



И. А. Дементьев

СУЭЦКИЙ КАНАЛ

Географиз 1952

У к а р т ы м и р а

И. А. ДЕМЕНТЬЕВ

СУЭЦКИЙ КАНАЛ

Под редакцией
академика Л. Н. Иванова

Иванов
24.9.52

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва — 1952

ВВЕДЕНИЕ

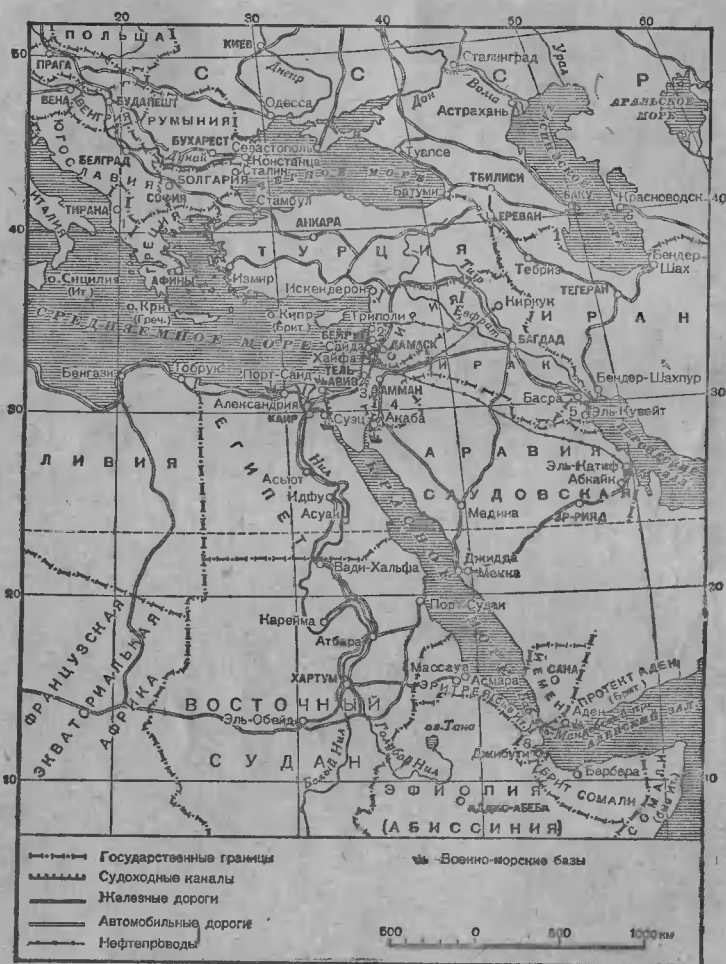
Великая Октябрьская социалистическая революция нанесла удар по империализму не только в центре его господства, но и в его тылах. Она подорвала, расшатала устои империализма в колониальных и зависимых странах, открыв эпоху колониальных революций. Вторая мировая война, завершившаяся всемирно-исторической победой СССР над силами фашизма, привела к дальнейшему углублению общего кризиса капитализма и невиданному росту национально-освободительного движения. Куда ни обратили бы мы свой взгляд, — всюду: в Азии и в Африке, в Европе и в Америке, все сильнее разгорается борьба поработанных империалистами народов за свою национальную независимость и свободу.

В конце 1951 г. особое внимание прогрессивной общественности всего мира привлекли события, развернувшиеся в Египте. Эти события были связаны с борьбой египетского народа за изгнание из страны английских оккупантов и за завоевание национальной независимости.

* *

Суэцкий канал находится на территории Египта, но хозяином его является так называемая «Всемирная компания Суэцкого канала», 44% акций которой принадлежат Англии, фактически господствующей над этим морским путем.

Суэцкий канал соединяет Средиземное море с Красным и является важнейшим звеном международных коммуникаций между Атлантическим, Индийским и Тихим океанами.



Географическое положение Суэцкого канала на Ближнем Востоке.

- 1 — Албания; 2 — Ливан; 3 — Израиль; 4 — Трансиордания;
 5 — Кувейт (брит.); 6 — Французское Сомали.

Расположенный в центральной части Ближнего Востока у стыка Азии и Африки, Суэцкий канал представляет собой один из важнейших мировых военно-стратегических узлов.

Благодаря своему географическому положению канал является важным объектом соперничества империалистических хищников за господство на Средиземном море и на проходящих через него коммуникациях. «Средиземно-морскую проблему» товарищ Сталин охарактеризовал «как источник борьбы за преобладание на берегах Средиземного моря, как источник борьбы за кратчайшие пути к Востоку»¹.

В прилегающих к Суэцкому каналу странах с богатыми запасами стратегического сырья (нефти, руды, хлопка и др.) сталкиваются политические, экономические и военные интересы крупнейших империалистических держав, особенно Англии и США. Борьба за рынки сбыта и «сферы влияния» усиливает стремление английских и американских монополий установить свое безраздельное господство над Средиземным морем и Суэцким каналом.

Господство над Суэцким каналом позволяет империалистам не только контролировать важнейшие международные морские пути, но и использовать прилегающие к нему районы в качестве удобных плацдармов для своих разбойничьих, агрессивных действий в колониальных и зависимых странах, а также для окружения Советского Союза и стран народной демократии сетью военных плацдармов и стратегических баз с целью развязывания новой мировой войны.

Советское государство, неизменно проводящее политику мира и оберегающее безопасность своих рубежей, естественно, не может безразлично относиться к тому, чтобы подступы к его рубежам служили базой для подготовки войны против СССР и других стран лагеря социализма и демократии. Советский Союз, как и другие миролюбивые страны, заинтересован в том, чтобы Суэцкий канал служил делу мира и безопасности народов и развитию тесных экономических связей между этими народами.

В. И. Ленин еще в 1923 году указывал, что «наша ближневосточная политика есть для нас дело самого реального и непосредственного жизненного интереса»².

Советскому народу трудно забыть тот факт, что через территорию Ближнего Востока в 1918 году была направлена в Закавказье английская военная экспедиция генерала

¹ И. В. Сталин. Соч., т. 10, стр. 277.

² В. И. Ленин. Соч., изд. 4, т. 33, стр. 348.

Дестервиля — палача 26 бакинских комиссаров; ему трудно забыть также и то, что в годы гражданской войны империалисты Англии и Франции использовали восточную часть Средиземного моря для блокирования молодой Советской республики с юга, отправляя белогвардейцам через порты Украины, Крыма и Кавказа транспорты с войсками, оружием и снаряжением. Еще свежа память о том, что накануне второй мировой войны на Ближнем Востоке была сформирована и вооружена для вторжения в южные районы СССР многотысячная англо-французская армия под командованием генерала Вейгана.

Взоры американских и английских империалистов, усиленно готовящих новую мировую войну, направлены, в частности, и к граничащим с Советским Союзом странам Ближнего и Среднего Востока. В целях расширения сферы действия агрессивного Северо-атлантического пакта на восточную часть Средиземного моря и на страны Ближнего Востока американско-английские поджигатели новой мировой войны в 1951 году включили в число участников Североатлантического пакта Турцию и Грецию.

Империалисты США и Англии усиленно пытаются созданием так называемого средневосточного командования вовлечь в военные мероприятия, осуществляемые Североатлантическим союзом, Египет, Сирию, Ливан, Ирак, Саудовскую Аравию, Йемен, Израиль и использовать территории этих стран, их людские и материальные ресурсы в своих агрессивных целях.

Английские империалисты непрерывно увеличивают численность британских войск в зоне Суэцкого канала и создают там густую сеть военных баз и аэродромов. На работах в английских военных лагерях в 1951 году были заняты десятки тысяч египетских рабочих. Английские агрессоры оккупировали всю зону канала, установили контроль над северными и южными входами в него и являются фактическими хозяевами египетских портов Порт-Саида и Суэца. Англия и США используют пребывание британских вооруженных сил в зоне Суэцкого канала для политического и военного давления на Египет и другие страны Ближнего Востока.

Империалисты свои агрессивные действия против Египта и других ближневосточных стран пытаются оправдать ссылками на какую-то угрозу, якобы существующую для этих государств со стороны СССР и стран народной демократии, и на необходимость обороны района Ближнего

и Среднего Востока. Однако такого рода ссылки являются абсолютно несостоятельными и их нельзя расценивать иначе как попытку обмануть общественное мнение и отвлечь его внимание от действительных планов поджигателей новой мировой войны. Советское правительство в своей ноте инициаторам так называемого средневосточного командования 24 ноября 1951 года заявило:

«Если говорить об угрозе для независимости и суверенитета этих стран, то такая угроза исходит именно от стран — инициаторов плана создания средневосточного командования, которые все еще не хотят мириться с мыслью, что народы Ближнего и Среднего Востока, как и все другие суверенные народы, имеют неотъемлемое право проводить свою самостоятельную национальную политику, свободную от всякого давления извне».

Под влиянием все возрастающего антиимпериалистического движения народных масс египетский парламент в середине октября 1951 года вынес решение о расторжении навязанных Египту британскими империалистами кабальных соглашений — англо-египетского договора 1936 г. и конвенции о так называемом совместном управлении Суданом 1899 года. В ответ на это английские империалисты при явном покровительстве США значительно расширили интервенцию в зоне Суэцкого канала. Агрессивные действия английских войск в Египте, их вмешательство во внутреннюю жизнь страны, насилия над жителями, убийства, грабежи, бомбардировки городов и селений вызвали огромное возмущение египетского народа и усилили его волю к борьбе. Борьба египетского народа за национальную независимость и его противодействие американским и английским замыслам вовлечения Египта в агрессивные блоки вызывают братское сочувствие советского народа и всего прогрессивного человечества, так как эта борьба теснейшим образом связана с борьбой против поджигателей новой войны, с борьбой за мир во всем мире.

