

Ж.Е. Турекулова<sup>1\*</sup> , М.У. Жұмабеков<sup>1</sup> <sup>1</sup>М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті  
Шымкент қ., 160012, Қазақстан Республикасы\*e-mail: [turkulova74@mail.ru](mailto:turkulova74@mail.ru)**СУЭЦ КАНАЛЫНЫҢ ҚҰРЫЛЫСЫ ТУРАЛЫ ТАРИХИ ИДЕЯЛАР ЖӘНЕ  
КАНАЛДЫҢ БАТЫС-ШЫҒЫС МӘДЕНИ ЫҚПАЛДАСТЫҒЫНДАҒЫ РӨЛІ****Аңдатпа**

Мақалада Суэц каналын – ежелгі дүние тарихынан бастау алған идея және XIX ғасырдағы жүзеге асырылған ғылыми техникалық прогрестің көрінісі ретінде қарастырамыз. Суэц каналының құрылысы арқылы екі теңізді жалғастыру мүмкіндігі туралы ежелгі Египет өркениеті кезеңіндегі тарихи ескерткіштердің негізінде, практикалық тұрғыда жүзеге асырылған Батыс-Шығыс арасындағы өзара ықпалдастықты, мәдениетті, идеологияны ұштастырған маңызды торап деген тұжырым жасаймыз. Суэц каналының тарихына, оның геосаяси және экономикалық маңызына, Батыс елдерінің канал бойындағы мүдделеріне, Египеттің ұстанымдарына қатысты арналған еңбектердің ауқымы өте кең. Дегенмен Суэц каналының өркениеттік әлеуеті, құрылысының идеологиялық негіздері, мәдени – рухани астарлары тың зерттеулерді қажет ететін бағыт болып табылады. Э. Саидтың ориентализм теориясы және Батыс-Шығыс ықпалдастығы тұжырымы негіздерінде Суэц каналы құрылысының ғылыми-идеологиялық және мәдени-рухани астарлары қарастырылады. Ежелгі Египеттегі фараондық дәуірдегі канал құрылысы туралы идеялық алғышарттарға, Ахеменидтер державасы мен араб халифаттары кезеңіндегі канал құрылысының тарихына, К.А. Сен-Симонның ізбасарларының Суэц каналына қатысты идеяларына талдау жүргізіледі. Суэц каналын ежелгі дәуір кезеңінен бастап, өркениеттер арасындағы ынтымақтастықты орнатуға деген талпыныстан туындаған маңызды көлік торабы ретінде қарастырамыз. Тақырыпқа қатысты құжаттар негізінде XIX ғасырдағы жүргізілген миграциялық толқындар, көлік торабы арқылы қажылықтың ұйымдастырылуы, канал бойында жаңа қалалардың пайда болуы және елдің этникалық құрамының өзгеруі түріндегі әлеуметтік-мәдени мәселелер айқындалады.

**Негізгі сөздер:** Египет, Шығыс, ориентализм, индустриялану, өркениет, Суэц каналы, әлеуметтік-мәдени ықпал, Батыс-Шығыс дихотомиясы.

**Кіріспе**

Таяу Шығыс ежелгі өркениеттер және ірі үш діннің орталығы ретінде Еуропа, Африка және Азия арасын жалғастыратын жол торабы болып табылады. Бұл аймақ ежелден сауда, озық идеялар, ғылыми жаңалықтардың бастауы ретінде Араб халифаттары, Парсы, Осман империяларының дамуына ерекше ықпал еткен тарихи орта. Заманауи кезеңде адамзаттың қоршаған ортамен тығыз байланысын білдіретін материалдық, рухани құндылықтардың таралу өрісін қамтитын географиялық кеңістік және мәдениеттің өзара ықпалы мәселесі, түрлі әлеуметтік-гуманитарлық ғылымдар шеңберіндегі өзектілігі жоғары маңызды зерттеу бағытына айналып отыр. Э.Саид Батыс-Шығыс ықпалдастығын Батыс елдерінің белсенділігі аясында қарастырып, ұлы географиялық ашылу кезеңдерінен бастап, Батыс мәдениетінің тылсым Шығыс әлеміне енуі түрінде айқындайды және Батыстың Шығыс елдеріне қатынасының ауқымын білдіретін көрініс – Суэц каналының құрылысы деп жазады [1.– 696]. Э. Саид Батыс-Шығысты жалғастыратын маңызды көлік дәлізі Суэц каналын бұрынғы кезеңдерде арасы алшақ болған екі өркениеттік кеңістіктерді біріктіруші Батыс –Шығыс қатынастарын түбегейлі өзгерткен күш ретінде сипаттайды. Жалпы тарихи тұрғыдан Шығыс және Батыс елдері арасындағы өзара ықпалдастықтың көрінісі – отарлау жүйесі ассимиляциялық және интеграциялық үрдістер болып табылады. Ал, екі өркениеттік жүйенің маңызды да сындарлы өзара ықпалдастығының негізі – бұл мәдениет, білім, ғылым түріндегі дүниетанымдық көзқарастардың тоғысуы деп қарастырамыз. Халықаралық маңызы бар көлік тораптары аталмыш дүниетанымдық, өркениеттік

идеяларды ұштастыратын байланыс. Сондықтан көлік коммуникацияларының әлеуметтік - саяси, модернизациялық және интеграциялық, тарихи-мәдени, рухани аспектілерін зерттеу өзектілігін жоғалтпайтын жаңашыл ғылыми бағыт болып табылады.

Суэц каналының тарихы, геостратегиялық маңызы, экономика және сауда жолы ретіндегі тиімділігі, саяси-дипломатиялық астары туралы бағыттар әлемдік тарихнамада кеңінен зерттелген үрдіс. Бұл үрдісті бірнеше хронологиялық кезеңдерге бөліп қарастыруға болады. Бірінші кезеңге Наполеонның Египетке жасаған жорығы нәтижесінде жазылған француз зерттеушілерінің Египетті тануға арналған еңбектерін жатқызуға болады. Суэц каналының ежелгі кезеңдегі бастапқы идеясы туралы мағлұматтар ғылыми әдебиеттерде осы кезеңде қалыптасады. Екінші кезеңдегі тарихи – саяси ой XIX ғасырдың екінші жартысында, Суэц каналының акциясын Британияның сатып алуына және Египетте британдық бақылау орнатылуына байланысты туындаған Британдық мемлекеттік қайраткерлер мен ғалымдарының еңбектерінен тұрады. Үшінші кезеңдегі тарихнама 1956 жылғы әлемдік саясатта орын алған Суэц дағдарысы кезеңінде жазылған, алғаш рет канал құрылысын Египеттің тарихи-саяси даму аясында қарастыру үрдісі орын алған XX ғасырдың екінші жартысындағы Египет, Батыс Еуропа елдері тарихшыларының еңбектерін қамтиды. Төртінші кезең – XXI ғасырдағы өткен тарихи процестерді қайта қарастыру жүргізілген және мәселені зерттеудің жаңа тәсілдері ұсынылған еңбектер.

Шығыс және Батыс өркениеті арасындағы өзара ықпалдастықтағы Суэц каналының маңызы, канал жағалауларындағы мультимәдени қауымдастықтардың қалыптасуына ықпалы, технологиялық және мәдени алмасудағы рөлі терең зерттеулерді қажет ететін бағыт екенін айрықшалаймыз. Тарихнамаға шолу жасай отырып, Суэц каналының мәдени ықпалы фрагментарлы түрде берілгенін және арнайы бағытталған еңбектердің сиректігін айтуға болады. Аталмыш тақырыпқа арналған Батыс зерттеушілерінің ішіндегі Суэц каналын ұлттарды біріктіретін адамзат тарихындағы прогресстің қозғаушы күші ретінде қарастыратын Закари Карабеллдің [2], Суэц каналы бойынша миграциялық үрдістердің ағымын қарастыратын Валеска Хубердің [3], Суэц каналы компаниясының этникалық құрамы және оның мультимәдени ортаның қалыптасуындағы рөлі туралы Юбер Бониннің [4] және Кэролайн Пикеннің [5] еңбектері маңызды.

