
* نقش کانال سوئز در اقتصاد مصر *

دکتر علی بیگدلی گروه تاریخ

سابقه احداث کانال

تا قبل از تسلط ترکان عثمانی در سال ۱۴۵۳ بر قسطنطنیه روابط بازرگانی بین شرق و غرب با واسطه ایتالیا و محوریت دریای مدیترانه از رونق بسیاری برخوردار بود. بازرگانان آلمانی با همکاری تجار ایتالیایی کالاهای سراسر اروپا از شمال به جنوب و از طریق شارع مقدس (راههای آبی و خشکی که از میان امپراتوری مقدس ژرمن میگذشت) جمع آوری و از بنادر ایتالیا و عبور از مدیترانه به اقصی نقاط شرق مبادله می کردند و بهمین ترتیب کالاهای شرق که از جذابیت بیشتری برخوردار بود توسط بازرگانان عرب و ونیزی به اروپا صادر می شد. این امر موجب انباشت سرمایه در ایتالیا گردید و همین ثروت موجب رشد طبقه بورژوازی و نهایتاً ظهور نهضت رنسانس در این کشور شد. اما با تسلط ترکان عثمانی بر سواحل شرقی و جنوبی مدیترانه و آسیای صغیر راه مبادلات تجاری بین شرق و غرب مسدود شد و بورژوازی غرب بدنبال پیدا کردن راه جدیدی به شرق دست به سفرهای اکتشافی زد که این امر منتهی به کشف آمریکا و دستیابی به هند

از طریق دماغه امیدنیک شد. این حادثه که بزرگترین واقعه در جهان غرب بعد از حاکمیت مسیحیت بود چهره غرب را بطور کلی دگرگون نمود و مقدمه بیداری و رشد مادی و معنوی اروپائیان شد. از این رو مدیترانه اعتبار و اهمیت خود را از دست داد.

از قرن ۱۷ باردیگر مدیترانه اعتبار خود را در نتیجه بروز دو حادثه بازیافت اول ظهور و رشد مظاهر علمی و صنعتی که موجب افزایش سطح تولید مازاد بر مصرف و احساس نیاز به مناطق نفوذ اقتصادی و قدرتمندی طبقه بورژوازی شد که این دلایل خود ابزاری برای رشد استعمار گردید. از طرفی بورژوازی با بهره گیری از پدیده های صنعتی، قدرت نظامی خود را در جهت تضمین آرزوهای اقتصادی تقویت کرد. بنابراین بورژوازی با تکیه بر اهداف اقتصادی- ابزار نظامی و ترفندهای سیاسی حاکمیت و روابط استعماری را در جهان ایجاد نمود.

دوم ظهور ضعف و سستی در پیکر عثمانی و ناتوانی این حکومت در مقابل هجوم قدرتمند بوژوازی غرب بود.

از اواخر همین قرن لزوم برقراری روابط بازرگانی گسترده با شرق، بورژوازی را ملزم به پیدا کردن راه نزدیکی بین غرب، آفریقا و آسیای جنوب شرقی نمود.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال جامع علوم انسانی

سابقه کانال

نخستین سند معتبری که حکایت از حفر کانال می کند مربوط است به فرمان داریوش اول (۴۸۵-۵۲۲) که بریک تکه سنگ گرانیث نقر شده و در اوایل قرن ۱۹ توسط هیأت فرانسوی حفاریهای شهر سوئز کشف شد. داریوش چنین فرمان داده است:

«من داریوش یک پارسی هستم- من مصر را تسخیر کردم، من دستور دادم که این کانال را از رودخانه ای به نام نیل که در مصر جریان دارد تا دریائی که به پارسی می رسد حفر نمایند.»^۱

داریوش در زمان اقامت خود در هند مشاهده نمود که تجارت مصر و

شامات و غیره با هند از راه خشکی مشکل و گران تمام می‌شود امر کرد بحر مغرب را با بحر احمر به توسط یکی از شعب نیل وصل کنند.