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЗАХВАТА СУЭЦКОГО КАНАЛА

Идея соединения Средиземного моря с Красным возникла в весьма отдаленные времена. Еще в древнем Египте делались попытки связать эти моря кратчайшим водным путем.

Более двух тысяч лет тому назад при фараоне Нехао на костях 120 тыс. рабов был сооружен судоходный канал, соединивший Нил с Красным морем, который использовался в оживленной торговле Египта с Востоком. Однако в 776 году нашей эры по приказу одного из завоевателей Египта халифа Мансура этот канал был засыпан и заброшен, так как он подрывал посредническую роль столицы халифата Дамаска в торговле между Европой и Востоком.

После разрушения указанного канала кратчайшее водное сообщение между Средиземным и Красным морями в течение почти тысячи лет оказалось закрытым. Интерес к этому пути ожил лишь в период развития капитализма, когда усиленно начали расширяться международные торговые связи. Вопрос о восстановлении Суэцкого канала с этого времени стал занимать не только представителей торгового капитала, мечтавших об открытии новой, более выгодной морской дороги на Восток, которая позволила бы им увеличить свои барыши, но и прогрессивных ученых, мечтавших о том, чтобы новый путь служил целям укрепления экономических и культурных связей между западными и восточными странами. Эту идею, в частности, поддерживали известные ученые и философы Лейбниц, Монтескье, Вольтер, а Сен-Симон восстановление канала и «сближение» Запада с Востоком включил даже в свою утопическую программу «преобразования человеческого общества». Ученые и философы предполагали, что Суэцкий канал станет могучим средством сближения народов мира. Они мечтали о том, чтобы Средиземное море стало дорогой не только для товаров, но и для идей, чтобы крупнейшие азиатские страны — Китай и Индия, используя канал, получили кратчайшую связь с Европой и образовали прочное содружество народов. Однако совершенно иного мнения придерживались капиталисты и их приспешники, стремившиеся использовать новый удобный морской путь для расширения своих колоний, для экспансии, грабежа и насилий.

Борьба между крупнейшими капиталистическими державами за Суэцкий канал началась задолго до его сооружения. Особенно она обострилась между Англией и Францией в конце XVIII — начале XIX веков в связи со стремлением этих держав захватить все военно-стратегические пункты на путях в свои колониальные владения.

Первая попытка прорыть канал, который соединил бы непосредственно Средиземное и Красное моря, была пред-

принята Францией во время египетского похода Наполеона в 1798—1799 годах. Директория, преследуя стратегические цели французских капиталистов, в частности, стремясь создать угрозу колониальному могуществу Англии и нанести ей контрудар в наиболее уязвимом месте — на путях в Индию, поставила перед Восточной армией, которой командовал Наполеон, задачу овладеть Египтом, соорудить канал через Суэцкий перешеек и обеспечить французскому флоту господство на Красном море и в Индийском океане.

Оккупировав Египет, Наполеон поручил Леперу, одному из своих инженеров, разработать проект канала через Суэцкий перешеек. Однако, допустив ошибку при исследовании местности, Лепер пришел к неправильному выводу о невозможности сооружения канала между Средиземным и Красным морями. Разгром французского флота английским у берегов Египта в 1799 году вызвал полное крушение французской авантюры в Африке.

Вопрос о строительстве канала был временно отложен. Попытки французского правительства снова поставить вопрос о канале встречали сопротивление со стороны египтян, которые отлично понимали, что Суэцкий канал будет привлекать капиталистических хищников не менее, чем «проливы» в Турции, что борьба за Суэцкий канал превратит Египет в «яблоко раздора» между капиталистическими державами и в конечном счете приведет к закабалению его.

В течение более пятидесяти лет Франции не удавалось разрешить вопрос о строительстве канала. Англия, несмотря на свою заинтересованность в сокращении морского пути в Индию, в то время всячески препятствовала строительству канала, так как опасалась укрепления других колониальных держав в Египте и на ближайших подступах к британским владениям, расположенным в бассейне Индийского океана.

В 1854 году, после создания англо-франко-турецкой военной коалиции против России (1853—1856), Англия получила концессию на строительство железной дороги из Александрии в Суэц¹, а французские капиталисты (действуя через своего агента — генерального консула в Александрии

¹ Эту дорогу Англия впоследствии использовала для переброски своих войск в Индию с целью подавления вспыхнувшего там восстания сипаев (1857—1858).

Лессепса) добились концессии на строительство Суэцкого канала.

Лессепс, будучи ловким дельцом и дипломатом, путем подкупов сумел получить у правителя Египта Саид-паши «личную» концессию и в довольно короткий срок организовал так называемую «Всемирную акционерную компанию Суэцкого канала». К участию в этой компании он привлек и самого Саид-пашу. Согласно условиям концессии, египетское правительство бесплатно предоставило компании Суэцкого канала землю, лежащую на трассе будущего канала, и каменоломни, обязалось прорыть к месту строительства пресноводный канал с питьевой водой из Нила, освободило компанию от уплаты всевозможных сборов и, самое главное, обязалось предоставить бесплатно $\frac{4}{5}$ общего числа рабочих, необходимых для сооружения канала. Суэцкий канал строился за счет материальных ресурсов Египта руками феллахов — крестьян, поработанных египетскими феодалами.

Строительство началось в апреле 1859 года. Саид-паша сдержал свое «обязательство»: он согнал к Суэцкому перешейку со всех концов Египта десятки тысяч крестьян. Не получая ни одного пиастра и необходимого пропитания, полуголодные землекопы должны были от зари до зари под знойными лучами солнца рыть канал. Все работы производились вручную. Механизмы на стройке почти не применялись, так как ручной труд был для капиталистов выгоднее. На строительстве работало до 40 тыс. человек. В большинстве своем это были крепостные, отбывавшие на канале тяжелую барщину. Многие погибали, не выдержав каторжных условий труда. На постройке канала умерло, по официальным, явно заниженным, статистическим данным, более 20 тыс. рабочих.

Английские капиталисты были обеспокоены укреплением в Египте позиций французского капитала. Не желая уступать Египет Франции, они развернули борьбу против строительства Суэцкого канала. Через своих турецких агентов Англия решила сорвать начавшиеся строительные работы и захватить концессию в свои руки. Используя испытанные средства колонизаторов — давление, шантаж и подкуп, она попыталась это сделать с помощью турецкого султана¹. В 1863 г. султан заявил, что Саид-паша, номинально считавшийся его верховным представителем в Египте, якобы не

¹ Египет в то время входил в состав Османской империи.

был правомочен предоставлять концессию на строительство канала, и потребовал ее ликвидации. Однако эта попытка Англии не увенчалась успехом. 19 марта 1863 года турецкий султан под нажимом Франции, имевшей в тот период более сильное влияние в Турции, вынужден был утвердить суэцкую концессию, правда, «на новых условиях». Египет должен был прекратить поставку рабочих на строительство канала и отменить ряд льгот, предоставленных компании. Лессепс опротестовал новые условия через так называемый международный арбитраж. В качестве «беспристрастного» арбитра был выбран Наполеон III, находившийся в родстве с Лессепсом. Решение «арбитра» свелось к тому, что он предложил египетскому правительству заплатить Компании Суэцкого канала 30 млн. франков «неустойки» за земли, захваченные Компанией и якобы возвращенные Египту, и 14 млн. за пресноводный канал, построенный египтянами. Это был открытый грабеж египетского народа. Для удовлетворения требований французских колонизаторов правительство Египта вынуждено было обратиться за кредитом к европейским странам. Банки Англии и Франции охотно предоставили ему займы, но на самых кабальных хищнических условиях.

17 ноября 1869 года в результате десятилетней жесточайшей эксплуатации египетского народа крупнейшее гидротехническое сооружение XIX века было закончено. Для участия в торжествах по случаю открытия канала съехались сотни представителей от многих стран. Для прибывших гостей на средства Египта были построены роскошные дворцы и яхты. Композитор Верди по заказу хедива Исмаила-паши специально написал к открытию канала известную оперу «Аида». Для постановки оперы была приглашена труппа из Италии; в Каире специально соорудили роскошное здание театра. Празднества продолжались несколько недель. Все расходы были оплачены египетской казной. Постройка Суэцкого канала, включая различные «неустойки», затраты по открытию и т. д., обошлась в 400 млн. франков. Эта колоссальная сумма на долгие годы легла тяжелым бременем на плечи египетских трудящихся.

Англия, учитывавшая большое экономическое и стратегическое значение нового канала, не сумев помешать Франции в сооружении его, поставила перед собой задачу оккупировать Египет и установить свой контроль над каналом.

В 80-х годах египетская казна, опустошенная Компанией

Суэцкого канала, переживала острый кризис. Лидер британского империализма, премьер-министр Англии Дизраэли, воспользовавшись финансовыми затруднениями Египта, в ноябре 1875 года скупил за бесценок (за 4 млн. фунтов стерлингов) у хедива Исмаила египетскую часть акций Компании Суэцкого канала (176 602 акции на сумму 100 млн. франков). Этот пакет акций решил судьбу «международной компании» и позволил англичанам не только контролировать важнейшую мировую морскую торговую артерию, но и получать сотни миллионов фунтов стерлингов в качестве дивидендов¹.

Египетскому народу эта сделка впоследствии обошлась очень дорого.

«С постройкой Суэцкого канала,— писала Роза Люксембург,— Египет всунул свою голову в петлю английского капитала, из которой он уже не сумел ее вытащить».