### **Зерттеу материалдары мен әдістері**

Мақаланың теориялық әдістемелік негізі Э. Саидтың «Ориентализм» тұжырымдамасына және өркениеттік парадигмаға негізделеді. Э.Саид Суэц каналын Батыстың Шығыс елдеріндегі отарлық басып алуының және экономикалық бақылау орнатуының жарқын бейнесі деген идеяны ұсына отырып, Суэц каналын «өркениет» пен «прогресс» бойынша Батыс идеясының маңызды элементі деп санайды [6]. Сонымен қатар каналдың тарихи-мәдени маңызын айқындауда өркениеттік тәсіл желісінде Суэц каналын дүниежүзілік экономика, дипломатия және мәдениеттің дамуындағы ерекше рөлі бар кеңістік ретінде ерекшелейміз.

Зерттеу материалдары ретінде Ресей империясының сыртқы саясаты архивінің Суэц каналына қатысты құжаттары алынды. Архив материалдары және тарихи деректерге талдау жасау әдісі, Суэц каналы құрылысының тарихын зерделеуге қоғамның социомәдени дамуындағы ықпалын айқындауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар мақалада жүйелі талдау әдісі мен экстраполяциялық әдіс қолданылды.

### **Нәтижелер және оларды талқылау**

XIX ғасырда инженерлік Жоба ретінде жүзеге асырылған Суэц каналының идеясын төмендегідей дәуірлерге бөліп қарастыруға болады:

1. *Бастапқы идея ретінде діни-мифологиялық ойлар.* Киелі кітапта (Библия) Қызыл теңіздің екіге бөлінуі нәтижесінде Моисейдің (Мұса) еврей халқын Египеттен алып шығуы сипатталады. Зерттеушілер бұл діни-мифологиялық идеяны қазіргі канал өтетін Суэц шығанағымен байланыстырады [7]. Киелі кітапта жасанды канал құрылысы туралы сөз

қозғалмағанымен, инженерлік түрде теңіздің екіге бөліну құбылысын, Наполеон Бонапарттың жорығы кезеңінде Египетке келген инженерлер канал құрылысының алғышарты ретінде ескергендігі туралы деректер кездеседі. Сонымен қатар қасиетті Құранның 55 –ші «Ар-Рахман» сүресінде «Ағызған екі теңіз қосылады. Екі арасында бөгет бар. Бір-біріне араласпайды», – деп беріледі [8]. Қасиетті діни кітаптардағы деректерде канал құрылысы туралы тікелей айтылмағанымен, теңіздің бөлінуін сипаттайтын табиғи күшті символикалық бейнелеу түрінде қарастыруға болады. Тарихи-археологиялық тұрғыдан алғанда дәлелденбеген библиялық идея – бостандыққа деген ұмтылыстағы табиғи тылсым күшті дәйектесе, Құран кітабындағы жазба – Жаратушының және ислам дінінің ғылыми маңызын айқындайды.

2. *Ежелгі дәуір кезеңдегі идеялар.* Су – тіршілік көзі ғана емес, ол сауда, көлік тораптары және адамзат мәдениеті мен өркениеттер ошағының дамуына тікелей ықпал етуші фактор. Жерорта теңізі және Үнді мұхиты бойындағы ежелгі өркениет ошақтары ғасырлар бойында өзара сауда – экономикалық және мәдени қатынастарда болған. Египет өзінің ұтымды географиялық жағдайына байланысты Солтүстік Африка, Еуропа және Азияға бағытталған сауда жолдарының торабында орналасқан ел. Жерорта теңізі арқылы жеткізілген тауарлар Александрия қаласына түсіріліп, құрлық жолы арқылы Суэц қаласына жеткізіліп, қайтадан теңіз жолдары бойымен Үнді мұхитының жағалауларына жіберіліп отырған. Сондықтан, ежелгі кезеңде тауарларды тасымалдаудың ұтымды да, қысқа жолдарын іздестіру басты идеяға айналғандығы тарихи шындық. Фараондар дәуірінде Ніл өзенін Қызыл теңізбен жалғастыратын су арнасын құруға деген талпыныс, Египет және Шығыс елдерімен сауда қатынастарын жандандыру мақсатында көзделген және ежелгі тарихшылардың еңбегінде жиі көрініс табатын фараондардың ірі жобалары – бұл Ніл және Қызыл теңіз арасында су арнасын қазу, осы арнаның жағалауында жаулап алу жорықтары үшін әскери-теңіз күштерін қалыптастыру мақсатында жүргізілген.

Каналды салу бойынша ең алғашқы талпыныс фараон Сенусерт III (б.э.д. 1887-1850) кезеңінде, Шығыс және Батыс арасындағы сауданы жандандыру мақсатында басталған және Жерорта теңізінен келген кемелер Ніл арқылы Закавик қаласына келіп, сол жерден Ащы өзендер арқылы Қызыл теңізге бет алған. Египеттегі Карнак храмының қабырғаларында Сенусерт III тарапынан Ніл бойымен кеме жүзу ісін жандандыру мақсатында 78 метр ұзындықты құрайтын, ені 10 метр канал құрылысын жүргізгені туралы тарихи ескерткіштер сақталған.

Ніл өзенін Қызыл теңізбен жалғастыратын Египет фараоны Нехо II тарапынан салынған канал құрылысы туралы Геродот жазбаларында кездеседі. Геродот Египет фараоны көріпкелдің «канал құрылысының жемісін тек шетелдіктер ғана көреді», деген жорамалынан кейін жобаны жалғастырудан бас тартқандығы туралы жаза отырып, Нехо II басты мақсаты – Қызыл теңізге шығу арқылы ежелгі египеттіктерге белгілі болған Шығыс Африкадағы Пунт аумағына жету болған деп, тұжырымдайды [9]. Ал, неміс ғалымы Адольф Эрман ежелгі кезеңде Вади – Тумилаттан ащы өзендерге дейін созылған «Рамсес II каналы» құрылысы туралы жазады.

Ахеменидтер державасының Египетті жауалап алу кезеңінде канал құрылысы жаңа серпінге ие болады. Месопотамия, Сирия, Египет, Кіші Азия, Грек аралдары және Үндістанның аумағын өзіне қаратқан Ахеменидтер державасы үшін құрлық және теңіз жолдары бойынша сауда жолдарын дамыту маңызды жоба ретінде Парсы патшалығының бірлігін сақтауға бағытталған. Дарий I кезеңінде Египетте тасқа қашалған тарихи ескерткіште: «Мен, Ұлы патша Дарий, Египет жерінен бастау алатын Ніл өзенінен, Парсы жеріндегі теңізге дейін су арнасын құруға бұйрық бердім. Канал құрылысы аяқталған кезде кемелер Египеттен Парсы жеріне сапар шекті», – деп жазылған [9]. Бубастистегі Нілдің шығыс ағысын Қызыл теңізбен жалғастыратын Тимса өзенімен біріктірген Дарийдің каналы Египет және Парсы жерін байланыстыратын су жолы болған. Белгілі шығыстанушы

профессор Мухаммад Шамсаддин Мегаломматис (Мухаммет Шемсеттин Гёзюбюйюкоглу) пікірінше, Дарий I - Киренаика және Египетті Орта Азиямен, Балкан түбегімен, Үндістанмен, Сібір және Сомалимен, сонымен қатар Жерорта теңізін Үнді мұхитымен ұштастыратын күрделі де ауқымды сауда желілерін құра білген Ұлы билеуші [10].

Нілді Қызыл теңізбен жалғастыратын канал құрылысы Птоломейлер кезеңінде де қолға алынған. Канал құрылысы б.э.д. 285 жылы аяқталып, Птоломей II каналы деп аталса, б.э.д. 117 жылы «Император Троян каналы» деп аталған Рим каналының құрылысы аяқталады.