اما مدارک متعددی در دست است که حکایت از اقدام به حفر کانال قبل از داریوش می‌کند. هرودوت (قرن پنجم ق.م) مورخ شهیر یونانی و استرابون (قرن اول میلادی) جغرافیدانان یونانی معتقدند که نخائو (۵۹۵-۶۱۱ ق.م) فرعون مصر نخستین کسی است که اقدام به حفر کانال نمود ولی به علت بالا بودن سطح آب دریای سرخ نسبت به خاک مصر از این اقدام دست کشید. بعضی منابع معتقدند که در زمان داریوش کانال مخروبه شده بود! هرودوت می‌گوید طول کانال چهار روز دریانوردی و عرض آن به اندازه ایست که دو کشتی همزمان از کنار هم عبور نمایند. در همان زمان نخائو ۱۲۰ هزار کارگر مصری در آن کار می‌کرده‌اند یکی دیگر از کارهای پراهمیت نخائو مأمور کردن دریانوردان فنیقی برای دور زدن آفریقا، این مأموریت حدود ۳ سال طول کشید.

با توجه به اینکه در بعضی از منابع آمده است که داریوش عملیات ساختمانی کانال را بین سالهای ۵۱۲ تا ۵۱۴ به اتمام رسانید مشخص می‌شود این مدت کوتاه فقط می‌تواند زمانی برای مرمت کانال باشد نه سازندگی آن.

بعد از مرگ داریوش و سستی در قدرت شاهان هخامنشی و به علت بروز جنگهای داخلی در مصر کانال روبه ویرانی گذاشت بطوریکه در حمله اسکندر به مصر (۳۳۱ ق.م) کانال قابل استفاده نبوده است در زمان بطلمیوس دوم که از جانشینان اسکندر در مصر بود کار بازگشایش کانال صورت پذیرفت در این زمان روابط تجاری بین مصر - سودان و سومالی با خلیج فارس و اقیانوس هند گسترش یافت. زیرا راه خشکی بین بین النهرین و هندوستان به علت اینکه در اختیار رقبای بطلمیوسیان یعنی سلوکیان بود هم امنیت لازم را نداشت و هم عوارض و

۱ - کاسمینسکی - تاریخ جهان باستان - ص ۱۹۳.

۲ - نخائو دوم Nekhao II یا کنوپس فرعون مصر که تقریباً همزمان با هوخشتر پادشاه

مشهور مادی بوده است.

گمرک زیاد بر کالاهای مصری وضع می کردند. بعد از مرگ بطلمیوس دوم بعثت بروز اختلافات داخلی بار دیگر کانال بسته شد^۱.

در زمان سزار امپراتور روم (در سال ۴۴ به قتل رسید) و آنتونیوس خواهرزاده او مصر به تصرف روم درآمد^۲ در عهد آگوستوس اوگتاویانوس (۳۱ ق.م) بار دیگر کانال گشایش یافت. در این عهد بین النهرین و ایران تحت تسلط پارتیها بود. رومیها از طریق کانال با خاور دور روابط بازرگانی داشتند. تراژان (۹۸-۱۱۷) نیز به نوبه خود اقدام به مرمت کانال کرد.

از قرن پنجم میلادی که امپراتوری روم مضمحل و حکومت کلیسائی آغاز شد، اروپا در یک هاله‌ای از تعصبات دینی قرار گرفت و روابط بین شرق و غرب به سستی گرائید و کانال سوئز اهمیت خود را از دست داده در قرن ۱۶ که پرتغال پرچم استعمار کلاسیک را برافراشت و تمام گستره دریاها تسلط استعماری یافت، عرصه بر جمهوری و نیز تاجر دریانورد قدیمی تنگ شد و یک بار دیگر صحبت از حفر کانال سوئز و اتصال دریای مدیترانه به دریای سرخ به میان آمد. ولی این آرزو در حد صحبت باقی ماند.

در آغاز قرن نوزدهم، ناپلئون بناپارت که در اروپا حریف انگلیس شده بود بدنبال آرزوی تصرف هندوستان به یکی از مهندسین فرانسوی بنام لوپره^۳ سفارش طرحی برای کانال سوئز را داد. ولی به غلط نتیجه گرفت که سطح دریای سرخ از سطح دریای مدیترانه بالاتر است از اینرو کار احداث کانال متوقف ماند. گرچه دو تن از علمای فرانسه بنام فوریه و لاپلاس بزودی پی به اشتباه لوپره بردند. لیکن همه کوشش‌های فرانسه برای طرح مجدد مسأله کانال سوئز همیشه با مقاومت محمدعلی پاشا و بریتانیا روبرو می شد. محمدعلی نمی خواست داراندل دومی پدید آورد. او می دانست که دول اروپائی بر سر کانال خواهند جنگید همچنانکه بر سر

۱ - مجله بندرودریا شماره ۱۶ و ۲۰

۲ - آنتونیوس همان امپراتور است که در لشکر کشی به مصر فریفته کلئوپاترا ملکه مصر

شد. عبدالحسین شیبانی تاریخ عمومی قرون وسطی ص ۴۴

دارد اهل جنگیدند.