Приобретение Дизраэли акций Компании Суэцкого канала было победой Англии над Францией в борьбе за господство над Суэцким каналом. Оно явилось решающим моментом в деле порабощения Египта британским империализмом.

К 1876 году Египет был доведен до полного финансового банкротства и поставлен под опеку иностранных держав. Англия и Франция ввели в состав египетского правительства в качестве министров своих представителей. Включение в состав правительства представителей иностранных держав вызвало всеобщее недовольство египетского народа и способствовало усилению национально-освободительного движения. Борьба против ненавистного правительства в 1879—1882 годах достигла наибольшей остроты. Англия, напуганная ростом национально-освободительного движения, опираясь на реакционную феодально-помещичью верхушку Египта, решила подавить борьбу египетского народа и поставить страну под свой «временный» военный контроль. Летом 1882 года, спровоцировав «инцидент», Англия подвергла Александрию жестокой бомбардировке с моря. В сентябре того же года английские войска захватили расположенный в зоне Суэцкого канала город Тель-Эль-Кебир и вскоре вступили в столицу Египта. Обогрив улицы Каира кровью мирных жителей, английские оккупанты

¹ В настоящее время английскому правительству принадлежит 295 026 акций (из 652 932) на сумму 375 млн. фунтов стерлингов.

жестоко расправились с участниками национально-освободительного движения. Оккупация страны английскими войсками была очередным этапом в закабалении Египта британским империализмом. Легкость, с которой Англия осуществила захват Египта, объяснялась не только большим неравенством сил, но и предательством реакционных кругов Египта.

Вслед за Египтом Англия захватила Восточный Судан, прикрыв этот захват договором о так называемом англо-египетском «кондоминиуме» (совместном владении).

Вся власть в оккупированном Египте перешла к английским консулам. Министерствами руководили английские советники. В стране установился колониальный режим, хотя формально Египет продолжал считаться провинцией Оттоманской империи. Экономика Египта была подчинена интересам британского капитала. Английский банк получил право эмиссии (выпуска) египетских денег. Закрепляя экономическую зависимость Египта, английские «советники» всячески препятствовали развитию в стране промышленности и превратили ее в сельскохозяйственный придаток Британской империи, снабжавший текстильные предприятия Англии дешевым хлопком. Английские монополисты захватили контроль над ирригационными сооружениями и всеми путями сообщения. Двойной гнет английских колонизаторов и местных помещиков, рост арендных платежей и налогов обрекали египетских крестьян на беспросветную нищету. Жестокой эксплуатации также подвергались и египетские рабочие. Колониальный произвол английских империалистов не знал предела. В декабре 1914 г., воспользовавшись войной с Турцией, Англия провозгласила свой протекторат над Египтом.

Египетский народ, никогда не мирившийся с английской оккупацией и усиливавший под влиянием Великой Октябрьской социалистической революции национально-освободительную борьбу, вынудил Англию в 1922 году отказаться от протектората и провозгласить формальную независимость Египта, а в 1923 г. ввести так называемую «конституцию». Однако это было частичной уступкой, сделанной из тактических соображений. Взамен протектората английские империалисты навязали «независимому» Египту статут оккупации. Египет попрежнему остался полуколонией британского империализма. В руках Англии находился и Судан и Суэцкий канал.

«Дарованная» Англией «независимость» не смогла оставить национально-освободительную борьбу египтян за действительную, а не показную независимость.

Дальнейшим маневром Англии был так называемый «союзный» англо-египетский договор 1936 года, который она навязала египетскому правительству под предлогом оказания ему военной «помощи» в связи с нависшей над Египтом опасностью фашистской агрессии. Этот кабальный договор позволил английским колонизаторам не только сохранить, но и расширить оккупацию египетской территории британскими войсками. Так, применяя различные методы колониальной политики, английские империалисты сохранили свое господство в Египте до настоящего времени.

Несмотря на то, что Суэцкий канал именуется частным международным предприятием, принадлежащим Всемирной акционерной компании Суэцкого канала¹, невзирая на то, что в 1888 году, в результате вмешательства России, Австрии, Германии и других стран, заинтересованных в Суэцком канале, была подписана в Константинополе конвенция, согласно которой канал был признан международным, английские империалисты хозяйничают на канале, как у себя дома.

Англия, подписав эту конвенцию, в действительности никогда ее не выполняла. Несмотря на то, что указанное соглашение запрещает какому бы то ни было государству использовать канал для военных целей, весь канал от Порт-Саида до Суэца окружен английскими военными лагерями, базами, аэродромами и другими военными сооружениями, а порты зоны канала превращены в крупные опорные пункты. Центром оккупационной зоны является Файд (Файид), где размещен штаб британских вооруженных сил на Ближнем и Среднем Востоке; центром британских авиационных сил является город Исмаилия.

Используя пребывание английских войск в зоне Суэцкого канала, британский империализм цепко держит в своих руках всю страну. Хотя Египет с 1922 года — формально независимое государство, фактически же английский капитал вот уже более 70 лет жестоко эксплуатирует египетский народ и непрерывно выкачивает из страны ее природные

¹ Согласно концессионному договору, Суэцкий канал находится в руках Компании до 17 ноября 1968 года (когда истекает 99-летний срок концессии), после чего он должен перейти в собственность Египта.

богатства. Население плодородной Нильской долины доведено до крайней степени нищеты и голода. Средняя продолжительность жизни трудящихся Египта— одна из самых низких в мире.

Победа Советского Союза во второй мировой войне способствовала дальнейшему росту национального самосознания народных масс колониальных и зависимых стран, стимулировав, в частности, и рост национально-освободительной борьбы в Египте. Положение британского империализма в долине Нила стало более шатким. «Египет испил до дна всю чашу обмана, воплощенного в договоре 1936 года...»,— писала египетская газета «Аль-Ахрам». Под давлением широких народных масс палата депутатов Египта приняла в октябре 1951 г. закон о денонсации договора 1936 г. и конвенции 1899 г. Английские империалисты, стремясь сохранить свое господство над Египтом, ответили на законное решение парламента расширением интервенции. В середине октября 1951 года английскими войсками были захвачены все египетские города в зоне Суэцкого канала. Переброшенные с острова Кипр, из Адена, Сомали и Басры, английские воинские части обагрили улицы и площади Исмаилии, Порт-Саида и Эль-Кантары кровью мирных жителей. Военные корабли Англии, введенные в египетские территориальные воды, полностью блокировали порт Суэц. Под предлогом проведения «маневров» английские генералы запретили египтянам пользоваться дорогами, ведущими к Суэцкому каналу и к Синайскому полуострову, тем самым отрезав эти районы Египта от основной части страны. Оккупанты разрушили деревню Кафр-Абду близ Суэца и построили здесь для военных целей «обходную дорогу».

Преступные действия английских империалистов вызвали глубокое возмущение египетского народа. В зоне канала появились вооруженные отряды египетских добровольцев, которые начали вести неравную борьбу с вооруженными до зубов интервентами. Десятки тысяч рабочих Суэца и Порт-Саида прекратили работу; портовые рабочие отказались разгружать английские корабли; торговцы стали бойкотировать покупателей англичан; по всей стране прокатилась волна антиимпериалистических демонстраций.

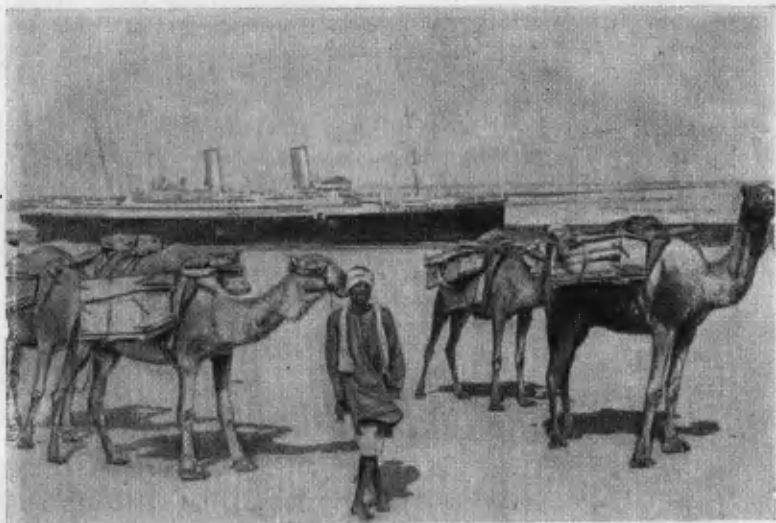
Все это явилось свидетельством того, что египетский народ вступает в новый, более решительный, этап национально-освободительной борьбы.

Наряду с Англией и Францией все больший интерес к Египту и Суэцкому каналу проявляют Соединенные Штаты Америки. Американские империалисты уже давно имеют виды на район восточного Средиземноморья. Еще в XIX веке они начали расширять средиземноморскую торговлю за счет своих западноевропейских конкурентов: в 30-х годах они заключили торговые договоры с Турцией, а с 70-х годов стали делать попытки завоевания опорных пунктов в бассейне Средиземного моря. Но особенно большое внимание США стали уделять средиземноморским коммуникациям и Суэцкому каналу после второй мировой войны. Американские монополии в своем стремлении к мировому господству поставили своей целью установить полный контроль над всеми международными морскими путями.

