

ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА СУЭЦКОГО КАНАЛА. ПОЛИТИЧЕСКАЯ И ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ БОРЬБА ЗА ЕГО РЕАЛИЗАЦИЮ

В. М. Аванесян

Российско-Армянский университет

Ереван, Армения

vt.avanesyan@yahoo.com

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена строительству Суэцкого канала. При изучении данного сложного процесса автор обратил особое внимание на политическую и дипломатическую борьбу при реализации проекта. Определяющим источником для исследования стали полные стенографические отчеты парламентских обсуждений в Законодательном корпусе и в Сенате Франции, которым представлялись дипломатические документы по внешнеполитическим проблемам в обязательном порядке, мемуарная литература главных действующих деятелей, а также выступления сенаторов и депутатов во время сессий, которые придерживались иной от официальной точки зрения. Фердинанд де Лессепс – человек, который первым практически начал реализовывать сложный инженерный проект. Он подписал соглашение с наместником Египта по которому Средиземное и Красное моря соединялись через дельту Нила. Для его реализации Ф. Лессепс создал компанию, выпустил акции, стал директором стройки и был фанатично предан этому делу. Однако они не получили официального согласия сюзерена – султана Османской Турции.

Строительство Суэцкого канала разделило на сторонников и противников как внутри Франции, так и за ее пределами. Противницей стройки в категорической форме выступала Великобритания. Ее позицию обозначили Д. Пальмерстон, премьер-министр и Ф. Кларендон, министр иностранных дел. Английское лобби в Париже, Константинополе и Египте активно противодействовало строительству канала. Особенно сильное давление оказывалось на императора Франции с целью убедить его отказаться от поддержки Ф. Лессепса.

Группа английских финансистов смогла привлечь на свою сторону влиятельного французского государственного и политического деятеля Франции Ш. Морни с заманчивым предложением, поскольку оно сулило ему миллионные прибыли. В числе противников проекта

оказался и Нубар Нубарян (Нубар-паша). Кроме Ф. Лессепса влиятельными сторонниками строительства Суэцкого канала выступили императрица Евгения, принц Наполеон и, конечно, Наполеон III, но на более позднем этапе. Главным проводником проекта при французском дворе выступила императрица. Эпитеты из уст Ф. Лессепса: «политический щит», «крестная мать» и «защитница» канала, ангел-хранитель проекта, – они были адресованы именно к ней. Укрепленный мыслью о грядущей славе и величии династии Бонапартов и державы, император Франции, преодолел сопротивление англичан и перешел к активной поддержке Ф. Лессепса. Это проявилось в том, что Наполеон III согласился быть арбитром в споре между компанией и египетским хедивом, а затем оказал финансовую поддержку на заключительном этапе строительства.

Успехом французской дипломатии, управляемой императором Франции, было то, что Порта официально санкционировала строительство Суэцкого канала.

Главный вывод: Фердинанд де Лессепс победил, потому что оказался верен и настойчив в своем проекте, сумел зажечь этой идеей команду единомышленников.

Ключевые слова: строительство Суэцкого канала, Фердинанд де Лессепс, политическая и дипломатическая борьба, английское лобби, герцог Мори, Наполеон III, императрица Евгения, Нубар-паша.

THE CONSTRUCTION OF THE SUEZ CANAL. THE POLITICAL AND DIPLOMATIC STRUGGLE FOR ITS IMPLEMENTATION

Valery Avanesyan

*Russian-Armenian University
Yerevan, Armenia
vm.avanesyan@yahoo.com*

ANNOTATION

The article is devoted to the construction of the Suez Canal. In studying this complex process, the author paid special attention to the political and diplomatic struggle during the implementation of the project. The determining sources for the research were the complete stenographic reports of parliamentary discussions in the Legislative Corps and in the Senate of France, to which diplomatic

documents on foreign policy issues were presented on a mandatory basis, the memoir literature of the main actors, as well as the speeches of senators and deputies during the sessions who adhered to a point of view different from the official one.

Ferdinand de Lesseps is the person who first practically began to implement a complex engineering project. He signed an agreement with the viceroy of Egypt, according to which the Mediterranean and Red Seas were connected through the Nile delta. For its implementation, F. Lesseps created a company, issued shares, became the director of construction, and was fanatically devoted to this cause. However, they did not receive the official consent of the suzerain – the Sultan of the Ottoman Turkey.

The construction of the Suez Canal divided into supporters and opponents both within France and beyond its borders. The opponent of the construction was categorically Great Britain. Its position was defined by D. Palmerston, Prime Minister, and F. Clarendon, Minister of Foreign Affairs. The English lobby in Paris, Constantinople, and Egypt actively opposed the construction of the canal. Particularly strong pressure was exerted on the Emperor of France in order to convince him to abandon support for F. Lesseps.

A group of English financiers managed to attract to their side the influential French state and political figure of France Ch. Morny with a tempting offer, since it promised him millions in profits. Among the opponents of the project was also Nubar Nubaryan (Nubar Pasha). In addition to F. Lesseps, influential supporters of the construction of the Suez Canal were Empress Eugénie, Prince Napoleon and, of course, Napoleon III, but at a later stage. The main conductor of the project at the French court was the Empress. The epithets from the mouth of F. Lesseps: “political shield”, “godmother” and “protector” of the canal, guardian angel of the project, – they were addressed precisely to her. Strengthened by the thought of the coming glory and greatness of the Bonaparte dynasty and the state, the Emperor of France overcame the resistance of the English and moved to active support of F. Lesseps. This was manifested in the fact that Napoleon III agreed to be an arbitrator in the dispute between the company and the Egyptian khedive, and then provided financial support at the final stage of construction.

The success of French diplomacy, managed by the Emperor of France, was that the Porte officially sanctioned the construction of the Suez Canal. The main conclusion: Ferdinand de Lesseps won because he proved to be faithful and persistent in his project, managed to ignite this idea with a team of like-minded people.

Keywords: construction of the Suez Canal, Ferdinand de Lesseps, political and diplomatic struggle, English lobby, Duke of Morny, Napoleon III, Empress Eugénie, Nubar Pasha.

Введение

Открытие Суэцкого канала в 1869 году стало величайшим событием в мировой истории, поскольку, с одной стороны, канал соединял Средиземное и Красное моря, с другой, стал условной границей между Африкой и Евразией, и, наконец, водный путь между акваторией Средиземного моря и Атлантического и Индийского океанов позволил в будущем мировой торговле сократить морской путь на 8 тыс. км., а торговым судам не нужно было огибать Африку.

