ορισμένα σημεία 160–200 m και βάθος 11,60 m. Διατρέχει κατά διεύθυνση Βορρά–Νότο τον ισθμό του Suez, ενώνοντας τη Μεσόγειο με την Ερυθρά θάλασσα.

Αρχίζει από το Port Said, λιμένα εισόδου στη Μεσόγειο και καταλήγει στον λιμένα Suez, που βρίσκεται στον μυχό του ομώνυμου κόλπου της Ερυθράς θάλασσας. Η Μεσόγειος και η Ερυθρά θάλασσα, δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους υψομετρική διαφορά. Κατά το μεγαλύτερο μέρος της, η διώρυγα είναι πλεύσιμη κατά μία κατεύθυνση.

Εικόνα 1. Η διώρυγα του Suez



Εικόνα 2. Τεχνικά χαρακτηριστικά της διώρυγας

Η διώρυγα του Suez	
Πρώτος μηχανικός	Ferdinand Lesseps
Απόφαση διάνοιξης	1854
Έναρξη κατασκευής	1854
Έναρξη χρήσης	17.11.1869
Ολοκλήρωση	25.04.1869
Τερματισμός λειτουργίας	1956–1957, 1967–1975
Ανοικοδόμηση	Μάιος 1975
Σημείο αρχής	Port Said
Σημείο τέλους	Suez
Μήκος	168 km
Πλάτος	160 m
Αρχικό πλάτος	90 m
Μέσο βάθος	18 m
Αρχικό μέσο βάθος	12 m
Κατάσταση	Ενεργή

2. Η διάνοιξη της διώρυγας

2.1 Στην αρχαιότητα

Η πρωταρχική σκέψη διάνοιξης διώρυγας στη περιοχή, ήταν επί του Φαραώ Σέτι Α΄ ή Ραμσή Β΄ (σύμφωνα με κάποιο αρχαίο κείμενο) περί τον 13^ο αιώνα π.Χ. για να ενώσει το δέλτα του Νείλου, με την Ερυθρά θάλασσα. Έπρεπε να παρέλθουν 1.000 ακόμη έτη για να επανέλθει το θέμα περί τον 8^ο αιώνα π.Χ., επί του Φαραώ Νεκώς, ο οποίος σκεφτόταν να φτιάξει ένα κανάλι παράλληλα με τον Νείλο και να συνδέσει την Ερυθρά Θάλασσα με ένα τμήμα του ποταμού, αλλά και πάλι το ενδιαφέρον αυτό ανακόπηκε, επειδή οι Πέρσες επιτέθηκαν στην Αίγυπτο. Έτσι, το έργο σκέφθηκε να το συνεχίσει ο Δαρείος.

Ο Ηρόδοτος, αναφέρει πως είχε διασχίσει εκείνο το κανάλι σε διάστημα 4 ημερών. Το πλάτος του, είχε τη δυνατότητα να το διαπλέουν 2 πλοία παράλληλα. Οι Πτολεμαίοι το συντήρησαν και ο Στράβων ανέφερε πως το είδε γεμάτο πλοία. Επί Ρωμαίων, ονομάστηκε η διώρυγα του Τραϊανού, ενώ με τις Αραβικές κατακτήσεις ονομάστηκε η διώρυγα των Χαλιφών ή η διώρυγα του ηγεμόνος των πιστών (επί Ομάρ). Άραβες ιστορικοί, κατέθεσαν τη δική του εκδοχή για το ποιος την πρωτοάνοιξε. Ο Ελ Κέντι ισχυριζόταν πως φτιάχτηκε από τους Άραβες το έτος 33 της Εγίρας (589 μ.Χ.), ενώ ο Μακρίσι πως φτιάχτηκε από κάποιον αρχαίο Αιγύπτιο βασιλιά.

2.2 Στους νεότερους χρόνους

Ο Γάλλος βασιλιάς Λουδοβίκος ΙΔ', ενδιαφέρθηκε έντονα για τη διώρυγα. Ο Leibniz, είχε υποβάλει σχετικό υπόμνημα και ο βασιλιάς ζήτησε, δια του πρέσβη της χώρας του στην Υψηλή Πύλη, να δεχθεί Γάλλοι μηχανικοί να βελτιώσουν το έργο. Όταν ο Ναπολέον πήγε στην Αίγυπτο, το κανάλι δεν υπήρχε και έδωσε εντολή στους μηχανικούς να μελετήσουν τη δυνατότητα δημιουργίας μια νέας διώρυγας, που θα συνέδεε την Ερυθρά Θάλασσα με τη Μεσόγειο, αξιοποιώντας τις λίμνες Αμέρ και Τιμσάχ. Ο αρχιμηχανικός Λεπέρ, διαπίστωσε πως υπήρχε υψοσταθμική διαφορά 10 m μεταξύ των 2 θαλασσών και μόνο αν το κανάλι δεν γινόταν ευθύγραμμο, ήταν δυνατή η κατασκευή του, το κόστος όμως θα αυξανόταν. Επί Λουδοβίκου Φιλίππου, η διώρυγα σχεδιάστηκε να έχει μήκος 400 km, γεγονός απαγορευτικό.

2.3 Η κατασκευή της διώρυγας

Ακολουθώντας το παράδειγμα του Αλή πασά στα Γιάννενα, ο Kavalali (από την Καβάλα) Mehmed Ali pasha (1769–1849), δημιούργησε δικό του περίπου αυτόνομο κράτος στην Αίγυπτο, όπου το 1804 αναγνωρίστηκε πασάς από τον Σουλτάνο. Γιος του ήταν ο Ιμπραήμ, που στάλθηκε να πάρει το Μεσολόγγι (1826) και έπειτα να προσπαθήσει να καταστείλει την ελληνική επανάσταση στον Μοριά. Μερικά χρόνια αργότερα, τα πράγματα είχαν ριζικά αλλάξει. Το 1831, ο Mehmed πολέμουσε εναντίον του Σουλτάνου και προέλαυνε ως τη Μικρά Ασία. Με τη μεσολάβηση των μεγάλων δυνάμεων, επέστρεψε στην Αίγυπτο. Το 1840, του είχε αναγνωριστεί το δικαίωμα της κληρονομικής αντιβασιλείας. Ο Mehmed, βάλθηκε να εκσυγχρονίσει τη χώρα του, ζήτησε από τον Όθωνα να αναβαθμίσει το ελληνικό προξενείο της Μανσούρας και να του στείλει έναν γενικό πρόξενο. Στάλθηκε ο εκ Μετσόβου καταγόμενος, Μιχαήλ Τοσίτσας. Μαζί του, έσπευσαν εκατοντάδες Έλληνες. Ο Mehmed τους ήθελε ως εκπολιτιστές. Πολύ σύντομα, η ελληνική παροικία στην Αίγυπτο έσφυζε από ζωή και απολάμβανε τον βαθύ σεβασμό των Αιγυπτίων. Ο Mehmed, πέθανε το 1849. Τον διαδέχθηκε ο Mehmed Said πασάς.

Ο Ferdinand de Lesseps ήταν πρόξενος της Γαλλίας στο Κάιρο, όταν το 1850 συνέλαβε τη μεγαλοφυή ιδέα να ανοίξει μια διώρυγα που θα ένωνε τη Μεσόγειο με

την Ερυθρά θάλασσα. Σκέφτηκε πως η εκμετάλλευση μιας τέτοιας επιχείρησης θα απέφερε τεράστια κέρδη, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες θα κατέβαλαν πρόθυμα οποιαδήποτε διόδια, προκειμένου να συντομεύσουν το ταξίδι προς τη Νότια και την Ανατολική Ασία. Ως τότε, τα πλοία ήταν υποχρεωμένα να περιπλέουν την Αφρική και να περνούν στον Ινδικό ωκεανό, από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

2.3.1 Η πορεία των εργασιών

Ο Lesseps χρειάστηκε 5 έτη ώσπου, με την ενθουσιώδη υποστήριξη των Ελλήνων της Αιγύπτου, να πείσει τον πασά για τη σκοπιμότητα του έργου. Το 1856, χρονιά που πέθανε ο Μιχαήλ Τοσίτσας, ο Lesseps είχε στα χέρια του το πολυπόθητο προνόμιο. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1859. Το σχέδιο, προέβλεπε ένα κανάλι που θα ξεκινούσε από το Port Said στη Μεσόγειο και θα κατέληγε στην Ισμαηλία, πάνω στη λίμνη Τιμσάχ. Το 2^ο κανάλι, θα ξεκινούσε από το νότιο άκρο της λίμνης και θα κατέληγε στο βόρειο άκρο της μεγάλης αλμυρής λίμνης, που θα ενωνόταν με τη μικρή αλμυρή λίμνη. Το 3^ο κανάλι, θα ξεκινούσε από τα νότια της μικρής αλμυρής και θα κατέληγε στην πόλη Suez, στον μυχό της Ερυθράς θάλασσας. Σύνολο μήκους των έργων: 161 km.



Εικόνα 3. Κατασκευή της διώρυγας

Ο Ismail pasha (1830–1895), ήταν εγγονός του Mehmed. Το 1863, έγινε αντιβασιλέας της Αιγύπτου και το 1867, πήρε τον τίτλο του χεβίδη. Από την 1^η στιγμή, κατάλαβε τη σπουδαιότητα της διώρυγας και φρόντισε να εξασφαλίσει 177.000 μετοχές της εταιρείας που θα εκμεταλλευόταν το κανάλι. Το 1869, το γιγάντιο έργο είχε τελειώσει. Πολλοί από τους 20.000 εργάτες που δούλεψαν εκεί, είχαν αφήσει την τελευταία τους πνοή στην αφιλόξενη γη.