Если до второй мировой войны интересы империалистов США и Англии сталкивались главным образом в странах Тихого и Атлантического океанов, то после войны англо-американское соперничество в борьбе за источники сырья и рынки сбыта стало открыто проявляться также в бассейнах Средиземного моря и Индийского океана, особенно в странах Ближнего и Среднего Востока. Стремясь укрепиться в колониальных владениях Англии, империалисты США придают особое значение Египту. Не случайно американские газеты называют эту страну «ключом Ближнего Востока». Монополии США рассчитывают прочно утвердиться на египетской территории, подчинить своему колониальному господству все страны Ближнего и Среднего Востока и перерезать важнейшие морские коммуникации Британской империи в их наиболее уязвимом месте.

США, захватив под видом концессий на разведку и добычу нефти стратегически важные территории ряда арабских стран, стали проявлять особый интерес к Суэцкому каналу. Политика установления контроля над каналом осуществляется американскими империалистами самыми разнообразными путями: методами экономической экспансии, которую усиленно проводят монополии США на территориях, непосредственно прилегающих к зоне Суэцкого канала, и методами дипломатической «обработки» «маршаллизованных» стран — Франции и Голландии, имеющих своих представителей в правлении Компании Суэцкого канала ¹.

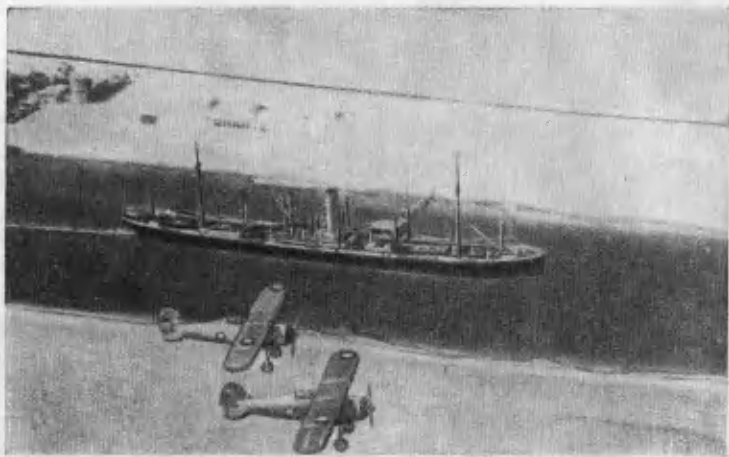
¹ В Административном совете Компании Суэцкого канала 32 администратора, из которых 19 французов, 9 англичан, 2 египтя-



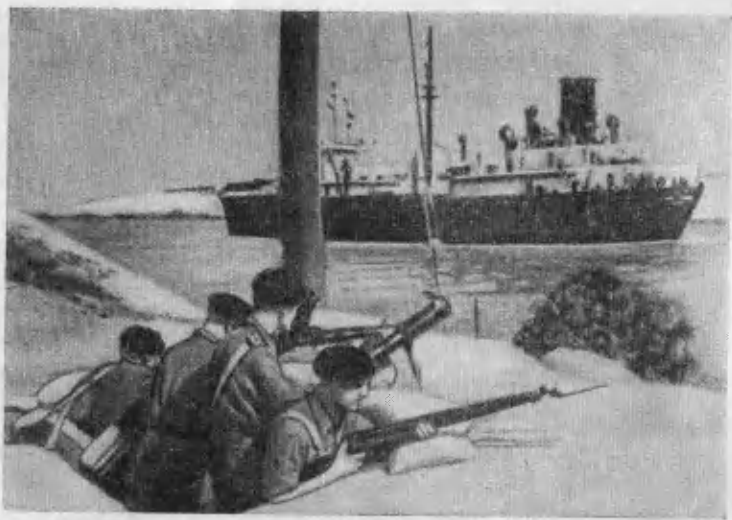
В зоне канала часто можно видеть рядом с современными морскими кораблями «кораблей пустыни» — верблюдов.



Суэцкий канал у Порт-Саида.



Над каналом днем и ночью патрулируют английские военные самолеты.



Английские солдаты на берегу Суэцкого канала (1951 год).

Стремясь проникнуть в указанную Компанию и укрепиться в зоне канала, американские монополисты скупили в 1948 году у Ватикана акции Суэцкого канала, принадлежавшие католической церкви. Это «приобретение» позволило империалистам США принять непосредственное участие в делах Компании. Торговая сделка с римским папой явилась первым шагом США для обеспечения их участия в Компании. Как сообщала английская пресса, между правительствами США и Англии уже велись переговоры и о передаче американским монополиям части английских акций. Одновременно с переговорами в Лондоне агенты США, используя соглашения о «технической помощи», оказываемой на основании четвертого пункта пресловутой «программы Трумэна», пытаются непосредственно закабалить Египет. Еще в 1947 году в американской прессе сообщалось, что правительство США готово ссудить Египту 25 млн. фунтов стерлингов на нужды обороны и послать экспертов для разработки плана обороны Суэцкого канала. В настоящее время американские нефтяные компании имеют концессии близ Суэца на красноморском побережье (в Шерм-эс-Араб) и на противоположном берегу Суэцкого залива — Синайском полуострове (в Судр и Асл).

США пытаются навязать Египту соглашение, которое, по заявлению египетской газеты «Аль-Хадаф» от 28 сентября 1951 года, «должно предусмотреть строительство американских военных лагерей, аэродромов, военных баз, казарм и стратегических дорог в районах Танта, Исмаилии, а также на Синайском полуострове». Одновременно американские империалисты вынашивают планы захвата Суэцкого канала с помощью Организации Объединенных Наций, которую США пытаются превратить в орудие агрессивной войны. Согласно утверждению агентства Юнайтед Пресс, бывший министр финансов США Моргентау в интервью корреспонденту агентства Юнайтед Пресс высказался в пользу покупки Суэцкого канала Организацией Объединенных Наций. Для этой цели Моргентау рекомендовал услуги Международного банка реконструкции и развития, как известно, находящегося под полным контролем США. Таким образом,

нина, 1 голландец и 1 американец. Однако следует заметить, что преобладающим влиянием в Административном совете пока еще пользуется английское правительство, которому, в отличие от остальных мелких держателей акций, принадлежит около половины акций Компании.

империалисты США свое господство над Суэцким каналом хотят прикрыть ширмой ООН, подобно тому, как английские империалисты в качестве ширмы используют так называемую Всемирную компанию Суэцкого канала.

Американский капитал, используя обострившиеся после второй мировой войны англо-египетские отношения, все интенсивнее проникает в экономику Египта. В настоящее время, кроме американской нефтяной монополии «Стандарт Ойл», здесь орудуют американские компании «Форд», «Кока-кола» и другие. Растет число так называемых «национальных» американо-египетских компаний. По стране всюду шныряют американские «советники», «специалисты» и другие темные дельцы. Американское правительство, используя своих «младших партнеров» по Северо-атлантическому агрессивному блоку, действуя обманным путем, стремится привязать Египет и другие страны Ближнего и Среднего Востока к своей военной колеснице. Предлагая Египту присоединиться к «средневосточному командованию» Атлантического Союза, американские империалисты и их «союзники» рассчитывают заменить английскую оккупацию американо-английской. Конфликт между Египтом и Англией является для империалистов США удобным поводом для того, чтобы за счет английских позиций еще глубже проникнуть в Египет, установить там монопольное положение американского капитала и использовать египетскую территорию как удобную базу для осуществления своих планов, связанных с подготовкой новой мировой войны.

Египетский народ хорошо понимает, что американское финансовое посредничество и техническая «помощь» являются в руках империалистических хищников США средством для закабаления Египта.

Газета «Лива-эль-Джадид» в своей статье «Американская помощь — новые иностранные оккупационные оковы» справедливо предупреждала египтян: «Зная повадки английского империализма, нам не следует ожидать, что американский империализм будет отличаться от английского».

Многочисленные факты усиления империалистической экспансии США в Египет свидетельствуют о том, что скрытая борьба между английскими и американскими монополиями за Египет и за Суэцкий канал растет, углубляется и принимает все более и более ожесточенную открытую форму.

Используя экономические и военные затруднения Англии, монополисты США все более внедряются в экономику ближневосточных стран и вытесняют английских конкурентов. В то же время американские и английские империалисты находят общий язык в вопросах, касающихся подавления национально-освободительного движения в зависимых и колониальных странах и подготовки к войне против лагеря мира, демократии и социализма.

Именно с этими целями Соединенные Штаты, Франция и Турция предложили египетскому правительству в качестве условия аннулирования англо-египетского договора 1936 года присоединиться к так называемому «плану совместной обороны», пока отклоненному египетским правительством под давлением могучего антиимпериалистического движения народных масс.

ФИЗИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУЭЦКОГО ПЕРЕШЕЙКА И ТРАССЫ КАНАЛА

Суэцкий канал не поражает взора путешественника красотой своих природных ландшафтов. Канал тянется в виде почти ровной ленты воды по голой пустынной местности. Редкие чахлые деревья да невысокие холмы среди монотонной серой пустыни — вот что можно видеть почти на всем протяжении трассы от Порт-Саида до Суэца. Сравнительно богатую растительность имеет только зона пресноводного канала и район города Исмаилии, где виллы английских колонизаторов утопают в густой пышной зелени.

В отличие от подавляющего большинства крупнейших каналов мира Суэцкий канал бесшлюзовый, что объясняется равнинным характером Суэцкого перешейка. Средиземное море расположено всего лишь на 25 см выше уровня Красного моря. Такая разница при общей длине канала в 161 км не имеет почти никакого влияния на уровень воды в канале.

Разрезаемый каналом Суэцкий перешеек представляет собой как бы мост между двумя материками — Азией и Африкой.

