

АЛИМ МАРАТОВИЧ АБИДУЛИН

кандидат исторических наук, доцент кафедры восточных языков и лингвокультурологии
Нижегородский государственный университет имени Н. И. Лобачевского
научный сотрудник
Институт Востоковедения РАН (Нижний Новгород, Российская Федерация)
abidulinam@gmail.com

ЕКАТЕРИНА НИКОЛАЕВНА МОИСЕЕВА

кандидат исторических наук, доцент кафедры истории, политологии, социологии и сервиса
Саратовская государственная юридическая академия (Саратов, Российская Федерация)
moiseevaen@rambler.ru

«APERIRE TERRAM GENTIBUS»:**ИНДУСТРИАЛИЗМ И ИДЕЯ СОЗДАНИЯ СУЭЦКОГО КАНАЛА**

Анализируется подготовка к строительству Суэцкого канала. Целью исследования является изучение этой идеи как первого в истории предприятия, планировавшегося изначально при участии иностранного капитала. Главной фигурой в нем стал Фердинанд де Лессепс. Изучение данной проблематики позволит значительно расширить представление о формировании мировой экономической системы в XIX веке и включении в нее османского Востока. Исторический фон, описанный в мемуарной литературе, и прежде всего в письмах Лессепса, дает возможность понять отношение к Суэцкому каналу в высших политических кругах Франции, Великобритании и Османской империи. В ходе исследования установлено, что Суэцкий канал полностью менял баланс сил в регионе и геополитическую структуру Египта и всего Ближнего Востока. Благодаря анализу источников выявлено, что идея строительства канала была реализована в рамках философской концепции «индустриализма», выделившейся из «сенсимонизма» в 1830-х годах. Сенсимонистские идеи в экономике, в их либеральной версии, были приняты Наполеоном III через его близкого советника Мишеля Шевалье, а Лессепс как один из представителей «индустриализма» первым реализовал эти идеи на практике в столь масштабном формате.

Ключевые слова: Османская империя, Фердинанд де Лессепс, Франция, Великобритания, Египет, Суэцкий канал

Для цитирования: Абидулин А. М., Моисеева Е. Н. «Aperire terram gentibus»: индустриализм и идея создания Суэцкого канала // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2019. № 8 (185). С. 8–15. DOI: 10.15393/uchz.art.2019.406

ВВЕДЕНИЕ

Османская империя начиная с похода Наполеона на Египет и восстания паши Египта Мухаммеда Али-паши в 1831 году оказалась в достаточно сложном политическом положении, постепенно теряя рычаги управления крупной провинцией. Сохранение суверенитета Османской империи, пусть и формальное, фактически зависело от английского флота. Эта формальная власть над Египтом во многом благодаря поддержке англичан сохранялась вплоть до 1882 года. В 1882 году Великобритания, оккупировав Египет, положила конец османскому владычеству, длившемуся еще с 1517 года. Об опасности потери Египта еще в 1858 году предупреждал великого визиря Мехмеда Эмина Аали-пашу французский дипломат и предприниматель Фердинанд де Лессепс¹. В своем письме, адресованном Высокой Порте, он говорил о необходимости постройки судоходного канала в течение ближайших 10 лет, в противном случае, он отмечал, потеря османами власти над Египтом будет

неизбежной². Но, как мы знаем, торжественное открытие судоходного канала в 1869 году, представленное как начало экономического развития этого османского региона и как одновременное продвижение европейских ценностей на Восток, вклад в мировое благополучие, стало в дальнейшем главной причиной потери Египта османами. В результате в советской историографии закрепилось представление о Фердинанде Лессепсе как о хитром дельце, не считавшемся ни с суверенитетом Египта, ни с престижем паши Египта [2: 144]. Да и в некоторых работах современных авторов Лессепс предстает беспринципным деятелем [4], словно он с самого начала планировал поставить Египет в зависимость от Европы путем строительства Суэцкого канала. Источники же говорят обратное. Так, в докладе паши Египта в 1854 году Лессепс писал:

«Прокладка Суэцкого канала будет способствовать больше, чем все прочие меры, сохранению Оттоманской империи и докажет всем, кто предсказывает ее крах, что она может плодотворно существовать и способна

добавить блестящую страницу в историю мировой цивилизации» (Origines: 42)³.

У нас нет основания сомневаться в искренности Ф. Лессепа. Первый биограф Лессепа в России Михаил Барро высоко оценивал его деятельность по строительству канала и не видел в его действиях желания обмануть пашу Египта [1]. Для французов Лессепс является национальным героем [5], [8], [9], [10]. Джилиан де Дизбах считает Лессепа и Виктора Гюго самыми знаменитыми французами последней трети XIX века [6]. Анализируя вклад Ф. Лессепа в изменение геополитической структуры Ближнего Востока, отметим слова члена Французской академии и администратора Коллеж де Франс Жозефа Эрнеста Ренана, сказанные им после избрания Лессепа во Французскую академию, 23 апреля 1885 года. Знаменитому ученому Жозефу Эрнесту Ренану выпала честь приветствовать выступление нового члена академии. Приветствуя покорителя Суэца, Ренан сделал памятное заявление, посвященное вере в идею прогресса, обозначив сенсимонистские идеи проекта Суэцкого канала. Но к своей речи Ренан добавил мрачное предсказание, что Суэцкий канал, столь важный и стратегически расположенный, несомненно, станет местом великих сражений будущих войн⁴.