*Орта ғасырлардағы канал құрылысы туралы идеялар* 634-644 жылдары билік құрған Халиф Омар ибн әл-Хаттаб кезеңінде Арабияда басталған аштықты еңсеру үшін өзінің әскери қолбасшысы Амр ибн әл-Аасқа Египеттен Арабияға азық-түлікті тез жеткізуге бұйрық береді. Амр халиф бұйрығын орындау үшін, азық-түлікпен жабдықталған керуенді Ніл алқабынан Синай жарты түбегі арқылы, кейіннен оңтүстіктегі Хиджаз таулары бойымен Мединеге жібереді. Керуеннің жалпы ұзындығы 1300 км құрап, бір ай мерзімінде жеткізіледі. Азық-түліктің жеткізілу мерзімі ұзаққа созылуына байланысты, Арабия жеріне жеткізілетін керуен жолының ұзақтығын азайту мақсатында Амр ибн әл-Аасқа хат жазып, египеттік Нілден теңізге бастайтын су арнасы құрылысын бастауға бұйрық береді [11]. Араб тарихшысы Ибн Абд ал-Хакамның еңбегінде, Амр ибн әл-Аасқа Ніл-Қызыл теңіз ежелгі каналды қайта қалпына келтіру бойынша идеямен египеттік копт бөлісіп, ежелгі Рим каналының ізін көрсетеді [12]. Амр ибн ал-Аас басшылығымен, 138 км ұзындықты құрайтын Нілден Қызыл теңізге бастайтын «Амр ал-муминин шығынағы» атымен тарихта қалған су жолының құрылысы алты ай ішінде салынады және канал арнасымен азық-түлікпен жабдықталған 20 кеме Джидда порттарына жеткізіледі. Жалпы Амр ибн әл-Аас Жерорта теңізі мен Қызыл теңізді жалғастырушы су арнасы құрылысын жүргізу бойынша идеяларын халиф Омарға жеткізгенімен, Омар Жерорта теңізінен келетін кемелердің теріс ықпалынан мұсылмандар орталығына қауіп төнуі мүмкін деген оймен Амр ибн әл-Аас идеясын құптаудан бас тартады. Негізінен Амр ибн әл-Аас каналын араб халифаты кезеңінде аштықты жеңуге арналған гуманитарлық миссиядағы су арнасы деп ерекшелеуге болады. Халиф Омардың идеясының негізінде салынған су арнасының Хиджаз халқын азық-түлік қауіпсіздігімен қамтамасыз етудегі рөлі де ерекше. Амр әл-муминин каналы Омейядтар халифатының 8-ші халифы Омар ибн Абд әл-Азиз кезінде халифтың салғырттығы салдарынан арнасы бітеліп, пайдаланудан қалады. Дегенмен уақыт өте келе қайта ашылып, 114 жыл бойында Арабия мен Египетті жалғастырушы, ауыл шаруашылық өнімдерін Арабияға жеткізу арнасына айналған. Кейіннен Аббасидтер халифатының билеушісі халиф Мансур билігі кезеңінде су арнасы жабылады. Зерттеушілер аталмыш мәселе бойынша халиф Шығыспен жүргізілетін сауда Египет арқылы емес, Бағдад арқылы жүргізілуін қалағаны себебінен канал жабылды деп жазса [12], XIX ғасырдағы Суэц каналын жүзеге асырған Фердинанд де Лессепс араб халифаты аумағында оба ауруының таралуына жол бермеу мақсатында сақтық шаралары ретінде жабылды деген көзқарасты ұсынады [13].

Осман империясы иелігі кезеңінде 1531-1532 жылдары Қызыл теңіз және Ніл арасында канал құрылысы туралы жұмыстар басталғанымен, жүзеге аспаған. 1568 жылы Осман империясының уәзірі Мехмед Соколлу бұйрығы бойынша каналды қалпына келтіру туралы жоспарлар әзірленген, ал 1580 жылы Мурад III канал құрылысын бастауға ұмтылғанымен, аймақта орын алған көтеріліске байланысты бұл жоспарлар жүзеге асырылмаған [11. – 186].

*Суэц каналының құрылысы туралы ежелгі идеялардың Жаңа кезеңде көрініс табуы.* 1497 жылы Қайырымды үміт мүйісі арқылы Шығыс және Батыс арасындағы су жолының ашылуына байланысты Қызыл теңіз және Жерорта теңізін ұштастыратын су арнасының құрылысы туралы идеялар қайта көтеріле бастады. 1790 жылы марсельдік

көпестер және кеме иелері Франция Құрылтай жиналысына өтініш жасап, Қызыл теңізді француз кемелері үшін ашу, Каир қаласын Ост-Үндістан компаниясының тасымалдау орнына айналдыру арқылы ағылшындардың Бенгалиядағы сауда күшін жоюдың тиімділігі мәселесін көтереді. Талейран бұл мәселе бойынша «Франция егер Суэц жолын қайта жаңғыртатын болса, Қайырымды үміт мүйісі кімнің бақылауында болуы маңызды болмай қалады», - деп жазады» [14]. Француздық зерттеушілердің пікірінше, бұл жоба 1798 жылы Наполеон Бонапарттың египеттік жорығының алғышарты болып табылады және Наполеон санасында Египетті жаулап алу идеясын тудырған тарихи мәселе [15]. Мыңжылдықтарды қамтитын Суэц каналы құрылысының Шығыстық идеясы, жаңа дәуірде біртіндеп француздық идеяға айналады. Эдвард Саид айқындағандай Наполеон және Фердинанд де Лессепстердің Шығыс туралы жинаған мәліметтері идея түрінде көрініс тапты [7. – 350].

Жаңа кезеңде Суэц каналы Жобасы абстрактілі ойдан, ғылыми-техникалық прогресс күшімен жүзеге асырылған Жобаға айналды. Наполеон Египетке келгеннен кейін, 1798 жылы 24 желтоқсан күні генерал Луи Мари Максимильтен Каффарелли (1756-1799), контр-адмирал Онорэ Жозеф Антуан Гантом (1755-1818) және Египет институтының қызметкерлерімен бірге ежелгі Суэц каналының арнасын зерттеуге аттанады және француз инженерлерін Фараондар кезеңіндегі каналдың арнасы мен тарихи ескерткіштерді табуға бағыттайды. Дарий I тарапынан жүргізілген Суэц каналының құрылысы туралы таста қашалған жазба ескерткіштерді 1866 жылы XIX ғасырда салынған Суэц каналының инженері Фердинанд де Лессепстің ұлы Шарль де Лессепс табады. Каналды қайта жаңғырту мәселесі инженер Жак Мари Леперге (1763-1841) табысталаып, Лепер бастаған комиссия зерттеу жұмыстарынан кейін Қызыл теңіздің деңгейі Жерорта теңізінен 9.9 м биік болған себебінен канал құрылысы мүмкіндігінің жоқ екендігі туралы уәж айтады. Лепер ұйғарымы себебінен Наполеон канал құрылысынан бас тартады.

Негізінен зерттеушілер Мухаммад Али кезеңіндегі Египетте қарқынды дамыған модернизациялық үрдістердің бастауын Наполеон жорығымен байланыстырады. Олардың пікірінше Египет өркениетіне тамсана қараған Наполеон, ислам орталығы Түркия емес Египет болуы тиіс, сондықтан бұл елді Таяу Шығыс және Солтүстік Африкадағы элиталық дамыған мемлекетке айналдыру ісін Франция ғана жүзеге асыра алады деген пікір білдіреді [16]. Бонапарт Египеттегі француз консулы қызметін Суэц каналы құрылысының бастамашысы Фердинанд де Лессепстің әкесі Матье Лессепске жүктейді және Францияның Египеттегі өкілі бола отырып, елді басқаратын тұлғаны іздестіруді тапсырады. Зерттеушілер сол кезеңдегі Францияның таңдауы албандық қолбасшы Мухаммад Алиге тоқтайды және оны Египеттің билеушісі болып тағайындалуында Францияның үлкен ролі бар деген тұжырымдар жасайды [15]. Шындығында, Мухаммад Али билігі кезеңінен бастап, Египетті модернизациялау француз-египет ынтымақтастығы арнасында жүзеге асырылады. Егер египеттік медициналық жүйені құруға Клот бей (Кло Антуан Бартелеми-1868) үлкен үлес қосқан болса, еуропалық үлгідегі армияны құруға септігін тигізген Сулейман-паша ал-Франсави (Джозеф Антельм Севе 1788-1860) болды, ал Суэц каналының құрылысының идеясын ұсынған сен-симонистік көзқарастағы француз философы Бартелеми Проспер Анфантен (1796-1864) еді.