На севере у Средиземного моря в перешеек глубоко вдается мелководная морская лагуна, на северном берегу которой около обширной искусственной гавани расположен город Порт-Саид. Южная часть лагуны переходит в мелководное соленое озеро Мензала. Оно представляет собой лишь временами затопляемую солончаковую равнину (являющую-

ся северо-восточной частью дельты Нила), заполненную мощными, до 25 м, нильскими отложениями. Осушение озера могло бы дать более 200 тыс. га плодороднейших аллювиальных почв. Трасса канала на протяжении 42 км разрезает указанную лагуну в ее восточной части. Для того чтобы фарватер не заносился озерными осадками, канал с востока и запада скован мощными плотинами из насыпного грунта.

Пройдя озеро Мензала, Суэцкий канал пересекает небольшие холмы Эль-Гизр (высота около 16 м) и входит в искусственный фарватер на озере Тимсах (длина 16 км). Между озерами Мензала и Тимсах у Эль-Кантара находится главная переправа через канал — разводной мост, через который проходят железная дорога и автомагистраль Каир—Анкара. Здесь перекрещиваются морские коммуникации, проходящие через Суэцкий канал, с сухопутными путями, связывающими Африку с Передней Азией.

Южнее озера Тимсах канал разрезает невысокие скалистые плато Туссум и Серапеум. Возвышенность Туссум, расположенная в центре перешейка, является командной высотой всей зоны Суэцкого канала. Затем канал входит в Горькие озера — сначала в Большое, а затем в Малое. Указанные озера представляют собой заполненную наносами древнюю лагуну. Большое Горькое озеро глубоководное, благодаря чему, в отличие от других озер, канал не имеет в нем искусственного фарватера, и встречные суда могут расходиться, не замедляя своего хода.

После Малого Горького озера Суэцкий канал пересекает незначительные холмы Шалуф и резко поворачивает на юг, выходя на Суэцкую равнину, южная часть которой представляет собой занесенную песками морскую лагуну. Заканчивается канал в виде небольшой дуги, глубоко вдающейся в Суэцкий залив, в 3 км к юго-востоку от Суэца.

Таким образом, на протяжении 100 км канал проходит через озера и заболоченные морские лагуны. Там, где трасса пересекает холмистую местность, сложенную твердыми породами, преимущественно песчаниками, канал имеет крутые отвесные берега, в остальных же местах берега пологие, почти сливающиеся с окружающей равниной. Ширина Суэцкого канала также находится в тесной зависимости от характера подстилающих его трассу горных пород. В местах, где залегают рыхлые породы, ширина канала максимальная, а там, где они твердые, — минимальная,

Устройство поверхности западного, африканского, участка Суэцкого перешейка довольно простое. Это — волнистая равнина, покрытая песками и щебнем с невысокими дюнами. На севере равнина сложена глинистыми и суглинистыми породами, представляющими собой древние наносы Нила, местами встречаются подвижные пески с барханами — формами рельефа, характерными для песчаных пустынь. В центральной части равнины находится понижение, представляющее собой древнюю, глубоко врезанную в Аравийскую пустыню, речную долину — вадии Тумилат, которая соединяет Суэцкий перешеек с долиной Нила. Дно этой долины еще в древнейшие времена использовалось как удобный путь из северной Африки в Азию. Строители Суэцкого канала использовали указанное понижение для сооружения специального канала, снабжающего зону канала питьевой водой (на Суэцком перешейке своих источников пресной воды не имеется).

Что касается восточной части перешейка, примыкающего к Азии, то он, в отличие от «высокого» африканского берега, представляет низкую равнину, переходящую на востоке в плоскогорье Синайского полуострова¹. Местность там имеет пустынный характер. Безжизненные пески с мелкими частыми дюнами сильно затрудняют передвижение. Район не имеет ни одного оазиса; ближайшие населенные пункты находятся вдалеке от канала на побережье Средиземного моря и Суэцкого залива.

Палящее солнце почти при полном отсутствии дождей — главная особенность климата Суэцкого перешейка. Среднее годовое количество выпадающих осадков у Порт-Саида составляет всего 82 мм, а в районе Суэцкого залива — лишь 28 мм. Осадки выпадают главным образом зимой. Летом они крайне редки. Самый холодный месяц, январь, здесь имеет среднюю температуру 15,5°, а жаркий — август — 28°. Плавание по Суэцкому каналу, как и по Красному морю, даже бывалые моряки считают одним из самых изнуряющих. В районе канала господствуют северные и северо-западные ветры в 3—5 баллов, но иногда бывают штормы, резко понижающие уровень воды в канале, особенно в

¹ Как сообщали арабские газеты, английское правительство якобы еще в 1948 году предлагало королю Трансиордании проект прорытия к востоку от Суэцкого канала нового канала между портами Акаба и Газа, который соединил бы Красное море со Средиземным морем через Акабский залив.

его южной части, что осложняет прохождение судов с большой осадкой. Это понижение уровня воды в канале значительно усиливается во время отливов в Суэцком заливе.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О КАНАЛЕ

Суэцкий канал является одним из крупнейших каналов на земле. Однако по протяженности, объему строительных работ, своему оборудованию и срокам строительства он намного уступает Беломорско-Балтийскому каналу имени Сталина, который по праву считается крупнейшим и лучшим морским каналом в мире.

Крупнейшие морские каналы мира

Название канала	Длина (в км)	Объем земл. работ (в млн. м³)	Продолжи- тельность строительства
Беломорско-Балтийский им. Сталина	227	21 (50 % скаль- ных)	1 год 8 мес. (1931—1933)
Суэцкий	161	75	около 11 лет (1859—1869)
им. Москвы	128	136	около 5 лет (1932—1937)
Кильский	98	80	8 лет (1887—1895)
Панамский	81	212	34 года (1880—1914)

Суэцкий канал до настоящего времени остается важным техническим достижением эпохи капитализма. Однако каналы, сооружаемые сейчас в СССР по Сталинскому плану преобразования природы, намного превосходят по своим размерам и по темпам сооружения Суэцкий канал. Так, если Суэцкий канал длиной в 161 км строился около 11 лет, то сооружаемый сейчас в пустыне Кара-кум Главный Туркменский канал, проектируемая длина которого 1 100 км (а вместе с обводнительными каналами — 2 300 км), должен быть построен в 5 лет. Между тем этот канал прокладывается в не менее трудных природных условиях, чем Суэцкий. Грандиозным сооружением Сталинской эпохи также является построенный в рекордно короткий срок Волго-Донской судоходный канал.

О грандиозности Сталинских строек говорит объем работ. Например, для сооружения Главного Туркменского канала со всеми плотинами, электростанциями, оросительными каналами потребуется вынуть около 400 млн. м³ грунта, т. е. почти в шесть раз больше, чем было вынуто при строительстве Суэцкого канала. Осуществление такого гигантского объема работ в предельно короткие сроки по силам только стране социализма, в которой тяжелый труд землекопцов заменен невиданной в капиталистическом мире техникой. Широко применяющиеся на стройках коммунизма шагающие экскаваторы заменяют до 10 тыс. землекопцов каждый. Шагающий экскаватор представляет собой большой передвижной завод, высота которого равна 9-этажному зданию. Один ковш экскаватора вынимает сразу 14—19 м³ грунта.

* * *

Общая длина Суэцкого канала около 173 км. Она складывается из собственно канала, проходящего через Суэцкий перешеек между Порт-Саидом на севере и Суэцом на юге и имеющего протяженность около 161 км, и морских подходов к каналу, проложенных по дну Средиземного моря (9,2 км) и Суэцкого залива (около 3 км). Ширина канала по зеркалу воды — 120—150 м, по дну — 45—60 м. Глубина по фарватеру 12—13 м. Официально допускается проход судов с осадкой 10 м 36 см (34 фута).

Реконструкция канала тесно подчинена военным интересам британского империализма. Так, первоначально глубина канала была около 8 м, т. е. допускала проход судов с осадкой до 7 м и водоизмещением не более 5 тыс. т. В настоящее время по каналу могут проходить крупные военные корабли, включая крупнейший английский линкор «Vanguard», имеющий осадку 9,1 м, длину 260 м, ширину 40 м и водоизмещение 42,5 тыс. т. По каналу проходили такие крупные торгово-пассажирские пароходы, как «Empress of Britain» — 42 745 т (в 1938 году), «L'atlantique Nord» — 46 524 т (в 1946 году).

Плавание по Суэцкому каналу строго регламентируется правилами, издаваемыми Компанией Суэцкого канала. Во-первых, все проходящие через канал суда (практически за исключением кораблей американских и англо-французских империалистов) подвергаются тщательному досмотру. Во-вторых, проход через канал разрешается только в сопровожде-

нии лодмана (за исключением небольших судов, имеющих менее 500 брутто-регистрационных тонн). Для того чтобы получить разрешение для прохождения через канал, необходимо выполнить следующие формальности: уплатить сборы, получить мерительное свидетельство, указать судовладельцев, фрахтователей, фамилию капитана, порт отправления и порт назначения, осадку, представить список пассажиров и список экипажа. На канале установлен целый ряд технических ограничений: суда не должны превышать установленные правилами осадку и габариты. Во время плавания по каналу встречным судам запрещается расходиться на ходу (за исключением Большого Горького озера). Одно судно должно пришвартовываться к берегу и пропускать встречное. Для этой цели вдоль канала через каждые 75 м установлены специальные приспособления. Порядок расхождения и швартования встречных судов устанавливается диспетчерской службой канала. Обычно пришвартовывается судно, идущее против течения, так как маневрирование против течения более затруднено. Официально допускаемая скорость для проходящих через канал судов 7—8 узлов (12—14 км в час), что позволяет пропускать до 24 крупных судов в сутки. Движение по каналу идет круглосуточно. Пропускная способность канала в военных целях может быть значительно увеличена, особенно при одностороннем движении. Так, по сообщению египетского журнала «Эль-Мусаввар», во время второй мировой войны через Суэцкий канал проходило каждые десять минут в среднем одно судно. Для того чтобы повысить пропускную способность канала при двустороннем движении, в 1951 году был введен в эксплуатацию обходный канал Фарука (длиной около 13 км), построенный параллельно основному каналу на участке между портами Эль-Кантара и Эль-Фирдан.