در سالهای پنجاهم قرن نوزدهم سرمایه داران فرانسوی پروژه تازه ای برای احداث کانال سوئز پیش کشیدند بزرگترین سرمایه دار و سیاستمدار فرانسوی فردیناند دولسپس (۱۸۹۴-۱۸۰۵) مدافع پرحرارت طرح بود مطابق معمول انگلیس و عباس پاشا خدیو مصر با آن مخالف بودند.

عباس نه فقط از احداث کانال، بلکه از تکامل اقتصادی مصر نیز بطور کلی جلوگیری می کرد. در حالیکه مصر به صورت بخشی از اقتصاد سرمایه داری جهان در آمده بود روابط سرمایه داری شکل می گرفت و بورژوازی به تدریج بوجود می آمد. نیازهای اقتصادی مصر و نیز منافع فرانسه که بر کناری عباس پاشا را موکداً اقتضا می کرد، در یکی از شهای گرم ماه ژوئیه طی اطلاعیه ای رسمی اعلام داشت که عباس پاشا بر اثر حمله قلبی در گذشته است.^۱

روز ۱۴ ژوئیه ۱۸۵۴ سعید پاشا یکی از فرزندان محمد علی نایب السلطنه مصر شد (۱۸۵۴-۶۳) او تحصیل کرده فرانسه و دوست فردیناند بود. پاشای جدید روز ۳۰ نوامبر ۱۸۵۴ امتیاز حفر کانال را به فردیناند واگذار کرد. طبق این امتیاز حکومت مصر همه اراضی و محاربتی را که مورد نیاز کانال بود به کمپانی سوئز بلاعوض واگذار کرد. همچنین کمپانی از پرداخت کلیه عوارض و مالیاتها معاف شد. دولت مصر تعهد کرد که برای تهیه دست کم چهار پنجم کارگران مورد نیاز به گردن بگیرد. مدت امتیاز ۹۹ سال از تاریخ گشایش کانال و سرمایه آن ۲۰۰ میلیون فرانک بر آورده شد. در نوامبر ۱۸۵۸ فردیناند سهام کمپانی را که عبارت از ۴۰۰،۰۰۰ سهم ۵۰۰ فرانکی بود در معرض فروش گذاشت. سهام را بین فرانسه - پاشای مصر - انگلیس - عثمانی - روسیه - آمریکا و پاپ بانسبتهای متفاوت تقسیم کرد. سهم فرانسه بیش از کشورهای دیگر بود. چون خدیو پول خرید سهام را نداشت برای نخستین بار اقدام به استقراض از پاریس کرد استقراض های بعد از دولتهای دیگر موجب افلاس اقتصادی مصر و دخالت دول اروپایی در این کشور

شد.