Еще во 2 тысячелетии до н. э. был построен «Канал фараонов», соединявший Нил с Красным морем, участие в его реконструкции в разные времена принимали фараоны Рамзес II и Нехо II, покоритель Египта Дарий I, эллинистический правитель Птолемей II Филадельф, римский император Траян. Последняя реконструкция канала произошла в 642 году после арабского завоевания Египта, но по приказу халифа Абу Джафара аль-Мансура в 776 году канал был засыпан⁵. Интерес к древнему каналу и его возрождению появился в 1569 году, когда по приказу османского визиря Соколлу Дамат Мехмеда-паши были разработаны планы по его воссозданию. Но Османская империя не смогла построить канал. В 1798 году, когда Наполеон находился в Египте, он всерьез задумался о восстановлении канала. По его приказу инженер Жак-Мари Лепер занялся изучением вопроса создания канала. Но, по мнению Лепера, для создания канала требовалась система шлюзов, поскольку он считал, что без шлюзов канал затопит огромные территории. На тот момент строительство шлюзов требовало огромных финансовых затрат, и от канала было решено отказаться. В XIX веке философ-утопист Бартеlemi Проспер Анфантен одним из первых предложил идею Суэцкого канала. Находясь в Египте, Анфантен и несколько его единомышленников основали сенсимонистскую общину, которая просуществовала два года. В 1833 году Фердинанд Лессепс, в то время французский консул

в Египте, познакомился с Бартолеми Анфанте-ном, который и заинтересовал его идеей создания Суэцкого канала. Также в строительстве канала был заинтересован французский инженер-гидролог Луис Морис Адольф Линант де Беллефонде, более известный как Линант-паша, который еще в 1831 году был назначен главным инженером общественных работ Верхнего Египта. Линант-паша, будучи в Синае в 1822 году, нашел следы канала Траяна (Memoires: 89)⁶. В 1841 году он представил предварительный план канала Лессепсу. В 1847 году при помощи теодолита удалось провести комплексные геодезические исследования на территории будущего канала, эти работы были выполнены французским инженером Полем Адриеном Бордалу (Memoires: 134, 221). Исследования опровергли гипотезу Жак-Мари Лепера о необходимости строительства шлюзов, что существенно облегчало создание канала. Но на тот момент правитель Египта Мухаммед Али был занят реформами и безразлично отнесся к такому затратному предприятию. Лессепс был вынужден отложить строительство канала, отложить, но не забыть. Вернулся к этой идее он немного позже, в 1854 году, а Линант-паша стал главным инженером строительства Суэцкого канала.

Для формирования наиболее четкой картины событий, связанных с таким крупным строительством, мы постараемся изучить содержание писем Фердинанда де Лессепа, которые отражают его размышления об идее строительства Суэцкого канала, международной торговле, переговорах с политиками европейских государств и Османской империи. Анализ переписки Лессепа позволит по-новому взглянуть на подготовку к реализации одного из крупнейших проектов XIX века.

Следует отметить, что процветание Египта Лессепс связывал с деятельностью Франции. «С экспедиции Бонапарта и прихода в Египет французов начинается его процветание, и в настоящий момент оно может закончиться» (Origines: 22), – писал он в предисловии к изданию «Истоки Суэцкого канала» в 1890 году. Угрозу процветанию Египта Лессепс связывал с англичанами. Его размышления тех лет содержат явную антианглийскую риторику. Лессепс писал:

«Я не скрываю, когда приезжаю в Англию, что говорю англичанам, что им нечего там делать». «Я надеюсь, что время придет, и англичане это поймут» (Origines: 22, 23).

Влияние Франции в Египте он считал исторически обусловленным, тогда как действия англичан были им оценены негативно. Таким образом, у Лессепа было много претензий к англичанам.

«Почему они использовали все свое могущество, чтобы экспедиция Бонапарта провалилась? Почему позднее они поддерживали мамлюков, которые разделяли страну...? Почему они в 1840 году, настроив всю Европу против Франции и против Мехмеда-Али, остановили

прогресс? Почему своими советами они поддерживали Аббас-пашу, фанатичного правителя и врага прогресса...?» (Origines: 89).

Обращения Лессепса к османским властям по поводу строительства канала подкреплялись и его личными связями. Известие о смерти Аббас-паши в 1854 году вселяло в Лессепса надежду. Его приемника Саид-пашу он называл своим «учеником» (Origines: 14). В письме генеральному консулу Нидерландов в Александрии господину Руиссенару он называл Саид-пашу «умным и симпатичным» (Origines: 28).

«Как только я узнал о приходе к власти моего ученика, я написал ему, чтобы его поздравить. В ответе он попросил, чтобы я немедленно приехал повидаться с ним» (Origines: 28).

В письмах к своей теще мадам Деламаля Лессепс также тепло отзывался о Саиде-паше – новом паше Египта (Origines: 31). На наш взгляд, ошибочно было бы утверждать, что Лессепс с самого начала преследовал цель поставить Египет в зависимость путем навязывания ему Суэцкого канала.

9 ноября 1854 года в письме к своей теще Лессепс писал, что хотел бы таким образом донести паше Египта идею о необходимости строительства канала, «чтобы он принял эту идею так, как будто эта идея была в большей степени его, чем моя» (Origines: 31). «Я должен действовать осторожно» (Origines: 31), — замечал Лессепс. Разумеется, ведь до этого идею строительства канала отверг Аббас-паша, поэтому Лессепс вел с Саидом-пашой первоначально общие разговоры на тему необходимости ведения крупных общественных работ (Origines: 39).