Технические ограничения скорости прохождения крупных судов установлены, во-первых, в целях предотвращения столкновения встречных судов и, во-вторых, в целях предохранения берегов канала от размыва, так как на большей части канала песчаные берега довольно слабо укреплены. Для того чтобы крупные быстроходные корабли не оставляли за собой большой волны, их обычно проводят на буксире. Если раньше, когда не было постоянной диспетчерской службы и плавали только днем, на проход через канал затрачивалось 53 часа, то теперь при круглосуточном плавании это время сократилось до 13—14 часов

(с учетом остановок, связанных с оформлением документов и т. п.).

Для снабжения проходящих по морскому каналу судов питьевой водой, одновременно с Суэцким каналом был построен пресноводный канал И с м а и л и я. Этот канал берет свое начало в реке Нил у Каира и заканчивается в озере Тимсах близ города Исмаилия, где он разветвляется на два рукава — северный, идущий параллельно морскому каналу в Порт-Саид, и южный — к Суэцу. В отличие от морского канала на пресноводном канале имеется ряд шлюзов (у выхода из Нила, у входа в озеро Тимсах и 3 шлюза на южном ответвлении).

Общая длина пресноводного канала 180 км, ширина — 8—10 м, глубина — 1—1,6 м. По каналу при необходимости могут плавать небольшие речные суда (главным образом на участке Каир — Исмаилия). Нильская вода, поступающая по каналу Исмаилия, частично используется для орошения расположенных вдоль него оазисов, в которых в настоящее время размещены главные гарнизоны и авиационные базы английской оккупационной армии (Эль-Махсама, Абу-Сувейр, Абу-Султан, Фаид, Гинейфа и др.).

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ СУЭЦКОГО КАНАЛА

На земном шаре имеется несколько морских каналов, но мировые торговые пути обслуживают в основном двумя — Панамским и Суэцким, причем по тоннажу прошедших судов Суэцкий канал всегда был на первом месте.

Еще Карл Маркс, оценивая крупнейшее международное значение Суэцкого канала, назвал его «Великим путем на Восток». Среди всех мировых морских коммуникаций путь из Европы в Индию, Индонезию и страны Дальнего Востока через Суэцкий канал в настоящее время является наиболее значительным и оживленным.

Экономическим преимуществом этого пути в отличие от старого, вокруг Африки, является то, что он обеспечивает более прямую и короткую морскую связь. Суэцкий канал значительно сокращает расстояние между европейскими портами и портами стран бассейна Индийского и Тихого океанов.

После открытия Суэцкого канала путь мимо мыса Доброй Надежды, который до того являлся важнейшей дорогой между Европой и странами Востока, утерял свое прежнее значение.



Главные морские коммуникации, проходящие через Суэцкий канал:

- 1 — Великобритания; 2 — Германия; 3 — Франция; 4 — Румыния; 5 — Болгария; 6 — Испания; 7 — Турция; 8 — Ирак; 9 — Египет;
 10 — Пакистан; 11 — Корея; 12 — Цейлон; 13 — Малайя; 14 — Индонезия.

Суэцкий канал уменьшает срок плавания для судов, следующих из атлантических портов европейских стран в порты, расположенные в Персидском заливе и Аравийском море (Ирак, Иран, Индия), в среднем на 42%, в порты стран Дальнего Востока (Китай, Корея, Япония) — на 24%, в Южную Австралию (Мельбурн) — на 8%. Однако наибольшее сокращение пути Суэцкий канал дает судам, плывущим в вышеуказанные страны из портов, расположенных в Черном море (СССР, Румыния, Болгария, Турция) и в восточной части Средиземного моря (Египет, Израиль, Ливан, Сирия и др.). Для черноморских и средиземноморских стран сокращение пути достигает 70%.

Более наглядно это можно иллюстрировать следующей таблицей:

Порты	Путь вокруг Африки (в тыс. км)	Путь через Суэцкий канал (в тыс. км)	Сокращение пути (в тыс. км)
Одесса — Бомбей	21,7	7,1	14,6
Марсель — Бомбей	19,0	7,7	11,3
Ливерпуль — Бомбей	19,2	11,1	8,1
Ливерпуль — Иокагама	25,9	20,0	5,9
Ливерпуль — Мельбурн	21,4	19,8	1,6

В отличие от проливов и каналов, связывающих две части внутреннего бассейна или закрытые моря с открытыми водными бассейнами (Босфор, Дарданеллы, Ким-Суйдо, Бунго-Суйдо, Ормузский, Большой и Малый Зунд) и имеющих местное, региональное значение для ограниченного числа стран, Суэцкий канал — это коридор, по которому проходят коммуникации почти из всех океанов и морей мира. Поэтому он должен обслуживать международные торговые связи всех заинтересованных в нем стран и служить делу укрепления экономического сотрудничества между ними.

Для того чтобы скрыть агрессивную политику разбоя и насилия в Египте и сохранить свое полное господство над Суэцким каналом, английские империалисты, вводя в заблуждение мировое общественное мнение, пытаются утверждать, что Суэцкий канал для Великобритании имеет якобы гораздо большее «жизненное» значение, чем даже для средиземноморских стран. В оправдание своей политики они

называют Суэцкий канал «горлом Британской империи», ее «становым хребтом».

Однако всем хорошо известно, в чем заключается «жизненное» значение канала для британского империализма.

Канал используется английскими колонизаторами прежде всего как средство ограбления многочисленных британских колоний, в том числе ближневосточных и средневосточных стран с их несметными природными богатствами, и для усиления эксплуатации их народов. Особенно широко Суэцкий канал используется английскими империалистами для сохранения своего господства в Индии. «Пока Индия будет служить центром империи, — заявлял один из бывших наместников Англии в Египте, — до тех пор руководящей нитью английской реальной политики должно служить стремление сохранить Суэцкий канал». Кроме всего прочего, канал является для английских капиталистов источником громадных прибылей. Так, уже к 1950 году чистая прибыль Англии, полученная от эксплуатации Суэцкого канала, как сообщал английский журнал «Стэйтист», превысила 63 млн. фунтов стерлингов.

В связи с распадом американо-английскими империалистами политики агрессии и подготовки третьей мировой войны канал стал особенно широко использоваться ими для военных перевозок. Многочисленные караваны американских, английских, голландских и французских судов идут через канал в Саудовскую Аравию, Ирак, Иран, Индию, Бирму, Малайю, Вьетнам, Индонезию, Филиппины, Корею; на палубах и в трюмах этих кораблей — солдаты, пушки, танки, самолеты. Обратные суда возвращаются тяжело нагруженные сырьем и продовольствием. Американские и голландские танкеры везут нефть из Индонезии и стран Персидского залива, английские суда — джут из Индии, каучук и олово из Малайи, нефть из Ирана, Кувейта, Катара и Бахрейнских островов, шерсть из Австралии и т. д. и т. п. Если в 1937 году через Суэцкий канал прошло 6 570 судов и по обоим направлениям было перевезено около 30 млн. т грузов, то в 1950 году через канал прошло 11 751 судно, а общий тоннаж перевезенных через канал грузов возрос до 72,5 млн т, т. е. стал почти в $2\frac{1}{2}$ раза выше грузооборота 1937 года. При этом основные грузопотоки империалистических держав идут с востока на запад. Так, в 1950 году с запада на восток было перевезено 12,1 млн. т, а с востока на запад — 60,4 млн. т, т. е. в 5 раз больше.

Годы	Запад— Восток	Восток— Запад	Всего (в млн. т)
1913	11,3	14,4	25,7
1917	1,3	5,4	6,7
1929	12,8	21,6	34,4
1932	6,3	17,3	23,6
1938	7,7	21,0	28,7
1949	13,0	48,0	61,0
1950	12,1	60,4	72,5

Изменение грузопотоков по направлениям видно из приводимой таблицы.

Быстро растут также перевозки пассажиров, главным образом за счет войск, отправляемых империалистами Франции, Англии, США и Голландии во Вьетнам, в Индо-

незию, Бирму, Корею для ведения там грабительских войн против народов, борющихся за свою свободу. В 1946 году через Суэцкий канал было перевезено 925 тыс. человек, что в 37 раз превышает число пассажиров, перевезенных в первый год после открытия канала.

Суэцкий канал часто называют «барометром» мировой торговли и международной политики. И, действительно, если даже бегло проследить за изменением грузопотоков на протяжении всего периода существования канала, то можно легко заметить, что в большинстве случаев эти изменения являлись результатом каких-либо крупных политических событий, происходивших на международной арене. Особенно резко отразились на характере грузопотоков экономический кризис 1929—1933 годов и периоды подготовки и ведения мировых войн. Например, если общий тоннаж судов, прошедших через канал накануне первой мировой войны, в 1912 году, составлял 20,2 млн. т, то к концу войны (1917 г.) он упал до 8,3 млн. т. Соответственно перед второй мировой войной, в 1937 году, грузооборот составлял 36,4 млн. т, а в 1940 году 13 млн. т.

Более наглядно это колебание можно проследить по приводимой таблице грузооборота.