Αρχικά, κατασκευάστηκε λιμάνι στις εσχατιές της λιμνοθάλασσας Μενζαλέχ για την παραλαβή του μηχανικού υλικού. Κατασκευάστηκε αρτοποιείο για τη σίτιση των εργατών, ενώ παράγκες δημιουργήθηκαν γύρω από το λιμάνι, για τα γραφεία των μηχανικών, αποτελώντας έτσι τον πυρήνα του Port Said. Για τη μεταφορά πόσιμου νερού, δημιουργήθηκε κανάλι από τον Νείλο προς την έδρα των συνεργείων. Υπολογίζεται πως καταναλώνονταν, καθημερινά, 200.000 λίτρα νερού.

Χωρίς μηχανικά μέσα, ανοίχθηκε ένα πρώτο τμήμα πλάτους 8 m και βάθους 1,20 m, κάτι που διευκόλυνε την άφιξη βυθοκόρων και άλλων σκαφών για τον γενικότερο ανεφοδιασμό. Το μαλακό έδαφος της περιοχής, από τη λίμνη Τιμσάχ ως το Port Said, διευκόλυνε τις εργασίες. Όμως μεταξύ Τιμσάχ και Αμέρ, Αμέρ και Suez κάτω από τη ρευστή και μαλακή άμμο, το έδαφος αποτελείτο από σκληρά πετρώματα. Οι γιγάντιοι εκσκαφείς, κατόρθωναν να μετακινούν 750 m³ εδάφους τα

οποία χρησιμοποιούνταν για τη διαμόρφωση της όχθης της διώρυγας ή ρίχνονταν στην ανοιχτή θάλασσα ή για τη δημιουργία μολών και προκυμαίων, στο Port Said. Στις όχθες της λίμνης Τιμσάχ, χτίστηκε μια ακόμα πόλη, συνέπεια της κατασκευής της διώρυγας, η Ισμαηλία.



Εικόνες 4 και 5. Τα έργα της διώρυγας.

2.3.2 Οι Έλληνες της διώρυγας

Στην κατασκευή της διώρυγας, συμμετείχαν και Έλληνες Δωδεκανήσιοι από την Κάσο και το Καστελόριζο, κάποιοι από τους οποίους εγκαταστάθηκαν μόνιμα στην περιοχή. Στο Port Said, στο Suez και στην Ισμαηλία (Timsah) άνθησαν σημαντικές κασιώτικες παροικίες, με έντονη οικονομική και πολιτιστική παρουσία στην Αίγυπτο του 1^{ου} μισού του 20^{ου} αιώνα. Οι Κάσιοι, έχουν τραγουδήσει την πληθυσμιακή αφαίμαξη του νησιού τους, για την κατασκευή της διώρυγας του Suez: «Να τον να ζη ο Lesseps, είθε να τον δικάσω που σπίτωσε την έρημο κι ερήμωσε την Κάσο». Ο 1^{ος} πλοηγός που διέπλευσε τη διώρυγα, ήταν Κασιώτης.

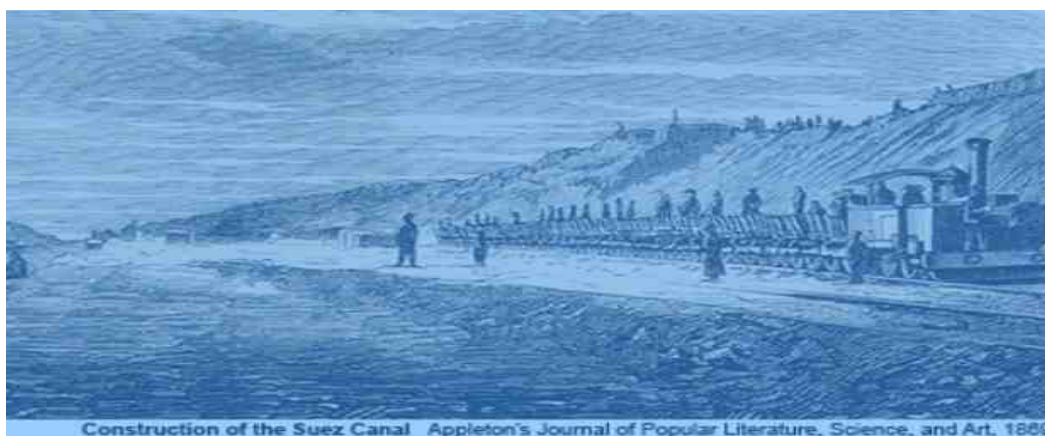
Ο Lesseps, είχε κάθε λόγο να είναι ευτυχισμένος και βαθιά ευγνώμων προς τους Έλληνες. Δική του δωρεά προς το ελληνικό κράτος είναι τα οικοπέδα στο Port Said και στην Ισμαηλία, στα οποία κτίστηκαν τα εκεί ελληνικά σχολεία. Το κείμενο της αναμνηστικής πλάκας για τη διώρυγα, είναι γραμμένο στη γαλλική και στην ελληνική γλώσσα. Η εταιρεία της διώρυγας, στελεχώθηκε κυρίως από Έλληνες. Έλληνες ήταν στην πλειοψηφία τους, οι πλοηγοί που ανέλαβαν το δύσκολο έργο του διάπλου του καναλιού, περίπου 3.000 άτομα. Ο Ισμαήλ πασάς ζούσε τον θρίαμβό του την 17.11.1869, ημέρα των επίσημων και μεγαλοπρεπών εγκαινίων της διώρυγας. Ηγεμόνες κι εκπρόσωποι τους από όλη την Ευρώπη, ήρθαν να τον τιμήσουν. Ο χεβίδης, είχε πλάι του τον εμπνευστή του οράματος Γάλλο πρόξενο Lesseps, τον Έλληνα γενικό πρόξενο και τους ανθρώπους της κυβέρνησης του.

2.3.3 Οι δυσχέρειες της κατασκευής

Προβλήματα υγιεινής (κουνούπια από τις ελώδης περιοχές η αποξήρανση των οποίων καθυστερούσε), κλιματολογικές συνθήκες (υψηλές θερμοκρασίες την ημέρα και υγρασία τη νύχτα), νωθρότητα των εργατών, ανεμοθύελλες, χαμηλοί μισθοί για τους εργάτες οι οποίοι συχνά εγκατέλειπαν απροειδοποίητα, επιθέσεις ληστών στους καταυλισμούς των εργατών και των συνεργείων.

2.3.4 Αποτίμηση του έργου

Η σημασία της διώρυγας, για την παγκόσμια ναυσιπλοΐα, είναι τεράστια. Ενώνοντας τη Μεσόγειο με την Ερυθρά θάλασσα, δημιούργησε μια πραγματικά εμπορική αρτηρία Ευρώπης-Ασίας, μέχρι την Άπω Ανατολή. Η Μεσόγειος, έπαυε να είναι μια κλειστή λεκάνη και η Ερυθρά θάλασσα δεν ήταν πλέον ένας κλειστός υδάτινος θύλακας, ενώ μια σειρά πόλεων όπως η Μασσαλία, η Γένοβα, η Νεάπολη, ο Πειραιάς και η Αλεξάνδρεια γνώρισαν νέα ακμή. Οι ξένοι επίσημοι θαύμαζαν αυτά που έβλεπαν, ενώ κάποιοι από αυτούς έκαναν λογαριασμούς, πόσα θα βγάλει η εταιρεία υπολογίζοντας τα εμπορεύματα, που διακινούνταν με τα πλοία από το κανάλι, προς 13 γαλλικά φράγκα τον τόνο και τους ταξιδιώτες προς 10 γαλλικά φράγκα το κεφάλι. Προκύπτανε αστρονομικά ποσά. Οι Άγγλοι, ονειρεύονταν ήδη την Αίγυπτο ως κέντρο της αποικιακής τους αυτοκρατορίας με τη διώρυγα να συμπληρώνεται από χερσαίες επικοινωνίες. Ο Ισμαήλ, θα τα μάθαινε αργότερα όλα αυτά.



Εικόνα 6. Κατασκευή της διώρυγας



Εικόνα 7. Έναρξη λειτουργίας της διώρυγας



Εικόνα 8. Αναμνηστικό για την έναρξη εργασιών διάνοιξης της διώρυγας

Τα πλοία που διέρχονται από τη διώρυγα, καταβάλλουν στο αιγυπτιακό δημόσιο τέλη διέλευσης (διόδια) κατά κόρο καθαρής χωρητικότητας, που υπολογίζεται με βάση την «χωρητικότητα της διώρυγας» (Suez Canal Tonnage), περίπου 23% παραπάνω των βρετανικών υπολογισμών. Τα πλοία υποβάλλονται σε υποχρεωτική πλοήγηση από την είσοδο μέχρι την έξοδό τους, είναι μέχρι 150.000 dwt φορτωμένα, αλλά και μεγαλύτερα εφόσον είναι κενά φορτίου, με επιτρεπτό βύθισμα. Άρα, τα δεξαμενόπλοια άνω των 150.000 dwt έμπορτα και εκείνα των 200.000, 300.000 και 400.000 dwt, παραπλέουν το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, επιβαρυνόμενα σημαντικά λόγω της μεγάλης απόστασης. Η διώρυγα έχει χαρακτηριστεί ως ουδέτερη θάλασσα, εντούτοις ο χαρακτηρισμός αυτός έχει παραβιαστεί 2 φορές, από την Αίγυπτο το 1956 και το 1967, κατά τον Αραβοϊσραηλινό πόλεμο.

