



Szabó Loránd

A Szuezi-csatorna története

Ferdinand de Lesseps vízi „kiskapuja” a Távol-Keletre

A FÖLDKÖZI

- és a Vörös-tengert összekötő csatorna terve egészen az

ókorig nyúlik vissza. Több fáraó is épített csatornát, ezek azonban betemetődtek, az emberek elfeledkeztek róluk, a két tenger közti vízi összeköttetés elképzelése mégis fennmaradt. A nagy földrajzi felfedezések kora után, az angolok és franciák indiai vetélkedése során ismét felértékelődött Egyiptom, hiszen jelentős időt nyerhetett az, aki a Török Birodalom eme pontját megszerezve, és rajta keresztül vízi utat kiépítve, lerövidíti az egyébként a Jóreménység-fok – és Afrika – megkerülésével járható tengeri útvonalat a Távol-Keletre. A forradalmi Franciaország Nagy-Britanniával vetélkedő Direktóriuma 1798-ban tehetséges és törekvő tábornokát, Bonaparte Napóleont küldte egy jelentős expedíciós erő élén Egyiptomba, a britek előtt igyekezve titokban tartani a sereg úti célját.¹

A Földközi-tengeren cirkáló, Horatio Nelson vezette brit erők azonban Abu-Kírnél elsüllyesztették a francia hajóhadat, s a szárazföldön egyébként sikeres expedíció Egyiptomban rekedt. Napóleon titkon visszatért Franciaországba, míg serege egészen 1801-ig tartotta magát. Az expedíció tudósai² J. M. Lepère mérnök vezetésével megvizsgálták a két tenger közti csatorna építésének lehetőségeit. Úgy találták, hogy a vízszintkülönbség majdnem tíz méter a Vörös-tenger javára, ezért a mintegy 400 km-es csatorna megépítése nehézkes lenne, csakis zsilipekkel lehetne működtetni. Másik megoldásként a Vörös-tengernek a Nílussal való összekötését vetették fel.

A franciák egyiptomi jelenléte válságot okozott a Török Birodalom e tartományában, s a szultán egy katonai egység élén az albán származású Mohamed Alit küldte Egyiptomba, mégpedig azzal a paranccsal, hogy teremtsen rendet. Ali azonban a rendcsinálásnak azt a módját választotta, amelynek eredményeként a korábbi vezető mameluk elitet és a török helytartót eltávolítva, kediveként (alkirályként) saját maga állt a tartomány élére. 1805-ben ezt a tényt a szultán is elismerte, amiben az egyiptomi francia főkonzul, Mathieu de Lesseps játszott igen fontos szerepet, Ali hálája pedig a főkonzul fiára, Ferdinand de Lessepsre is kisugárzott.

A baszk Ferdinand de Lesseps (1805–1894) jogot tanult, diplomata családban nőtt fel. 1832-ben alexandriai alkonzullá nevezték ki. Mivel kitűnő lovas hírében állt, rendkívüli népszerűsége tett szert, s rövidesen az egyiptomi társasági élet központi alakjává vált. Ali, mint kedive, felkérte Lessepsot, tanítsa meg lovagolni hízársra hajlamos fiát, Szaidot. A fiú és az idősebb diplomata között barátság született. Lessepsot 1837-ben aztán rotterdami konzulnak nevezték ki, majd barcelonai főkonzul, 1848-ban pedig madridi követ lett. A spanyol udvarban felhasználva fiatal és becsvágyó unokahúgának, Eugénie de Montijónak – Izabella spanyol királynő udvarhölgye lányának – a befolyását, számos sikert ért el. 1849 tavaszán a Római Köztársasághban történt sikertelen közvetítése után leköszönt a diplomáciai porondról. 1853-ban azonban III. Napóleon elvette Lesseps unokahúgát, akiből így Eugénia császárné lett, a tapasztalt rokon pedig a visszatérésen gondolkodott.

Míneközben a technikai fejlődésnek köszönhetően Suez és Bombay között rendszeres gőzhajójarat indult meg az 1830-as években. Emiatt ugyanabban az évtizedben a britek az útvonal biztosítása érdekében ellenőrzésük alá vonták a Vörös-tenger bejáratánál fekvő Szokotra szigetét és Áden kikötőjét. Az Európa és India közti utat ebben az irányban Egyiptomon át csak egy szárazföldi utazás közbeiktatásával lehetett megtenni. A Suez és Kairó közötti mintegy 110 km-es távolságot a személyszállító kocsik 12 óra alatt tették meg, a csomagok pedig tevéen utaztak három-négy napig. Ugyanekkor Barthélémy Prosper Enfantin, a francia, saint-simonista elveket követő gondolkodó új társadalmat akart létrehozni, az egész emberiség testvériségét, s úgy vélte, elképzeléseit – köztük mesterének, Henri de Saint-Simonnak a Sínai-félsziget átvágására vonatkozó ötletét – a nyugati mintára modernizáló keleti uralkodó, Ali szívesen fogadja majd. Tervei kifejtése végett Enfantin Adolphe Linant de Bellefonds mérnök társaságában utazott Egyiptomba. Bellefonds-t a kedive legfőbb mérnökké nevezte ki, ám feladatának a csatornaépítés helyett a Nílus szabályozását adta, mivel nem akart újabb konf-



▲ A Szezi-csatorna bejárata
(<http://spaceflight.nasa.gov>)

<http://spaceflight.nasa.gov>

liktusba keveredni az európai hatalmakkal. 1837-ben Infantin visszatért Párizsba, a nílusi munka leállt.