Грандиозные планы, предложенные и реализованные в XIX веке, в той или иной степени, актуальны и сегодня, оказывая влияние на современность. Цель статьи – изучить сложный процесс строительства Суэцкого канала. Руководителю проекта необходимо было преодолевать противодействие не только со стороны зарубежных, очень влиятельных сил, но и его неоднозначное восприятие внутри государства. Определяющим источником для изучения стали полные стенографические отчеты (с 1861 года) парламентских обсуждений в Сенате и Законодательном корпусе Франции, публикация которых имела место в официальной газете «*Le Moniteur Universel*». Двум палатам предоставлялись дипломатические документы, касающиеся строительства Суэцкого канала. Ключевым источником явилась мемуарная литература и в частности, воспоминания императора Наполеона III, императрицы Евгении, принца Наполеона, герцога Мори, министров иностранных дел Тувенеля, Друэн де Люиса, лидера республиканской оппозиции Эмиля Оливье, и безусловно, Фердинанда ле Лессепа, который руководил строительством Суэцкого канала. Важно отметить, также, что в 1987 году создали Архивный фонд Наполеона (или фонд Наполеона), где публикуются материалы по истории двух французских империй, в частности, оценки и высказывания Наполеона III, императрицы Евгении, герцога Мори, принца Наполеона, которые не были введены в научный оборот до того времени и касались в отношении сторонников и противников строительства Суэцкого канала. *Napoleon.org* является официальным двуязычным (английский, французский) сайтом фонда. Автор не обошел вниманием выступления, во время сессий сенаторов и депутатов, которые придерживались иной от официальной точки зрения. Выступления позволили глубоко и с разных сторон разобрать ключевые проблемы.

Обратимся к истории, но не далекого прошлого, а к египетскому походу Наполеона Бонапарта, во время которого будущий первый консул и император взял с

собой ученых различных направлений, в том числе Жана-Батиста Лепера, инженера – строителя и архитектора. Лепер и братья ле Перье —Жак-Мари и Гратьен – получили задание изучить возможности сооружения канала, соединяющего через дельту Нила Средиземное и Красное моря. Во время похода Наполеон I создал Институт Египта [Брокгауз и Ефрон, 1894, с. 240-243] в Каире¹, а при нем Комиссию литературы и искусства, членом которого и был вышеупомянутый Лепер. Ученые Комиссии должны были изучить историю, естествознание, географию и состояние Египта на момент похода².

Эту краткую историю необходимо было представить с одной целью: понять логику событий, задавшись вопросом, когда же книга Лепера попала в руки Виконта Фердинанда Мари де Лессеписа (его полное имя), а прочитав ее, стал рьяным сторонником прорытия Суэцкого канала. По выражению биографа Барро В.А. «идея Лепера стала его собственной и все больше и больше овладевала его фантазией» [Барро, 1893, с. 32]. Дело в том, что Ф. Лессепис, будучи консулом Франции в Александрии (1832-1839 гг.), однажды по не зависящим от него обстоятельствам был задержан в карантине до въезда в Александрию и, чтобы убить время, он попросил коллегу по консульству прислать ему какую-нибудь книгу. Именно тогда работа Лепера оказалась в его руках. Однако путь от чтения до реализации проекта стал долгим и трудным и от его настойчивости и упорства в тот период мало что зависело. Тем более что Ф. Лессепис после неудачной дипломатической миссии в Рим [Аванесян, 1985, с. 198-214.] (ее можно даже определить как провальную³) удалился в имение тещи и занялся хозяйством. Однако идея фикс (от французского *idée*

¹ Образцом для Института Египта Наполеон Бонапарт выбрал Институт Франции – высшее официальное учреждение в Париже, состоящий из 5 академий: Французская академия, Французская академия надписей и медалей, Французская академия нравственных и политических наук. При режиме Директории был учрежден в 1795 году национальный Институт наук и искусств, а в 1806 году он был переименован во французский (Institut de France).

²Результатом их трудов стала монументальная работа «Описание Египта» вначале в 21 томах, а затем в 37 томах.

³ По поручению Луи-Наполеона Бонапарта, президента Второй республики Ф. Лессепис был отправлен в 1849 году в Рим с дипломатической миссией с целью примирить Папство (Пий IX) и Римскую республику (Триумvirат во главе с Джузеппе Мадзини), поскольку эти противоречия, по существу, были непримиримы, то и эта миссия окончилась фиаско.

fixe) не покидала его и он подготовил записку о Суэцком канале и намеревался отправить Аббас-паше [Брокгауз и Ефрон, 1890, с. 14], египетскому хедиву, наместнику Османской империи. Но следует подчеркнуть, что Аббас I Хильми, третий вице-король Египта, внук египетского паши Мухаммеда Али – основатель одноименной династии, слыл скорее англофилом, и когда при нем была проложена первая египетская железная дорога, он обратился к англичанам, а не к французам. Более того, Аббас – паша, придя к власти, лишил привилегий многих иностранцев. Естественно, он отказал Ф. Лессепсу в реализации проекта. Перелом наступил в ноябре 1854 г., после смерти Аббаса-паши. Порта назначила на должность вице-короля Египта Мухаммеда Саид – пашу [Брокгауз и Ефрон, 1900, с. 73], с которым был дружен Ф. Лессепс. В отличие от своего предшественника, новый хедив ориентировался во внешней политике на Францию, учился в Париже и совершал поездки туда. Ф. Лессепс письмом поздравил нового владыку Египта и выразил желание увидеть его, на что хедив согласился и пригласил бывшего друга в Каир. В итоге, 15 ноября 1854 года он представил на рассмотрение хедива записку о Суэцком канале, где пытался убедить его в том, что соединение Средиземного и Красного морей является делом чрезвычайной важности, а осуществление этого проекта поставит его в один ряд с величайшими людьми, в том числе с Наполеоном I. В записке также были приведены слова Наполеона Бонапарта, после того, как он получил от Лепера доклад комиссии: *«Дело великое (курсив мой – В.А.), не мне, однако заниматься его исполнением. Со временем турецкое правительство покроет себя славою, осуществив проект... настал момент исполнить предсказания Наполеона»* [Mémoire de Lesseps, Napoleon.org]. Но до записки двумя днями раньше (13 ноября) во время военной прогулки Лессепс в устной форме представил хедиву Саид-паше план строительства Суэцкого канала, на что получил следующий ответ: *«Я убедился. Я принимаю Ваш план. О средствах его исполнения мы потолкуем, дорогой. Это дело решенное, вы можете положиться на меня»* (курсив мой – В.А.). [Барро, 1893, с. 37]

Сторонники и противники строительства Суэцкого канала

Суэцкий проект, выдвинутый Лессепсом, вызвал неоднозначную реакцию в Европе. В основе раздела на сторонников и противников строительства лежат

несколько актов Египетского правительства. Выделим самый главный – Саид-паша подписал акт о концессии, который разрешал Лессепсу строить канал через Суэцкий перешеек. Затем была создана компания (*Compagnie Universelle du Canal Marilime de Suez*). Этот акт давал право на эксплуатацию канала в течение 99 лет после завершения работ. Параллельно с этим компания была зарегистрирована как Египетское акционерное общество с головным офисом в Париже. Наконец, решающий акт Саид-паша подписал его без разрешения сюзерена, то есть турецкого султана. И это станет в будущем предметом острой дипломатической переписки между османским и французским правительствами. Вышеназванный акт предоставил компании необходимые земельные площади, правительство Египта обязывалось провести в зону строительства питьевую воду, освобождало компанию от выплаты налогов, и, самое важное, предоставляло дешевую рабочую силу, состоящую из феллахов. Это составляло 80% от общего числа рабочих, необходимых для прорытия канала, наконец, определила акционерный капитал в 200 миллионов франков.