Сен-симонистердің қозғалысы - Анри де Сен-Симон философиялық ойы негізінде қалыптасқан топ. Жалпы, Сен – Симонның ізбасарларының Шығыстағы миссиясы туралы еңбектер саны өте сирек. Қазіргі таңда сен-симондықтардың Египеттегі қызметі және олардың Шығысқа қатысты идеялары туралы бағытқа зерттеушілер тарапынан қызығушылық танытылуда. 2011 жылы 30 қыркүйектен-1 қазанға дейін өткен «Сорезден Египетке дейінгі сен-симонистер қозғалысы» 2012 жылы Тулуза қаласында өткен « XIX ғасыр Сен-симонистердің дәуірі» атты халықаралық ғылыми кездесулер Франция Ұлттық кітапханасының президенті Жан-Ноэль Жанненидің басшылығымен, 2006 жылы «Суэц

каналындағы жаңа христиандық Сен-Симондар ғасыры» атты көрме түріндегі шаралар аталмыш ғылыми бағытты тереңінен зерттеудің алғышарттары болып табылады.

Сен-Симонистер, христиан діні мен ислам, Шығыс және Батыс арасындағы құндылықтардың синкретизмін дәріптеген, Жерорта теңізі мен араб елдерінде қызметін жүргізген идеялық топ болды. Өздерінің мистикалық және индустриалдық көзқарастарының негізінде, Суэц каналын Шығыс және Батысты жалғастырушы көпір ретінде қабылдады. Сен-Симон идеяларындағы басты түйін – тарихи дамудың басты темір қазығы түріндегі ғылымның дамуы және прогресс идеясы. XIX ғасырдың басынан бастап, Наполеонның Египетке жорығының ықпалы есебінен Египет француз ориентализмі үшін ашылған тың бағыт болды. Осы арнаның желісінде Анфантен 1833 жылы 24 қыркүйек күні Александрия қаласына келеді. 1833-1851 жылдар аралығында Египетке келген Сен-симонистер Наполеон көздеген Египетті өркендету миссиясын жалғастыру мақсатын қояды. Ежелгі өркениет бесігі Египетті христиандық және мұсылмандық өркениеттердің ұштасқан мекеніне айналдыру үшін, «әмбебап әлемдік қауымдастық» - ассоциация тарапынан ұсынылатын саяси, экономикалық және мәдени бағдарламалар арқылы Египетте өндірісті дамыту, өнер, білімді алға қою шараларын жүргізуді көздейді. Сен-Симонистердің Египеттегі басты миссиясы- елді модернизациялау үрдісіне, техникалық, әлеуметтік, білім беру саласын дамыту арқылы септігін тигізу болды және басты идеялары көлік тораптарын ашуға негізделді.

Сен-симонистердің қатарында Египетке келген француз инженері Анри Жером Мари Фурнель (1799-1876), Наполеон жорығы кезінде Суэц каналын ашу туралы ғылыми – инженерлік іздестіру жұмыстарын жүргізген Жак-Мари Лепердің еңбектерімен танысу мақсатында, Константинополь қаласындағы өзінің таныстары арқылы Суэц каналына қатысты маңызды ақпараттарды жинау бойынша көмек сұрайды. Константинополь тарапынан келген хатта Мухаммад Алидің Арабияның шығыс жағалаудағы ықпалының артуынан қайымығатын ағылшындардың бұл Жобаға қарсы екендіктері туралы айтылғанымен, Фурнель өзінің ізденіс жұмыстарын тоқтатпай, осы бағытта жүргізген еңбектерімен Анфантенді де таныстырады. Еңбекті зерттеп шыққан Анфантен 1834 жылы ел билеушісі Мухаммад Алимен кездесу барысында Суэц каналын ашу туралы зерттеу жұмыстарын жүргізуге келісім сұрайды. Бірақ, ағылшындар ұсынған темір жол құрылысын және француз инженері Луи Морис Адольф Линан де Бельфон (1799-1883) тарапынан жүргізіліп жатқан Ніл өзенінде бөгет құру идеясын жақтайтындығын айтқан Мухаммад Али бұл Жобаға қолдау танытпайды [17].

Халықтардың әл-ауқатын арттыру мақсатында Шығысты Батыспен жалғастыру идеясын ұстанған Анфантен «Ежелгі Египет және Иудей арасындағы ежелгі жолды қайта жандандырып, Еуропадан Үндістанға және Қытайға бастайтын жаңа жол арнасына айналдыру бізге тиесілі, яғни, сол арқылы бір аяғымыз Нілде, ал екіншісі Иерусалимде болса, оң қолымыз Меккеге, сол қолымыз Рим мен Парижге қанат жаяды. Суэц-бұл біздің еңбегіміздің басты нәтижесі», - деп тұжырымдайды [18]. Мухаммад Алиден оң жауап ала алмаған Анфантен Суэц каналын құру туралы идеясын жалғастыра береді, нәтижесінде 1846 жылы Анфантен басшылығымен инженерлер тобының Қызыл теңізді Жерорта теңізімен жалғастыруға арналған ғылыми ізденістері желісінде, штаб-пәтерлері Парижде орналасқан Суэц каналын зерттеу қоғамының шеңберінде үш зерттеу тобы құрылады:

1. Канал құрылысы үшін ұтымды Жерорта теңізінің жағалауын зерттеу бойынша Австриялық инженер Алойс (Луиджи) Негрелли (1799-1858) бастаған Австро-итальяндық топ.
2. Суэц истмусы аумағын зерттеу үшін инженер Талабо Полен Франсуа (1799–1885) басқарған француздық топ.
3. Суэц портын зерттеуге арналған инженер Роберт Стефенсон (1803–1859) басқарған ағылшын тобы.

1847 жылы француздық инженер Поль Адриен Бурдалу (1798-1868) картографиялық жұмыстардың нәтижесінде, екі теңіз арасында аномалиялық алшақтықтың жоқтығы туралы дәлелін ұсынады. Инженерлердің Лепер ұйғарымының жаңсақтығын ғылыми түрде дәлелдеуі нәтижесінде, канал құрылысы идеядан, техникалық мәселеге айналады. Дегенмен, Египет билеушісі Мухаммад Али француздар тарапынан ұсынылған Жерорта теңізін Қызыл теңізбен байланыстыратын теңіз жолын құру Жобасы Шығыс елдеріндегі отарлау саясатының бастамасы екендігін түсіне отырып, оны жүзеге асыруға рұқсат бермеген. Мухаммад Али Суэц каналының құрылысына қатысты: «Еуропалық отарлық мүдделер аясында Вольтер, Сен-Симон, Лейбниц немесе Монтескьелердің Суэц каналы туралы идеяларын қолдау мүмкін емес. Каналды ашатын болсақ, Ұлыбритания оның қақпасын кілттеп, өз қалталарына салып қояды», деп пайымдайды. Тек Мухаммад Али өмірден өткеннен кейін ғана еуропалықтардың ынта-жігерінің арқасында толықтай іске қосылды.