Az 1840-es években az osztrák főkonzul közvetítésével Metternich kancellár titkos tárgyalásokba bocsátkozott Alival a csatorna megépítéséről. A kedve hiába kért biztosítékot a kancellártól arra vonatkozólag, hogy a létesítmény majd utódai tulajdona marad, és kifizetődő, valamint tisztességes hasznot hajtó vállalkozás lesz. A tárgyalásoknak híruk ment, tudomást szerzett róluk Infantin is, aki az üzleti életben szerzett kapcsolatai révén több ország vállalkozói közül csapatot toborzott: 1846. november 30-án megalakították a *Société d'Étude du Canal de Suez* (Társaság a Szeuicsatorna [megépíthetőségének] Tanulmányozására) nevű vállalkozást, mely mögött francia nagyiparos barátja és német bankár rokona álltak, valamint a brit vasútépítő Robert Stephenson és Alois Negrelli von Moldelbe osztrák mérnök. Kezdeményezésükre 1847-ben egy német mérnökcsoport, majd egy francia mérte fel a terepet a helyszínen. A geodéták arra jutottak, hogy a szintkülönbség csupán mintegy 80 centiméter Sueznél a Vörös-tenger javára a földközi-tengeri Tinához képest. A Társaság angol tagjai azonban semmit sem tettek, mivel államuknak nem állt érdekében egy új út megnyitása Kelet felé, amelyen át fő riválisaik, a franciák előbb juthattak volna Indiába, mint ők! Ezért a brit külpolitika a Portára nyomást gyakorolva folyamatosan igyekezett gátolni, hogy a Török Birodalmon belül túlzott autonómiára törekvő Egyiptom esetleg csatornát építsen, netán elszakadjon, és ráadásul a franciák kezére kerüljön.

A népek tavasza 1848-ban tovább apasztotta a vállalkozás lendületét. 1850-ben aztán érkezett a „fekete levél”: Stephenson Egyiptomban vasút építésébe kezdett. Ali utódját, Abbász pasát a britek és a franciák felváltva győzködték a vasút és a csatorna előnyeiről. Ezzel kapcsolatban megfordult Isztambulban a két hatalom érvelése: a britek Egyiptom belügyének tüntették fel a vasutat, a franciák viszont a vazallusi függésre hivatkoztak, és hiábavalónak igyekeztek beállítani a vasútépítést. 1854 júliusában meggyilkolták Abbász pasát. Helyére Mohamed Szaíd pasa lépett, Ferdinand de Lesseps barátja.

1854-ben, Szaíd hatalomra kerülésekor Lesseps felkereste rokonát, a becsvágyó császárnét, és előadta neki tervét: koncessziót szerez a Sínai-félsziget átvágására, mely dicsőséget hoz Franciaországnak. Kapcsolatba lépett Infantin csoportjával, közölve velük, hogy Egyiptomba utazik. A filozófus még a terveket is a diplomata rendelkezésére bocsátotta. Lesseps Szaídnak emlékirat formájában pénzügyi és műszaki részletek nélkül egy csatornaépítő társaság tervét adta elő, a helyi diplomatáknak pedig a koncessziót kész tényként tálalta.

Szaíd 1854. november 30-án aláírta a fermánt (szultáni parancsot), mely engedélyezte a vállalkozást. A 16. cikkely szerint a koncesszió a csatorna elkészültének és üzembe helyezésének napjától számítva 99 évre szól, Egyiptom területet és kőbányákat adott az építéshez, s a csatorna forgalmából keletkező haszon 15%-a a kairói kormányt illette, míg a társaságot 75%, az alapítókat

pedig 10%. Fontos kitétel volt a záradékban, hogy a szultánnak jóvá kellett hagynia a fermánt annak érvénybe lépéséhez. A megállapodás értelmében a koncesszió lejártával az egyiptomi kormányt illette a csatorna, baráti egyezményben vagy hivatalos becsléssel fizetett ár ellenében. A szerződés aláírásakor leszögezték, az egyezmény újabb és újabb 99 évvel hosszabbítható meg, melyek esetén mindig 5%-kal jár több az egyiptomi kormány számára. A társaság elnöke a működés első tíz évében maga Lesseps volt. A britek tiltakoztak, és Isztambulban – ahol ők befolyásolták a kormány döntéseit – hiába kilincsel kitarótan a francia, nem jutott előre, nem kapott szultáni jóváhagyást. Közben Infantin támogatói is újra aktivizálódtak Párizsban, de Lessepsnek sikerült az egyébként is több szempontból megosztott csoportot tovább darabolnia azzal, hogy a dél-tiroli mérnököt, Alois von Negrellit 1855-ben a saját oldalára állította, és az ő egyszerű, zsilipek nélküli és a szintkülönbséget elhanyagolhatónak tekintő terve mögé állt.