Противником строительства выступила Великобритания. Ее позицию обозначили Генри Джон Темпл Пальмерстон, премьер-министр (в 1855–1858 и 1859–1865 годах) и Джордж Вильерс, 4-й граф Кларендон, министр иностранных дел. Они считали, что строительство канала противоречит морским и торговым интересам Великобритании, тем более руководителем проекта выступал француз. Однако, у каждого из них была своя аргументация. Начнем с Пальмерстона, который считался наиболее ярким и последовательным противником и высказался об этом в беседе с Ф. Лессепсом и во время выступления в палате общин в ходе дебатов, созванных специально для обсуждения строительства Суэцкого канала. Пальмерстон является автором фразы: «У нас нет вечных союзников и у нас нет постоянных врагов: вечны и постоянны наши интересы. Наш долг – следовать этим интересам»⁴. Исходя из интересов Великобритании он противодействовал утверждению России на Босфоре, а Франции – Ниле. Орудием такого противодействия он выбрал Османскую империю, которая должна была стать оплотом против этих замыслов. С другой стороны, Пальмерстон остерегался, что строительство канала не только подорвет монополию Великобритании на торговлю с Востоком, но и откроет

⁴ Эту речь он произнес в палате общин 1 марта 1848 года в качестве министра иностранных дел, а премьер-министром же тогда был лорд Джон Рассел.

легкий доступ к Индии другим морским державам, и в первую очередь Франции. Далее он считал, что вся ближневосточная политика Англии будет поставлена под угрозу. Еще на одну деталь нужно обратить внимание с точки зрения опасений Пальмерстона. Дело в том, что Великобритания инвестировала в строительство железной дороги через египетский перешеек вначале по маршруту Александрия – Каир (завершена в 1857 г.), а затем Каир – Суэц (введена в эксплуатацию в 1859 г.). поэтому водный путь может стать серьезным конкурентом сухопутного. Наконец, идею Ф. Лессепа он назвал «величайшим обманом и мошенничеством», подчеркивая, что технически построить канал невозможно, а если строительство все-таки удастся осуществить, то оно быстро заполнится песком. Предшественники Суэцкого канала, «канал фараонов» и «река Траяна» действительно были засыпаны и поглощены песками, а когда Египет завоевали арабы, они также засыпали его песком, но с целью направить торговые пути через внутренние районы арабского государства. Очевидно Пальмерстон имел ввиду именно это, говоря о том, что канал «быстро заполнится песком».

Д. Кларендон разделял опасения премьер-министра, но он приводил иные аргументы против строительства канала. Он считал, что Египет «оторвется» от Турции в случае его постройки, а это в свою очередь, для Англии равноценно самоубийству.». Министр был убежден, что канал усилит влияние Франции, поставит под угрозу британское господство на морских путях в Индию. Кроме того, именно Франция будет контролировать проход кораблей через Суэцкий канал и «свободный проход» будет затруднен. Поэтому Британия устами своего министра настаивает на обеспечении «беспрепятственного и свободного пути» через перешеек.

В итоге, министр отправил инструкции британским дипломатам в Константинополе с целью препятствовать получению Ф. Лессепсом официального разрешения (фирмана) от турецкого султана на начало работ.

Проблема строительства была настолько актуальной в Великобритании, что в парламенте начались дебаты, где большинство депутатов высказались против строительства Суэцкого канала (288), и лишь небольшое меньшинство высказалось (62) о прекращении противодействия британского правительства строительству.

Во Франции противником строительства стал Шарль Огюст Луи Жозеф де Морни, герцог де Морни, который являлся внебрачным сыном Огюста Шарля

Жозефа, графа де Флао, фаворит Гортензии де Бочарне, жены Луи Бонапарта, брата Наполеона Бонапарта. По факту он был сводным единоутробным братом Наполеона III, к тому же по отцовской линии он приходился внуком, также незаконнорожденным, Шарля Мориса де Толейрона – Перигор. С ноября 1854 по март 1865 года Ш.Морни был назначен президентом Законодательного корпуса. Именно он из окружения Наполеона III понял необходимость поворота к либеральной политике. Исходя из этого он имел большое влияние на лидеров оппозиции. Самым заметным из которых был республиканец Эмиль Оливье. Рассмотрим обстоятельства, при которых Ш. Морни наряду с Великобританией становится противником строительства. Прежде всего, это было связано с тем, что османское правительство в лице султана отказалось утвердить концессию на строительство канала, что между прочим, предусматривалось условиями договора между компанией и хедивом Египта. Под давлением Англии Турция выдвинула два предварительных условия: отмена принудительного труда феллахов и возвращение Египту территорий, предоставленных компании. Возникли споры по этим двум проблемам между международной компанией и египетским правительством. Обе стороны обратились к Наполеону III как к арбитру. Император в свою очередь поручил Ш. Морни разобраться в ситуации и сообщить ему о результатах. Безусловно, Наполеон III желал бы следующего: чтобы именно Ф. Лессепс и Исмаил-паша взаимно согласились по этим двум острым проблемам. При этом император официально согласился с той мыслью, что он не может вмешаться во взаимоотношения Суэцкой компании и египетского правительства, но ему интересно знать, на чьей стороне справедливость. Император подчеркивал: «предприятие Лессепса имеет право на мою симпатию, и я горячо желаю, чтобы оно добилось успеха. С другой стороны, предприятие может рассчитывать на поддержку правительства только в том случае, если его требования являются справедливыми и законными» [Parturier, 1969, p. 242].

Еще на одно обстоятельство следует обратить особое внимание. Группа английских финансистов обратилась к Ш. Морни, очевидно, не без посредничества его отца графа Ш. де Флао, который был послом Франции в Великобритании с 1860 по 1862 годы, с предложением заменить «Общество по строительству канала», на новое, причем при содействии английского капитала. Ш. Морни заинтересовался этим предложением, поскольку оно сулило ему миллионные прибыли. По

выражению французского историка Дюфрена, он начал свою «подрывную работу» [Dufresne, 1993, p.334]. По существу, герцог де Морни стал креатурой английской политики и начал противодействовать реализации проекта Ф.Лессепса. В частных беседах с императором по этому вопросу он подогревал его страх относительно войны с Англией из-за Суэцкого канала и пытался утвердить в нем мнение, что это опасная авантюра. Одновременно предложил Наполеону III вмешаться в интересах Ф. Лессепса и его акционеров, потому что султан якобы намерен отозвать концессию и следовало подготовить «почетный выход» из создавшегося положения, чтобы спасти как капиталовложение, так и честь Франции. Кроме того, Морни обещал англичанам создавать на парижской бирже мнение о том, что работы по строительству канала вскоре прекратятся. Тем самым он пытался дискредитировать акции «компаний». Параллельно, с помощью Эмиля де Жерардена, с кем был в хороших деловых отношениях, директора газеты «Press» Морни начал газетную атаку против Лессепса и его предприятие. Основной смысл публикаций сводился к тому, что «Суэцкое дело» является авантюрой и оно рискует привести к международному кризису.