Сен-Симондықтардың Суэц каналы туралы арман идеялары сол кезеңде көрініс таппағанымен, олардың Египет дамуындағы рөлі айрықша екендігін айтамыз. Анфантенмен бірге Египетке келген инженер Шарль Ламберт (1802-1864) 20 жыл бойында Египеттің дамуына үлес қосып, тау кен мектебін құрып, 1836-1840 жылы басшылық жасаған. Кейіннен ол 1840-1849 жылдары Булак политехникалық мектепті басқарады. Египет жастарын Францияға оқуға жіберуге септігін тигізген Ламберттің экономикалық даму және әлеуметтік прогресстің факторы ретіндегі техникалық прогресстің тиімділігін айқындаған египеттік инженерлер тобын дайындаудағы еңбегі ерекше болған. Сен-Симондықтардың қоғамына кірмегенімен, олардың Египеттегі серігіне айналған Линан де Бельфон Египеттің ирригациялық жүйесін жақсартуда үлкен үлесін қосқан тұлға. Линан де Бельфон Ламберт көмегімен ирригациялық инженерлерді дайындау ісін жолға қоя білген және 1849 жылы Каир қаласынан Суэцке дейінгі жолды салады. Сонымен қатар 1836 жылдан бастап әскери училищеде ұстаздық қызмет атқарған Мишель Брюно (1794-1864), медициналық мектеп профессоры болған Николя Перрон еңбектері де маңызды [18].

Канал құрылысы жоспарын жүзеге асыру бойынша белсенді әрекеттер XIX ғасырдың басында басталады. Египетте басталған француз-ағылшын бәсекелестігі нәтижесінде Үнді мұхиты бойындағы нарықтарға бақылау орнатуға ұмтылған Франция бастапқыда жеңіске жетеді. Сен-Симондықтардың Суэц каналы туралы арманын француздық инженер, дипломат Фердинанд де Лессепс жүзеге асырды. Жоғарыда айтылып кеткендей, Мухаммад Али кезеңінде Египетте қызмет атқарған Матье де Лессепстің ұлы Фердинанд де Лессепсті Мухаммад Али сарай маңына енгізіп, ол билеушінің ұлы Мухаммад Саидпен (1822-1863) достық қарым-қатынас орнатады. 1854 жылы Саид билікке келген кезінде Лессепс Египетке келеді. Бұл мәселе бойынша Лессепс: «Менің досым билікке келгеніне қатты қуана отырып, оны құттықтап хат жаздым, жауап ретінде ол мені Египетке шақырды», деп жазады [19]. 1854 жылы 13 қараша күні екі дос кездесуі нәтижесінде Саид паша, Фердинанд де Лессепс ұсынған Суэц каналының Жобасына келісім беріп, құжатқа қол қояды. Египеттік тарихнамада ел тағдырына үлкен ықпал еткен Жобаға Саид паша тарапынан талдау жүргізілмей, асығыстық шешім қабылдағаны елдің әскери-саяси және әлеуметтік-экономикалық дамуында үлкен нұқсан келтірілген фактор, деген пікір басым [17. – 27]. Саид пашаның өзі Суэц каналының құрылысына рұқсаты туралы «Шындығында бұл менің сезімге ерік берген жағдайымнан туындады және мәселе төңірегінде көп ойланбастан асығыс жасаған қадам болды», деп білдіреді [20]. Лессепс болса, «Саид менің Жоба туралы пікіріме қызығушылық танытып тындап болғаннан кейін, сен мені сендірдің және бұл жоспарды қабылдадым», - деп айтқанын жазады [19. – 8].

1856 жылы Фердинанд де Лессепс Суэц каналы компаниясының негізін қалайды және 1869 жылы канал ресми түрде ашылады. Егер де Сен-симондықтардың идеясы утопиялық түрде қабылданса, Фердинанд де Лессепс жүзеге асырған Жоба XIX ғасырда капитализм

мен империализмнің дамыған дәуірінде қаржылық-экономикалық Жобаға айналды. Суэц каналының құрылысы нәтижесінде халықтың құрамы өзгеріп, саны артты. Төмендегі кестеде канал құрылысынан кейінгі халықтың құрамының көрсеткіші берілген

Кесте 1 – Канал құрылысынан кейінгі Египет халқының этникалық құрамы

| Жыл  | Еуропалықтар | Жергілікті халық | Барлығы |
|------|--------------|------------------|---------|
| 1859 | 25           | 125              | 150     |
| 1860 | 550          | 1,700            | 2,250   |
| 1863 | 2,000        | 3,500            | 5,500   |
| 1865 | 6,660        | 3,840            | 10,500  |
| 1867 | 13,154       | 12,616           | 25,770  |
| 1869 | 22,843       | 19,557           | 42,403  |

Ескерту: Скальковский К.А. Суэзский канал и его значение для русской торговли. Санкт-петербург: типография товарищества «Общественная польза». — 1870. — 316 с. Ресейлік инженер, тарихшы К.А. Скальковскийдің еңбегінде көрсетілген мәліметтерге сәйкес канал құрылысының бастапқы кезеңдерінен бастап, миграциялық толқындармен Египетке келген шетелдіктердің саны 1869 жылы канал іске қосылғаннан кейін үлкен ауқымда өскенін ерекшелейміз. Нәтижесінде Суэц каналы бойында Порт-Саид, Исмаилия, Порт-Фуад, Эл-Кантара, Суэц, Порт-Тауфик түріндегі көп ұлтты қауымдастықтарды қамтитын жаңа қалалардың пайда болуын тудырғанын айқындаймыз.

XIX ғасырда Суэц каналы Жобасы әлемдік сауданың дамуының және Египеттің модернизациялық дамуының басты локомотиві болды. 1854 жылы негізі қаланған «Суэц каналы компаниясы» қызметін екі аспектіде қарастыруға болады. Бір жағынан «Суэц каналы компаниясы» Египеттегі шетелдік отарлық қанаудың символына айналса, екінші жағынан Египет үшін білікті техникалық мамандарды дайындау ісіне және елді модернизациялауға үлкен ықпал еткен компания түрінде айқындалады. Мақала авторлары «Суэц каналы компаниясын» қазіргі трансұлттық корпорациялардың XIX ғасырдағы алғышарты және тарихи бастамасы ретінде бағалайды. Компанияның құрамында түрлі мемлекеттер өкілі қызмет атқарып, Шығыс-Батыс ықпалдастығы мен интернационалданудың алғашқы көрінісі болып табылады. Француздық зерттеуші Кэролайн Пике еңбектерінде берілген мәліметтерге сәйкес «Суэц каналы компаниясы» шеңберіндегі қызметкерлердің ұлттық құрамы төмендегі көрсеткіштердің айқындайды.

Кесте 2 – Суэц каналы қызметкерлерінің ұлттық құрамы

| Мемлекеттер                | 1899 | 1932 | 1940 | 1955 |
|----------------------------|------|------|------|------|
| Грекия                     | 33   | 19   |      | 19,3 |
| Италия                     | 15   | 15,4 | 12,4 | 0,6  |
| Австро-Венгрия-Югославия   | 11   | 1,2  |      | 0,5  |
| Франция                    | 5    | 2,6  | 3,3  | 1    |
| Британ иеліктері           |      | 2,8  |      | 2    |
| Басқа да мемлекеттер       | 5    | 16   | 84,3 | 1,1  |
| Египеттік жергілікті халық | 31   | 43   |      | 75,6 |
| Барлығы                    | 100  | 100  | 100  | 100  |

Ескерту: Piquet C. «The Suez Company's Concession, 1854-1956: Creating Modern Infrastructure, Destroying the Potential of the Local Economy» <https://bpb-us->