В ноябре 1854 года Лессепс сопровождал Саид-пашу в поездке по Египту. Он ожидал удобного момента для разговора о строительстве Суэцкого канала. Лессепс словно уговаривал сам себя начать разговор и ждал доброго знака. 15 ноября добрый знак в виде многоцветной радуги вдохновил Лессепса на важный разговор с пашой Египта.

«Под воздействием предчувствия от увиденной радуги, я надеялся, что сегодняшний день закончится успешным принятием решения о строительстве канала через Суэцкий перешеек» (Origines: 39).

Разговор состоялся в палатке паши Египта, Лессепс высказал свои аргументы, на что паша ответил:

«Вы меня убедили. Я принимаю ваш план. Мы этим займемся... дело решенное, Вы можете рассчитывать на меня» (Origines: 39).

После этого разговора Лессепс составил доклад паше Египта, в котором детально обосновал идею строительства канала и связи двух морей в единое пространство. В этом докладе от 15 ноября 1854 года Мухаммеду-Саиду, паше Египта, Лессепс отмечал:

«Связать Средиземное море и Красное море в судосходный канал, это предприятие, о пользе которого говорили все великие люди, правившие в Египте: Сенусерт, Александр, Цезарь, арабский завоеватель Амр, Наполеон I и Мухаммед-Али» (Origines: 41).

Как отмечал Лессепс, пришло время воплотить в жизнь идею, возникшую еще в античности. Следует подчеркнуть, что для французских колонизаторов XIX века самым ранним примером для подражания была римская колонизация. Римское прошлое в Африке должно было стать частью французского настоящего, вплестись в него. Деятельность Франции в Северной Африке представлялась как завершение дела цивилизации, некогда начатого римлянами [3: 87–93]. Лессепс в своем докладе не писал о строительстве канала как о чем-то новом и неизвестном, он, напротив, понимая традиционализм восточного общества и паши Египта в качестве представителя, представил проект как возрождение существовавшего еще в древности канала, соединявшего Нил с Красным морем (Origines: 41).

Далее в своем докладе Лессепс писал о времени Наполеона I и вышеупомянутом проекте ученого Лепера. Он привел слова Наполеона I о том, что «турецкое правительство найдет одобрения славу, построив этот канал» (Origines: 41–42). Именно в этом докладе Лессепс подчеркнул идею, о которой уже было написано в начале статьи, что строительство канала «будет способствовать сохранению Османской империи» (Origines: 42). Он объяснил, почему привел в пример недавнюю войну с Россией и поддержку европейских держав правительства Константинополя, так как в случае, если бы только одна держава добилась контроля над путем из Черного моря в Средиземное, это нарушило бы международное равновесие. По мнению Лессепса, аналогичную ситуацию необходимо создать в другом конце Османской империи. Новый торговый путь, по его словам, заставит европейские державы, из страха не допустить преобладания одной из них, гарантировать свой нейтралитет. «...Сделав Египет центром мировой торговли через Суэцкий перешеек, мы сделаем ситуацию на Востоке непоколебимой» (Origines: 42). Лессепс уверял, что канал принесет славу и богатство Египту, а имя правителя, открывшего канал, останется в веках (Origines: 44).

Хотелось бы подчеркнуть, какое важное значение придавал Лессепс будущему каналу как центру мировой торговли. Он не всегда говорил об этом прямо. Описывая обед у английского консула, Лессепс перечисляет блюда, которые он отведает: это баранина из Калькутты, картофель из Бомбея, вино из Франции, чай из Китая и т. п. (Origines: 70). Очевидно, что его цель не похвалиться тем, как вкусно ему удалось пообедать, а показать, что Египет может стать тем местом, куда будут стекаться товары со всего мира.

В своем докладе паше Египта Лессепс написал о технической подготовке к строительству,

о том, что им занимались лучшие инженеры. Это должно было убедить пашу в серьезности и обоснованности создания канала. Следующий аргумент в пользу строительства можно назвать религиозным. Речь шла о паломничестве в Мекку, которое, по словам Лессепса, благодаря каналу будет легче осуществить (Origines: 70). Он рисовал перед пашой картину будущего величия Египта, который станет практически центром мира. В конце доклада Лессепс привел цифры, которые должны были поразить пашу: тоннаж европейской торговли через Мыс Доброй Надежды составляет 6 миллионов тонн в год. Можно не сомневаться, писал он, что минимум 3 миллиона тонн будет тоннаж грузов, проходящих через Суэцкий канал. Если собирать по 10 франков с тонны, то ежегодный доход составит 30 миллионов франков (Origines: 70). В конце доклада обращалось внимание паши на подготовку в Америке проекта канала, который должен будет соединить Атлантику и Тихий океан. Лессепс торопил пашу, подчеркивая, что весь мир поддержит его.

Таким образом, Фердинанд де Лессепс в своем докладе связал воедино аргументы экономического, политического, религиозного характера, показал преемственность нового канала с каналами античности и обозначил всемирное значение канала через Суэц. Лессепс говорил не только с пашой, он также имел честь рассказать о проекте племяннику паши – Мустафе-паше, о котором он отзывался как об очень образованном человеке и горячем стороннике строительства (Origines: 51–52).