Бурный рост грузопотоков после окончания второй мировой войны и характер перевозимых грузов свидетельствуют о том, что во всех странах империалистического лагеря, и

Годы	Количество судов	Тоннаж (в регистр. тысяч тонн)*
1870	486	436
1912	5 376	20 275
1917	2 353	8 368
1929	6 274	33 466
1935	5 953	32 810
1937	6 570	36 491
1940	2 459	13 092
1946	5 057	33 239
1949	10 420	68 802
1950	11 751	81 726

* Одна регистровая тонна равна 100 куб. футам—2,83 куб. метра.

особенно в США, Англии и Франции, за счет ограбления колониальных и зависимых стран создаются колоссальные запасы стратегического сырья, в первую очередь, нефти, рудных ископаемых и продовольствия. Например, из 48 млн. т грузов, перевезенных в 1949 году через Суэцкий канал в западном направлении, около 37 млн. т, или 77%, составляли нефть и нефтепродукты (в 1947 году — 67%, в 1948 году — 73%), около 2 млн. т, или 4%, — руды и металлы (марганец, хромиты, цинк, медь, олово и др.). В 1950 году было перевезено с востока 60,4 млн. т различных грузов, в числе которых 47,5 млн. т нефти и нефтепродуктов, главным образом из стран Ближнего и Среднего Востока¹. Большая часть перевезенных через Суэцкий канал грузов принадлежит крупнейшим империалистическим державам: Англии, США и Франции. До первой мировой войны по общему количеству судов и перевезенных через Суэцкий канал грузов первые места занимали: Англия — 76,1%, Франция — 8,3%, Голландия — 4,1%, Италия — 2,7%; накануне второй мировой войны (1937) на долю Англии приходилось 45,7% грузооборота, Италии — 14%, гитлеровской Германии — 8,5%, Голландии — 6%, Франции — 4,1%, Норвегии — 4%, США — 1,1%. Таким образом, за счет ослабления Англии и Франции значительно усилились грузопотоки фашистских государств — Италии и Германии. Еще более изменилась картина в послевоенный период. В 1950 году эти места распределялись следующим образом: Англия — 26,5%, Норвегия — 11,5%, США — 8,3%, Панама — 7,9%, Франция — 6,2%. Указанные цифры свидетельствуют о резком сокращении перевозок Англии и сильном росте грузопотоков США, что показывает значительное расширение американской экспансии в страны Востока. Если еще в 1938 году США по грузопотокам занимали одно из последних мест и на их долю приходилось лишь 554 тыс. т перевезенных через Суэцкий канал грузов, то уже в 1948 году количество американских грузов, перевезенных через Суэцкий канал под флагом США, увеличилось почти в 20 раз. По количеству проходящих через Суэцкий канал судов США занимают теперь, по официальным данным, третье место. При этом следует учитывать, что много американских судов плавают под флагами других, зависимых от США, стран. Так, американская марионетка Панама, которая фактически не имеет

¹ В том числе из Кувейта — 15,7 млн. т, Ирана — 14,1 млн. т, Саудовской Аравии — 13,8 млн. т.

своих судов, официально по судообороту в Суэцком канале в 1950 г. заняла четвертое место.

Рост грузопотоков США через Суэцкий канал свидетельствует о распространении сферы влияния американских империалистов на территории, примыкающей к Суэцкому каналу. Американский капитал проник и прочно укрепился в Израиле, Саудовской Аравии, Ливане, Йемене и других ближневосточных странах. Проникновение империалистов США в Компанию Суэцкого канала позволяет им теперь официально участвовать в непосредственном контроле над каналом и вместе со своими английскими конкурентами делить прибыли, получаемые с проходящих через Суэцкий канал судов других стран.

Вследствие произвольного увеличения сборов, взимаемых с этих судов, прибыли держателей акций Компании Суэцкого канала весьма велики. Так, только за 60 лет эксплуатации канала — с 1870 по 1930 год — прибыль Компании Суэцкого канала составила 4 млрд. золотых франков, т. е. более чем в 10 раз превысила все расходы, связанные с сооружением канала. Доходы Компании Суэцкого канала сильно возросли в период подготовки второй мировой войны, когда они составляли ежегодно в среднем около 10 млн. египетских фунтов¹. Значительно снизившись в военные годы, они вновь стали быстро расти после окончания войны. В 1950 году общий доход Компании достиг небывало высокой суммы — 26 700 тыс. египетских фунтов, т. е. почти в 3 раза больше, чем он был перед второй мировой войной. Между тем действительному хозяину канала — Египту — достаются из этих прибылей лишь небольшие крохи в виде 7% валового дохода.

ГЛАВНЫЕ ПОРТЫ

На Суэцком канале имеется 2 входных (устьевых) порта — Порт-Саид и Суэц — и 2 промежуточных — Исмаилия и Эль-Кантара.

Порт-Саид является важнейшим портом и третьим по населению городом в Египте (178 тыс. жителей). Расположен он у северного входа в канал, на дне осушенной лагуны. Общая поверхность гавани Порт-Саида равна 300 га. Она на 60 га превышает гавань Александрии, считающейся крупнейшей в Средиземном море.

¹ 1 египетский фунт примерно равен 1 англ. фунту стерлингов.

Порт-Саидская гавань хорошо защищена от морских течений и ветров мощными молами и волноломами (длина западного мола — 2,5 км, восточного — 1,5 км). Общая длина причальной линии порта 15 км. Глубина Порт-Саидской гавани у причалов 12—14 м. В гавани имеется большое количество стоянок для больших пароходов, как у мертвых якорей, так и у береговой линии. Это позволяет заходить в гавань и пришвартовываться непосредственно к причалам (кормой) самым крупным морским судам. Порт оснащен мощными подъемными кранами, имеет судоремонтные мастерские с сухими и пловучими доками и т. д. Порт-Саид служит главной заправочной станцией для проходящих через канал судов.

Английские империалисты используют удобное географическое положение Порт-Саида, лежащего на скрещении водного пути и сухопутных дорог, в своих военно-стратегических целях. Они превратили Порт-Саид в крупный военноопорный пункт и базу для морской и сухопутной авиации.

Вся экономическая жизнь этого египетского города связана главным образом с обслуживанием проходящих через Суэцкий канал иностранных судов и расквартированных близ него английских оккупационных войск.

Промышленность Порт-Саида представлена в основном судоремонтными и пищевкусовыми предприятиями. В восточной части города — Порт-Фуаде, расположенном на противоположном берегу канала, размещены торговые учреждения Компании, судоремонтные мастерские и другие предприятия, связанные с обслуживанием судоходства по каналу. Большая часть рабочих Порт-Саида занята в судоремонтных мастерских, доках и на погрузочно-разгрузочных работах. Население Порт-Саида быстро растет вместе с ростом судооборота на канале. Если в 1882 году оно составляло 17 тыс. человек, то к 1947 году население его увеличилось более чем в десять раз. Трудящиеся Порт-Саида находятся в авангарде борцов за независимость Египта.

Суэц — второй по значению и по численности (население 108 тыс. жителей) город в зоне Суэцкого канала. Этот город вместе с примыкающим к нему Порт-Ибрагимом расположен в защищенной от ветров глубоководной бухте в 3 км от южного входа в канал; непосредственно же у канала находится аванпорт Суэца — Порт-Тауфик, который,

подобно Порт-Фуаду, возник после сооружения канала в целях обслуживания проходящих по этой трассе судов. В Порт-Тауфике размещены учреждения и предприятия Компании Суэцкого канала. Суда обычно минуют Суэц и останавливаются в бухте близ Порт-Тауфика. Здесь с помощью катеров и лихтеров производится заправка проходящих судов топливом, водой и продовольствием. Что касается Порт-Ибрагима, то им пользуются главным образом английские и американские танкеры, вывозящие египетскую нефть, и военные корабли, блокирующие египетское побережье и охраняющие «безопасность» южных подступов к каналу. В порту имеются сухой док и мощные подъемные краны.

Гавань порта Суэц с постройкой канала оказалась в стороне от международных торговых путей. Некогда оживленный и цветущий торгово-промышленный центр Египта, Суэц сейчас потерял свое бывшее значение. Принадлежащий египетскому правительству нефтеперегонный завод почти бездействует, так как он не выдержал конкуренции расположенного рядом с ним завода английской нефтяной компании, к которому нефть подается по нефтепроводу непосредственно с промыслов. Здесь же строится американский нефтеперегонный завод. Кроме того, близ Суэца американские монополии строят крупный завод нитратов.

И с м а и л и я занимает центральное положение в зоне Суэцкого канала. Город расположен на западном берегу озера Тимсах. Население его около 40 тыс. человек. Исмаилия представляет собой важный транспортный узел, в котором морской канал соединяется с пресноводным каналом и с дорогами (железной и шоссейной), идущими в египетскую столицу — Каир, расположенную лишь в 150 км к западу от трассы канала. Исмаилия — административный центр зоны Суэцкого канала, представляющий собой по сути дела иностранный селтльмент. Это город английских колонизаторов. Здесь находятся штаб военно-воздушных сил на Ближнем и Среднем Востоке, техническая дирекция Суэцкого канала (Административный совет Компании Суэцкого канала находится в Париже), диспетчерская и жилые дома для администрации. Окрестности Исмаилии заняты крупными авиационными базами и аэродромами (Абу-Сувейр, Абу-Султан, Файд), казармами и другими военными сооружениями. В порте имеется эллинг для небольших судов. Крупные суда, проходящие по каналу, останавливаются на рейде против Исмаилии.