در ۲۵ آوریل ۱۹۵۸ کار ساختمان کانال بطور جدی آغاز شد. سعید پاشا صدها هزار کارگر از سراسر مصر گرد آورد. در هر نوبت کار ۲۵ تا ۴۰ هزار کارگر بدون دریافت مزد مشغول کار بودند. حدود ۲۰ هزار کارگر پیش از پایان ساختمان به هلاکت رسیدند.^۱ انگلیس و عثمانی با دامن زدن به احساسات مصریها، شورشهایی را علیه منافع فرانسه به راه انداختند حتی سلطان عثمانی رسماً اعلام کرد پاشای مصر حق اعطای امتیاز به خارجیان را نداشته و خواستار لغو قرارداد شد.^۲ سعید پاشا مُرد و اسماعیل پاشا (۱۸۷۰-۱۸۶۳) جانشین او نیز تحصیل کردهٔ پاریس و فرنگی مآب بود. او از طریق استقراض سرمایه‌های فراوانی را خرج زیباسازی قاهره کرد. هم اوست که اعلام کرد: مصر دیگر جزئی از آفریقا نیست بلکه کشوری اروپایی است. اسماعیل موجبات ورشکستگی اقتصاد مصر را فراهم نمود. او طی فرمانی استفاده مجانی و اجباری از کارگران مصری را ممنوع اعلام کرد. این اقدام مورد حمایت انگلیس و عثمانی و مورد مخالفت شدید فردیناند قرار گرفت. عملیات ساختمانی به تعطیل کشیده شد (از سال ۱۸۶۳ تا ۱۸۶۶) کاربرد فردیناند تنگ شد ولی هردو طرف با حکمیت لویی ناپلئون امپراتور فرانسه موافقت کردند. در ژوئیه ۱۸۶۸ امپراتور که از خویشاوندان فردیناند بود حکم کرد که اسماعیل پاشا بایستی ۸۴،۰۰۰،۰۰۰ فرانک بابت غرامت لغو بیکاری کارگران کانال بپردازد. اسماعیل ناچار شد برای پرداخت این جریمه به بانک‌های اروپایی روی آورد، در نتیجه خودداری کارگران یک مهندس فرانسوی بنام کوورو^۳ موفق به اختراع بیل مکانیکی شد.

کانال در ۷ نوامبر ۱۸۶۹ طی مراسم باشکوهی در حضور صدها رجال سیاسی از سراسر جهان و بدست ملکهٔ فرانسه اوژنی همسر لویی ناپلئون بطور

۱ - منابع مختلف تعداد کشته‌شدها را متفاوت نوشته‌اند. بعضی منابع ۱۰۰ تا ۱۲۰ هزار نفر نوشته‌اند. حقایق و اسناد کانال سوئز - نوشته عبدالقادر حاتم - قاهره ۰۹۵۶، ص ۸۲.

۲ - پیتر مفسفیلد - ناصر - ترجمهٔ محمدرضا جعفری - ص ۲۰-۱۹

۳ - Соинтеих تاریخ عرب در قرون جدید، ص ۲۳۸

رسمی گشایش یافت. به دعوت اسماعیل، وردی^۱ آهنگساز معروف ایتالیایی اپرای آیدا را به ویژه به این مناسبت ساخت. چندین هفته از مهمانان در کاخهای مجلل پذیرایی شد. هزینه این پذیراییها از محل فروش سهام مصر تأمین می شد. با احداث کانال سوئز فرانسه بر نقطه حساس شاهراه دریائی اروپا خاور دور مسلط می شد و در نتیجه منافع بریتانیا به خطر می افتاد دولت انگلیس به تکاپو افتاد تا امتیاز را لغو کند. از آنجایی که زمان سلطنت عباس حلمی پاشا (۱۸۵۴-۱۸۴۹) مقرر شده بود که خدیوان مصر هر قراردادی را که بخواهند با خارجیان منعقد سازند بایستی به توشیح امپراتور عثمانی برسد، دولت انگلیس پاپ عالی را تحت فشار قرار داد تا چنین قراردادی را امضاء نکند و یا لاقبل اجازه شروع آنرا به تعویق اندازد. فردیناند بدون توجه به مداخلات انگلیس و فشار دولت عثمانی «شرکت اونیورسال کانال سوئز» را افتتاح و شروع به حفر کرد پس از افتتاح خدیو اسماعیل بدلیل بحران اقتصادی مجبور شد کلیه سهام کشور خود را به معرض فروش بگذارد. در این موقع بریتانیا فرصت را غنیمت شمرد و دیزرائیلی صدراعظم ملکه ویکتوریا و پدر استعمار انگلیس بدون اجازه پارلمان مبلغ یک صد میلیون فرانک از بانک ویچلند (آلمان) قرض کرد و تمام سهام اسماعیل را خرید. بدین ترتیب یکی از سهامداران عمده شده و این مقدمه نفوذ انگلیس در مصر و بالاخره تحت حمایتی این کشور شد. گرچه مهندسين و تکنسین های کانال، فرانسوی بودند ولی تا سال ۱۹۵۶ (ملی شدن کانال) تحت اداره انگلیس بود.