В результате всех усилий Лессепса 30 ноября 1854 года новый паша Египта Саид-паша дал высочайшее разрешение на организацию акционерного общества. После чего Лессепс сказал ему: «Я не финансист, не деловой человек, что Вы хотите, чтобы я сделал?» (Origines: 15). Далее он писал, что у него были коллеги, друзья, у которых имелись средства, их набралась сотня, он предложил им поучаствовать. «Каждый из нас дал по 5 000 франков» (Origines: 15). Эти средства были потрачены на приглашение инженеров из Европы в Египет. После чего Лессепс спросил у паши Египта:

«Вопрос возможности строительства решен. Хотите ли Вы, чтобы я собрал в Париже финансистов, которые, возможно, поддержали бы меня?» (Origines: 16).

Ответ последовал:

«Честное слово, я пришел к власти, и у меня есть средства (Египет не был еще в ужасном состоянии, в каком он находится сейчас. – *Примеч. Лессепса*). Я готов сделать необходимые траты» (Origines: 16).

Новым исследованием местности, где должен быть построен канал, Лессепс занимался в составе экспедиции в декабре 1854 – январе 1855 года. Для снятия всех вопросов, связанных с экономической целесообразностью Суэцкого канала, Лессепс подготовил рапорт для научной комиссии. Но все эти подготовительные работы

ничего не значили без официального высочайшего разрешения султана. Именно это заставляло Лессепса очень спешить, чтобы получить разрешение султана на строительство. Похоже, он желал держать в своих руках все нити этого грандиозного проекта до момента его окончания:

«Я хочу сделать большое дело, без задней мысли, без личного денежного интереса... я буду непоколебимым на этом пути, никто не заставит меня отступить...» (Origines: 94).

Порту волновало следующее: вопрос о проходе через канал военных судов; вопрос о европейских концессиях в Египте; вопрос о возможной враждебности Англии к строительству канала. Эти вопросы были заданы паше Египта посланником великого визиря Камилем-пашой (Origines: 96–97). По словам Лессепса, ответ паши Египта содержал в себе следующие утверждения: суверенитет Османской империи останется непоколебим; земли, которые благодаря каналу станут культивируемыми, останутся за Египтом, что будет способствовать общему процветанию империи; враждебности Англии бояться не следует, так как она почувствует выгоду от торговли через канал (Origines: 98). Эта аргументация устраивала Лессепса. Но Камиль-паша, по словам Лессепса, старался отговорить пашу Египта от строительства Суэцкого канала. Он припомнил Мухаммеда Али-пашу, который никогда не позволял европейцам владеть значительными участками земли в Египте (Origines: 99). Но паша Египта проявил настойчивость и продлил разрешение на деятельность акционерного общества. Это было сделано 5 января 1856 года. Чуть ранее, в декабре 1855 года, паша представил членам Международной комиссии, собравшейся в Суэце, свое видение ситуации. Он подчеркнул свою поддержку строительства канала в частности и науки в целом (Origines: 105). Удостоверившись в поддержке паши и на этом уровне, Лессепс начал дипломатическую подготовку, необходимую для реализации проекта. В письме к императору Франции Наполеону III от 13 марта 1856 года Лессепс в первую очередь подчеркнул, что лучшие инженеры подтвердили техническую возможность создания канала, и это строительство будет стоить не дороже 200 миллионов. Далее в письме шло указание на факт согласия паши на строительство канала и благоприятное общественное мнение, сложившееся в Англии по поводу строительства. По словам Лессепса, Порты была согласна и готова подписать фирман паши, как только правительство Франции официально даст свое одобрение и гарантии против возможного протеста посольства Англии (Origines: 113). В прикрепленной копии к письму Лессепс отметил согласие самого великого визиря на строительство, единственное, что его волнует, – это согласие европейских держав на будущий нейтралитет канала (Origines: 114).

В письме французскому посланнику в Константинополе господину Тувнелю 4 апреля 1856 года Лессепс писал, что решение теперь за Императором, который выждет удобный момент; он также выразил надежду на то, что Лондон поддержит проект (Origines: 145). Пока этого не произошло, Лессепс стремился заверить пашу в благоприятном исходе. Обращаясь в письме в апреле 1856 года к паше, он пишет:

«Я не должен скрывать от Вас, Ваше высочество, что лорд Пальмерстон и его агенты распространяют мнение, что Суэцкий канал будет причиной больших затруднений для Египта...» (Origines: 116).

Но далее заверяет пашу Египта, что тот только выиграет, если будет упорствовать в своей поддержке строительства (Origines: 117). Ведь без Суэцкого канала паша Египта утратит поддержку и симпатии, которые он уже приобрел в Европе, и тогда его враги и интриганы сделают все, чтобы ослабить Египет. У его соперников будет аргумент, что он не смог последовательно отстаивать идеи цивилизации и прогресса и что он еще больший противник Европы, чем Аббас-паша (Origines: 117). Таким образом, Лессепс пытался поддержать пашу Египта, внушить ему необходимость быть настойчивым в осуществлении намеченных планов, не упускать инициативу (Origines: 118). Он также уверял пашу Египта в том, что общественное мнение Англии склоняется в сторону строительства канала, а значит, необходимо выждать удобного момента для его начала. «Политика выбирает подходящий момент» (Origines: 119). С началом подготовительных работ англичане обратят внимание на Египет, политические трудности будут разрешены постепенно естественным образом. Лессепс сообщил также паше Египта о своем намерении отправиться в Англию, готовить общественное мнение, пообещав, что международная комиссия продолжит работу по технической подготовке, в это время определяться и финансовые интересы заинтересованных сторон (Origines: 120).