Lesseps az angol kormányt is igyekezett meggyőzni a vállalkozás semlegességéről, pusztán üzleti természetéről, de Henri Temple Palmerston miniszterelnököt nem sikerült rászédnie, jöllehet annak tiltakozása immár alaptalan műszaki problémákra hivatkozott (még 1857-ben is megvalósíthatatlannak titulálta, „*puszta fantazmagóriának*” és „*ama látszattervek egyikének, amelyeket időről időre rásóznak a tőkésekre*”)³, kollégáival azonban közölte, hogy már épp elég fejfájást okoz nekik egy Boszporusz is, nincs szükség egy másikra, amelyet ráadásul a franciák kezére adnának. Közben Lesseps a brit közvéleményt is igyekezett megoldozni nagyobb lapokban megjelentetett írással. Üzletembereket, ellenzéki politikusokat keresett fel, előadásokat tartott országszerte. A remek szervező 1855 végén egy nemzetközi (angol, francia, osztrák, svájci, holland) szakértői csoportot vitt a helyszínre, amelyet elkápráztatott a keleti fogadtatás és Lesseps befolyása az egyiptomi udvarban. 1856 elején a helyszíni szemlék után a Negrelli-féle megoldás mellett tették le a voksot.

Az 1854–56-os krími háborút záró párizsi békekonferencián nem került szóba az ügy, hiszen a két győztes nem akart viszályt egymás közt, ám III. Napóleon a konferenciát záró banketten mégis megemlítette, hogy rokonszenvez Lesseps elképzelésével. Ezután Lesseps ismét Londonban próbált eredményt elérni, de hiába, továbbra is közönséges vigécnek tekintették.

A Negrelli-tervben a csatorna földközi-tengeri torkolatát az antik Szaiddal szemben (Pélusziöntől 18 km nyugatra) jelölték ki. Az elképzelt térkép szerint innen a víziút délnyugati irányba fordulva az Al Manzilahi-tó/Manzalai-tó keleti széléig halad, majd tovább a Ballah-tóig. A Ballah-tó és a Timszah-tó között a csatorna körivet leírva, s a földszoros legmagasabb pontját elkerülve Gizránán, illetve a kis Timszah-tavon át délkeletnek veszi az irányt, áthalad a Keserű-tavakon, aztán délnek fordul, végül Suez-től nyugatra torkollik a Vörös-tengerbe. A tervben rögzítettek alapján a csatorna Szaíd és a Keserű-tavak között a felszínen 80 m, a fenéken pedig 40 m széles,

Napóleon egyiptomi hadjárata



1798-ra nyilvánvalóvá vált a francia hadvezetés számára, hogy az ország flottája nem elég felkészült az angol hajókkal való küzdelemre. A hadvezérek által dédelgetett angliai partraszállás álma szertefoszlott, helyette olyan területeket igyekeztek találni, melyek meghódítása érzékenyen érinti az angol birodalmat, mégis csekély veszteségek árán megszerzhetőek. Egyiptom elfoglalása ideálisnak tűnt a párizsi politikai mocsártól távolodni kívánó fiatal tisztnak, Bonaparte Napóleon számára. Az afrikai hadjárat megindításában szerepet játszott az is, hogy a francia stratégek erősíteni akarták hazájuk kereskedelmi érdekeit a térségben és minden eszközzel igyekeztek aláásni a britek indiai hatalmát. Az előkészületeket már 1797-ben megkezdték, a Direktórium – a magas költségek ellenére – gyorsan áldását adta az akcióra, nem titkolva, hogy jobbnak látják, ha az egyre népesebb Napóleon messze kerül Párizstól.

Napóleon hatalmas hajóhaddal, 36000 katona élén kelt útra Toulonból – az angol flotta tétlensége mellett –, harc nélkül behódoltatta Máltát, majd 1798. július 1-jén megérkezett Alexandriába, melyet július 2-án rövid harcok árán elfoglalt.

Az Egyiptomot uraló mamelukok 60000 fős sereget toboroztak és szembeálltak a Kairó felé menetelő 20-25000 francia katonával. A Napóleon által csak piramisok csatájának nevezett, Kairótól 6 km-re, a piramisoktól 15 km-re zajló gízai ütközetben a modern lőfegyverekkel felszerelkezett európaiak megsemmisítő csapást mértek a lovas mamelukokra, akik a vereséget követően Szíriába menekültek, több száz évig tartó uralmuk pedig végleg megrendült.

Bonaparte bevonult Kairóba, sikere azonban nem volt teljes: 1798. augusztus 1-jén az angol flotta Nelson admirális vezetésével rálelt a sokáig „elveszetteknek” hitt francia hadihajókra és az abu-kíri csatában elpusztította azokat.

A törökök gyorsan ráébredtek, hogy az utánpótlás nélkül maradt francia csapatok rendkívül sebezhetőek, ezért 1799 elején haderőt toboroztak és megkezdték seregük felvonultatását Szíria irányába. Napóleon egy gyors megelőző csapásban reménykedett, 13000 fős sereggel indult a támadók ellen. Seregét betegségek tizedelték, sok katona dezertált, a hadjárat kudarcra volt ítélve.