Обратим также внимание на любопытный нюанс. Когда английские финансисты обратились к Морни с целью замены общества по строительству канала на новое, но уже с участием английского капитала, Нубар Нубарян⁵ объединился с ним, чтобы использовать его влияние на императора Наполеона III с желанием ослабить позиции «всеобщей компании», руководителем которого и был Ф. де Лессепс. Определенно, герцог де Морни имел свои финансовые интересы в предложениях англичан, к тому же Н. Нубарян обещал ему в свою очередь большое богатство. Кроме того, специальный посланник Исмаила-паши, отправленный в Париж с поручением вести сложные переговоры по изменению наиболее одиозных статей договора между Египтом и «компанией», и, в частности, по вопросу принудительного труда.

Выступая за отмену использования, по существу, рабского труда на стройке, он считал, что передача больших территорий вдоль канала французской компании превращает их в «государство в государстве» на египетской земле. В результате

⁵ Нубар-паша, один из основателей египетского автономного государства в эпоху Османской империи и первый премьер-министр Египта.

тайного сговора между Морни и Н. Нубаряном был проработан определенный план действий. Чтобы заставить Ф. Лессепса отказаться от части, обрушить акции его компании, а затем передать проект англичанам, Н. Нубарян внушал новому правителю Исмаил-паше мысль о том, что условия концессии - грабительские для Египта, и следует обратиться к султану с требованием остановить работы, мотивируя это защитой прав египетских рабочих, что совпадало с позицией Британии. В свою очередь эти действия способствовали дестабилизации отношений между Ф. Лессепсом и египетскими вице-королями. Продолжение этой сделки фактически остановил генеральный консул Франции в Александрии Теодорос Тастю, который используя методы дипломатического шпионажа, подкупив почтового служащего, вскрыл письмо Н.Нубаряна, адресованное де Морни, снял копию и повторно запечатал сургучом. В письме Н.Нубарян детально обсуждал с де Морни план по искусственному банкротству компании Лессепса и созданию нового общества с участием английского капитала. Там прямо указывалось на финансовую долю, которую должен был получить герцог за свою помощь в давлении на Наполеона III. Ф. Лессепс с письмом направился в Париж и ознакомил императрицу с его содержанием, а та в свою очередь Наполеона III, который был возмущен предательством Морни и потребовал от него ныне не вмешиваться в вопрос о канале. Вице-король Египта Исмаил-паша и Н.Нубарян были обеспокоены этими непредвиденными обстоятельствами и вынужденными были обратиться к императору Франции выступить арбитром в конфликте между Египтом и «Компанией».

Кроме Ф. Лессепса влиятельными сторонниками строительства Суэцкого канала выступили императрица, принц Наполеон, и, конечно, Наполеон III, но на более позднем этапе.

Прежде всего отметим, что Евгения Монтихо и Ф. Лессепс были родственниками (двоюродными братом и сестрой) и союзниками в этом масштабном проекте.

Евгения стала главным проводником его идеи при французском дворе после замужества с Наполеоном III в 1853 году. И не случайно из уст Ф. Лессепса звучали эпитеты в адрес императрицы «политический щит», «крестная мать» и «защитница» канала, ангел – хранитель проекта [Suez – Historique L'Empereur Napoléon III, Napoleon.org]. Каковы же доводы Евгении, которые были ею приведены, чтобы убедить Наполеона III отказаться от своего прежнего отстраненного подхода и

открыто выступить посредником между компанией и Египтом (читай османским султаном), а с другой стороны, решительно отстаивать волю имперского правительства довести дело до успешного завершения строительства Суэцкого канала.

Действительно, на начальном этапе Наполеон III, не желая портить франко-британские отношения, неохотно поддерживал проект Лессепса, и эту осторожность передал Лессепсу через императрицу. Императрица в письме написала ему: «император поручил мне сказать Вам, что мы должны отказаться от нашей химеры. Ее осуществление означало бы развязывание войны между Англией и Францией. Прощай наша прекрасная мечта» [Suez – Historique L’Empereur Napoléon III, Napoleon.org.]

Вместе с тем, Наполеон III призвал Лессепса быть настойчивым в своих устремлениях. Он заявил ему «Когда ты станешь очень сильным, все поддержат тебя, и я в первую очередь» [[Suez – Historique L’Empereur Napoléon III, Napoleon.org].

В действительности давление на императора было достаточно сильным со стороны английского лобби во Франции, основной целью которого, как уже отмечалось, это сорвать проект любыми способами.

Выделим основных представителей. Лорд Коули, британский посол в Париже, главный официальный представитель лобби. Он регулярно проводил встречи с Наполеоном III и его министрами с целью политического давления, чтобы убедить императора отказаться от поддержки Лессепса. Кроме того, Коули внушал императору, что строительство канала станет причиной войны между Францией и Англией, так как он угрожает безопасности пути в Британскую Индию.

Сэр Генри Бульвер, британский посол в Константинополе, который часто посещал Париж с тем, чтобы координировать атаки на проект. Вместе с тем Бульвер координировал действия с французскими противниками стройки, пытаясь доказать, что она нарушает суверенитет Османской империи. Лоббисты установили связь с братом Наполеона III герцогом де Мори, предлагая ему участие в альтернативных концессиях, чтобы он изнутри разрушал доверие Наполеона III к Лессепсу.

Лоббисты привлекли Нубара-пашу, он был тесно связан с британцами для подрыва строительства чтобы он инициировал политические споры о правах на землю и принудительный труд, надеясь заморозить стройку на длительное время. Лобби

добилось того, что британский капитал практически полностью игнорировал первичную подписку на акции компании в 1858 году. Кроме того, британские круги через посредников финансировали статьи в парижских газетах, которые называли проект «финансовым пузырем» и технически невозможной авантюрой.