В Англии произошла встреча Лессепса с лордом Кларендоном, министром иностранных дел Великобритании, которому Лессепс представил свое видение Суэцкого канала, рассказал о поддержке Франции и, в частности, сказал, что султан в принципе одобряет эту деятельность (Origines: 122). «Теперь паша Египта терпеливо ждет решения Англии» (Origines: 123). Отметим, что Лессепс умело вел переговоры. Паше Египта он говорил, что все зависит от него, в его руках должна быть инициатива; Наполеона III он заверил, что последнее слово за ним; перед английским министром представил все таким образом, что окончательное решение за Лондоном. Теперь главный вопрос, который Лессепс задал лорду Кларендону, звучал так:

«Могли ли я надеяться на то, что просьба паша Египта к султану не вызовет недовольство Британии?» (Origines: 125).

В ответ лорд заверил Лессепса, что возможности для того, чтобы договориться, существуют. При этом удобной площадкой для обсуждения строительства Суэцкого канала стал Парижский конгресс 1856 года.

На банкете в честь подписания Парижского мирного договора в марте 1856 года к императору Франции подошел посланник Османской империи Мехмед Эмин Аали-паша и поинтересовался у него, как он относится к идее строительства Суэцкого канала, подчеркнув, что султану особенно важно мнение императора Франции (Origines: 126). Эти сведения Лессепс передал господину Тувнелю – французскому послу в Константинополе. Далее в письме Лессепс пишет, что император ответил, что имеет большой интерес к этому делу, что это дело выгодно всему миру. Он также заверил посланника, что тщательно изучил проектную документацию, и те препятствия со стороны англичан, которые существуют, будут улажены, но не стоит торопить события. В свою очередь Аали-паша пообещал передать своему господину позицию императора, сказать, что он благоволит этому делу, несмотря на некоторые препятствия вторичного характера (Origines: 126). Затем, судя по письму Лессепса, император пригласил министра иностранных дел Великобритании лорда Кларендона и спросил его, что он думает про Суэцкий канал, пересказав ему свой разговор с Аали-пашой.

«Лорд был несколько удивлен и уклонился от прямого ответа, сказав, что дело это очень серьезное, и он над ним еще не размышлял, однако он уточнил, что паша Египта не сможет осуществить это дело без согласия Порты» (Origines: 127–128).

Для Лессепса этот разговор был очень важен. Он разбил по пунктам выводы, которые вытекали, по его мнению, из этого разговора. Приведем их.

1. Очень тщательно отслеживать настроение (восприимчивость) Порты.
2. Не менее тщательно отслеживать настроение паша Египта, чтобы противники проекта не спровоцировали конфликт между ним и его сюзереном.
3. Мнение, выраженное императором Франции, будет иметь большое значение для Порты и для Англии.
4. После заявления лорда Кларендона необходимо обратиться к общественному мнению Англии и показать интерес к этому предприятию (Origines: 128).

Таковы рекомендации, которые Лессепс давал французскому послу в Константинополе. Мы можем, таким образом, отметить, что Лессепс активно участвует в переговорах сторон, при этом делает участникам переговоров определенные наставления.

К этому времени было подготовлено европейское общественное мнение, для этого в прессе появился ряд публикаций Лессепса. По его

инициативе с 1856 года начал выходить специализированный журнал «Суэцкий перешеек». Известно, что в 1856 году Лессепс провел немало переговоров в Англии. Он встречался с принцем Альбертом, герцогом Кембриджским, присутствовал на заседании Лондонского географического общества, господин Гладстон, кузен министра, выразил поддержку создания канала (Origines: 129). Об этом в письме к генеральному консулу Нидерландов в Александрии господину Руиссенару писал Лессепс. В 1857 году Лессепс издал труд под названием «Прорытие Суэцкого перешейка. Английские встречи по поводу Суэцкого канала»⁷. В этой работе были собраны речи, письма Лессепса, отчеты о встречах в разных городах и отклики на них английских общественно-политических деятелей. Лессепс все более убеждается в поддержке своих идей:

«Сардиния, Австрия, Голландия, Венеция, Папа Римский смотрят на проект как на свершенное дело и готовятся с похвальной предусмотрительностью к последствиям того, что должно случиться» (Origines: 136).

В письме к Наполеону III от 20 октября 1857 года Лессепс пишет о том, что время пришло напрямую обращаться к султану (Origines: 149).

24 декабря 1857 года Лессепс встретился с Мустафой Решид-пашой в его резиденции на Босфоре, визирь на словах выразил поддержку Лессепсу. 29 декабря 1857 года Лессепс обратился с меморандумом к великому визирю Мустафе Решид-паше⁸:

«Я прошу Ваше Высочество просить его Величество Султана подписать указ, разрешающей коммерческой компании, находящейся в Александрии, интересы которой я представляю, начать работы по соединению Средиземного моря с Красным морем с помощью канала, призванного дополнить морской путь и сократить коммуникации между различными частями мира...» (Origines: 156).