A későbbi császár törekvésit nem koronázta siker, nem sikerült megerősítenie a francia jelenlétet a térségben. Hamarosan, látva a párizsi viszályokat és a Direktórium gyengülését, Napóleon seregét hátrahagyva visszautazott Párizsba. Az Egyiptomban maradt csapatokat az angol és török erők folyamatosan támadták, ráadásul a helyi lakosság is mind többször lázadt fel ellenük. Sok veszteséget követően végül 1801-ben kapituláltak és hazatértek.

Habár Franciaország nem érte el elsődleges célját, az expedíció bizonyos szempontból mégis eredménnyel zárult, ugyanis Napóleon seregével számos matematikus, mérnök, geológus, természettudós, irodalmár és filozófus utazott, akik óriási mennyiségű tudást halmoztak fel Egyiptomról. Megszületett az egyiptológia tudománya, a világ megismerhette az egyiptomi építészetet, történelmet, földrajzot és növény- és állatvilágot.



Mi történt a Szfinx orrával? A Szfinx orrának megrongálását sok forrás gyakran – és bizony tévesen – Napóleonhoz köti. A valóságban azonban már jóval Napóleon előtt megtörtént a sajnálatos vandalizmus, melyet történészek egy 14. századi muszlim uralkodóhoz, valamint a monumentális alkotás arcát céltáblának használó mamelukokhoz kötnék. Napóleont először Lewis Norden felfedezett rajzai mentették fel, aki 1737-ben rajzolt és 1755-ben publikált munkájában már orr nélkül ábrázolta a Szfinxet.



míg Szuezi és a Keserű-tavak között a felszínen 100 m, a fenéken pedig 64 m széles. A minimális mélységet egységesen 8 m-ben határozták meg. A nemzetközi szakértői bizottság 1856-ban ezen építési tervet szavazta meg, s erre adott ki Szaid pasa is újabb fermánt. A bizottsági ülés eredménye nemzetközi vitát váltott ki. Az indulatok lecsillapítása végett Lesseps 1857-ben sokadik angol körújtára indult⁴ (mivel a Porta közben megígérte a briteknek, hogy amíg ők nem hagyják jóvá, addig a szultán sem adja végleges beleegyezését), s közben a francia császárt is igyekezett hivatalos formájú elkötelezésre bírni, ám nem sok sikerrel járt. A megoldás érdekében Lesseps az év végén ismét a török fővárosba utazott.

1858 elején Palmerston váratlanul lemondott, mivel kiderült, hogy a III. Napóleon ellen sikertelen merényletet elkövető olasz Felice Orsininek Anglia menedéket adott. A botrány során a francia sajtó azzal vádolta Londont, hogy a kontinens sőpredékének biztosít búvóhelyet. A brit kormány álláspontja azonban elutasító maradt a csatornát illetően. Robert Stephenson ráadásul egy parlamenti vitában szakemberként kijelentette: a csatorna, ha az előzetes tervek szerint készül el, rövidesen drága pénzen épült büzlő kanálissá változik. A liberális Gladstone ugyan a csatorna mellett érvelt, mivel szerinte Anglia nélkül úgy sem dönthetnek mások annak sorsáról, a politikust végül azonban leszavazták.

Lesseps ekkor merész lépésre szánta el magát. 1858. október 15-én bejelentette, hogy a *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* (Szuezi Tengeri Csatorna Általános Társaság)⁵ nevű cég részvényeinek árusítása kezdetét veszi. November 5-től 30-ig bankokban, illetve ideiglenes elárúsítóhelyeken is jegyezni lehetett. Sokan nem hitték, hogy sikerül, tréfának gondolták. Nevesebb pénzintézetek nem voltak hajlandók befektetni, Angliában a részvényeket be sem vették a tőzsdére, s Ausztria sem engedélyezte az

árusítást, míg Poroszország már az előjegyzést is betiltotta. Lesseps a sajtóban a franciák nemzeti érzésére apellált, és nyert. Rövidesen 207111 részvényt adtak el Franciaországban. A brit sajtó gúnyolódott, hiszen szatócok társaságának csúfolta a céget, mondván: a felvásárlók azokban az újságpapírokban olvastak a részvényekről, melyekbe az áruikat csomagolták, kifutófiúkról írtak, akiket elkapott a játékszenvedély. Való igaz, hogy a részvényesek zömmel kisbefektetők voltak: tiszték, hivatalnokok, orvosok, ügyvédek, kereskedők, papok, iparosok. Az is igaz, hogy számosan tájékozatlanok voltak a pontos célt illetően, de azt tudták, hogy ezzel az angolokon „ütnek egyet”, némi visszavágó lesz ez Waterlooért. (Valaki például azzal keresett fel egy jegyzési helyet, hogy a svéd szigeteken épülő vasút részvényeiből akar vásárolni. Mikor felvilágosították, hogy nem svéd, hanem szuezi, és nem vasút, hanem csatorna, azt mondta: „Nekem mindegy, az a fő, hogy Anglia ellen legyen!”)