Сонымен қатар Суэц каналын діни-рухани жағынан маңызды көлік торабы ретінде, мұсылмандардың қажылық жолын еуропалық елдердің экономикалық пайда көзіне айналдырған жоба ретінде айрықшалаймыз. Құрлықтық жол арқылы жүретін қажылық жолдары каналдың ашылуынан кейін, XIX ғасырда теңіз жолдары арқылы жүзеге асырылды. Еуропалық елдердің иелігіндегі кемелермен жасалынған қажылық арқылы мұсылман елдері еуропалық ірі державалардың империялық, экономикалық жүйесіне интеграцияланды және канал элем тарихындағы бұқаралық миграцияның бастауына айналды. Ресей империясының сыртқы саясаты архивіндегі қарастырылып отырған мәселеге қатысты құжаттар негізінде, XIX ғасырдың 70 жылдарындағы Суэц каналы арқылы жолаушылар тасымалының артуы және қажылыққа сапар шеккен жолаушылар туралы төмендегідей мәліметтер келтіруге болады: 1874 жылы қажылыққа Суэц каналы арқылы сапар шеккен жолаушылардың жалпы саны - 3914 адамды құраған [21]. 1875 жылы қыркүйек айындағы Суэц каналы бойынша жолаушылар тасымалында жалпы жолаушылар саны 3689 құраған, оның ішінде әскерилер-2323, азаматтық тұлғалар – 1306, ал қажылыққа бет алған мұсылмандар - 60 адамды құраған, 1875 жылы қазан айында 7651 жолаушылардың ішіндегі қажылыққа баратындар саны – 1043 құраған, осы жылдың қараша айында 10 134 жолаушының, 3240 – қажылық сапары құраған, желтоқсан айында 7549 жолаушылардың – 1297 жолаушысы қажылыққа бет бұрған. 1878 жылы қазан айындағы 11 796 жолаушылардың 1930-қажыларды құрайды [22]. Суэц каналының ашылуы нәтижесінде Еуропа-Азия сауда торабының маңында, Джидда портты қаласы ашылады.

Еуропалық державалар Суэц каналы бойынша жүзеге асырылатын қажылықты эпидемиялық аурулардың және панисламистік желілердің таралуын тудыратын фактор ретінде айқындай отырып, геосаяси тұрғыдан Қызыл теңіз, Жерорта теңізі және Үнді мұхитындағы бақылау саясатын дар-әл-ислам (ислам геосаяси кеңістігі) әлеміне толықтай бақылау орнатуға бағыттайды. 1891 жылы 10 шілде күні Ресейдің Осман империясындағы елшісі А.И. Нелидовтың құпия телеграммасында «Меккеде орын алған құрбан – байрамдағы шыққан сүзек тоқтаған сыңайда болғанымен, төрт күннің ішінде қайта өршіп 500 адам күніне құрбан болып жатыр», - деп жазады [23]. Суэц каналы бойында құрылған Египеттегі теңіз және карантиндік Кеңес қызметі арқылы, эпидемиялық ауруларға қарсы тұру желісімен, қажылыққа бағытталған кемелер толығымен Еуропалық елдердің бақылауында болған. Мысалы 1892 жылы «Басра» кемесімен келген қажылар 48 сағат бойы бақылауда болып, кейіннен Суэц каналы арқылы өтуге рұқсат берілген, ал 1892 жылы 20 мамыр күні жазылған Египеттегі теңіз және карантиндік Кеңес хатында Абиссинияның оңтүстігіндегі Харатта сүзек ауруының өршуіне байланысты Зейла портынан шыққан кемедегі қажыларға сүзекке қарсы шара қолдану туралы хабарланады [23]. Яғни, Суэц каналы тарихы желісінде XIX ғасырдағы еуропалық державалардың қажылықты ұйымдастыруды пайда көзі ретінде пайдаланумен қатар, мұсылмандардың қозғалысына санитарлық және басқа да шаралар арқылы бақылауының орнауын айқындаймыз.

### **Қорытынды**

Зерттеу барысында Суэц каналын - Таяу Шығыс және Солтүстік Африка аймағындағы тарихи, саяси, экономика, мәдени жағдайды және Египет пен Таяу Шығыстың геосаяси құрылымын түбегейлі өзгеріске түсірген ежелгі халықтардың идеяларының негізінде XIX ғасырда жүзеге асырылған дүниетанымдық құбылыс ретінде айқындаймыз. Зерттеушілердің еңбектеріне, тарихи құжаттарға сүйене отырып, ежелгі Египет фараонына көріпкелдің айтқан «Суэц каналының құрылысын бастайтын болсақ, болашақта оның жемісін шетелдіктер көреді», деген болжамы іс жүзінде XIX ғасырда толық көрініс тапқандығын ерекшелейміз. Еуропалық державалардың саясатының ажырамас бөлігі

ретінде канал 1956 жылға дейін тек державалардың ғана экономикалық пайда мен тиімділігінің қайнар көзіне айналған XIX ғасырдың екінші жартысы мен XX ғасырдың басында көптеген халықаралық ауқымдағы саяси проблемалар туғызған үлкен жоба. 1888 жылы Константинополь келісімі нәтижесінде барлық адамзат үшін маңызды жол торабы Суэц каналы халықаралық теңіз жолы ретінде, жергілікті халықтың иелігіне жатпай, халықаралық бейтараптық мәртебеде болды. 1956 жылы араб ұлтшылдығы және отарлық саясат арасындағы күрес нәтижесі ретінде туындаған Суэц дағдарысынан кейін канал ұлт меншігіне өтіп, қазіргі Египеттің символына айналып отыр. XIX ғасырда жүзеге асырылған канал құрылысы Ф. Де Лессепстің жеке бастамасы түріндегі ойларының ірі геосаяси жобаға айналу тарихын білдіреді.

Дарий I кезеңіндегі канал құрылысын, теңіз және құрлықты ұштастыруға арналған қазіргі таңда Парсы Шығанағы, Үнді мұхиты және Қызыл теңіз деп бөліп қарастыратын географиялық кеңістікті, бірегей теңіз кеңістігіне айналдырған ауқымды жоба ретінде қарастыруға болады. Дарий I ежелгі кезеңдегі құрлық пен теңізді жалғастыратын су жолы – Суэц каналын дамыту туралы ойларын заманауи кезеңдегі Ұлы Жібек жолының құрлықтық «Бір белдеу бір жол» жобасы мен XXI ғасыр Теңіз жібек жолы жобасын ұштастырып отырған Қытай Халық Республикасының саясатында көрініс тапқан идея ретінде қарастырамыз. Араб халифаты кезеңіндегі Суэц каналының тарихи алғышарты болған су арнасын салу идеялары аймақтың Шығыс пен Батыс арасындағы стратегиялық көпір ретіндегі маңыздылығын көрсетеді, ол бүгінгі күні де өзектілігін жоғалтпаған мәселе.

Сен-Симонистердің индустриалдық көзқарасының негізінде, екі теңізді жалғастырушы Суэц каналы – Шығыс және Батысты біріктіруші құрал ретінде қарастырылған. Аталмыш доктрина Жерорта теңізі бассейнінде француздық империализмнің орнауының алғышарты және қазіргі жаһандану үрдісінің басты идеясы ретінде зерделейміз. Қазіргі таңда түрлі ұлт өкілдерінің қызмет орны болып табылатын Суэц каналы- дүниежүзі халықтарының ортақ мүддесі мен ортақ ойлары, жер шарын дәйекті түрде пайдалануға бағытталуы тиіс және ұлттарды еңбекке тарту арқылы жақындастыру қажет деп санаған Сен-симонистердің армандарының жүзеге асқан көрінісі деп айқындаймыз.

XIX ғасырдағы еуропалық елдердің билеуші өкілдері, Египетті «өз өткен тарихын білмейтін және қолдағы бар ресурстарды тиімді пайдалана алмаған, артта қалған ел», деп санау көзқарасы басым болған. XIX ғасырдың 80 жылдарынан бастап Египетке бақылау орнатқан Британдықтар, «артта қалған елді тек Ұлыбритания ғана алдыңғы ұстанымдарға қосады, ал елдегі прогресстің локомотиві Суэц каналы болуы тиіс», деп санаған. Сонымен қатар, Суэц каналының құрылысы арқылы Египеттің батыстық даму үлгісіне бейімделуі керек деген мәселе туындаған [24]. Суэц каналының құрылысы арқылы Еуропалық елдер ұсынған прогресс идеясын, Египет қоғамының қабылдауы нәтижесінде Суэц каналы қазіргі таңдағы Египеттің ұлттық символына айналды. Бұл бір жағынан, Египет халқының еңбекқорлығының көрінісі болса, екінші жағынан XIX ғасырда Еуропалықтарға тәуелді елге айналуының көрінісі.