ملی شدن کانال سوئز:

روز پنجشنبه ۲۶ ژوئیه ۱۹۵۶ یکی از مهمترین روزها در تاریخ دیپلماسی جهان عرب بالاخره فرار رسید. این روز مصادف با خروج فاروق آخرین خدیو

۱ - Verdi متولد میلان در سال ۱۸۱۳ و فوت در ۱۹۰۱ خالق اثر معروف اتللو میباشد.

مصر از کشور بود ناصر ابتدا تصمیم داشت روز سوم ژوئیه را که مصادف با سالگرد انقلاب مصر بود برای ملی کردن کانال در نظر بگیرد ولی در پی مشاوره با دوستان خود از جمله محمدحسین هیکل روز ۲۶ ژوئیه را ترجیح داد^۱ ناصر قبل از هر اقدامی از طریق سازمان اطلاعاتی ارتش مصر از میزان و کارایی نیروهای انگلیس در قبرس- لیبی- اردن- مدیترانه و خلیج فارس آگاه شده بود.

موضوع ملی شدن کانال بسیار محرمانه بود. ناصر موضوع را یک ساعت قبل در اسکندریه به اطلاع وزرای اعضای شورای انقلاب رساند و همگی دچار بهت زدگی شدند و حتی عده‌ای از حاضرین معتقد بودند که با این اقدام ناصر خود و انقلاب را به نابودی خواهد کشاند. فرماندهان ارتش- نیروهای نظامی ارتش آزاد بیخس- بیمارستانها و تمام دستگاههای مخابراتی و اطلاعاتی مصر در حال آمادگی کامل بسر می بردند.

رمز ملی کردن و تسلط نیروهای مصری بر کانال کلمه «دولسپس» بود ناصر به محمود یونس مدیر خطوط نفتی مصر در اطاق فرمان کانال دستور داده بود به محض اینکه او در سخنرانی خود کلمه «دولسپس» را به زبان آورد او و همکارانش کار اداره کانال را بدست گیرند. ناصر وقتی مطلع شد که کارکنان مصر بر اطاق فرمان کانال مسلط شدند در میان انبوه مشتاقان اعلام کرد ابدأ از اصل موضوع اطلاع نداشتند و گفت: برای بلندی و در میان شما اعلام میکنم که از این لحظه کانال سوئز یک آبراه مصری و عربی است و استعمار هیچگونه حقی در اداره آن ندارد. با درآمد آن سد آسوان را می‌سازیم. بگذارید آمریکا و انگلیس و رفقایشان از زور خشم سنگ کوه را گاز بزنند.

ساعت ده شب همان روز خبر ملی شدن کانال از طریق سفیر بریتانیا در مصر، به اطلاع ایدن وزیر امور خارجه رسید. او مهماندار فیصل و سعید پادشاه و نخست وزیر عراق بود او به مهمانان عرب خود گفت: ناصر زیاده روی کرد باید حدود و ظرفیتش را به او گوشزد کنیم. آن روز جورج بیکو مدیر عامل فرانسوی

۱ - روز ۱۳ ژوئن ۱۹۵۶ آخرین سربازان انگلیسی کانال سوئز را تخلیه کردند.

کانال نیز در لندن بود. او بلافاصله از آیزنهاور رئیس جمهور آمریکا و گی موله نخست وزیر فرانسه خواست تا با اعزام وزرای خارجه خود به لندن یک تصمیم نظامی علیه قلدر مصر اتخاذ شود.^۱ فرانسه هیچگونه آمادگی برای جنگ نداشت.^۲ بیشترین نگرانی ایدن ایجاد وقفه در رفت و آمد کشتی های نفتکش از کانال بود زیرا در آن زمان نزدیک ۸۵٪ نفت مورد نیاز از اروپا و ۹۶٪ نفت ژاپن از طریق کانال صادر می شد. بریتانیا کلیه دارائیهای مصر در انگلیس را غیرقابل انتقال اعلام کرد.