A Szuezi Tengeri Csatorna Általános Társaság alaptőkéjét kétszázmillió frankban határozták meg, és 400000 darab 500 frank névértékű részvényre osztották. A társaság részvényeseinek közgyűlése évente egyszer ült össze. Egy szavazati joggal rendelkezett mindenki, aki legalább 25 darab részvényt birtokolt, de egy részvényesnek sem lehetett tíznél több szavazata. A társaság irányítójaként az igazgatótanács működött, melynek 32 tagját a vállalkozásban legérdekeltőbb államok képviselőiből a közgyűlés választotta nyolc évre. Minden tagnak legalább száz részvennyel kellett rendelkeznie, amelyeket a társaságnál letétbe helyeztek, és a tagok együttesen a cég jövedelmének 3 %-át kapták. A tizenegyedik cikkely szerint a szultán feltételezett jóváhagyásával a kedive a leendő csatorna területét örökösön semleges víziútnak nyilvánította, feltéve, hogy az azon közlekedők, a működtetést és a fenntartást biztosító társaság valamennyi előírását betartják, egyúttal a kiszabott áthaladási



A csatorna építése
(www.istockphoto.com)

illetéket (hajózási, révkalauzolásai és vontatási díjat) megfizetik. A pasa záradékát a szultáni jóváhagyásra vonatkozóan azonban Lesseps senkinek nem mutatta meg.

Törökországban 96517 részvény kelt el, Szaíd egymaga 64000-et vásárolt fel. Barcelonában, ahol Lesseps korábban diplomata volt, 4046 darab talált gazdára, és más országokban is sikerült eladni pár ezret. A 314494. részvényénél azonban a jegyzés megállt. Ezután Lesseps bejelentette, a szultáni engedély hiánya ellenére az építkezés kezdetét veszi. A részvényeseket azzal nyugtatta, hogy nagyhatalmi rendezés lesz, és 1859. április 25-én, húsvét hétfőn a leendő Port Szaíd kikötőjének helyén megette az első kapavágást. Ám angol–török nyomásra Szaíd visszarendelte az egyiptomi munkásokat. Lesseps Párizsban unokahúgának közbenjárását kérte, mire a császár fogadta is, s támogatásáról biztosította. Közben lezajlott az osztrák–piemonti háború, amelyben noha a franciák a piemontiak oldalán állva győzelmet arattak Solferinónál, mégsem törekedtek annak durva kihasználására, inkább az osztrákok támogatását várták el az enyhe béke fejében. Lesseps az év végén újra Isztambulba utazott, de 1860 elején brit nyomásra a törökök ismét elutasították. Az ez évi közgyűlésen a francia diplomata váratlanul bejelentette, hogy a maradék részvényeket a kedive veszi meg. (Szaíd bátrabb lett, III. Napóleon támogatását érezve.) A britek erre felháyntorgatták, hogy az egyiptomi fellahokat, vagyis a földből élő parasztokat kényszerszermunkásként használják a csatorna építéséhez. Lesseps reagálásában számon kérte, hogy az Egyesült Államok rabszolgatartását vagy az orosz jobbágytáborát miért nem kifogásolják? Az érvek hathatósan bizonyultak, a munka tovább folyt, 1862 elején lerakták Timszah, a később Iszmáiljára átkeresztelt város alapkövét. 1863 elején azonban betegségben meghalt Szaíd, s az építkezés újra veszélybe került.

Az utódja Ali unokája, Szaíd unokaöccse, Iszmáil pasa lett. Ő részben hitelre (100 frankot fizetett részvényenként, 1864-től pedig havi másfél millióval törlesztett) magára vállalta elődje részvénykötelezettségeit, azzal a feltétellel, hogy egy Timszah és Kairó közti édesvízi csatornát is építenek. Angol nyomásra a Porta megfeddte a kedivét, aki kénytelen volt megszüntetni a kényszerszermunkát. Lesseps azt javasolta, a társaság és a kedive közti vitás jogi kérdések kapcsán hozzanak nemzetközi döntést, a bíró pedig legyen III. Napóleon! Az uralkodó elvállalta, és jóvátételre kötelezte a kedivét. Így a vállalkozás ismét pénzhez jutott. Közben az akadékoskodó Palmerston 1865-ben meghalt, a Porta pedig végül, 1866. március 19-én hivatalosan is elismerte az 1856-os koncessziót.

Eleinte mindent úgy kellett odaszállítani, az építőanyagot, a gépeket, az ivóvizet s az élelmiszereket is. A helyszínen nem ritkán 35000 ember munkálkodott, akik a kitermelt földet kosárban cipelték, mivel keleten ismeretlen volt a talicska. Eleinte csak a tevé szolgált „szállítóeszközzül”. 1862-ben elkészült egy, a Nílustól a Timszah-tóig érő édesvízi csatorna, melynek építéséhez még Nékó fáraó egykori csatornájának maradványait is felhasználták. A tótól aztán egy másik csatorna vitte tovább az édesvizet Szuezebe, míg Port Szaídba pedig egy csövezeték. Az egyiptomi munkaerőt, a bújtatott kényszerszermunkára kirendelt fellahokat 1863-tól európai munkásokkal igyekeztek pótolni, de a Balkánról érkezők többet kértek, nehezebben viselték a hőséget, s kisebb volt a teljesítményük. 1863-ban álltak munkába a francia Alphonse Couvreux vállalatának óriási gőzkostrógépei, amelyek rendkívüli módon beváltak, ezért a cég által külön erre a célra tervezett szívókostrógépeket is hozattak.⁶ Összesen mintegy 75 millió köbméter földet mozgattak meg. A gépek üzembe helyezését követően a munkaerő-szükséglet mintegy 4000 emberre csökkent. Port Szaídnál mesterséges kikötőt kellett kialakítani (itt alkalmaztak először, 1865-ben vízbe süllyesztett kőtömbök helyett betontömböket), míg Szuezt természetes kikötője alkalmasságának bizonyult a hajóforgalom számára. Eleinte kizárólag északon zajlott az építkezés, déli irányból csak 1866-tól kezdtek meg a munkálatokat. Az épülő csatorna mentén települések jöttek létre, keskeny nyomtávú vasútvonal és távíróvonal létesült. Lesseps az első kapavágásnál azt mondta, hat éven belül átadják a víziutat, később azonban 1868-ra módosította a határidőt.