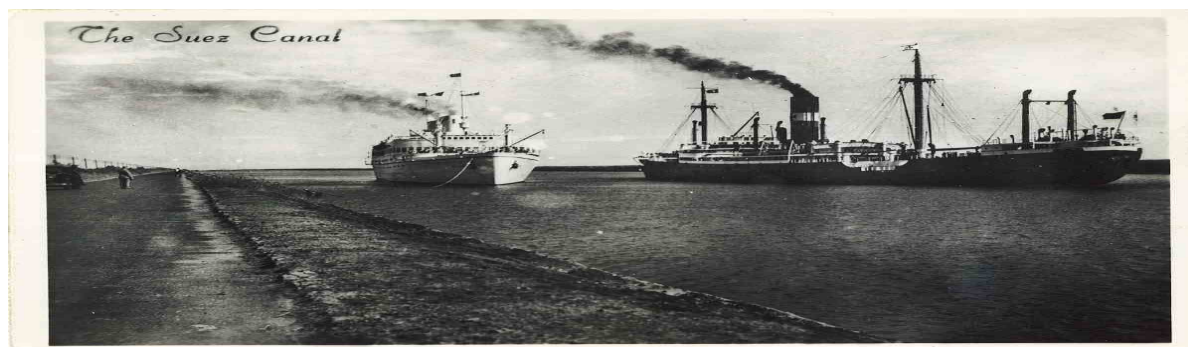
2.4 Οι πόλεμοι που την άλλαξαν

Ο γαλλογερμανικός πόλεμος, ξέσπασε 7 μήνες αργότερα (Ιούλιος 1870), δίνοντας στους Άγγλους ουρανόπεμπτη ευκαιρία. Ξεκίνησαν άγριο οικονομικό πόλεμο εναντίον του Ισμαήλ πασά και ταυτόχρονα εξαγόραζαν όποια μετοχή της εταιρείας της διώρυγας έβρισκαν. Το 1871, βρήκε τη Γαλλία ηττημένη και τον Ισμαήλ με άθλια οικονομικά. Άντεξε ως το 1874. Τη χρονιά εκείνη, οι 177.000 μετοχές του πέρασαν σε αγγλικά χέρια. Το 1875, ο έλεγχος της διώρυγας είχε περάσει στους Άγγλους. Μια συνθήκη, εξασφάλιζε στην Αγγλία το προνόμιο της εκμετάλλευσης της διώρυγας ως το 1968. Το 1879, ο Ισμαήλ εξαναγκάστηκε να παραιτηθεί και να ζήσει ως ιδιώτης τα υπόλοιπα 16 χρόνια ως τον θάνατό του (1895).

Ο αρχηγός του αιγυπτιακού εθνικού κόμματος Αραμπί πασάς ξεσηκώθηκε κατά των Άγγλων. Η εξέγερσή του, κράτησε 2 έτη (1881–1882). Στο τέλος της, όλη η Αίγυπτος βρισκόταν κάτω από αγγλικό έλεγχο. Για τις λοιπές μεγάλες ευρωπαϊκές δυνάμεις, το ζήτημα είχε παραγίνει. Μια συνδιάσκεψη οργανώθηκε στην Κωνσταντινούπολη, το 1882. Με γαλλικές κυρίως πιέσεις, η διώρυγα απέκτησε διεθνή χαρακτήρα. Οι Άγγλοι όμως, είχαν βάλει πόδι εκεί για τα καλά και δεν έλεγαν να κάνουν πίσω. Οι Γάλλοι, επανήλθαν δριμύτεροι. Νέα συνδιάσκεψη οργανώθηκε στην Κωνσταντινούπολη. Την 29.10.1888, υπογράφηκε η Σύμβαση της Κωνσταντινούπολης για την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, στη διώρυγα του Suez. Εκτός από τους Αγγλογάλλους, συνυπέγραψαν οι Ρώσοι, οι Γερμανοί, οι Αυστροουγγαρέζοι, οι Ισπανοί και οι Ολλανδοί. Η εκμετάλλευση όμως παρέμενε στα αγγλικά χέρια ως το 1904, οπότε μια αγγλογαλλική δήλωση τροποποίησε την κατάσταση. Ο οικονομικός έλεγχος της διώρυγας, μοιράστηκε δίκαια μεταξύ τους.



Εικόνα 9. Διάπλους της διώρυγας



Εικόνα 10. Διάπλους της διώρυγας

2.4.1 Ο Α΄ παγκόσμιος πόλεμος

Το 1914 και ενώ ξεσπούσε ο Α΄ Παγκόσμιος πόλεμος, η Αίγυπτος μετατρεπόταν σε αγγλικό προτεκτοράτο. Το 1923 άρθρο της συνθήκης της Λοζάνης, προέβλεπε το καθεστώς της διώρυγας, καθώς από τον προηγούμενο χρόνο οι Αιγύπτιοι είχαν επαναστατήσει. Κατέκτησαν μια ελεγχόμενη από τους Άγγλους ανεξαρτησία, με πiónι τον βασιλιά Fuad (1868–1936) τον οποίο διαδέχθηκε μετά τον θάνατο του, ο γιος του και επίσης αγγλόδουλος Farouk (1920–1965).

2.4.2. Τα μέσα του 20ου αιώνα

Στα μέσα του 20^{ου} αιώνα, από τους 40.000 Έλληνες που εξακολουθούσαν να ζουν στην Αίγυπτο, οι 13.000 βρίσκονταν στο Suez, εργάζονταν στην εταιρεία της διώρυγας και έπρεπε κάθε χρόνο να ανανεώνουν την άδεια παραμονής τους. Στις 23.07.1952, ξέσπασε η επανάσταση κατά των Άγγλων και κατά του Farouk.

Ο πρόεδρος Mohamed Naguib (1901–1984) αρχικά και ο Gamal Abdel Naser (1918–1970) στη συνέχεια, μετέτρεψαν τις άδειες των Ελλήνων σε δεκαετίες, προκειμένου να τους εμφυσήσουν το αίσθημα της ασφάλειας. Οι Έλληνες άλλωστε εξακολουθούσαν να είναι οι καλύτεροι πλοηγοί, 1.000 τον αριθμό. Τέσσερα έτη αργότερα, στις 27.07.1956, ο Naser εθνικοποίησε τη διώρυγα. Οι Αγγλογάλλοι δεν έμειναν αργοί. Πρόσφεραν από 15.000 ως 20.000 £ σε κάθε ξένο υπάλληλο της διώρυγας, προκειμένου να εγκαταλείψει τη χώρα για να εξαναγκάσουν έτσι τους Αιγύπτιους να κλείσουν το κανάλι. Έφυγαν οι πιο πολλοί, κανένας όμως Έλληνας. Οι Αγγλογάλλοι ανέβασαν τις προσφορές, σε δυσθεώρητα ύψη. Οι Έλληνες συγκεντρώθηκαν και αποφάσισαν να παραμείνουν στο πλευρό των Αιγυπτίων. Η μάχη της διώρυγας κερδήθηκε και ο Naser, σε επίσημη τελετή, παρασημοφόρησε τους Έλληνες που με τη στάση τους «έσωσαν την Αίγυπτο», όπως είπε. Επί μήνες, οι Αγγλογάλλοι πίεζαν φορτικά, προσπαθώντας να πάρουν πίσω τον έλεγχο του καναλιού.

2.4.3 Η κρίση του Suez

Όπως είναι φυσικό, η ιστορία της διώρυγας ταυτίσθηκε με εκείνη της Αιγύπτου. Ύστερα από το πραξικόπημα που εκδηλώθηκε στις 23.06.1952 και την αποχώρηση του Βασιλιά Farouk από τη χώρα, το επαναστατικό συμβούλιο έστρεψε αμέσως τη προσοχή του στη βρετανική κατοχή της διώρυγας. Έτσι, άρχισαν να εκδηλώνονται συνεχείς αντιστασιακές ενέργειες, με την υποστήριξη της στρατιωτικής κυβέρνησης. Οι ελπίδες των Άγγλων, ότι οι Αιγύπτιοι στρατιωτικοί θα έδειχναν περισσότερη κατανόηση της στρατηγικής παρουσίας τους κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου, τελικά διαψεύστηκαν. Η κυβέρνηση του Winston Churchill (1874–1965), αναγκάστηκε να παραδεχτεί ότι η παρουσία 80.000 στρατιωτών σε μια βάση περικυκλωμένη από εχθρικό πληθυσμό δεν παρέχει καμιά στρατιωτική αξία.

Το 1956, ο Nasser κρατικοποίησε τη διώρυγα, θέτοντας τέρμα στη βρετανική κυριαρχία, με συνέπεια ένα αγγλογαλλικό εγχείρημα κατά της Αιγύπτου το οποίο απέτυχε μεν, αλλά κράτησε κλειστή τη διώρυγα μέχρι το 1957. Ένας μεγάλος αριθμός πλοηγών και κατωτέρων υπαλλήλων της εταιρείας ήταν Έλληνες, με πολύ μεγάλες αποδοχές. Στις 29.10.1956, έπεσαν οι μάσκες. Αγγλογαλλικά στρατεύματα εισέβαλαν στη χώρα. Πίσω τους, ακολουθούσαν Ισραηλινοί. Ο Ελληνισμός του Port Said, της Ισμαηλίας και του Suez, βρέθηκε στο μάτι του κυκλώνα.

Από τις 31.10.1956 του μήνα, οι 3 πόλεις δέχονταν αεροπορικούς βομβαρδισμούς. Αποκόπηκαν από την υπόλοιπη χώρα. Οι Αγγλογάλλοι μπήκαν στο Port Said και προσπάθησαν να αποκτήσουν επαφή με τους Έλληνες, τους μοναδικούς μη Αιγυπτίους που παρέμεναν εκεί. Η ελληνική παροικία αρνήθηκε κάθε κατοχική βοήθεια και οργάνωσε εθελοντικά σώματα, λαϊκά συσσίτια για Έλληνες και Αιγυπτίους και συμμετοχή Ελληνίδων στην Ερυθρά Ημισέληνο, το αντίστοιχο του Ερυθρού Σταυρού. Με παρέμβαση του ΟΗΕ, οι Αγγλογάλλοι αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν. Αργότερα, στον πόλεμο των 6 ημερών (Ιούνιος 1967) – Αραβοϊσραηλινός πόλεμος, η διώρυγα έπαθε σοβαρές ζημιές που την κράτησαν κλειστή επί 7 έτη μεσολαβούσης και της νεότερης Ισραηλινό–αιγυπτιακής σύγκρουσης (Οκτώβριος 1973). Τελικά, μετά από αφιλοκερδή διάθεση κάποιων βυθοκόρων από τον κ. Λάτση και άλλους Έλληνες εφοπλιστές, η διώρυγα καθαρίστηκε από τα ναυάγια και δόθηκε στην εξυπηρέτηση των θαλασσίων μεταφορών (Μάιος 1975).