Апогеем лоббистской политики стала встреча в Париже королевы Виктории с Наполеоном III, она выражала свою обеспокоенность по поводу реализации такого проекта: «Мои министры остаются непоколебимы в своем мнении. Ваше Величество может повлиять на этот вопрос. Существуют различные средства: пресса, ваша власть, ваши послы и наша поддержка в Константинополе для уничтожения этого «Общества» [Suez – Historique L’Empereur Napoléon III, Napoleon.org]. Но эти влиятельные интриги британского лобби в Париже смогла нейтрализовать императрица Евгения. Неслучайно англичане ненавидели этот «семейный тандем», потому что были возмущены тем, что важнейшие мировые решения принимаются не в парламенте, а в дамской гостиной Тюильри. Другим влиятельным сторонником строительства канала был принц Жером Наполеон. Официально назначенный «Защитником Компании» после ее основания в 1858 году, он посетил строительную площадку канала в мае 1863 года. По этому случаю он подарил Компании паровой катер. В феврале 1864 года он председательствовал на банкете [Suez – Historique Le Prince Jérôme Napoléon, Le Monde illustre, 20 février 1864, Napoleon.org] во Дворце промышленности в честь Лессепса, на котором присутствовало 1600 человек: представители всех секторов государственной деятельности, от членов Института Франции, Сената и Государственного совета до самых простых рабочих. Принц Наполеон произнес полуторачасовую речь, в которой восхвалял «первый великий национальный проект, осуществленный за рубежом исключительно благодаря силе индивидуальной инициативы». Он призвал всех сторонников канала не поддаваться слухам и нападкам, направленным против благородного начинания и его инициатора: «если бы господин де Лессепс, обладающий глубокими знаниями о народах и делах Востока, не поступил так как он поступил, у вас были бы горы бумажной работы. Но ничего бы не было достигнуто... Будьте настойчивы, закон на вашей стороне» [Suez – Historique Le Prince Jérôme Napoléon, Napoleon.org].

Настойчивость французской дипломатии и фирман турецкого султана

1864–1865 годы стали решающим периодом в строительстве Суэцкого канала. По предложению принца Наполеона Нубар-паша и вице-король Египта обратились к императору французов с просьбой выступить арбитром в конфликте между Египтом и Всеобщей Компанией. Решение, вынесенное в июле 1864 года, было в пользу Компании, а это в свою очередь говорило о том, что Наполеон III окончательно определился в отношении Ф. Лессепса и строительства канала.

Император французов позволил использовать органы государственной власти с целью ратификации со стороны султана соглашения между Египтом и французской компанией. Кроме того, ушел в иной мир Пальмерстон, ярый противник проекта и примерно тогда же скоропостижно скончался герцог де Морни, внутренний «подрывник» строительства канала. Британский посол в Константинополе по этому поводу написал своему правительству: «Со смертью де Морни у нас больше нет *никакой надежды изменить цель концессии на канал* (курсив мой – В.А)». [Le Duc de Morny, Napoleon.org]

Итак, арбитражное решение императора было доведено до сведения как обеих сторон (Общества и Египта), так и до Порты. Но для получения окончательного разрешения султана французской дипломатии понадобилось приложить немало усилий. Об этом говорят дипломатические документы за 1865–1866 годы. Дело в том, что сначала следовало подписать соглашение об осуществлении условий арбитража между компанией и египетским правительством. Затем Порта должна была официально санкционировать строительство Суэцкого канала.

Мустье, посол Франции в Константинополе, сообщил Друэн де Люису, что Али-паша, министр иностранных дел Турции, передал ему содержание доклада Осман-паши, турецкого посланника в Египте, который посетил трассу морского канала между Суэцем и Средиземным морем, а также пресноводный канал, связывавший долину Нила с Суэцем. По этому докладу территории, оставленные за компанией по арбитражу Наполеона III, сокращались с 10 тыс. га до 1562 га [Мустье – Друэн де Люису. Пера 25 января 1865 г.].

Позиция французского правительства в создавшейся ситуации была определена в депеше министра от 10 февраля 1865 г. Друэн де Люис говорил о трудностях по поводу редакции соглашения, и, несмотря на усилия Франции и Турции, египетское правительство и компания Суэцкого канала не смогли договориться.

Административный совет компании адресовал императору обращение с просьбой к Порте, пытаясь добиться «без промедления» фирман султана, который позволил бы отрегулировать концессию. Министр, по распоряжению императора, предписывал переговорить этим вопросам с великим визирем и министром иностранных дел Турции, причем Друэн де Люис отмечал, что в успехе этого дела лично заинтересован император. Фактически через арбитражное решение оттоманское правительство добилось удовлетворения трех своих требований: о переуступках земель п пресноводного канала, а также о ликвидации тяжелого труда феллахов. Следовательно, по мнению французского правительства, у Турции не было мотивов для отсрочки выполнения своих обязательств. К тому же такая отсрочка сильно повлияла бы на состояние дел, где были задействованы интересы всех сторон.

Друэн де Люис признал наличие определенных этических трудностей, но их можно было устранить. Дело в том, что султан должен был одобрить арбитражное решение императора своим фирманом, что не соответствовало нормам взаимоотношений между двумя суверенами. Поэтому Друэн де Люис предложил не упоминать в фирмане об арбитражном решении императора. В преамбуле фирмана султан упомянул бы о тех собственных актах, которые он считает целесообразными. Это не нанесет ущерба ничьим интересам и не заденет достоинства суверенов. Министр считал, что этим актом Порты положит конец существующим осложнениям, а *«затягивание его рискует нанести ущерб дружеским отношениям, которые мы желаем сохранить с оттоманским правительством»*. (курсив мой – В.А.). Последующие инструкции министр передал послу через Лессепса, который намеревался отправиться в Константинополь [Друэн де Люис – Мустье. Париж, 10 февраля 1865 г.].

Присутствие президента компании стало необходимым, потому что в Константинополе не знали истинного положения вещей, которое произошла между вице-королем и компанией [Мустье - Друэн де Люис, Пера 22 февраля 1865 г.]. Выполняя распоряжение императора, Мустье имел беседы с великим визирем и министром иностранных дел. Посол отметил, что недоверие Порты в отношении компании можно было объяснить либо собственным ее нерасположением, либо иностранным подстрекательством. Недоверие усилилось двумя обстоятельствами. В первую очередь это были слишком долгие переговоры между египетским прави-

тельством и администрацией компании, которые шли уже в течение шести месяцев. Порта склонялась к тому, что требования компания были неприемлемыми. Во-вторых, уступка, сделанная компанией Абдель-Кадеру, причинила беспокойство и вызвала раздражение Порты. Все это, заключал посол, создавало реальное и серьезное препятствие окончательному решению вопроса [Мустье – Друэн де Люис. Пера, 22 февраля 1865 г.].

Однако Мустье полагал, что в немалой степени отсрочка или ускорение решения зависели от позиции вице-короля Египта. Проявляя корректность отношении выполнения арбитражного решения Наполеона III, вице-король тем не менее старался со хранить неопределенное состояние вещей. Он, позволяя продолжать работы, несмотря на отсутствие санкции со стороны Порты, с одной стороны, заверяя ее в том, что он соблюдает субординацию, и оставляя, с другой стороны, компанию в полулегальном состоянии, что приводило, в свою очередь, к сдержанности в темпах работ. Следовательно, полагал посол, важно не давать оттоманскому правительству никакого предлога для отсрочки решения и предоставить возможность одному вице-королю Египта добиваться от султана фирмана. Это было для Порты вопросом принципа [Мустье - Друэн де Люис. Пера 2 марта 1865 г.].