Лессепс пишет, что все подготовительные работы сделаны, проведены исследования ведущими учеными, подготовлено общественное мнение в европейских странах, многочисленные встречи в Англии не прошли даром. Он приводит в меморандуме выдержки из речи господина Гладстона и лорда Пальмерстона, чтобы заверить визиря в предварительном согласии Англии на строительство канала. Теперь решение должен принять султан. Как и прежде, Лессепс акцентирует внимание османских властей на стратегической важности строительства, а также обращает внимание на такой важный аспект религиозной жизни мусульман, как посещение святых мест:

«Чтобы говорить о преимуществах, стоит напомнить, что дорога из Константинополя в Индийский океан станет короче на 4 800 лье, что османские владения на Аравийском полуострове и Восточной Африке смогут по морю получать вооружение из метрополии, к тому же легкий доступ к Красному морю внесет неоценимый вклад в организацию паломничества к святым местам мусульман» (Origines: 158).

В письме великому визирю Лессепс приводит мнение влиятельного политического деятеля Европы, австрийского дипломата князя Меттерниха, который считал, что в вопросе организации торговли через канал первенство должно принадлежать Османской империи (Origines: 159). Лессепс отмечает, что строительство может привлечь выгодные инвестиции. Внезапная смерть Мустафы Решид-паши в начале 1858 года спутала карты Лессепсу. Его приемник Мехмед Эмин Аали-паша, по словам Лессепса, был человеком честным, но безынициативным (Origines: 159–160). «Угрозы лорда Пальмерстона на Парижском конгрессе до сих пор звенят у него в ушах» (Origines: 161). Далее переговоры были продолжены уже с Аали-пашой. Обращаясь к Аали-паше, Лессепс писал 15 января 1858 года, что Решид-паша накануне уверил его в своей личной симпатии к созданию канала (Origines: 162).

Лессепс предоставил Аали-паше подготовленный им самим проект султанского указа, в котором были определены основные принципы функционирования канала, его нейтралитет. В письме к брату Теодору Фердинанд де Лессепс 27 января 1858 года выразил опасение, что Мехмед Эмин Аали-паша, несмотря на свою добрую волю, все еще боится вызвать недовольство Англии (Origines: 164). Он понимал, что новый визирь колеблется, но считал, что противники строительства канала уже близки к поражению, «их аргументы исчерпаны» (Origines: 165). На пути тем не менее было еще немало трудностей.

В апреле 1858 года в очередном письме из Константинополя в Париж к брату Лессепс первым делом пишет о противодействии англичан, это заботит его больше всего (Origines: 165). На тот момент он считал свое присутствие в Константинополе обязательным, так как французская дипломатия проявляла себя сдержанно, в отличие от английских агентов, которые, по мнению Лессепса, угрожали сорвать предприятие.

«...в настоящий момент я, более чем когда-либо, убежден, что без моего присутствия здесь лорд Пальмерстон или его последователи втянут Порту в какую-нибудь декларацию, гибельную для канала» (Origines: 166).

28 апреля 1858 года Лессепс переслал французскому послу в Константинополе господину Тувнелю телеграмму, которую накануне получил от своих сторонников в английском парламенте. В ней было написано, что «Англия желает канал» (Origines: 167). Одновременно Лессепс переправил телеграмму из Лондона великому визирю. В письме члену международной комиссии по изучению проекта строительства канала, философу, журналисту Жюлю Бартелеми Сент-Илеру он пишет:

«Вместо того, чтобы оставаться в Константинополе, дожидаясь окончания парламентской дискуссии, я решил сам отправиться в Англию, проездом через Париж, а затем вернуться до того, как создать Компанию с одобрения султана или без него» (Origines: 168).

19 мая 1858 года Лессепс выехал из Константинополя, но в пути из-за непогоды пришлось сделать остановку, и он не попал на сессию парламента 1 июня, где обсуждался вопрос строительства канала (Origines: 169). В Лондоне он узнает о том, что «сторонники канала одержали моральный успех» на слушаниях (Origines: 170). По возвращении в Александрию Лессепс был сражен новостью о массовом убийстве в Джидде на побережье Красного моря. 5 тысяч бунтарей пришли к английскому и французскому консульствам. Был убит консул Франции, «на куски разрезан консул Англии» (Origines: 174). Были и другие жертвы. Подробности он описывает в письме к Жюлю Бартелеми Сент-Илеру. Лессепс удручен. «Наш канал наведет там порядок», — пишет он, подчеркивая цивилизационную значимость Суэцкого канала (Origines: 174).

В конце июля 1858 года Лессепс из Константинополя в Александрию пишет генеральному консулу Нидерландов в Александрии Самюэлю-Уильяму Руиссенару: «Вы можете поздравить меня, так как я только что открыл занавес нашего последнего акта» (Origines: 176).