A csúszások miatt Iszmáil egyre türelmetlenebbé vált, így Lesseps végül 1869. november 17-re tűzte ki az ünnepélyes megnyitót.⁷ Ettől kezdve igazán feszített ütemben dolgoztak. A nagy napon Port Szaídban felsorakozott az illusztris vendégsereg: a holland trónörökös és felesége, Edward walesi herceg, az aostai herceg, Frigyes, a porosz trónörökös, Mihály orosz nagyherceg, a *Greif* nevű jachton Ferenc József külügyminiszterével, Andrássy Gyula gróffal, valamint a *L'Aigle* nevet viselő fehér jachton Eugénia császárné. Reggel nyolckor eldőrdültek az ünnepség díszlőveséi, és a hajóraj elindult Port Szaídból a 164 km-es útra, estére Iszmáiljába (Timszahba) értek. 20-án futottak

be Szuezebe, a tiszta hajózási idő 16 óra volt. Egyetlen dolog nem készült el, Verditől operát rendeltek, de nem lett kész az Aidával, így Szuezen csak bált rendeztek. Az első kereskedelmi hajó, a brit *Hawk* is a konvojban haladt, távirókábeleket vitt Szuezebe. Az első, Vörös-tenger felől érkező kereskedelmi hajó szintén brit zászló alatt hajózott, és a *Danube* nevet viselte. Jules Verne az 1873-ban megjelent, és ma is jól ismert *Nyolcvan nap alatt a Föld körül (Le Tour du monde en quatre-vingts jours)* című regényében nem mulasztotta el hőstét, Phileas Foggot átutaztatni a Szezi csatornán.

Lessepet mindenhonnan kitüntetésekkel halmozták el – még a britek is (!) –, tagja, majd elnöke lett a Francia Tudományos Akadémiának. Később a Párizsi Földrajzi Társaság elnökévé választották, s a harmadik köztársaság egyik legjelentősebb politikusa, Léon Gambetta „nagy franciának” nevezte. Lesseps a II. Lipót belga király által 1876-ban létrehozott Nemzetközi Afrikai Társaság francia nemzeti szekcióját is elnökölte (mely végül Francia Kongót szerezte meg), majd 1879-től belefogott a Panama-csatorna vállalkozásába, de ezért 1893 februárjában csalás és sikkasztás miatt öt év börtönrre ítélték, ám büntetését már nem ülte le, mivel a rákövetkező évben elhunyt.

A franciák 1870-ben vereséget szenvedtek a poroszok elleni háborúban. III. Napóleon fogságba esett, megszületett a harmadik francia köztársaság. A csatorna, mely végül 200 helyett 432 millió frankba került, nem volt olyan jövedelmező az első években (a remélt hajóúrtartalom kevesebb mint fele haladt át rajta, azaz kevesebb mint 500 hajó az első évben), mivel a vitorlások többsége a jó szél érdekében inkább került, lévén a Vörös-tenger viszonylag szélcsendes térség. A gőzhajók eleinte drágának bizonyultak, nagy volt a fogyasztásuk. Emiatt a részvények értéke a kezdő 500-ról 1871 elejére 200 frank alá esett. A hitelfelvétel nem járt sok sikerrel. A legnagyobb részvényes, a kedive ráadásul súlyos adósságokkal küzdött. A britek alexandriai főkonzulja, Edward Stanton megpróbálta a Gladstone-kormányt rávenni a részvények megvételeire, de sem az angol kormány, sem a kedive nem hajlott a dologra. Azonban éppen ebben az időszakban kezdte éreztetni jótékony hatását néhány találmány. A lapátkerék helyett előtérbe került a hajócsavar alkalmazása a gőzhajókon, melyek szénfogyasztását így is sikerült jelentősen csökkenteni, ezért az 1880-as évekre a gőzhajók kezdték átvenni a fuvarozásban a vitorlások szerepét. 1875-ben már a várt éves tonnartartalom kétszerese haladt át a csatornán, ez volt az első nyereséges év.