Все депеши марта 1865 г. были посвящены переговорам, с одной стороны, между Мустье и Лессепсом и между великим визирем и министром иностранных дел, с другой [Мустье – Друэн де Люис. Пера 8, 15 (две депеши), 22, 29, 31 марта 1865 г.]. Они затрагивали в основном три темы: совместную работу Мустье и Абро-эффенди, генерального секретаря МИД Турции, над проектом соглашения, который по существу воспроизводил арбитражное решение императора; земли, предоставленные бывшему эмиру Абдель-Кадиру, и, наконец, самое главное вопрос о том, чтобы не торопить Али-пашу с принятием решений, поскольку, по мнению министра иностранных дел Турции, решение должно было быть подготовлено по их собственной инициативе. На последние обстоятельство Мустье обратил внимание Друэн де Люиса после своей беседы с великим визирем и министром иностранных дел.

Послу было ясно одно: для принятия окончательного решения не существовало серьезных проблем. Колебания Порты про исходили только из-за боязни, которую она испытывала в момент, когда необходимо было санкционировать строительство канала. Великий визирь так объяснял ситуацию. Оппозиция решению исходила

не от вице-короля султана, а прежде всего от него и Али-паши. Именно они были ведущими министрами и хозяевами почти всех решений. Великий визирь полагал, что если во Франции суверен брал на себя ответственность за акты правительства, то в Турции бремя ответственности всегда лежит на двух министрах. Как только они подпишут акт такой важности, со всех сторон последуют упреки в том, что они пожертвовали интересами империи. Они признавали коммерческую важность строительства и понимали, что было бы желательным урегулировать этот вопрос со всех точек зрения. Для решения этой задачи министры были готовы приложить все усилия, но для этого им следовало предоставить как время, так и выбор средств. Самое главное, не должно было создаваться впечатление, что министры действуют вследствие давления или частичного согласия с французским правительством. Надо было, чтобы все исходило от них самих [Мустье - Друэн де Люис. Пера 5 апреля 1865 г.]. Получив эту депешу, Друэн де Люис предписал послу придерживаться осторожного подхода и не торопить оттоманское правительство принимать окончательное решение [Друэн де Люис - Мустье. Пера 5 мая 1865 г.].

Одна из инициатив, которой говорили два ведущих министра Турции, нашла свое отражение в письме султана, адресованном императору Франции. Турецкое правительство предложило создать смешанную комиссию для того, чтобы приступить к новой переоценке земель, необходимых для эксплуатации канала. При этом султан добавил, что он согласится с решением комиссаров и после этого сразу же издаст фирман. Французское правительство приняло идею о смешанной комиссии и обещало в ближайшее время назвать имя своего комиссара. Министр сообщил Мустье, что Наполеон III готовит ответное письмо султану [Друэн де Люис – Мустье. Париж 19 мая 1865 г.].

Али-паша в беседе с французским послом отметил, что новый контракт, который вступал в силу между компанией и вице-королем, должен был содержать кроме пунктов, отраженных в арбитражном решении, ясную интерпретацию пунктов, уже обсужденных и отрегулированных предыдущими соглашениями, в частности, по вопросам юрисдикции и полиции. Мустье принял доводы Али-паши, поскольку они заранее были обсуждены и согласованы с Лессепсом. Единственный пункт, по которому Али-паша и французский посол не смогли прийти к общему согласию, касался желания вице-короля Египта всеми средствами противодействовать

назначению президента компании ее высшим советом после завершения десятилетних полномочий Лессепса [Мустье – Друэн де Люис. Пера 31 мая 1865 г.].

Тем временем французская дипломатия сосредоточила свое внимание на двух проблемах: на смешанной комиссии и на подготовке проекта соглашения между компанией Суэцкого канала и вице-королем [Друэн де Люис – Мустье. Париж 9 июня 1865 г., 14 июля 1865 г. и Мустье - Друэн де Люис, 4 июля 1865 г.]. В решении этих проблем положительную роль сыграло ответное письмо императора султану, где говорилось о заинтересованности Наполеона III в строительстве Суэцкого канала, его значении для торговли и согласии Франции создать смешанную комиссию. Мустье после встречи с султаном отметил: «есть основание надеяться, что отныне завершение этого дела не встретит серьезных возражений» [Мустье – Друэн де Люис. 25 июля 1865 г.].

Проект соглашения, где были учтены замечания Лессепса, с которыми он ознакомился во время своего пребывания в Константинополе, подготовил Мустье [Мустье – Друэн де Люис. Пера 22 ноября 1865 г.]. В нем были также учтены результаты совместной работы с генеральным секретарем МИД Турции и, разумеется, пожелания французского правительства. Али-паша ознакомился с этим проектом и одобрил его. Мустье информировал Друэн де Люиса: «Проект, представленный Али-паше, не вызвал возражений. Следовательно, мы можем надеяться на то, что пришли к завершению этой фазы переговоров относительно Суэцкого канала» [Мустье – Друэн де Люис. Пера 3 января 1866 г.] Али-паша показал проект, подготовленный Мустье своим коллегам по правительству, ознакомившись с ним они также одобрили его [Мустье – Друэн де Люис. Пера 14 декабря 1865 г.].

Проект был направлен и в Александрию, французскому консулу [Мустье – Друэн де Люис. Пера 20 декабря 1865 г.] с тем, чтобы он ознакомил с ним Лессепса. Что касалось смешанной комиссии, то с обеих сторон были назначены ее комиссары: с французской – Лебастер и Малле [Мустье – Друэн де Люис. Пера 5 декабря 1865 г.], с турецкой – Сервел-эфенди, который занимал посты первого секретаря турецкого посольства в Париже и Петербурге. Мустье, характеризуя его, отмечал: «он является одним из самых способных среди всех турецких функционеров. Этот выбор делает честь османскому правительству и свидетельствует о его очевидном желании сделать нам приятное» [Мустье – Друэн де Люис. Пера 29 ноября

1865 г.]. Французские комиссары отправились в Египет в середине января 1866 г. [Друэн де Люис – Мустье. Париж 29 декабря 1865 г.]. К этому же времени ожидалось прибытие эфенди.

На завершающей стадии переговоров и дипломатической переписке принял участие Макс Отрей, генеральный консул Франции в Александрии. Он замыкал треугольник Париж–Константинополь–Александрия. Последние пункты соглашения Лессепс составлял именно с ним, а Отрей, в свою очередь, информировал о них Друэн де Люиса и Мустье.