Οι Ισραηλινοί επανήλθαν στις 05.06.1967, όταν ξέσπασε ο πόλεμος των 6 ημερών. Κατέλαβαν τη χερσόνησο του Σινά, ενώ η διώρυγα έκλεισε. Ξανάνοιξε στα πλοία όλων των εθνικοτήτων, πλην των ισραηλινών, την επέτειο του πολέμου (05.06.1975), με απόφαση του προέδρου Anwar Sadat (1918–1981). Απέμενε στο πλήρωμα του χρόνου για να επουλώσει τις πληγές της. Στις 25.11.1977, ο Αιγύπτιος πρόεδρος επισκέφτηκε το Ισραήλ. Στις 10.12.1978, ο Sadat και ο πρωθυπουργός του Ισραήλ, Menahem Begin (1913–1992) τιμήθηκαν με το βραβείο Νόμπελ για την ειρήνη. Η συμφωνία ειρήνης ανάμεσα στις δύο χώρες, επικυρώθηκε με δημοψήφισμα που έγινε στην Αίγυπτο, την 20.04.1979.



Εικόνα 11. Διέλευση πολεμικού πλοίου από τη διώρυγα



Εικόνα 12. Ισραηλινά άρματα μάχης centurion περνούν τη διώρυγα

2.5 Το έργο του Lesseps

Το 1854, ο Γάλλος διπλωμάτης και μηχανικός Κόμης Ferdinand de Lesseps που κέντρισε το ενδιαφέρον του Αντιβασιλέα της Αιγύπτου Said pasha, παίρνει την εντολή της κατασκευής (διάνοιξης) και ξεκινά το έργο. Το 1858, η συσταθείσα κατασκευαστική εταιρεία καταφέρνει την υπογραφή συμβολαίου (99 έτη εκμετάλλευση και ακολούθως παραχώρησή στην Αίγυπτο). Οι περισσότεροι μέτοχοι της εταιρείας ήταν μικροεπαγγελματίες, το 53% των μετοχών το είχαν Γάλλοι, το 44% Αιγύπτιοι και το 3% από διάφορες άλλες χώρες. Την 21.03.1859, ο Lesseps δίνει το 1^ο χτύπημα με τη σκαπάνη του. Την 25.04.1869, ολοκληρώνεται η διάνοιξη, την 17.11.1869 δίνεται ελεύθερη στην ναυσιπλοΐα και πραγματοποιούνται τα επίσημα εγκαίνια. Το συνολικό κόστος της κατασκευής της, έφθασε τότε στα 100.000.000 \$. Συνολικά, το 1859 εργάστηκαν 18.000 εργάτες οι οποίοι το 1863 έφτασαν στους 42.000. Το 1875, οικονομικές δυσχέρειες ανάγκασαν τον νέο αντιβασιλέα Ismail pasha να πωλήσει το χαρτοφυλάκιό του, το οποίο αγοράστηκε αμέσως από τη Βρετανική κυβέρνηση.



Εικόνα 13. Ο Ferdinand de Lesseps



Εικόνα 14. Αποψη της διώρυγας

2.6 Πόλεις της διώρυγας

2.6.1 Suez

Είναι η νότια είσοδος-έξοδος της διώρυγας (βορειοανατολικός λιμένας), στον ομώνυμο κόλπο της Ερυθράς θάλασσας, έχει όμορφες παραλίες που εκτείνονται νότια της ακτογραμμής και πληθυσμό περίπου 497.000 άτομα. Ο λιμένας του, απαρτίζεται από 2 φυσικούς λιμένες (Ιμπραήμ και Ταουφίκ), με πολλές ναυτιλιακές διευκολύνσεις και πλήθος ναυτιλιακών γραφείων-πρακτορείων. Στην πόλη, υπάρχει μεγάλο εργοστάσιο πετροχημικών με επιμέρους διυλιστήρια, των οποίων οι αγωγοί πετρελαίου φθάνουν στο Κάιρο και στο Port Said. Το Suez, συνδέεται με τις παραπάνω πόλεις σιδηροδρομικώς και οδικώς. Αποτελεί τον ενδιάμεσο σταθμό για Μουσουλμάνους προσκυνητές, που κατευθύνονται στη Μέκκα. Στην αρχαιότητα κατά την ελληνορωμαϊκή περίοδο, ο Πτολεμαίος έχτισε την πόλη Αρσινόη, σε περιοχή που ήταν ένα μικρό χωριό που ονομαζόταν Κλύσμα και ο Κων/νος Παπαρρηγόπουλος αναφέρει ως φρούριο. Ο εμίρης Κομαρίουαχ το κατέκτησε στα τέλη του 9^{ου} αιώνα και το μετονόμασε σε Suez.

Κατά τον 16^ο αιώνα, υπήρξε ναύσταθμος της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Η οικονομική και η στρατηγική σημασία της πόλης αυξήθηκε κατακόρυφα, μετά από τη διάνοιξη και την έναρξη λειτουργίας της διώρυγας, το 1859. Το Suez, καταστράφηκε ολοσχερώς 2 φορές, στις συνεχόμενες δεκαετίες 1960 και 1970, στη διάρκεια των συγκρούσεων μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ. Η ανοικοδόμησή της πόλης ξεκίνησε το 1973, μετά από το τέλος του πολέμου με το Ισραήλ και την επαναλειτουργία της διώρυγας από την Αίγυπτο.

Σήμερα, δεσπόζει του λιμένα το κτίριο του παλαιού βρετανικού διοικητηρίου της διώρυγας. Μεταξύ των ακραίων στομίων Suez και Port Said, βρίσκεται η πόλη Ισμαηλία, δίπλα στην ενδιάμεση λίμνη Τιμσάχ. Σε απόσταση 55 km νοτιότερα του Suez βρίσκεται η Έιν Ελ Σόκνα, η πλησιέστερη παραλία του Καΐρου. Σε απόσταση 390 km νοτιότερα (του Suez), βρίσκεται η πασίγνωστη στους λάτρεις της κατάδυσης περιοχή Χουργκάντα (στην αραβική γλώσσα Γκαρντάκα), με τους ονειρικούς κοραλλιογενείς υφάλους και την εξωτική υποβρύχια πανίδα και χλωρίδα.



Εικόνα 15. Η πόλη του Suez

2.6.2 Port Said

Το Port Said (Μπορσάιντ ή Πορσάιντ), με πληθυσμό περίπου 603.787 κατοίκων (στοιχεία του 2010), είναι πόλη της βορειοανατολικής Αιγύπτου, εκτείνεται περίπου 30 km κατά μήκος της ακτής της Μεσογείου και αποτελεί τη βόρεια είσοδο–έξοδο της διώρυγας, στη Μεσόγειο θάλασσα. Τελευταία, η σημασία του έχει αυξηθεί μετά από τον ορισμό του ως ζώνη αφορολόγητων αγαθών. Η πόλη ιδρύθηκε από τον Said της Αιγύπτου τη Δευτέρα 25.04.1859. Το 1^ο πρόβλημα που παρουσιάστηκε, ήταν η δυσκολία στα πλοία να αγκυροβολήσουν σε κοντινή απόσταση. Ευτυχώς, μία ενιαία βραχώδης προεξοχή στο ίδιο επίπεδο με την ακτογραμμή, ανακαλύφθηκε μερικές εκατοντάδες μέτρα μακριά.

Εξοπλισμένη με μια ξύλινη προβλήτα, υπηρέτησε ως θέση ελλιμενισμού για τα καράβια. Λίγο αργότερα, μια ξύλινη προβλήτα χτίστηκε συνδέοντας το νησάκι αναχώρησης με την παραλία. Αυτός ο βράχος, θεωρείται η καρδιά ανάπτυξης της πόλης και 40 έτη αργότερα στήθηκε ένα μνημείο για τον Lesseps. Δεν υπήρχαν τοπικοί πόροι και όλα στη Port Said έπρεπε να εισαχθούν (ξύλο, πέτρα, προμήθειες, μηχανήματα, εξοπλισμός, υλικά για τη στέγαση, τροφή, νερό). Χτίστηκαν γιγάντιες δεξαμενές αποθήκευσης πόσιμου νερού. Ένα από τα πιο πιεστικά προβλήματα ήταν η έλλειψη πέτρας. Συχνά, τα κτίρια εισάγονταν σε προκατασκευασμένη μορφή από ξύλο. Αργότερα, αναπτύχθηκε μια νέα τεχνική που χρησιμοποιήθηκε για την κατασκευή των προβλητών από σκυρόδεμα (ή μπετόν coignet), που πήρε το όνομά του από τον εφευρέτη του, Francois Coignet (1814– 1888). Με αυτή τη τεχνητή σκυροδέματος, μεγάλα μπλοκ από σκυρόδεμα, βυθίστηκαν στη θάλασσα και αποτέλεσαν τα θεμέλια των προβλητών. Ακόμα πιο καινοτόμα ήταν η χρήση του ίδιου σκυροδέματος για το φάρο του Port Said, το μόνο αρχικό κτίριο που εξακολουθεί να στέκεται ακόμα και σήμερα. Το 1859, οι πρώτοι 150 εργάτες είχαν στρατοπεδεύσει σε σκηνές γύρω από ένα ξύλινο υπόστεγο. Το 1860, ο αριθμός των κατοίκων αυξήθηκε σε 2000, με Ευρωπαίους να στεγάζονται σε ξύλινα μπανγκαλόου που εισάγονταν από την βόρεια Ευρώπη. Μέχρι το 1869, ο μόνιμος πληθυσμός έφθασε τις 10.000. Η ευρωπαϊκή συνοικία, συγκεντρωμένη γύρω από την προκυμαία, διαχωρίζεται από την αραβική, από λωρίδα 400 m μεγάλης αμμώδους παραλίας, όπου μια γλώσσα της λίμνης Μανζάλα, φτάνει προς τη θάλασσα. Αυτή η είσοδος, σύντομα στέγνωσε και με την πάροδο του χρόνου αντικαταστάθηκε από κτίρια και έπαψε να υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ των ευρωπαϊκών και των αραβικών συνοικιών.