Ettől kezdve hullámzó, de az első világháborúig és utána is jobbára emelkedő volt a csatornarészvények árfolyama, elérve a 17000 frankos határt! Mindeközben a kediven már az sem segített volna, ha eladja részvényeit, ugyanis az országa modernizációjára felvett hitelek után adóssága ekkor több mint 60 millió fontra rúgott, miközben hazája éves bevételei csak 8 millió fontot tettek ki... Angliában kormányváltás történt, és közben a kedive is tapogatózott, bár először két francia nagybanknak, a *Société Générale*-nak és az *Anglo-*

*Egyptian Bank*nek, ajánlotta fel részvényeit (utóbbi neve ellenére a francia a *Crédit Foncier* leányvállalata volt). A franciák húzódoztak, mivel a kedive már így is nagy adósuk volt, egyúttal a politikai következményektől is tartottak. (Nem akarták a briteket magukra haragítani, mivel Otto von Bismarck német kancellár 1875 májusában kijelentette: csak Anglia és Oroszország tartotta vissza attól, hogy hadba lépjen a franciák ellen.) Az új brit miniszterelnök kapott az alkalmon. Benjamin Disraeli meggyőzte kormányát, Lionel Rothschild bárótól hitelt szerzett a pénzügyi művelethez, és 1875. november 26-án 3976580 fontért megvette a kedive 176602 részvényét (a hiányzó 1040 darabbal az alkirály nem tudott elszámolni), melyeket hét ládába csomagolva Stanton külön hajóval küldött Londonba. A jó üzlethez ekkor is már értő II. Lipót király a tranzakcióról így nyilatkozott: „*A modern történelem legnagyobb eseménye ez.*” (Galskly 1968: 196)

Miután 1882-ben Nagy-Britannia, a nagyhatalmak közül egyedüliként fegyveresen beavatkozott az Arabi pasa által vezetett egyiptomi felkelés elfojtásába, sikerei nyomán egész Egyiptom az ellenőrzése alá került, noha a terület névleg 1914-ig az Oszmán Birodalom részét képezte. A britek 1882-es támadása idején a szárazföldi műveleteket irányító Sir Garnet Wolseley utasítására néhány napra lezárták a csatornát. A nagyhatalmak ezt követően úgy határoztak, a csatorna védelmét nemzetközi megállapodás révén kell biztosítani, így 1888-ban kidolgozták a konstantinápolyi egyezményt (a Szuezi-csatorna egyezményt), melynek aláírói Franciaország, Németország, Nagy-Britannia, az Osztrák–Magyar Monarchia, Olaszország, Spanyolország, Hollandia és Oroszország voltak. Az egyezmény a csatornát nyitottnak és szabadnak (semleges és területen kívüli státuszúnak) nyilvánította mind háborúban, mind békeben kereskedelmi és hadihajók számára egyaránt, függetlenül attól, milyen zászló alatt hajóznak. Ugyan Nagy-Britannia némi fenntartással élt az egyezményt illetően, de a franciákkal 1904-ben kötött *entente cordiale* után ez megszűnt.⁸ A csatorna ugyanakkor egyre fontosabbá vált a robbanómotor terjedését követően, mivel a frissen feltárt közel- és távol-keleti olajmezőkről ezen keresztül lehetett hajón a legrövidebb úton Európába szállítani a „fekete aranyat”.

Az első világháború kitörésétől kezdve Egyiptom brit protektorátusként létezett tovább, és a háború alatt a britek többször lezárták a csatornát. A világháborút lezáró békeszerződések után, és a protektorátus végével, 1922-től új tárgyalások indultak a csatorna helyzetének rendezésére, az ország 1923-tól alkotmányos monarchia lett, végül 1936-ban sikerült az angolokkal olyan egyezsége jutni, amely ismét biztosította a szabad áthaladást, ugyanakkor a brit csapatok is a csatorna térségében maradtak. A britek a második világháborúban ismét csak alkalmazták a csatorna lezárását. Egyiptom 1951-ben felmondta az 1836-os szerződést, majd Fárúk király a következő évben lemondott a hazafias szólamokat hangoztató tisztek, köztük Gamal Abdel Nasszer nyomására. Az ország új urai igényt tartottak a csatornára, s ebben amerikai támogatást élveztek.