30 июля 1858 года в письме господину Тувне-лю Лессепс уверяет, что настало время переговоров с министрами Высокой Порты (они настроены положительно), чем он и собирается заняться. Он обращает также внимание на то, что английский посол, несмотря на его враждебность строительству, не предпринимает официальных враждебных действий (Origines: 177). Дело осталось за малым — организовать компанию. Молчание Порты, отсутствие фирмана уже не имело для Лессепса значения. В конце 1858 года Фердинанд де Лессепс, уже имевший разрешение паши Египта, основывает компанию «La Compagnie universelle

du canal maritime de Suez» [7] для строительства канала. Под разными названиями деятельность этой фирмы продолжалась вплоть до 2008 года. Строительство канала началось в 1859 году.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги нашего исследования, можно отметить, что, во-первых, идея строительства канала была реализована благодаря Фердинанду де Лессепсу. Успешное завершение строительства и торжественное открытие Суэцкого канала принесли ему заслуженную славу. Очевидно, что Лессепс, как представитель индустриализма, считал себя причастным к процессу вовлечения еще феодального Востока в международные экономические и торговые связи быстро развивающегося капиталистического Запада. Во-вторых, идея создания канала, дававшего возможности для развития международной торговли, неожиданно быстро получила поддержку финансовых кругов Франции и стала влиять на внешнюю политику государства. Во время строительства были применены все технические новинки того времени: экскаваторы, драги, землеснаряды и многое другое. Индустриализм как новая идеология промышленных и финансовых кругов великих держав стал влиять на экономическую политику европейских государств. Следует отметить, что впервые Суэцкий канал стал объектом международной дипломатии, поскольку имел стратегическое значение сразу для нескольких государств. К традиционным политическим и военным конфликтам добавился новый, доселе неизвестный экономический конфликт, конфликт экономических интересов государств, более опасный, чем прежде известные формы межгосударственных разногласий.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Именовавшийся современниками «Великим Французом» Фердинанд Мари виконт де Лессепс родился 19 ноября 1805 года в Версале. Семья Лессепса имела баскские корни, отец будущего дипломата, Матьё Максимилиен Проспер, граф де Лессепс, во времена Наполеона Бонапарта был французским консулом в Марокко и Испании. Во времена Мухаммеда Али-пашы, бывшего пашой Египта в 1805–1848 годах, Матьё Лессепс участвовал в его реформаторской деятельности (см. подр. о биографии Ф. Лессепса: Lesseps, Ferdinand de. Allocution de M. Ferdinand de Lesseps // Société des Etudes Historiques, Séance du 23 Mars 1884, Fête de la Cinquantaine. Paris, 1884. P. 1–8). В молодости Фердинанд де Лессепс, будучи в Мадриде у своего кузена, познакомился со своей двоюродной племянницей, юной Эухенией Палафокс, графиней де Монтихо, будущей императрицей Франции и супругой Наполеона III. Это знакомство в дальнейшем во многом определило поддержку строительства Суэцкого канала Францией на международном уровне. Дипломатическую карьеру Фердинанд де Лессепс начал благодаря своему дяде, Жану-Батисту Бартелеми де Лессепсу, став в 1832 году в возрасте 20 лет помощником французского консула в Александрии. В 1835 году он становится консулом в Александрии, а Мухаммед Али-паша доверил ему домашнее обучение своего сына Саида, ставшего в 1854 году пашой Египта. Позже Лессепс был консулом в Нидерландах и Испании, закончил свою дипломатическую карьеру в 1849 году. Возвращение Лессепса в большую политику произошло в 1854 году, когда он начал согласование строительства Суэцкого канала на международном уровне. В этом же году Мухаммед-Саид паша Египта дал свое согласие на строительство Суэцкого канала и создание международного акционерного общества.

² Государственный архив премьер-министра Турции: Османский архив. Başbakanlık Osmanlı Arşivi. HR. SYS (Hariciye Nezareti Siyasî Kısım Evrakı (Раздел документов министерства иностранных дел)). 970.2.9. (Перевод с османского языка выполнен А. М. Абидулиным и публикуется впервые).

³ Ferdinand de Lesseps. Origines Du Canal Du Suez. Paris, C. Marpon et E. Flammarion Editeurs, 1890. 220 p. (Перевод с французского языка выполнен Е. Н. Моисеевой и публикуется впервые). Ссылки на это произведение в тексте далее будут указаны в круглых скобках (Origines:).

⁴ Discours de réception de M. F. de Lesseps: réponse de M. Ernest Renan. Directeur L'Académie française. Paris, Calmann Lévy, 1885. P. 34.

⁵ Lesseps Ferdinand de. Entretiens sur le Canal de Suez, D'après la Sténographie de M. Sabbatier. Paris, 1864. P. 6.

⁶ Linant de Bellefonds Bey. Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique, exécutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours. Paris, Arthus Bertrand éditeur Librairie Scientifique et Maritime. 1872-1873. 620 p. (Перевод с французского языка выполнен Е. Н. Моисеевой и публикуется впервые).

ского языка выполнен А. М. Абидулиным и публикуется впервые). Ссылки на это произведение в тексте далее будут указаны в скобках (Mémoires:).