Στην αρχή του 20^{ου} αιώνα, δύο γεγονότα συνέβησαν για να αλλάξουν το Port Said: το 1902 το αιγυπτιακό βαμβάκι άρχισε να εξάγεται μέσω του Port Said και το 1904 η πόλη συνδέθηκε σιδηροδρομικά με το Κάιρο, με αποτέλεσμα να προσελκύσει μία μεγάλη κοινότητα εμπόρων και να αυξήσει την κοινωνική θέση του.

Ειδικότερα, άνθισε μια αρκετά μεγάλη ελληνική κοινότητα. Μετά από το τέλος του Α' παγκοσμίου πολέμου, οι διευθυντές της εταιρείας της διώρυγας αποφάσισαν να δημιουργήσουν μια νέα πόλη στην ασιατική πλευρά, με 300 σπίτια για τους εργάτες και για το υπόλοιπο προσωπικό της. Η νέα πόλη, ονομάστηκε Port Fuad και σχεδιάστηκε από τους École des Beaux Arts στο Παρίσι. Τα σπίτια ακολουθούν το γαλλικό μοντέλο, η νέα πόλη ιδρύθηκε τον Δεκέμβριο του 1926.

Από την ίδρυση του το Port Said, προσέλκυσε ανθρώπους όλων των εθνικοτήτων και θρησκειών και κάθε κοινότητα έφερε τα δικά της στοιχεία (έθιμα, κουζίνα, θρησκεία, αρχιτεκτονική). Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1920, ο πληθυσμός αριθμούσε πάνω από 100.000 άτομα. Στη δεκαετία του 1930, υπήρχαν κομψά δημόσια κτίρια σχεδιασμένα από Ιταλούς αρχιτέκτονες. Από την πόλη διέρχονται ταξιδιώτες προς και από την Αφρική, την Ινδία και την Άπω Ανατολή. Οι επιγαμίες μεταξύ Γάλλων, Ιταλών και Μαλτέζων ήταν ιδιαίτερα συχνές, με αποτέλεσμα μία τοπική Λατινική και καθολική κοινότητα, όπως αυτές της Αλεξάνδρειας και του Καΐρου. Τα Γαλλικά, ήταν η κοινή γλώσσα των ευρωπαίων και του μη αραβικού πληθυσμού και συχνά η 1^η γλώσσα των παιδιών που γεννήθηκαν από γονείς διαφορετικών κοινοτήτων. Τα Ιταλικά, ομιλούνταν ευρέως και ήταν η μητρική γλώσσα των Μαλτέζων, δεδομένου ότι οι πρόγονοι τους είχαν έρθει στην Αίγυπτο, πριν από την ανεξαρτησία της Μάλτας το 1920. Η πολυγλωσσία, ήταν ένα χαρακτηριστικό του αλλοδαπού πληθυσμού του Port Said, με τους περισσότερους ανθρώπους να συνεχίζουν να μιλούν τις γλώσσες της κοινότητας και την κοινή γαλλική. Από την ίδρυση της η πόλη, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην αιγυπτιακή ιστορία. Οι Άγγλοι μπόκαν στην Αίγυπτο, μέσα από την πόλη το 1882.

Το 1936, υπογράφηκε η συνθήκη μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και του Βασιλείου της Αιγύπτου που προέβλεπε τη βρετανική υπόσχεση να αποσύρουν όλα τα στρατεύματά τους από την Αίγυπτο, εκτός από αυτά που είναι αναγκαία για την προστασία της διώρυγας και τα περίχωρα της. Μετά από τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο, η Αίγυπτος κατήγγειλε τη συνθήκη του 1936, οδηγώντας σε αψιμαχίες με τα βρετανικά στρατεύματα που φρουρούσαν το κανάλι το 1951. Το 1956, ο πρόεδρος Nasser εθνικοποίησε τη διώρυγα. Η εθνικοποίηση, κλιμάκωσε την ένταση με τη Βρετανία και τη Γαλλία, οι οποίες συμμάχησαν με το Ισραήλ για να εισβάλει στην Αίγυπτο. Οι κύριες μάχες σημειώθηκαν στο Port Said, το οποίο έπαιξε ιστορικό ρόλο στην κρίση. Η αποχώρηση του τελευταίου στρατιώτη των ξένων στρατευμάτων, ήταν στις 23.12.1956. Από τότε, η ημέρα αυτή επιλέχθηκε ως εθνική ημέρα του Port Said και εορτάζεται κάθε χρόνο. Η γαλλόφωνη ευρωπαϊκή κοινότητα, είχε αρχίσει να μεταναστεύει στην Ευρώπη, στην Αυστραλία, στη Νότια Αφρική και αλλού, το 1946 και το μεγαλύτερο μέρος των υπολοίπων κατοίκων, έφυγαν από την Αίγυπτο στον απόηχο της κρίσης του Suez, παράλληλα με τη σύγχρονη έξοδο των γαλλόφωνων από την Τυνησία. Κατατάσσεται στη 2^η θέση μεταξύ των αιγυπτιακών πόλεων, σύμφωνα με τον δείκτη ανθρώπινης ανάπτυξης (έτη 2009 και 2010), η οικονομική βάση της πόλης είναι η αλιεία και οι βιομηχανίες (χημικά προϊόντα, μεταποιημένα τρόφιμα, τσιγάρα). Αποτελεί σημαντικό λιμάνι για τις εξαγωγές προϊόντων (βαμβάκι, ρύζι) και σταθμό ανεφοδιασμού για τα πλοία που διέρχονται από τη διώρυγα. Ευδοκimei ως αφορολόγητος λιμένας και ως τουριστικό θέρετρο, ειδικά κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Υπάρχουν πολλά παλιά σπίτια με μεγάλα μπαλκόνια σε όλους τους ορόφους, δίνοντας στην πόλη ένα διακριτικό βλέμμα. Η δίδυμη πόλη του Port Said είναι η Port Fuad, που βρίσκεται στην ανατολική όχθη του καναλιού.

Οι πόλεις, συνδέονται με ελεύθερο πορθμείο και σχηματίζουν μια μητροπολιτική περιοχή με πάνω από 1.000.000 κατοίκους, που εκτείνεται στην αφρικανική και στην ασιατική πλευρά της διώρυγας. Η μόνη άλλη μητροπολιτική

περιοχή στον κόσμο που εκτείνεται σε 2 ηπείρους, είναι της Κωνσταντινούπολης. Το Port Said λειτούργησε ως παγκόσμια πόλη από την ίδρυση της και ήκμασε, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του 19^{ου} και του 1^{ου} μισού του 20^{ου} αιώνα, όταν κατοικήθηκε από διάφορες εθνικότητες και θρησκείες. Οι περισσότεροι από αυτούς, προέρχονταν από χώρες της Μεσογείου και συνυπήρχαν, σχηματίζοντας μια κοσμοπολίτικη κοινότητα.

Αναφερόμενος σε αυτό το γεγονός, ο Rudyard Kipling (1865–1936) ανέφερε:

«Αν πραγματικά θέλετε να βρείτε κάποιον που να γνωρίζει και που να ταξιδεύει, υπάρχουν 2 σημεία στον πλανήτη που έχετε να πάτε, αλλά να καθίστε και να περιμένετε, αργά ή γρήγορα ο άνθρωπος σας θα έρθει εκεί, οι αποβάθρες του Λονδίνου και το Port Said.»



Εικόνα 16. Το Port Said το 1880



Εικόνα 17. Το Port Said σήμερα

2.6.3 Ισμαηλία

Είναι πόλη στη βορειοανατολική Αίγυπτο, γνωστή ως η πόλη της ομορφιάς και της γοητείας, βρίσκεται περίπου στα μισά μεταξύ του Port Said στο βορρά και του Suez προς το νότο (σχεδόν στο μέσον της διώρυγας, στη σχηματιζόμενη λίμνη Τιμσάχ όπου και αντιπαρέχονται οι νηοπομπές) και απέχει 120 km από το Κάιρο.