دو روز بعد جلسه ای با حضور وزرای خارجه بریتانیا، آمریکا و فرانسه در لندن تشکیل شد و ایدن در این جلسه به وزرای خارجه گفت: ما کلک ناصر را می کنیم ولی قبلاً بایستی خرس سفید را راضی کنیم (منظورش شوروی بود)^۳ آمریکا راضی به دخالت نظامی در این امر نبود زیرا نگران دخالت نظامی متقابل شوروی در حمایت از ناصر بود. ایدن از سیاست آمریکا به شدت عصبانی بود زیرا معتقد بود در صورت عدم دخالت نظامی، روزه روز کشورهای جهان سوم از اقدام مصر حمایت خواهند کرد و این اقدام به سایر مستعمرات انگلیس سرایت خواهد کرد و حیثیت بریتانیا پامال خواهد شد. آمریکا و فرانسه معتقد به حل مسالمت آمیز مسأله از طریق تحت فشار قرار گذاشتن ناصر بودند. ناصر برای بی تفاوت نشان دادن خود و بی اهمیت تلقی کردن تهدیدات ایدن همان شب جلسه لندن در اسکندریه به سینما رفت. ناصر قبلاً دستور داده بود در صورت حمله بریتانیا دو فروند کشتی در دهانه

۱ - محمد حسین هیکل - نبرد سوئز - زیرنویس روزنامه اطلاعات سال ۱۳۵۷ (قبل از پیروزی انقلاب).

۲ - فرانسه بدلیل حمایت ناصر از جنبش آزادیبخش الجزایر نسبت به او تفرع عمیقی داشت.

۳ - ایدن همان شب از تلویزیون لندن خطاب به مردم اعلام کرد ملی کردن کانال برای ما مسأله مرگ و حیات است. ملکه انگلیس الیزابت دوم اعلام کرد که خطر عظیمی برملت سایه افکنده است.

کانال غرق کنند. ضمناً کشورهای عربستان، اردن، عراق و سوریه قول داده بودند که در صورت تجاوز به مصر لوله‌های انتقال نفت را منفجر کنند. یکی از آرزوهای ملت و رهبران مصر پس از انقلاب ۱۹۵۲ ساختن سد آسوان بر روی نیل بود. ناصر در آوریل سال ۱۹۵۴ برای این منظور با آمریکا و انگلیس وارد مذاکره شد. طی گذشت دو سال مذاکرات جسته و گریخته بالاخره در فوریه ۱۹۵۶ موافقت شد ۲۷۰ میلیون دلار برای انجام عملیات مقدماتی سد آسوان در اختیار مصر قرار دهند. آمریکا برای اعطای این وام دو شرط مهم در مقابل ناصر قرار داد: اول قطع رابطه با شوروی و اقمارش و قطع خرید اسلحه از بلوک شرق. دوم جلوگیری از تبلیغات ضد اسرائیلی در مصر و تعهد در عدم تجاوز به اسرائیل. آمریکا از مصر خواست تا اسرائیل را به رسمیت بشناسد، ولی ناصر هیچکدام از دو شرط را نپذیرفت. دالس تحت فشار صهیونیست‌های آمریکا که از آباد کردن مصر تحت رژیم ناصر دشمن قسم خورده اسرائیل بسیار نگران بودند، ناچار شد با احضار سفیر قاهره در واشنگتن با لحن بی ادبانه‌ای انصراف ایالات متحده را در اعطای وام به مصر اعلام کند (۱۹ ژوئیه ۱۹۵۶).

سرانجام جلسه مشترک وزرای خارجه آمریکا - انگلیس و فرانسه تصمیم گرفته یک کنفرانس بین‌المللی مرکب از کلیه کشورهای برخوردار از آبراه سوئز در لندن تشکیل شود. روز ۱۶ اوت ۱۹۵۶ این کنفرانس با حضور نمایندگان ۲۲ کشور تشکیل شد.^۱ در این کنفرانس طرح دالس مبنی بر بین‌المللی اعلام کردن کانال سوئز و اداره آن از سوی یک سازمان غیرسیاسی بین‌المللی مورد تصویب اکثریت اعضاء قرار گرفت. مقرر گردید هیأتی مرکب از نمایندگان ایران - آمریکا - ایتوپی - سوئد تحت سرپرستی رابرت منزیس نماینده آمریکا برای متقاعد کردن ناصر عازم قاهره شود.

ناصر در ملاقات با هیأت اعزامی با اظهار تعجب محض از تصمیم کنفرانس لندن در خصوص یک اقدام صددرصد داخلی اعلام کرد کانال سوئز جزء لاینفک خاک مصر است و طرح دالس را یک استعمار سرپوشیده نامید و بشدت با این

طرح مخالفت کرد^۱.