- ⁷ Ferdinand de Lesseps. Percement de l'isthme de Suez. Meetings anglais en faveur de canal de Suez. Paris, Hanri Plon, 1857. 320 p.
- ⁸ Государственный архив премьер-министра Турции: Османский архив. Başbakanlık Osmanlı Arşivi. HR. SYS (Hariciye Nezareti Siyasî Kısım Evrakı (Раздел документов министерства иностранных дел)). 970.1.2. (Перевод с османского языка выполнен А. М. Абидулиным и публикуется впервые).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Барро М. Ф. Лессепс, его жизнь и деятельность. Биограф. очерк 1893 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.livelib.ru/author/234930-mihail-barro> (дата обращения 04.05.2019).
2. Виноградов К. Б. Исторические очерки. Фердинанд Лессепс и строительство Суэцкого канала // Вопросы истории. 1969. № 11. С. 139–154.
3. Моисеева Е. Н. Память об античном прошлом во французском колониальном дискурсе последней трети XIX в.: «места памяти» в контексте колониальной пропаганды // Гуманитарные и юридические исследования: Научно-теоретический журнал. 2017. № 4. С. 87–93.
4. Хизриев А. Х. Дипломатическая борьба между европейскими державами за влияние в зоне Суэцкого канала в 50–70-е годы XIX века // Вестник Новосибирского государственного университета. Сер.: История, филология. 2009. Т. 8. № 4. С. 79–83.
5. Alexandre Sumpf. «Une figure de son temps: Ferdinand de Lesseps», Histoire par l'image [en ligne], consulté le 08 mars 2019. Available at: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/figure-son-temps-ferdinand-lesseps> (accessed 04.05.2019).
6. Diesbach G. Ferdinand de Lesseps. Paris, Perrin, 1998. 453 p.
7. Goldman B. La Compagnie de Suez Société internationale. Le Monde, édition du 4 octobre 1956.
8. Heimermann B. Suez et Panama, la fabuleuse épopée de Ferdinand de Lesseps, Paris, Arthaud, 1996. 200 p.
9. Malecot C. «Célébrités contemporaines de Félix Potin» in Une traversée photographique du XX^e siècle, Paris, Créaphis Éditions, 2008. 144 p.
10. Tesson T. Ferdinand de Lesseps. Paris, Éditions Jean-Claude Lattès, 1992. 223 p.

Поступила в редакцию 06.05.2019

Alim M. Abidulin, PhD in History, Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences (Nizhny Novgorod, Russian Federation)
abidulinam@gmail.com

Ekaterina N. Moiseeva, PhD in History, Saratov State Law Academy (Saratov, Russian Federation)
moiseevaen@rambler.ru

“APERIRE TERRAM GENTIBUS”: INDUSTRIALISM AND THE IDEA OF CREATING THE SUEZ CANAL

The article analyzes the preparation for the construction of the Suez Canal. The purpose of the research is to study this idea as the first in the history of the enterprise, originally planned with foreign capital participation. Ferdinand de Lesseps was the main figure in it. The study of this issue will significantly expand the understanding of the world economic system formation in the XIX century and the inclusion of the Ottoman East into it. The historical background described in the memoirs of contemporaries and above all in Lesseps's own correspondence makes it possible to understand the attitude to the Suez Canal in the highest political circles of France, Great Britain, and the Ottoman Empire. The study found that the Suez Canal completely changed the balance of power in the region, as well as the geopolitical structure of Egypt and the entire Middle East. The analysis of the sources revealed that the idea of building the canal was implemented within the framework of the philosophical concept of “industrialism”, which emerged from “Saint-Simonianism” in the 1830s. Saint-Simonian ideas in economics, in their liberal version, were accepted by Napoleon III through his close adviser Michel Chevalier, and Lesseps, being one of the representatives of “industrialism”, was the first to put these ideas into practice in such a large-scale format.

Keywords: Ottoman Empire, Ferdinand de Lesseps, France, Great Britain, Egypt, Suez Canal

Cite this article as: Abidulin A. M., Moiseeva E. N. “Aperire terram gentibus”: industrialism and the idea of creating the Suez Canal. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2019. No 8 (185). P. 8–15. DOI: 10.15393/uchz.art.2019.406

REFERENCES

1. Barro M. F. Ferdinand Marie de Lesseps, his life and work. Biography essay. Available at: <https://www.livelib.ru/author/234930-mihail-barro> (accessed 04.05.2019). (In Russ.)
2. Vinogradov K. B. Historical essays. Ferdinand Lesseps and the construction of the Suez Canal. *Voprosy istorii*. 1969. No 11. P. 139–154. (In Russ.)
3. Moiseeva E. N. The memory of the ancient past in the French colonial discourse of the last third of the XIX century: “places of memory” in the context of colonial propaganda. *Humanitarian and Legal Studies. Scientific and Theoretical Journal*. 2017. No 4. P. 87–93. (In Russ.)
4. Hizriev A. H. Diplomatic struggle between the European powers for influence in the Suez Canal zone between the 1850s and the 1870s. *Novosibirsk State University Bulletin. Series: History and Philology*. 2009. Vol. 8. No 4. P. 79–83. (In Russ.)
5. Alexandre Sumpf. “Une figure de son temps: Ferdinand de Lesseps”, Histoire par l'image [en ligne], consulté le 08 mars 2019. Available at: <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/figure-son-temps-ferdinand-lesseps> (accessed 04.05.2019). (In Russ.)
6. Diesbach G. Ferdinand de Lesseps. Paris, Perrin, 1998. 453 p.
7. Goldman B. La Compagnie de Suez Société internationale. Le Monde, édition du 4 octobre 1956.
8. Heimermann B. Suez et Panama, la fabuleuse épopée de Ferdinand de Lesseps. Paris, Arthaud, 1996. 200 p.
9. Malecot C. “Célébrités contemporaines de Félix Potin” in Une traversée photographique du XX^e siècle, Paris, Créaphis Éditions, 2008. 144 p.
10. Tesson T. Ferdinand de Lesseps. Paris, Éditions Jean-Claude Lattès, 1992. 223 p.

Received: 6 May, 2019