Είναι μια ήσυχη πόλη με πολλούς κήπους και ήρεμες λεωφόρους (συγκριτικά με του Καΐρου), στη δυτική όχθη της διώρυγας, είναι έδρα του κυβερνείου και έχει πληθυσμό (συμπεριλαμβανομένων και των γύρω αγροτικών περιοχών) περίπου 750.000 κατοίκων. Η διώρυγα, διευρύνεται σε εκείνο το σημείο για να συμπεριλάβει τη λίμνη Τιμσάχ, μία από τις λίμνες που συνδέονται με τη διώρυγα. Ιδρύθηκε το 1863 κατά τη διάρκεια της κατασκευής της διώρυγας (προκειμένου να εγκατασταθούν οι εργάτες), από τον εμίρη Ισμαήλ από τον οποίο πήρε το όνομά της και τότε ήταν ένα μικρό χωριό που ονομαζόταν από την λίμνη Τιμσάχ. Μετά από τη

μάχη του Καφρ ελ Νταουάρ (1882), οι Βρετανοί δημιούργησαν μία στρατιωτική βάση. Η έδρα της αρχής της διώρυγας βρίσκεται στην Ισμαηλία, στην όχθη της λίμνης Τιμσάχ. Διαθέτει μεγάλο αριθμό κτιρίων, που χρονολογούνται από τη βρετανική και από τη γαλλική συμμετοχή στην κατασκευή της διώρυγας, τον 19^ο αιώνα. Τα περισσότερα από αυτά, εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από τους υπαλλήλους της διώρυγας και από αξιωματούχους. Κατά τη διάρκεια του Α΄ παγκοσμίου πολέμου, οι Βρετανοί είχαν αεροπορική βάση και η μάχη των Ρομά έλαβε χώρα γύρω από το ξενοδοχείο. Το 1973, η μάχη της Ισμαηλία έλαβε χώρα στην πόλη. Η Μουσουλμανική αδελφότητα, ιδρύθηκε (Μάρτιος 1928) στην Ισμαηλία από τον Hassan al Banna (1906–1949). Μία υπόγεια παραστρατιωτική πτέρυγα, ιδρύθηκε τη δεκαετία του 1940, κυρίως για την καταπολέμηση των βρετανικών δυνάμεων κατοχής. Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, η Ισμαηλία φιλοξένησε το βρετανικό στρατιωτικό αρχηγείο και την πολιτική διοίκηση της ζώνης της διώρυγας. Οι Βρετανοί, κατέστειλαν εξέγερση από την αιγυπτιακή αστυνομία την 25.01.1952, γεγονός που οδήγησε στην ανατροπή του βασιλιά Farouk το ίδιος έτος και στην αιγυπτιακή επανάσταση που ακολούθησε. Οι βρετανικές δυνάμεις, αποχώρησαν το 1954.



Εικόνα 18. Η Ισμαηλία

2.7 Η προσφορά της διώρυγας

Για την πληρέστερη κατανόηση της σημασίας της διώρυγας, κρίνεται αναγκαία η παράθεση των ακόλουθων στοιχείων:

- Πριν από το κλείσιμο της διώρυγας το 1966, το μέσο βάθος κυμαινόταν στα 38 πόδια και το μέσο πλάτος στα 90 m. Μετά από τον καθαρισμό, την εκβάθυνση, τη διαπλάτυνση έχει μέσο βάθος 63 πόδια και μέσο πλάτος 160 m που επιτρέπουν τη διέλευση έμφορτων πλοίων των 150.000 τόνων dwt.

- Η χρήση της διώρυγας, επιφέρει τις ακόλουθες μειώσεις αποστάσεων:
Η απόσταση του Περσικού (ή Αραβικού) κόλπου ήταν 10.800 nautical miles από τη Μεσόγειο θάλασσα (μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας) και 11.100 nautical miles από την Ευρώπη. Μέσω της διώρυγας, έγιναν 4.700 nautical miles και 6.400 nautical miles, αντίστοιχα. Η απόσταση της Μεσογείου και των δυτικών ακτών της Αμερικής, ήταν 12.000 nautical miles και μέσω της διώρυγας μειώθηκε στα 8.300 nautical miles.

- Με το κλείσιμο της διώρυγας το 1966, επήλθε μια περιορισμένη ναυτιλιακή κρίση κυρίως στους λιμένες της Μεσογείου. Από τα ναυτιλιακά στοιχεία της εποχής, η κίνηση (από τη Μέση Ανατολή) στην Τεργέστη, μειώθηκε κατά 30% και στην Ελλάδα, τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά και Περάματος, αντιμετώπισαν μείωση των επισκευαστικών τους εργασιών κατά 60–75%.

- Το 1965, 5.000.000 τόνοι πετρελαίου για τις χώρες της ανατολικής Ευρώπης πέρασαν από το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Το 1966 τετραπλασιάστηκαν οι μεταφορές από αυτή την οδό, για να φθάσουν το 1972 στο 85% του συνόλου του εξαγωγών ακαθάρτου πετρελαίου από τις αραβικές χώρες, προς τη Βόρεια Αφρική, τη Μεσόγειο και τη βόρεια Ευρώπη. Από το τονάζ αυτό, το 45% μετέφεραν πλέον δεξαμενόπλοια άνω των 200.000 τόνων dwt. Ήταν η εποχή που ξεκινούσε ο γιγαντισμός των πλοίων.

2.8 Διέλευση ελληνικών πλοίων

Μία εικόνα για τη σύγχρονη χρήση της διώρυγας (διελεύσεις) από ελληνικά πλοία, είναι δυνατή από την παράθεση των ακόλουθων στατιστικών στοιχείων έτους 1997.

Διελεύσεις από βορά (Μεσόγειο) προς νότο (Ερυθρά θάλασσα)

Α' τρίμηνο: 53 Β' τρίμηνο: 61 Γ' τρίμηνο: 72 Δ' τρίμηνο 63

Σύνολο έτους: 249

Εξ αυτών 174 φορτηγά, 69 δεξαμενόπλοια, 2 επιβατηγά και 4 διάφορα άλλα. Το προηγούμενο έτος (1996) είχαν διέλθει κατά την ίδια διεύθυνση συνολικά, 263 πλοία.

Διελεύσεις από νότο (Ερυθρά θάλασσα) προς βορά (Μεσόγειο)

Α' τρίμηνο: 51 Β' τρίμηνο: 39 Γ' τρίμηνο: 52 Δ' τρίμηνο: 56

Σύνολο έτους: 198.

Εξ αυτών 112 φορτηγά, 70 δεξαμενόπλοια, 7 Επιβατηγά και 9 διάφορα άλλα. Το προηγούμενο έτος (1996) είχαν διέλθει κατά την ίδια διεύθυνση συνολικά, 184 πλοία.



Εικόνα 19. Διέλευση πλοίων container, τη σημερινή περίοδο



Εικόνα 20. Διέλευση πλοίων τα παλαιότερα χρόνια



Εικόνα 21. Convoy πλοίων τη σημερινή περίοδο

3. Το νέο παράλληλο κανάλι

Ο πρόεδρος της Αιγύπτου στρατηγός Abdel Fattah el Sisi (1954–), αποκάλυψε ότι η κυβέρνησή του σχεδιάζει την κατασκευή ενός νέου καναλιού, μήκους 45 nautical miles (83 km) που θα ρέει παράλληλα με μεγάλο τμήμα του ήδη υφιστάμενου καναλιού, επιτρέποντας σε περισσότερα πλοία να το χρησιμοποιούν καθημερινά. Το κανάλι, που επιτρέπει στα πλοία να ταξιδεύουν από την Ευρώπη προς την Ασία και το αντίστροφο, αποφεύγοντας τον πολυήμερο παράπλου της Αφρικής, είναι πολυσύχναστο, 17.225 πλοία κάθε είδους το διέσχισαν το 2012. Το νέο κανάλι, θα φτιαχτεί κοντά στην ακτή της Μεσογείου και θα στοιχίσει περίπου 3.000.000.000 €, που κατά την κυβέρνηση *«θα προέλθουν μόνο από ενδιαφερόμενες αιγυπτιακές κοινοπραξίες, εταιρίες ή ιδιώτες»*, με τους ξένους επενδυτές να αποκλείονται.

«Θέλουμε, όλοι οι Αιγύπτιοι να έχουν μετοχές στο πρόγραμμα αυτό», είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος Sisi. Από τη στιγμή που ξεκινήσουν οι εργασίες, το έργο υπολογίζεται ότι θα είναι έτοιμο σε 1 έτος και θα αυξήσει τον αριθμό των πλοίων που το διαπλέουν καθημερινά από 49 σε 97 κατά μέσον όρο. Οι περισσότεροι Αιγύπτιοι βλέπουν θετικά το έργο, λόγω του οικονομικού οφέλους που θα προκύψει από την αύξηση της κυκλοφορίας. Ωστόσο, χιλιάδες κάτοικοι της περιοχής αντιδρούν στην απαλλοτρίωση των περιουσιών τους. *«Αυτό το τεράστιο σχέδιο θα οδηγήσει ουσιαστικά στη δημιουργία μια νέας διώρυγας, παράλληλης της υπάρχουσας»*, δήλωσε ο ναύαρχος Mohab Mamish (1948–), πρόεδρος της κρατικής υπηρεσίας λειτουργίας της διώρυγας, σε συνέντευξη του στη τηλεόραση.

Υπάρχουν και οι πιο επιφυλακτικές εκτιμήσεις. *«Θα αυξάνουν τη χωρητικότητα μόνο σε ένα τμήμα της υφιστάμενης διώρυγας, επομένως τα οφέλη από αυτή την κίνηση μένει να αποδειχθούν»* δήλωσε ο Angus Blair, πρόεδρος του Ινστιτούτου Signet, μιας οικονομικής και πολιτικής δεξαμενής σκέψεων με έδρα το Κάιρο. Τα έσοδα από τη διώρυγα, που κυμαίνονται περίπου στα 3.800.000.000 € ετησίως, είναι μια σημαντική πηγή συναλλάγματος για την αιγυπτιακή οικονομία, που έχει πληγεί από την τριετή πολιτική αστάθεια, που με τη σειρά της έπληξε την τουριστική βιομηχανία της Αιγύπτου.