Эль-Кантара — небольшой город и промежуточный порт на трассе канала. Расположен он в 45 км к югу от Порт-Саида, там, где канал пересекается железной дорогой, связывающей Переднюю Азию с Африкой. Железнодорожная связь через канал осуществляется с помощью разводного моста. В Эль-Кантаре производится перевалка грузов и пересадка пассажиров, следующих из Африки в страны Передней Азии.

Близ Эль-Кантары находятся развалины древнего Мезеса — центра древнеегипетской торговли, свидетельствующие о том, что в этом месте Суэцкого перешейка еще в древние времена проходил важный путь из Египта в страны Аравийского полуострова.

МЕСТО СУЭЦКОГО КАНАЛА В АГРЕССИВНЫХ ПЛАНАХ АМЕРИКАНО-АНГЛИЙСКИХ ПОДЖИГАТЕЛЕЙ НОВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В страхе перед все более крепнущими силами лагеря мира, демократии и социализма, возглавляемого Советским Союзом, перед ростом национально-освободительного движения в колониальных и зависимых странах Востока, американо-английские империалисты лихорадочно осуществляют коварные планы подготовки новой мировой войны. Они рассчитывают с помощью этой войны изменить ход исторического развития и разрешить свои внутренние и внешние противоречия за счет народов других стран. Монополисты США и Англии пытаются укрепить позиции мирового капитализма и предотвратить развал колониальной системы — системы рабства и насилия.

В агрессивных американо-английских планах одно из важных мест занимает Суэцкий канал. Стратегическое значение Суэцкого канала для империалистов Англии и США определяется главным образом его центральным положением в обширной системе международных морских коммуникаций. Удобное географическое положение канала, его высокие технические показатели: значительная глубина и ширина, отсутствие шлюзов, наличие оборудованных портов позволяют в предельно короткий срок проводить через Суэцкий канал крупные военные суда. Положение канала на стыке сухопутных дорог, пересекающих Суэцкий перешеек и связывающих между собой страны Ближнего и Сред-

него Востока, еще более усиливает его стратегическое значение. Суэцкий канал позволяет англо-американским хищникам быстро перебрасывать крупные военные суда, а также транспорты с оружием из Средиземного моря в Индийский океан.

Империалисты США и Англии, придавая исключительно большое экономическое, политическое и военное значение коммуникациям, проходящим через Средиземное море и Суэцкий канал, поставили господство над ними во главу своей «стратегии» на Ближнем и Среднем Востоке. Прикрываясь разговорами о «безопасности» международных торговых путей, поджигатели новой мировой войны создают стратегические «оси обороны», далеко выходящие за пределы зоны Суэцкого канала. Первая из них — морская — охватывает все крупные порты Средиземного моря и частично Индийского океана. Вторая «ось обороны» — сухопутная, — по замыслам английских и американских стратегов, должна состоять из нескольких укрепленных линий. Так, северная линия укреплений, по их планам, должна начаться в Северном Иране и идти на запад через Турцию, Ирак, Сирию, Ливан, Израиль, Трансиорданию, Саудовскую Аравию к Египту и Ливии. Центром ее намечен город Фаид, расположенный в зоне Суэцкого канала. В различных районах этой линии «обороны» создается сложная сеть аэродромов и авиационных баз для самолетов дальнего действия: в Шаибе и Хаббании (Ирак), Дахране (Саудовская Аравия), Лидде (Израиль), Абу-Сувейре (Египет), Меллахе (Ливия) и в ряде других мест. Вторая линия укреплений должна проходить в Судане с центром в Хартуме. Наконец, третья линия — это система глубоких тыловых баз в Восточной и Южной Африке. Она в основном охватывает Южно-Африканский союз, Кению и Танганьiku.

Создание такой сложной системы военных баз как в самой зоне Суэцкого канала, так и на дальних подступах к нему должно, по замыслам английских и американских империалистов, обеспечивать им:

а) господство над коммуникациями между Средиземным морем и Индийским океаном;

б) господство над сухопутными дорогами, проходящими через Суэцкий перешеек и связывающими глубокие англо-американские тылы в Северной и Восточной Африке с американско-английскими плацдармами на Ближнем и Среднем Востоке;

в) хозяйничание монополий США и Англии в зависимых и колониальных странах и беспощадную эксплуатацию кабаленных народов.

Грубо попирая нормы международного права, правительство Англии нарушает Константинопольскую (Суэцкую) конвенцию 1888 года, категорически запрещающую держать в водах канала военные суда и использовать прилегающую к нему территорию в военных целях. Обширная зона по обе стороны канала занята военными лагерями, авиационными базами, аэродромами, танкодромами, бетонированными укреплениями, посадочными площадками, пулеметными гнездами и долговременными огневыми точками. Словно во время войны, над каналом днем и ночью патрулируют английские военные самолеты. По сообщениям египетской печати, к концу 1951 года в зоне Суэцкого канала находилось свыше 100 тыс. английских солдат и офицеров.

Игнорируя уроки недавнего прошлого, правители Англии и США возрождают провалившиеся гитлеровские планы завоевания всего мира.

«...только люди, впавшие в детство,— говорит товарищ Сталин,— могут думать, что законы артиллерии сильнее законов истории, что можно повернуть вспять колесо истории выстрелами...»¹.

Никакими базами и плацдармами нельзя запугать свободолюбивые народы, борющиеся за мир и международное сотрудничество. Агрессивным планам американо-английских поджигателей войны противостоит неуклонно растущий и крепнущий лагерь мира, демократии и социализма, возглавляемый могущественным Советским Союзом.

Показателем провала попыток американских и английских империалистов приковать арабские страны к колеснице поджигателей новой мировой войны является отказ народов этих стран от участия в так называемом средневосточном командовании. Как известно, народные массы Египта и других арабских стран с возмущением отвергли это завуалированное кабальное предложение. Агрессивные намерения американских и английских империалистов снова натолкнулись на упорное сопротивление египетского народа. Трудящиеся Египта хорошо понимают, что проекты «средневосточного командования» и «совместной обороны» яв-

¹ И. В. Сталин. Соч., т. 9, стр. 200.

ляются продолжением агрессивных планов англо-американского империалистического лагеря, что цель этих проектов заключается в окончательном лишении их страны суверенитета и в вовлечении народов арабских стран в подготавливаемую империалистами новую мировую войну.

Народы Египта не желают, чтобы их страна была военным плацдармом американо-английских империалистов. Трудящиеся Египта, испытавшие многолетнее господство английских колонизаторов, сейчас трудно обмануть лживыми утверждениями об «оборонительных» целях средневосточного командования. Ливанская газета «Ас-Сарха», давая оценку событиям, происходящим в Египте, справедливо отметила, что «во всех арабских странах десятки тысяч рабочих, крестьян, интеллигенции и других честных людей заявляют империалистам: «Убирайтесь вон из наших стран! Уберите прочь ваши руки, обогранные кровью жертв в Северной Африке, Египте, Ираке, Сирии, Ливане, Палестине, Трансиордании и в Саудовской Аравии!»

Борьба против пребывания британских войск в зоне Суэцкого канала и против американо-английских планов закабаления арабских стран принимает всенародный характер. Против агрессивных империалистических планов выступают почти все слои египетского населения, в том числе и часть национальной буржуазии. Даже правители Египта, десятки лет прислуживавшие иностранным монополиям и связанные с ними тесными узами, сейчас не могут открыто проводить свою антинародную политику и вынуждены лавировать.

Аннулировав, под давлением народа, договор 1936 года, египетское правительство оказалось неспособным идти вперед и дальше отстаивать национальные интересы Египта. В то же время оно не могло пойти на открытую капитуляцию перед Англией, ибо это привело бы к полной дискредитации его в глазах народа.

Египетский король и египетское правительство, вместо того чтобы последовательно отстаивать национальные интересы страны, прикрываются громкими демагогическими обещаниями, а в действительности проводят антинародные реакционные мероприятия (введение осадного положения, разгон демонстраций, массовые аресты и т. п.).

Империалисты США и Англии, поставившие своей целью задушить национально-освободительное движение в зависимых и колониальных странах, пытаются путем угроз, шантажа и дипломатического давления заставить египет-

ское правительство окончательно отказаться от принятого им под давлением народных масс в конце 1951 г. справедливого решения и пойти на сделку с англо-американским империалистическим блоком. Однако никакие сделки за спиной народа не в силах сломить волю народных масс Египта к завоеванию свободы и независимости.

Кровавые провокации английских войск в зоне Суэцкого канала окончательно разоблачают империалистов в глазах египетского народа, прочно встающего на путь решительной борьбы за освобождение своей страны от империалистического гнета. За этой трудной и самоотверженной борьбой египетского народа, тесно связанной с борьбой всех свободолюбивых народов за сохранение мира во всем мире, с величайшим сочувствием следит все прогрессивное человечество.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение	3
Из истории строительства и захвата Суэцкого ка- нала	7
Физико-географическая характеристика Суэцкого перешейка и трассы канала	20
Общие сведения о канале	23
Экономическое значение Суэцкого канала	26
Главные порты	32
Место Суэцкого канала в агрессивных планах американо-английских поджигателей новой мировой войны	35

Редактор Д. Н. Костинский.

Редактор карт Н. С. Кузнецов. Технич. редактор Д. А. Глейх.

Т02588. Сдано в производство 6/II-52 г. Подписано к печати 17/IV-52 г.
 Формат 84×108¹/₃₂. Тираж 200 000 экз. Бумажн. лист. 0,656.
 Печатных лист. 2,05 + 0,1 л. вкл. Учетно-издательских лист. 2,1.
 Заказ 3268. Цена 65 коп.

Первая Образцовая типография имени А. А. Жданова Главполиграф-
 и-дата при Совете Министров СССР. Москва, Валовая, 28.