Mubarak-híd
forrás: www.istockphoto.com

Jegyzetek

- 1 A franciák legvérmesebb elképzelései még azt is tartalmazták, hogy Egyiptom meghódítása után majd tovább tudnak haladni Indiáig, ahol Tipu szultán, Maiszúr „Tigrise” várta a támogatásukat a britek elleni küzdelmében.
- 2 Ez az expedíció vitte Franciaországba az úgynevezett rosette-i követ, melynek háromféle (görög, démotikus és hieroglif) feliratozása segítségével 1822-ben Jean-François Champollion megfejtette a hieroglif írást, óriási lökést adva ezáltal az egyiptológia tudományának.
- 3 Idézi Drownes 2001: „*the merest moonshine*” és „*among the many bubble schemes that from time to time have been palmed upon capitalists*”.
- 4 Az 1857-es szipojlázadás idején jól jött volna a briteknek, ha rövidebb úton tudtak volna Indiába csapatokat juttatni a felkelés elfojtására, ezt a katonáik már akkor felismerték.
- 5 A döntően francia és belga tulajdonosok által birtokolt vállalat a csatorna 1956-os egyiptomi állami kézbe vételakor jelentős kártalanításban részesült, 1958-ban nevet váltott (*Compagnie financière de Suez*), és tevékenységét diverzifikálta (építőipar, ingatlanközvetítés, pénzügyi és egyéb vállalati szolgáltatások, banki, biztosítási tevékenység). 1967-ben részesedést szerzett az 1880-as alapítású *Société Lyonnaise des eaux et de l'éclairage* nevű, víz és elektromosságot szolgáltató vállalatban, mely a huszadik század első felében Franciaország legnagyobb víz-, gáz- és elektromos szolgáltatójává vált, a század végére pedig jelentős kábeles tartalomszolgáltatóvá. A Compagnie financière de Suez 1982-ben államosították, majd 1987-ben újra privatizálták, 1990-ben még tovább egyszerűsödött a neve (*Compagnie de Suez*), és 1997-től összeolvadt a Lyonnaise des eaux Dumezelle *Suez Lyonnaise des eaux* néven, és megszabadult banki profiljától. 2001-től SUEZ néven létezett tovább, és a közhasznú szolgáltatások piacára helyezte a fő tevékenységi hangsúlyt (víz, gáz, elektromosság, hulladékgyűjtés, megújuló energiaforrások), 2004-re eladta telekommunikációs vállalkozásait, végül 2008 júliusa óta a legnagyobb francia állami gázszolgáltatóval (*Gaz de France* – GDF) egyesítve újabb nevet vett fel, és GDF SUEZ néven működik, a világ legnagyobb független energia-termelőjeként (<http://www.gdfsuez.com>).
- 6 Az itt szerzett tapasztalatokat kamatoztatták a Manchesteri-csatorna, a Panama-csatorna és más vízi utak építésénél.
- 7 A csatorna megnyitása előtt, 1867-ben és 1869-ben egy francia szobrász megkereste Iszmáilt és Lessepsert, és kérte, hadd tervezzen egy hatalmas, ruhás ember alakú (Libertas római istennek az egyiptomi fellahok ruhájába öltözött változatát idéző) világítótornyot Port Szaidd bejáratához a roszdai kolosszus modern változataként. Az alkotásnak az lett volna a neve, hogy „*Egyiptom fényt visz Ázsiába*”. Lesseps és Iszmáil azonban a jelentős költségek miatt elvetették az ötletet. (1899. november 17-én Lesseps nagyméretű

szobrát állították fel a kikötő bejáratánál, amelyet azonban 1956. december 24-én felrobbantottak. Azóta restaurálták, és jelenleg a Port Szaiddal szemben fekvő Port Fuadban várja, hogy ünnepelesen újra visszahelyezzék a talapzatára.) A szobrászt Frédéric-Auguste Bartholdinak hívták, és két évtizeddel később, 1886-ban elképzelése Franciaország ajándékaként a New York-i kikötőben „*A Szabadság fényel árasztja el a világot*” című szobrában öltött testet...

- 8 Emiatt nem haladhattak át spanyol hadihajók az 1898-as spanyol–amerikai háború idején a csatornán, míg az 1904–1905-ös orosz–japán háborúban a fél világot megkerülő orosz balti flotta már igen.

Felhasznált irodalom

- Association Lesseps: Le Canal de Suez/Ferdinand de Lesseps. <http://www.associationlesseps.org>.
- Downes, Larry (2001): „Man, Plan, Canal – Internet Management – Industry Trend or Event” *The Industry Standard*, July 9, 2001, FindArticles.com. 22 Aug. 2008. http://findarticles.com/p/articles/mi_m0HWW/is_27_4/ai_76964775.
- Galský, Desider (1968): Lesseps úr hazárdjátéka. Budapest, Kossuth.
- Ganiage, Jean: „Grâce au canal de Suez et à Lesseps, la France rayonne en Egypte” *Historia*, N° spécial 37. Napoléon III, dernier souverain de la France. <http://www.napoleontriois.fr/site/index.php?2007/02/21/203-grace-au-canal-de-suez-et-a-lesseps-la-france-rayonne-en-egypte>.
- Georges-Picot, Jacques (1979): „Napoléon III et le canal de Suez”. *Revue du Souvenir Napoléonien*, N° 300, 1979/07, pp. 35–40. Fondation Napoléon, Dossier spécial sur le canal de Suez. http://www.napoleon.org/fr/salle_lecture/articles/files/Napoleon_III_canal_Suez1.asp.
- Karabell, Zachary (2003): „When the Suez Canal was born, hoping to unite two Civilizations” *The Washington Times*, September 11, 2003. http://rivertwice.com/pdfs/when_the_suez_canal_was_born.pdf.
- Lefebvre, Denis (1999): A szuezi ügy. Budapest, Osiris.
- Raynal, Florence (2005): „Ferdinand de Lesseps, the man who linked seas” *Label France*, N° 60, 4th quarter 2005. http://www.diplomatique.gouv.fr/label_france/60/gb/19.html.
- Suez Canal (1911): Suez Canal szócikk, *Encyclopaedia Britannica*, 1911. *Classic Encyclopedia*. http://www.1911encyclopedia.org/Suez_Canal.
- Spillmann, Georges (1962): „Le percement de l'isthme de Suez.” *Revue du Souvenir Napoléonien*, N° 266, octobre 1962, pp. 6–10. Fondation Napoléon, Dossier spécial sur le canal de Suez. http://www.napoleon.org/fr/salle_lecture/articles/files/percement_Isthme_Suez.asp.
- SUEZ (2007): History of the group. <http://www.archives-suez.com/en/groupe/history/group-1822-1946/1822-1946>.