Суэц каналы құрылысы тарихы астарындағы еуропалықтар мен египеттіктердің мәдени өзара ықпалдасу мәселесіне тоқталатын болсақ, бұл бір жақты ғана көрініс алғанын ерекшелейміз. Яғни, Египеттік мәдениеттің дамуына Батыс елдерінің ықпалы ерекше болғандығын айқындай отырып, Еуропа елдері Египет қоғамының тілін, ерекшелігін түсінуге қадам жасамағанын және осы ел туралы олардың көзқарастары экзотикалық бағытта ғана болғандығын айтамыз. Француздар және ағылшындар Египет мәдениетін, дүниетанымын толықтай түсінуді мақсат ретінде қоймаған және олардың Египеттегі барлық ұмтылысы – Суэц каналын теңіз сауда жолына айналдыру арқылы пайда көзіне кенелу және каналдың қауіпсіздігін қамтамасыз ету түрінде ғана жүзеге асырылған.

## ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ:

- 1 Саид Э.В. Культура и империализм. Санкт-Петербург. — 2012. — 733 с.
- 2 Karabell Z. (2003) Parting the Desert: The creation of the Suez Canal. New York. 280 p.
- 3 Huber V. (2013) Channelling Mobilities Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869–1914. New York. 363 p.
- 4 Bonin H. (2010) History of the Suez Canal Company: 1858-1960 between controversy and utility. Geneve. 573 p.
- 5 Piquet C. (2009) Histoire du canal de Suez. Paris. 372 p.
- 6 Саид Э.В. Ориентализм: западные концепции Востока. Санкт-Петербург. — 2006. — 637 с.
- 7 Hoffmeier, James. (2021) The Hebrew Exodus from and Jeremiah's Eisodus into Egypt in the Light of Recent Archaeological and Geological Developments. Tyndale Bulletin. Vol. 72. P. 73-95.
- 8 Құран Кәрім: қазақша мағына және түсінігі / ауд. Х. Алтай. Шарапатты екі харамның қызметкерлері Фаһд патшаның Құран шәриф басым комбинаты: — 1991. — 604 б.
- 9 Redmount, Carol A. The Wadi Tumilat and the «Canal of the Pharaohs». Available at: — URL: [https://www.academia.edu/33626142/RedmountWadiTumilatandCanalofPharaohs\\_pdf](https://www.academia.edu/33626142/RedmountWadiTumilatandCanalofPharaohs_pdf) (accessed 10.05.2024)
- 10 Megalommatis Sh. Darius the Great's Suez Inscriptions: Birth Certificate of the Silk Roads. Available at: — URL: [https://www.academia.edu/43492808/Darius\\_the\\_Greats\\_Suez\\_Inscriptions\\_Birth\\_Certificate\\_of\\_the\\_Silk\\_Roads](https://www.academia.edu/43492808/Darius_the_Greats_Suez_Inscriptions_Birth_Certificate_of_the_Silk_Roads) (accessed 17.09.2024)
- 11 Salah Al Tijani Hamoudi. Caliph Umar's Handling of The Problem of Hunger During The Famine Year. Available at: — URL: <https://ideas.repec.org/a/abd/kauea/v1y1989i1no12p85-109.html> (accessed 10.05.2024)
- 12 Torrey Ch. C. The history of the conquest of Egypt, North Africa and Spain : known as the Futūh Misr of Ibn 'Abd al-Hakā. Available at: — URL: <https://archive.org/details/historyofconques00ibna> (accessed 10.05.2024)
- 13 Lesseps F. (1869) Origines du Canal de Suez. Paris: C. Marpon et E. Flammarion. 224 p.
- 14 Финкель К. История Османской империи. Видение Османа. /Пер. с английского. К. Алексеева, Ю. Яблокова. Москва. — 2014. — 829 с.
- 15 Philippe Conrad Le canal de Suez, une histoire plurimillénaire. 2003. Available at: — URL: [https://www.clio.fr/bibliotheque/pdf/pdf\\_le\\_canal\\_de\\_suez\\_une\\_histoire\\_plurimillenaire.pdf](https://www.clio.fr/bibliotheque/pdf/pdf_le_canal_de_suez_une_histoire_plurimillenaire.pdf) (accessed 06.08.2024)
- 16 Saul S. La France et l'Égypte de 1882 à 1914. Paris: Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France. Available at: — URL: <https://books.openedition.org/igpde/746> (accessed 17.08.2024)
- 17 Levallois M. Les saint-simoniens en Égypte. Available at: — URL: <https://journals.openedition.org/sabix/1110> (accessed 12.09.2024)
- 18 Виргинский В. Суэцкий канал (Историческая справка). Исторический журнал. — №7. — 1940. — С. 52-59.
- 19 Lesseps F. (1876) The Suez canal. Letters and documents descriptive of its rise and progress in 1854-1856. London. 311 p.
- 20 Ар-Рафи Абдаррахман. Аср Исмаил. Каир. — 1989. — с. 595
- 21 АВП РИ, ф. 149 Турецкий стол, оп. 502/1, д. 2415
- 22 АВП РИ, ф. 149 Турецкий стол, оп. 502/1, д. 2419
- 23 АВП РИ ф. 149 Турецкий стол, оп. 502/1, д. 1501
- 24 Турекулова Ж.Е., Жумабеков М.У. Колониальная идеология европейских держав в Египте и мировоззренческие основы строительства Суэцкого канала // Известия ВУЗов Кыргызстана. — №2. — 2020. — С. 86-91

## ИДЕЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СУЭЦКОГО КАНАЛА И ЕГО РОЛЬ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ КУЛЬТУР ЗАПАДА И ВОСТОКА

### Аннотация

Строительство Суэцкого канала, имеющее особое значение в международной экономике и геополитике, представляет собой идею, которая зародилась в древней мировой истории и воплотилась в реальность благодаря научно-техническому прогрессу. Возникновение проекта отражает взаимодействие Запада и Востока, ставшее практически осуществимым благодаря изучению европейскими исследователями рукописей древнеегипетской цивилизации. Помимо грузоперевозок, Суэцкий канал является важным узлом и ярким выражением культуры и идеологии. На сегодняшний день спектр работ, посвящённых истории Суэцкого канала, его геополитическому и экономическому значению, интересам западных стран и позициям Египта, очень широк. Вместе с тем тема культурного потенциала Суэцкого канала и мировоззренческих основ его строительства все еще требует детального исследования. В представленной статье, на основе концепции

ориентализма Э. Саида и в рамках исторического анализа взаимодействия Запад-Восток, выявляются научно-идеологические и культурно-духовные аспекты строительства Суэцкого канала. Анализируются исторические сведения по воздвижению канала во времена фараонов, Ахеменидской державы, арабского халифата, исследуется идея Сен-Симона и его сторонников по строительству Суэцкого канала. На основе исторических документов рассматриваются социокультурные вопросы, такие как миграционные волны, осуществление паломничества через Суэцкий канал, а также анализируются возникновение городов и влияние на изменение этнического состава страны.

**Ключевые слова:** Египет, Восток, ориентализм, индустриализация, цивилизация, Суэцкий канал, социокультурное влияние, дихотомия Запад-Восток.