Εικόνα 22. Η διώρυγα από ψηλά



Εικόνα 23. Αεροφωτογραφία της διώρυγας

3.1 Εγκαίνια της νέας διώρυγας

Νέα δεδομένα για τη ναυσιπλοΐα, δημιουργεί η διαπλάτυνση της διώρυγας που ολοκληρώνεται σύντομα, καθώς στις 06.08.2015 αναμένονται τα εγκαίνια της, παρουσία του Αιγύπτιου προέδρου Sisi. Σύμφωνα με τον ναύαρχο Mohab Mamish:

«Η νέα διώρυγα, δεν είναι μόνο μια διώρυγα και ένα εκπληκτικό κατασκευαστικό επίτευγμα. Για τον αιγυπτιακό λαό, αποτελεί καταλύτη που θα απελευθερώσει ένα ανανεωμένο αίσθημα υπερηφάνειας και ένα μέλλον ευημερίας. Το νέο έργο, έχει ολοκληρωθεί κατά 80% και προχωρά καθώς μιλάμε με περισσότερα από 210.000 τόνους άμμου να έχουν ήδη εκσκαφθεί. Έτσι, η προσοχή μας πλέον, στρέφεται στον εορτασμό αυτού του επιτεύγματος, μαζί με τον λαό της Αιγύπτου, καθώς και στην ευρεία διάδοση της είδησης για το δώρο της Αιγύπτου στον κόσμο».

Το κατασκευαστικό έργο, ξεκίνησε με μια μεγάλη εθνική συνδρομή, σε μια προσπάθεια να αντληθούν τα απαραίτητα κεφάλαια από τους ίδιους τους Αιγύπτιους. Μέσα σε μόλις 6 ημέρες, συγκεντρώθηκαν 8.500.000.000 \$ και οι εργασίες άρχισαν στις 06.08.2014. Παρά τις αρχικές εκτιμήσεις, που προέβλεπαν ότι το έργο θα διαρκούσε 3 έτη, σήμερα σε λιγότερο από 12 μήνες, βρίσκεται σε πορεία ολοκλήρωσης. Η διώρυγα, αποτέλεσε για περισσότερα από 150 έτη την καρδιά της αιγυπτιακής οικονομίας. Το σχέδιο για την κατασκευή μιας νέας 72 km, διώρυγας θα δώσει τη δυνατότητα της αμφίδρομης κυκλοφορίας και θα διπλασιάσει την τρέχουσα ημερήσια δυναμικότητα μεταφοράς των εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, η αρχή της διώρυγας προβλέπεται να αυξήσει τα ετήσια έσοδα από 5.300.000.000 \$ το 2015, σε 13.200.000.000 \$ το 2023 και θα καταστήσει τη διώρυγα ως την πιο σημαντική θαλάσσια εμπορική δίοδο, σε ένα περιβάλλον αυξανόμενου ανταγωνισμού.

4. Η βιομηχανική ζώνη της διώρυγας

Η νέα διώρυγα, είναι η καρδιά ενός οράματος για την κατασκευή μιας πλήρως ανεπτυγμένης βιομηχανικής περιοχής γύρω από τη διώρυγα, που θα είναι γνωστή ως η ζώνη της διώρυγας, τονίζεται σε ανακοίνωση της αρχής. Η ζώνη θα αποτελέσει μια βιομηχανική περιοχή, εφελτήριο προσφοράς υπηρεσιών σε πολυάριθμους τομείς, όπως τον κατασκευαστικό κλάδο, τα logistics, την επισκευή πλοίων. Με τη διώρυγα να τοποθετείται ως καίρια συνιστώσα του παγκόσμιου εμπορίου, η ζώνη της θα παρέχει πρόσβαση σε 1.600.000.000 πελάτες σε όλο τον κόσμο. Το έργο, θα προσφέρει στην Αίγυπτο επενδύσεις και ευκαιρίες εργασίας για τα επόμενα έτη.

«Η νέα διώρυγα αποτελεί σύμβολο της νέας Αιγύπτου, αντιπροσωπεύει την ενέργεια, την επινοητικότητα και την αποφασιστικότητα των Αιγυπτίων και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα που θα υλοποιηθεί από τον λαό της Αιγύπτου στη σύγχρονη εποχή. Ακόμη, θα ενισχύσει την οικονομία και την κοινωνία μας για τις επόμενες δεκαετίες», πρόσθεσε ο ναύαρχος Mamish.

Η αρχή της διώρυγας, έχει οργανώσει μία σειρά εορτασμών και μία παγκόσμια επικοινωνιακή καμπάνια που θα υλοποιηθούν από την κοινοπραξία WPP, μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες marketing και επικοινωνίας στον κόσμο, με άλλες τοπικές εταιρείες της Αιγύπτου. Της ομάδα της WPP ηγείται η Memac Ogilvy public relations με την υποστήριξη των Memac Ogilvy & Mather, Media Waves, Emeco Travel, JWT, Richard Attias και Mindshare. Η εκστρατεία θα κορυφωθεί με μια εορταστική εκδήλωση στις όχθες της νέας διώρυγας, στις 6 Αυγούστου. Σε αυτή την ιστορική ημέρα, ο πρόεδρος της Αιγύπτου Sisi μαζί με ηγέτες απ' όλον τον κόσμο, διαμορφωτές της κοινής γνώμης και εκπροσώπους των μέσων ενημέρωσης, θα παρακολουθήσουν για 1^η φορά την ταυτόχρονη ροή που υπάρχει προς βορρά και προς νότο.



Εικόνα 24. Πολιτικός χάρτης της διώρυγας

5. Η επίδραση της διώρυγας στο περιβάλλον

Η διαπλάτυνση της διώρυγας, θα φέρει μεγάλα οικονομικά οφέλη για την Αίγυπτο. Θα έχει όμως επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ο διαβόητος λαγοκέφαλος (*Lagocephalus sceleratus*), το δηλητηριώδες τροπικό ψάρι που έχει εξαπλωθεί στα ελληνικά νερά, δεν αποκλείεται να ήταν μόνο η αρχή. Περιέχει νευροτοξίνες και έχει στείλει αρκετούς ανθρώπους στο νοσοκομείο. Η διαπλάτυνση της διώρυγας και η κατασκευή ενός 2^{ου} καναλιού για τα πλοία, θα επιτρέψει σε περισσότερα είδη της

Ερυθράς θάλασσας να εξαπλωθούν στη Μεσόγειο και να προκαλέσουν σοβαρά προβλήματα, προειδοποιεί διεθνής ερευνητική ομάδα.

«Η επέκταση της διώρυγας, θα αυξήσει τον αριθμό των εισβολών και θα έχει ως αποτέλεσμα μια μεγάλη ποικιλία επιπτώσεων στη δομή του οικοσυστήματος και τη λειτουργία της Μεσογείου» δηλώνει στον *Guardian* η Bella Galil του Εθνικού Ινστιτούτου Ωκεανογραφίας του Ισραήλ. Παρουσιάζοντας τη μελέτη τους στην επιθεώρηση *Biological Invasions*, η Galil και οι 17 συνεργάτες της, αναγνωρίζουν ότι η επέκταση της διώρυγας έχει μεγάλη οικονομική σημασία για την Αίγυπτο και αναπόφευκτα θα προχωρήσει. Ζητούν από το Κάιρο να εκπονήσει μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και να εξετάσει πιθανές τεχνικές λύσεις, όπως η χρήση πομπών υπερήχων που αποθαρρύνουν τους εισβολείς ή η τεχνητή αύξηση της αλατότητας σε τμήματα της διώρυγας. Από τα 700 ξενικά είδη που έχουν εντοπιστεί, ως σήμερα, στη Μεσόγειο, περίπου τα μισά έφτασαν μέσω της διώρυγας, από την κατασκευή της. Δύο άλλα είδη χορτοφάγων ψαριών, η μαύρη κουρκούνα (*Siganus luridus*) και η άσπρη κουρκούνα (*Siganus rivulatus*) εισέβαλαν μέσω Suez πριν από μερικές δεκαετίες και έχουν αποψιλώσει τεράστια λιβάδια ποσειδωνίας στην ανατολική Μεσόγειο. Όμως, το είδος που έχει προκαλέσει τα περισσότερα προβλήματα είναι η τσούχτρα *Rhopilema nomadica*, ένα τροπικό είδος που εμφανίστηκε στη Μεσόγειο τη δεκαετία του 1970 και θεωρείται πλέον ένα από τα χειρότερα ξενικά είδη. Γιγάντια κοπάδια της τσούχτρας εμποδίζουν την αλιεία και έχουν οδηγήσει στο κλείσιμο τουριστικών ακτών γύρω από τη Μεσόγειο.

«Το θέμα δεν είναι μόνο οι επιπτώσεις της τσούχτρας σε άλλα είδη. Είναι μια απειλή για την ανθρώπινη ζωή και τις ανθρώπινες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, της γεωργίας και της αλιείας» λέει ο Stefano Piraino του Πανεπιστημίου του Σαλέντο της Ιταλίας, μέλος της ερευνητικής ομάδας.

Οι ερευνητές, ζητούν τώρα από τις χώρες μέλη που έχουν επικυρώσει την σύμβαση βιολογικής ποικιλίας του ΟΗΕ, να πιέσουν το Κάιρο για την εκπόνηση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ό,τι και αν γίνει όμως, το πιθανότερο είναι ότι η Μεσόγειος θα συνεχίσει να δέχεται τους μετανάστες της Ερυθράς θάλασσας.