انگلیس مدعی بود که اعطای امتیاز کانال در سال ۱۸۷۰ نودونه ساله بوده و هنوز ۱۳ سال از آن باقی مانده از طرفی بریتانیا بدلیل داشتن بالاترین سهم کانال نیز ضرر را متحمل می‌شد. یکماه بعد از اعلام ملی کردن کانال و شکست مذاکرات هیأت اعزامی به قاهره و آنگاه که شورای امنیت تملک مصر بر کانال را به رسمیت شناخت، دیمتری شلیوف وزیر امور خارجه شوروی در قاهره با ناصر ملاقات کرد و آمادگی کشورش را برای اعطای وام و کمک‌های فنی به مصر اعلام کرد. در مقابل ناصر اعلام نمود برای ملاقات و مذاکره مستقیم با مقامات کرملین ماه اوت به مسکو سفر خواهد کرد. ناصر گفت نزدیکی ما به شوروی نبایستی موجب سردی روابط غرب با قاهره شود.^۲ سفر ناصر به مسکو خشم لندن را بیشتر برانگیخت و تصمیم گرفت با حمله نظامی به قاهره و قتل ناصر به سرکشی او خاتمه دهد.

روز ۲۹ اکتبر به تحریک انگلیس و فرانسه، صهیونیستها شبانه به قاهره حمله کردند و صحرای سینا تا سواحل شرقی کانال را تصرف نمودند. روز ۳۰ اکتبر انگلیس و فرانسه به اسرائیل و مصر اعلام کردند که بایستی ظرف ۱۴ ساعت تمام فعالیتهای نظامی را متوقف و نیروهای خود را ۱۵ کیلومتر از سواحل کانال عقب بکشند و به ارتش انگلیس و فرانسه اجازه دهند در پرت سعید پیاده شوند در آن موقع نیروهای مصری در ۲۰۰ کیلومتری کانال بودند که اقدام به پیشروی تا مرز ۱۵ کیلومتری کانال کردند. لیکن مصر از پذیرفتن التیماتم خودداری کرد. نیروهای اسرائیل باریکه غزه را اشغال و شب ۳۱ اکتبر نیروهای مشترک انگلیس و فرانسه قاهره و اسکندریه و بعضی از شهرهای سواحل کانال را بمباران کردند.

۱ - عبدالرضا هوشنگ مهدوی- تاریخ روابط خارجی ایران ج دوم ص ۱۳۸ نماینده ایران در هیأت اعزامی به قاهره مرحوم دکتر علیقلی اردلان وزیر امور خارجه بود. ناصر قبل از این هیأت در یک مصاحبه مطبوعاتی خود را پیرو دکتر مصدق زعیم شرق اعلام کرد، ناصر رو به دکتر اردلان گفت: شما دیگر چرا. کشوری که خودش چند سال قبل نفت را ملی اعلام کرد و بریتانیا را خلع ید نمود.

۲ - روزنامه اطلاعات- ۲۸ هزار روز تاریخ ایران و جهان.

حملة مشترک زمینی- دریایی و هوایی تا ۶ نوامبر ادامه یافت. شورای امنیت با صدور قطعنامه‌ای تجاوز سه کشور را محکوم کرد. و خواهان تخلیه سرزمینهای اشغالی مصر از سوی متجاوزان و اعزام نیروهای پاسدار صلح سازمان ملل در مرز مشترک مصر و اسرائیل شد. شوروی اقدام تجاوز کارانه سه کشور را به شدت محکوم کرد. روز بعد خروشچف با ارسال یادداشت‌های هشداردهنده جداگانه به آیدن- گی موله و بن گوریون اعلام داشت در صورت ادامه تجاوز و عدم تخلیه خاک مصر شوروی اقدام به اعزام نیرو برای درهم شکستن تجاوز کاران خواهد کرد. بدین ترتیب نیروهای سه گانه انگلیس- فرانسه و اسرائیل مناطق اشغالی را تخلیه کردند و ناصر قهرمان جهان عرب شد.