Как уже отмечалось, Мустье направил проект соглашения консулу для того, чтобы последний пригласили ознакомил с ним Лессепса. Во время обсуждения у Лессепса возникли вопросы относительно юрисдикции и, в частности, о том, что споры между вице-королем и компанией должны рассматриваться в суде. Но, по настоянию консула, Лессепс признал, что иначе и не может быть, поскольку компания, будучи египетской, подчинена законам данной страны. Другим предметом спора были земли, отданные в распоряжение компании. Лессепс принимал цифру в 10 тыс. гектаров, т. е. то, что было отражено в арбитражном решении императора, и не допускал уменьшения этой цифры смешанной комиссией. Однако Лессепс, спустя день после обсуждения, объявил Отрею, что он настроен рекомендовать административному совету компании принять за основу проект соглашений, подготовленный Мустье. В этой ситуации консул считал своим долгом уговорить вице-короля не быть «слишком требовательным и позволить своему комиссару определенную свободу действий».

Вместе с тем генеральный консул Франции в Александрии Отрей резонно полагал, что навряд ли смешанная комиссия, зная о 18-месячной «страстной борьбе» вопросу о землях, пойдет навстречу желаниям Лессепса относительно цифры арбитражного решения. Консул заключал: «Лессепс решительно отказался уступать в этом пункте. Его доводы основывались на письме императору от 21 октября 1865 г. и на согласии Друэн де Люиса по этому вопросу» [Отрей – Мустье. 7 января 1866 г.].

Мустье ознакомил с отчетом консула Друэн де Люиса, а последний, отправляя комиссаров Франции для работы в смешанной комиссии, предписывал им «не просто установить границы, отмеченные в арбитражном решении, но и присту-

пить к переоценке земель, конечные результаты которых могут быть выше или ниже установленной цифры, т.е. 10 тыс. га [Друэн де Люис – Отрею. Париж 18 января 1866 г.]. Причем министр предписывал придерживаться этой линии не только комиссарам, но и президенту компании. Такая позиция французского правительства принесла свои плоды. Уже в следующей депеше Отрей сообщал Друэн де Люису, что «все трудности относительно Суэцкого канала решены специальной конвенцией между вице-королем и компанией». Дело в том, что вице-король через консула предложил Лессепсу уступить область Уади, которая была куплена еще Саид-пашой. Несмотря на все «отвращение» к этому предложению. Лессепс согласился, но при условии большой компенсации. Этот компромисс привел к соглашению между двумя сторонами.

Рассмотрим его основные моменты. Египетское правительство займет земли, зарезервированные за компанией, все стратегические точки, которые оно посчитает нужным для защиты страны, и установит на этих землях свою юрисдикцию. Пресноводный канал передавался египетскому правительству со всеми прилегающими к нему землями, на которых правительство обязывалось поддерживать создавать необходимые плантации. Область Уади была передана вице-королю. Компенсируя уступки, компании, египетское правительство обязалось выплатить 10 млн, франков за покупку пресноводного канала по арбитражному решению императора и 10 млн. за область Уади. Сумма ущерба, принятая египетским правительством, составляющая 57.750.000 франков будет выплачена компании с 1 января 1867 г. до 1 декабря 1869 г., т. е. за 36 месяцев с ежемесячной выплатой в 1.604.166 франков. По мнению консула, конвенция была выгодной для обеих сторон. Египетское правительство пользовалось всеми правами суверенитета на всем протяжении морского канала, оно приобрело в свое владение пресноводный канал и земли, пригодные для пахоты и, наконец, важнейшая область Уади вновь возвращалась Египту как обновленная провинция. Это было заслугой компании, которая вдохнула жизнь в область некогда покинутую.

Компании также должна была быть довольной новой конвенцией и в первую очередь тем, что были устранены причины проблемы, которые возникали раньше и могли бы возникнуть в любое время между компанией и египетским правительством.

Лессепс, по мнению Отрея, поступил мудро, приняв «реальные и непосредственные» выгоды. Согласившись на выплату 57 млн. франков в течение трех лет вместо четырнадцати, он получил прибыль в сумме 157-18 млн. франков. Но что самое главное, он смог выполнить многочисленные обязательства, подписанные с предпринимателями. Другими словами, он остался с активом в 150 млн. франков, которые обеспечивали ему ведение строительства до 1869 г. Если к этому времени строительство канала не будет завершено, то будет легко предусмотреть следующие финансовые потребности. Отрей также подчеркнул, что это решение с удовлетворением было воспринято в Египте, поскольку оно поставило точку на антагонизме в Египте и наконец успокоило европейскую политику [Отрей – Друэн де Люис. Каир 1 февраля 1866 г.].

30 января 1866 г. в 23 ч. соглашение было подписано и послано вице-королем Египта в Константинополь для одобрения. Получил экземпляр соглашения Друэн де Люис, Али-паша, министр иностранных дел Турции, одобрили его [Мустье – Друэн де Люис. Пера 14 февраля 1866 г.]. Наконец, после этих процедур 22 февраля за подписью Исмаил-паши короля Египта и Фердинанда де Лессепса – президента компании появилось генеральное соглашение из 17 статей [Отрей – Друэн де Люис. Александрия 26 февраля 1866 г.], а 19 марта 1866 г. султан своим фирманом это соглашение утвердил [Мустье – Друэн де Люис. Пера 28 марта 1866 г.]. Мустье прислал Друэн де Люис преамбулу к фирману и сам текст фирмана. Итак, строительство Суэцкого канала было санкционировано, что было большим успехом французской дипломатии. Концентрированным выражением этого успеха можно считать участие императрицы Евгении в торжественном открытии Суэцкого канала, которое продолжалось три дня, с 17 по 20 ноября 1869 г. 77 кораблей во главе с яхтой императрицы «Эгль» вошли в Суэцкий канал. Наполеон III при открытии сессии парламента 29 ноября 1864 г. подчеркнул: «Научный прогресс сближает народы: Франция и Италия могут протянуть друг другу руки через туннель в Альпах, Средиземное и Красное моря соединены Суэцким каналом. Вся Европа представлена в Египте при открытии этого гигантского предприятия. Отсутствие императрицы на сессии связано с тем, что она свидетельствует симпатии Франции в отношении предприятия, которое обязано своим возникновением настойчивости и гению *Француза*» (курсив мой, речь идет о Лессепсе – В. А).

Депутат Ларабюр в июле 1867 г. на сессии Законодательного корпуса, говоря о европейских проблемах, отметил, что Англия, являясь островной державой, имеет крупные торговые интересы вне Европы и, воспользовавшись «континентальным шоком», может овладеть Египтом и Суэцким каналом, которые для нее являются «желанными», поскольку это открывает ей самую короткую дорогу к Индии, Китаю, Японии, с которыми Англия ведет активную торговлю. Ларабюр опасался, что эти планы Англии в отношении Суэцкого канала рано или поздно реализуются. Его слова оказались пророческими.