Εικόνα 25. Λαγοκέφαλος



Εικόνες 26 και 27. Μαύρη και άσπρη Κουρκούνα



Εικόνα 28. (Τσούχτρα *Rhopilema nomadica*)

Suez Canal Transit Dues as of 01.05.2014

Tariff	Vessel type	Condition	First 5000	Next 5000	Next 10000	Next 20000	Next 30000	Next 50000	Rest
1	Tankers of Crude Oil	Laden	7,88	5,58	4,22	2,09	1,80	1,55	1,52
		Ballast	6,70	4,74	3,59	1,78	1,53	1,32	1,29
2	Tankers of Petroleum Products	Laden	7,88	5,58	4,22	2,80	2,74	2,47	2,38
		Ballast	6,70	4,74	3,59	1,78	1,53	1,32	1,29
3	Dry Bulk Carriers	Laden	7,88	6,02	4,76	1,74	1,53	1,44	1,38
		Ballast	6,70	5,12	4,05	1,48	1,30	1,22	1,17
4	LPG Carriers	Laden	7,88	5,70	4,22	3,43	3,00	2,80	2,80
		Ballast	6,70	4,85	3,59	2,92	2,55	2,38	2,38
5	LNG Carriers	Laden	7,88	6,13	5,30	4,10	3,80	3,63	3,53
		Ballast	6,70	5,21	4,51	3,49	3,23	3,09	3,00
6	Chemical and Other Liquid Bulk Carriers (*)	Laden	8,24	6,37	5,08	3,70	3,30	3,10	3,05
		Ballast	7,00	5,41	4,32	3,15	2,81	2,64	2,59
7	Container Ships	Laden	7,88	5,41	4,20	2,94	2,73	2,15	2,05
		Ballast	6,70	4,60	3,57	2,50	2,32	1,83	1,74
8	General Cargo Ships	Laden	7,88	6,08	4,24	3,18	3,08	3,03	2,97

		Ballast	6,70	5,17	3,60	2,70	2,62	2,58	2,52
9	RO / RO Ships	Laden	7,88	5,86	4,56	3,29	3,08	2,97	2,86
		Ballast	6,70	4,98	3,88	2,80	2,62	2,52	2,43
10	Vehicle Carriers	Laden	7,88	5,41	4,05	2,89	2,73	2,15	2,05
		Ballast	6,70	4,60	3,44	2,46	2,32	1,83	1,74
11	Passenger Ships	Laden	7,88	5,54	4,56	3,23	3,18	3,08	2,97
		Ballast	6,70	4,71	3,88	2,75	2,70	2,62	2,52
12	Special Floating Units	Laden	8,55	5,66	5,09	3,61	3,40	3,08	2,97
		Ballast	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Other Vessels	Laden	8,24	5,55	4,67	3,40	3,29	3,08	2,97
		Ballast	7,00	4,72	3,97	2,89	2,80	2,62	2,52

* Ballast chemical / oil tankers are to be charged at the same rate of ballast oil tankers ** Loaded combined carriers are to be charged according to the kind of cargo. In case of carrying more than one type of cargo such carriers are to be charged at the rate of petroleum products tankers. *** Ballast combined carriers are to be charged at the rate of ballast dry bulk carriers. The currencies accepted for the payment of transit dues are: U.S Dollar, Sterling Pound, Euro, Japanese Yen (JPY), Canadian Dollar(CAD), Swedish Krona (SEK), Danish Krone(DKK), Norwegian Krone (NOK), Swiss Franc(CHF).

Suez Canal Transit Dues as of 01.05.2013

Tariff Vessel type	Condition	First 5000	Next 5000	Next 10000	Next 20000	Next 30000	Next 50000	Rest
1 Tankers of Crude Oil	Laden	7,88	5,58	4,22	1,84	1,63	1,51	1,41
	Ballast	6,70	4,74	3,59	1,56	1,39	1,28	1,20
2 Tankers of Petroleum Products	Laden	7,88	5,58	4,22	2,54	2,49	2,38	2,27
	Ballast	6,70	4,74	3,59	1,56	1,39	1,28	1,20
3 Dry Bulk Carriers	Laden	7,88	6,02	4,76	1,51	1,41	1,35	1,30
	Ballast	6,70	5,12	4,05	1,28	1,2	1,15	1,11
4 LPG Carriers	Laden	7,88	5,70	4,22	3,02	2,81	2,71	2,71
	Ballast	6,70	4,85	3,59	2,57	2,39	2,30	2,30
5 LNG Carriers	Laden	7,88	6,13	5,30	3,68	3,57	3,47	3,35
	Ballast	6,70	5,21	4,51	3,13	3,03	2,95	2,85
6 Chemical and Other Liquid Bulk Carriers (*)	Laden	8,24	6,37	5,08	3,24	3,14	3,02	3,02
	Ballast	7,00	5,41	4,32	2,75	2,67	2,57	2,57
7 Container Ships	Laden	7,88	5,41	4,20	2,94	2,73	2,15	2,05
	Ballast	6,70	4,60	3,57	2,50	2,32	1,83	1,74

8	General Cargo Ships	Laden	7,88	6,08	4,24	3,18	3,08	3,03	2,97
		Ballast	6,70	5,17	3,60	2,70	2,62	2,58	2,52
9	RO / RO Ships	Laden	7,88	5,86	4,56	3,29	3,08	2,97	2,86
		Ballast	6,70	4,98	3,88	2,80	2,62	2,52	2,43
10	Vehicle Carriers	Laden	7,88	5,41	4,05	2,89	2,73	2,15	2,05
		Ballast	6,70	4,60	3,44	2,46	2,32	1,83	1,74
11	Passenger Ships	Laden	7,88	5,54	4,56	3,23	3,18	3,08	2,97
		Ballast	6,70	4,71	3,88	2,75	2,70	2,62	2,52
12	Special Floating Units	Laden	8,55	5,66	5,09	3,61	3,40	3,08	2,97
		Ballast	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13	Other Vessels	Laden	8,24	5,55	4,67	3,40	3,29	3,08	2,97
		Ballast	7,00	4,72	3,97	2,89	2,80	2,62	2,52

Suez Canal Transit Dues as of 01.03.2012

The Suez Canal Authority announces that the transit dues for the year 2012 will be as shown in table below as per circular 6 / 2011. This circular takes effect as of March 1st 2012. See table of transit dues below. RATES OF TRANSIT DUES TO BE APPLIED FROM 01.03.2012 all figures is based on SDR (see below).

Tariff	Vessel type	Condition	First 5000	Next 5000	Next 10000	Next 20000	Next 30000	Next 50000	Rest
12-01	Tankers of Crude Oil	Laden	7,88	4,94	4,02	1,75	1,55	1,44	1,34
		Ballast	6,70	4,20	3,42	1,49	1,32	1,23	1,14
12-02	Tankers of Petroleum Products	Laden	7,88	4,94	4,02	2,42	2,37	2,27	2,16
		Ballast	6,70	4,20	3,42	1,49	1,32	1,23	1,14
12-03	Dry Bulk Carriers	Laden	7,88	5,36	4,53	1,44	1,34	1,29	1,24
		Ballast	6,70	4,55	3,85	1,23	1,14	1,09	1,05
12-04	LPG Carriers	Laden	7,88	5,05	4,02	2,88	2,68	2,58	2,58
		Ballast	6,70	4,30	3,42	2,45	2,28	2,19	2,19
12-05	LNG Carriers	Laden	7,88	5,46	5,05	3,50	3,40	3,30	3,19
		Ballast	6,70	4,65	4,30	2,98	2,89	2,80	2,72
12-06	Chemical and Other Liquid Bulk	Laden	8,24	5,67	4,84	3,09	2,99	2,88	2,88
		Ballast	7,00	4,82	4,12	2,63	2,54	2,45	2,45
12-07	Container Ships	Laden	7,88	5,15	4,12	2,88	2,68	2,11	2,01
		Ballast	6,70	4,38	3,50	2,45	2,28	1,79	1,71
12-08	General Cargo Ships	Laden	7,88	5,67	4,12	3,09	2,99	2,94	2,88
		Ballast	6,70	4,82	3,50	2,63	2,54	2,49	2,45

12-09 RO - RO Ships	Laden	7,88	5,46	4,43	3,19	2,99	2,88	2,78
	Ballast	6,70	4,65	3,77	2,72	2,54	2,45	2,37
12-10 Vehicle Carriers	Laden	7,88	5,15	3,97	2,83	2,68	2,11	2,01
	Ballast	6,70	4,38	3,37	2,41	2,28	1,79	1,71
12-11 Passenger Ships	Laden	7,88	5,15	4,43	3,14	3,09	2,99	2,88
	Ballast	6,70	4,38	3,77	2,67	2,63	2,54	2,45
12-12 Special Floating Units	Laden	8,55	5,25	4,94	3,50	3,30	2,99	2,88
	Ballast	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
12-13 Other Vessels	Laden	8,24	5,15	4,53	3,30	3,19	2,99	2,88
	Ballast	7,00	4,38	3,85	2,80	2,72	2,54	2,45

* If in ballast, combined carriers are to be charged at the same rate of Ballast Dry bulk carriers.

** If in ballast, chemical / oil tankers are to be charged at the same rate of Ballast Oil Tankers.

*** Loaded combined carriers are to be charged according to the kind of cargo. In case of carrying more than one type of cargo such carriers are to be charged at the rate of petroleum products tankers. The special drawing right SDR is an international reserve asset created by the International Monetary Fund to supplement existing reserves. It is valued on the basis of a basket of five currencies and can be used in a wide variety of transactions and operations among official holders.

Βιβλιογραφία

- Marc de Fondbrune, (Οκτώβριος 1969). «Τα 100 χρόνια της Διώρυγος του Σουέζ», Ιστορία εικονογραφημένη, τεύχος 16, σελίδες 12–20
- Marc de Fondbrune, (Νοέμβριος 1969). «Τα 100 χρόνια της Διώρυγος του Σουέζ», Ιστορία εικονογραφημένη, τεύχος 17, σελίδες 14–17
- Σκουλιός, Μιχ. (1997.) «Οι πρώτοι Κασιώτες στην Αίγυπτο», εκδότης Σύλλογος Κασιωτών Ρόδου *Ο Χαδιώτης*, Αθήνα
- Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού
- Κοντός, Χ. (1991). «Βιβλιοκρισία του βιβλίου του Μήνου Κομνηνού, Κασιώτες καραβοκύρηδες στον 19^ο–20^ο αιώνα, Αθήνα, 1990», *Μνήμων*, τεύχος 13, σελίδες 397–400
- Εφημερίδες Βήμα και Έθνος (29.10.1998)