مشخصات کانال:

کانال سوئز دریای مدیترانه را از بندر سعید به دریای سرخ و بندر سوئز وصل می کند. کانال در زمان افتتاح ۱۶۲ کیلومتر بود ولی امروز به دلیل ایجاد شاخه‌ها و انحرافات، طول آن به ۱۹۵ کیلومتر رسیده است. عرض کانال ۱۹۰ متر در سطح و ۲۰ متر در عمق است. (نگاه کنید به نقشه‌های ضمیمه). طبق آخرین اصلاحاتی که در سال ۱۹۸۰ بعمل آمد در دو نقطه کانال انشعاباتی بوجود آمد یکی در منطقه البلاح به طول ۱۵ کیلومتر و دیگری در انتهای کانال یک شاخه ۱۷ کیلومتری شاخه اصلی جدا و به بندر فؤاد وصل می شود. ساختمان کانال در دو مرحله رخ داد. مرحله اول از ۱۸۵۸ تا ۱۸۶۳ مرحله دوم از ۱۸۶۶ تا ۱۸۶۹ کانال در سال ۱۹۵۶ توسط جمال عبدالناصر ملی اعلام شد بدنبال جنگ ژوئن ۱۹۶۷ به مدت ۸ سال بسته بود تا اینکه در سال ۱۹۷۵ با دعوت از رؤسای کشورهای مختلف و بدست محمد انورسادات گشایش یافت. از ایران ولیعهد سابق شرکت کرد و دو میلیون دلار به هزینه بازگشایی کانال کمک کرد.

در سال ۱۹۶۶ که آخرین سال بهره برداری از کانال بود مجموع وزن کالاهائی که از این شاهراه آبی عبور داده شد به ۲۴۲ میلیون تن می رسید که ۷۶٪، یعنی ۱۷۶ میلیون تن آن مواد نفتی بود. در همان سال ۲۱۲۵۰ فروند کشتی و از جمله ۹۹۳۰ فروند نفتکش یعنی تقریباً ۵۸ کشتی در روز از کانال عبور

نموده است^۱.

کانال سوئز حمل مواد اولیه سوختی به اروپا - ژاپن و صدور کالاهای مصرفی و غذایی به کشورهای خاورمیانه و دور و شرق آفریقا را تسهیل می کنند. بسته شدن این شاهراه آبی بین المللی وضع جدیدی برای حمل و نقل دریایی از طریق اقیانوس هند بوجود آورد.

موضوع جالب اینکه با بسته شدن کانال رفت و آمد کشتی ها از تنگه موزامبیک و نزدیکی جزایر کمور بطور فاحش افزایش یافت. و روزانه بطور متوسط ۳۳ فروند از جمله ۲۰ فروند نفتکش عبور می کنند. در شرایط فعلی که کانال باز است نیز روزانه حداقل ۲۰ فروند کشتی با تناژ بالا که قابل عبور از کانال نیستند از تنگه عبور می کنند که اکثراً نفتکش می باشند. مشخصات کشتی هائیکه قابل عبور از کانال می باشند به این شرح است. حداکثر آبگیر (آن قسمت از کشتی که زیر آب است) ۴۸ پا معادل ۱۴/۵ متر و حداکثر طول ۱۱۰۰ پا معادل ۳۳۵ متر و حداکثر تناژ ۵۵۵۰۰۰ تن می باشد.^۲ (دولت مصر در سال ۱۹۸۰ اقدام به اصلاحاتی در عرض و عمق کانال نمود). با این اقدام سالانه بیش از ۲۵۰ هزار تن نفت از کانال به سمت اروپا و ژاپن حمل می شود. با توجه به اصلاحاتی که در کانال صورت گرفته فقط در بعضی نقاط است که همزمان دو کشتی با تناژ و طول زیاد یاد می توانند از کنار یکدیگر عبور کنند.

طبق آخرین آمار منتشره سالانه حدود ۱۷/۶۵۲ کشتی با تناژ تقریبی ۱۸۵۸۲۵۰۰۰ تن از کانال عبور می کنند (اعم از مسافر - کالا و نفت) و در آمد حاصله از این حمل و نقل برای اداره کانال نزدیک به دو میلیارد دلار است.

۱ - هانری لاپروس - خلیج فارس و کانال سوئز - ترجمه محمود خواجه نوری. زیر کلمه

سوئز Dictionnaire de Noter Temps

۲ - راههای بازرگانی جمهوری متحده عربی مصر، تهیه شده در مرکز توسعه صادرات