Заключение

1. Фердинанд де Лессепс победил, потому что бесконечно верил в значимость своего проекта, сумел зажечь этой идеей команду единомышленников, вера стала тем внутренним компасом, который помог ему не сбиться с намеченного пути, хотя внешние, да и внутренние силы всячески противодействовали реализации проекта. Наконец, именно фанатичная преданность делу рождает великие изменения.

2. Когда противодействия усилились настолько, и казалось, что проект будет наглухо закрыт, тогда Ф. Лессепс обращался за помощью к всемогущей императрице Евгении, двоюродной сестре и она становилась «политическим щитом для продолжения и реализации строительства Суэцкого канала. При этом она активно использовала влияние Наполеона III, своего супруга, переубеждая его в том, что стройка является инструментом влияния Франции на Востоке.

3. Укрепленный мыслью о грядущей славе и величии династии Бонапартов и державы, император Франции преодолел сопротивление англичан и перешел к активной поддержке Ф. Лессепса. Затем он поручил министру иностранных дел обратиться в соответствующие структуры османской Турции с целью ускорить принятие фирмана от султана, то есть наконец, ратифицировав соглашение о строительстве, заключенное между вице-королем Саидом и Ф. Лессепсом, что и было сделано. Когда у кампании закончились финансы на заключительном этапе, Наполеон III вмешался и оказал давление на законодательный корпус и Сенат, чтобы они предоставили кредит, в размере 100 миллионов золотых франков.

4. Узнав о проекте, английское лобби, достаточно влиятельное в Париже, Константинополе и Египте, используя не только государственные институты, но и

финансовые организации всячески противодействовали строительству канала. Особенно сильное сопротивление оказывалось через дипломатические и финансовые каналы на императора Франции с целью убедить его отказаться от поддержки Ф. Лессепса. Усердствовал в этом вопросе Пальмерстон, премьер-министр Великобритании. Англичане смогли привлечь на свою сторону герцога Мори, сводного брата Наполеона. Однако все интриги английского лобби были нейтрализованы.

5. Символом триумфа проекта Ф. Лессепса стало личное присутствие на открытии канала императрицы Евгении, которая возглавила флотилию (77 кораблей, шесть тысяч гостей) на яхте «L'Aigle», демонстрирующим всему миру, что канал находится под протекторатом Франции. На церемонии открытия присутствовал Иван Айвазовский, художник - маринист, армянин по происхождению в составе официальной российской делегации, которому было поручено запечатлеть на полотнах церемониал открытия и сам канал. Непосредственно, две картины были посвящены этому мировому событию: «Суэцкий канал» (1871 г.) и «Открытие Суэцкого канала» (1871 г.).

Библиография

- Барро, М. В. (1893). *Фердинанд де Лессепс. Его жизнь и деятельность*. Санкт-Петербург.
- Ерофеев, Н. А. (1977). *Англо-французская борьба за Египет и Суэцкий канал. Английский колониализм в середине XIX в.* Москва.
- Император Наполеон III, Императрица Евгения, Принц Жером Наполеон, & Мори, Ш. (б. д.). *Суэц – Исторический обзор*. Fondation Napoléon. <https://www.napoleon.org/>
- Скальковский, К. (1870). *Суэцкий канал и его значение для русской торговли*. Типография товарищества «Общественная польза».
- Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона* (Т. 1, 13, 28). (б. д.).
- Dufasne, C. (1993). *Morny, le roi du Second Empire*. Paris.
- Le Moniteur Universel*. (1861–1870).
- Le officiel journal*. (1869–1870).
- Lesseps, F., de. (1879). *Lettres, Journal et Documents pour servir à l'histoire du canal de Suez*. Paris.
- Napoléon III. (1865). *La politique impériale exposée par les discours et proclamation de l'empereur Napoléon III depuis le 10 décembre 1848 jusqu'en juillet 1855*. Plon imprimeur éditeur.

- Paleologue, M. (1928). *Les Entretiens de l'Impératrice Eugénie*. Paris.
- Parturier, M. (1969). *Morny et son temps*. Paris.
- La session du Corps législatif et du Sénat. (1852–1860). *Le Moniteur Universel*.
- La session du Corps législatif и du Sénat. (1861–1868). *Le Moniteur Universel*.
- Thouvenel, L. (1903). *Pages de l'histoire du Second Empire d'après les papiers de Thouvenel, ancien ministre des affaires étrangères. 1854-1855*. Paris.

References

- Barro, M. V. (1893). Ferdinand de Lesseps. His life and activity. Saint Petersburg. (in Russian).
- Dufasne, C. (1993). Morny, le roi du Second Empire. Paris. (French).
- Encyclopedic Dictionary of Brockhaus and Efron. (n.d.). Vols. 1, 13, 28. (in Russian).
- Erofeev, N. A. (1977). English colonialism in the mid-19th century. Moscow. (in Russian).
- La session du Corps législatif et du Sénat. (1852–1860). *Le Moniteur Universel*. (French).
- La session du Corps législatif et du Sénat. (1861–1868). *Le Moniteur Universel*. (French).
- Le Moniteur Universel*. (1861–1870). (French).
- Le officiel journal. (1869–1870). (French).
- Lesseps, F. de. (1879). *Lettres, Journal et Documents pour servir à l'histoire du canal de Suez*. Paris. (French).
- Napoléon III. (1865). *La politique impérial exposée...* Paris: Plon. (French).
- Paleologue, M. (1928). *Les Entretiens de l'Impératrice Eugénie*. Paris. (French).
- Parturier, M. (1969). *Morny et son temps*. Paris. (French).
- Skalkovsky, K. (1870). *The Suez Canal and its significance for Russian trade*. Saint Petersburg. (in Russian).
- Thouvenel, L. (1903). *Pages de l'histoire du Second Empire....* Paris. (French).

Информация об авторе

Валерий Михайлович Аванесян
д.и.н., профессор кафедры Всемирной истории и зарубежного регионоведения,
Российско-Армянский Университет,
Республика Армения, 0051, Ереван, ул. Овсеп Эмин, 123;
e-mail: vm.avanesyan@yahoo.com

Information about the author

Valery M. Avanesyan

Doctor of Historical Sciences, Professor of the Department of World History and Foreign Regional Studies,

123 Hovsep Emin St., Yerevan 0051, Republic of Armenia;

e-mail: vm.avanesyan@yahoo.com

Для цитирования:

Аванесян, В. М. (2026) Вопрос строительства Суэцкого канала. Политическая и дипломатическая борьба за его реализацию. *Perspectiva Temporis*, 1 (1), 153-177.

DOI: 10.24412/3045-3240-2026-1-153-177

For citation:

Avanesyan V. M. (2026) The Construction of the Suez Canal. The Political and Diplomatic Struggle for its Implementation. *Perspectiva Temporis*, 1 (1), 153-177.

DOI: 10.24412/3045-3240-2026-1-153-177

Материал поступил в редакцию / Received 16.03.2026

Принят к публикации / Accepted 05.06.2026