## THE IDEAS FOR BUILDING THE SUEZ CANAL AND ITS ROLE IN THE INTERACTION OF WESTERN AND EASTERN CULTURES

### Abstract

The construction of the Suez Canal, which holds special significance in international economics and geopolitics, represents an idea, that originated in ancient world history and was brought to reality through scientific and technological progress. It reflects the interaction between the West and the East, which became practically feasible thanks to the study of ancient Egyptian civilization manuscripts by European researchers. In addition, to freight transportation, the Suez Canal- is an important hub and a vivid expression of culture and ideology. To this day, the range of works dedicated to the history of the Suez Canal, its geopolitical and economic significance, the interests of Western countries, and the positions of Egypt is very broad. At the same time, the theme of the cultural potential of the Suez Canal and the ideological foundations of its construction still requires detailed research. In the presented article, based on Edward Said's concept of Orientalism and within the framework of the historical analysis of the West-East dichotomy, the scientific-ideological and cultural-spiritual aspects of the construction of the Suez Canal are identified, and the ideas of Saint-Simon and his supporters regarding the Suez Canal are examined. Based on documents from the archive of the foreign policy of the Russian Empire and documents from the Suez Canal Company, published on the official website of the French National Library, sociocultural issues such as migration waves, the implementation of pilgrimage through the Suez Canal, and the emergence of cities and their influence on the change in the ethnic composition of the country are analyzed.

**Key words:** Egypt, East, orientalism, industrialization, civilization, Suez Canal, socio-cultural influence, West-East dichotomy.

### REFERENCES

- 1 Said E.V. Kul'tura i imperializm. [Culture and Imperialism] Sankt-Peterburg. 2012. .733 s. [in Russian]
- 2 Karabell Z. (2003) Parting the Desert: The creation of the Suez Canal. New York. 280 p. [in English]
- 3 Huber V. (2013) Channelling Mobilities Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869–1914. New York. 363 p. [in English]
- 4 Bonin H. (2010) History of the Suez Canal Company: 1858-1960 between controversy and utility. Geneve. 573 p. [in English]
- 5 Piquet C. (2009) Histoire du canal de Suez. Paris. 372 p. [in English]
- 6 Said E.V. Orientalizm: zapadnye koncepcii vostoka. [Orientalism: Western Conceptions of the Orient] Sankt-Peterburg. 2006. 637 p. [in Russian]
- 7 Hoffmeier, James. (2021) The Hebrew Exodus from and Jeremiah's Eisodus into Egypt in the Light of Recent Archaeological and Geological Developments. Tyndale Bulletin. Vol. 72. P. 73-95. [in English]
- 8 Kuran Karim: kazaksha magyna zhane tusinigi [The Holy Quran: meaning and interpretation in Kazakh] Fahd patshanyyn Kuran sharif basym kombinaty.1991. 604 p. [in Kazakh]
- 9 Redmount, Carol A. The Wadi Tumilat and the «Canal of the Pharaohs. Available at: — URL: [https://www.academia.edu/33626142/RedmountWadiTumilatandCanalofPharaohs\\_pdf](https://www.academia.edu/33626142/RedmountWadiTumilatandCanalofPharaohs_pdf) [in English] (accessed 10.05.2024)
- 10 Megalommatitis Sh. Darius the Great's Suez Inscriptions: Birth Certificate of the Silk Roads. Available at: — URL: [https://www.academia.edu/43492808/Darius\\_the\\_Greats\\_Suez\\_Inscriptions\\_Birth\\_Certificate\\_of\\_the\\_Silk\\_Roads](https://www.academia.edu/43492808/Darius_the_Greats_Suez_Inscriptions_Birth_Certificate_of_the_Silk_Roads) [in English] (accessed 17.09.2024)
- 11 Salah Al Tijani Hamoudi. Caliph Umar's Handling of The Problem of Hunger During The Famine Year. Available at: — URL: <https://ideas.repec.org/a/abd/kauiea/v1y1989i1no12p85-109.html> [in English] (accessed 10.05.2024)
- 12 Torrey Ch. C. The history of the conquest of Egypt, North Africa and Spain : known as the Futūh Misr of Ibn 'Abd al-Hakā by Ibn 'Abd al-Hakām. Available at: — URL: <https://archive.org/details/historyofconques00ibna> [in English] (accessed 10.05.2024)

Суэц каналының құрылысы туралы тарихи идеялар және каналдың Батыс-Шығыс мәдени ықпалдастығындағы ролі

13 Lesseps F. (1869) Origines du Canal de Suez. Paris: C. Marpon et E. Flammarion. 224 p. [in English]

14 Finkel' K. Istoriya Osmanskoy imperii. Videnie Osmana [History Ottoman Empire Osman's Vision] /Per. s anglijskogo. K. Alekseeva, Yu. Yablokova. Moskva. 2014. 829 p. [in Russian]

15 Philippe Conrad Le canal de Suez, une histoire plurimillénaire. 2003. Available at: — URL: [https://www.clio.fr/bibliotheque/pdf/pdf\\_le\\_canal\\_de\\_suez\\_une\\_histoire\\_plurimillenaire.pdf](https://www.clio.fr/bibliotheque/pdf/pdf_le_canal_de_suez_une_histoire_plurimillenaire.pdf) [in English] (accessed 06.08.2024)

16 Saul S. La France et l'Égypte de 1882 à 1914. Paris: Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France. Available at: — URL: <https://books.openedition.org/igpde/746> [in English] (accessed 17.08.2024)

17 Levallois M. Les saint-simoniens en Égypte. Available at: — URL: <https://journals.openedition.org/sabix/1110> [in English] (accessed 12.09.2024)

18 Virginskij V. Sueckij kanal (Istoricheskaya spravka) [Suez Canal (Historical background)] Istoricheskij zhurnal. №7. 1940. P. 52-59. [in Russian]

19 Lesseps F. (1876) The Suez canal. Letters and documents descriptive of its rise and progress in 1854-1856. London. 311 p. [in English]

20 Ar-Rafii Abdarrahman. Asr Ismail [Ar-Rafi Abd ar Rahman. Asr Ismail Cairo]. 1989. 595 p. [in Russian]

21 AVP RI, f. 149 Tureckij stol, op. 502/1, d. 2415 [in Russian]

22 AVP RI, f. 149 Tureckij stol, op. 502/1, d. 2419 [in Russian]

23 AVP RI, f. 149 Tureckij stol, op. 502/1, d. 1501 [in Russian]

24 Turekulova Zh.E., Zhumabekov M.U. Kolonial'naya ideologicheskaya evropejskih derzhav v Egipte i mirovozzrencheskie osnovy stroitel'stva Sueckogo kanala [The colonial ideology of the European powers in Egypt and the ideological foundations of the construction of the Suez Canal] Izvestiya Vuzov Kyrgyzstana. № 2. 2020. P. 86-91. [in Russian]

#### Information about authors:

Zhuldyz Turekulova – **corresponding author**, doctor PhD, associate professor of the Department of “Political” science, M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Republic of Kazakhstan

E-mail: [turekulova74@mail.ru](mailto:turekulova74@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2461-2488>

Madyar Zhumabekov - candidate of historical sciences, associate professor of the Department of “Political” science, M. Auezov South Kazakhstan University, Shymkent, Republic of Kazakhstan

E-mail: [jumabek-777@mail.ru](mailto:jumabek-777@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-3551-3096>

#### Информация об авторах:

Жұлдыз Түрекулова – **основной автор**, доктор PhD, доцент кафедры «Политология» Южно-Казахстанского университета имени М. Ауезова, г. Шымкент, Республика Казахстан

E-mail: [turekulova74@mail.ru](mailto:turekulova74@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2461-2488>

Мадияр Жұмабеков – кандидат исторических наук, доцент кафедры «Политология» Южно-Казахстанского университета имени М. Ауезова, г. Шымкент, Республика Казахстан

E-mail: [jumabek-777@mail.ru](mailto:jumabek-777@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-3551-3096>

#### Авторлар туралы ақпарат:

Жұлдыз Түрекулова – **негізгі автор**, PhD доктор, «Саясаттану» кафедрасының доценті, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: [turekulova74@mail.ru](mailto:turekulova74@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2461-2488>

Мадияр Жұмабеков – тарих ғылымдарының кандидаты, «Саясаттану» кафедрасының доценті, М. Әуезов атындағы Оңтүстік Қазақстан университеті, Шымкент қ., Қазақстан Республикасы

E-mail: [jumabek-777@mail.ru](mailto:jumabek-777@mail.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-3551-3096>