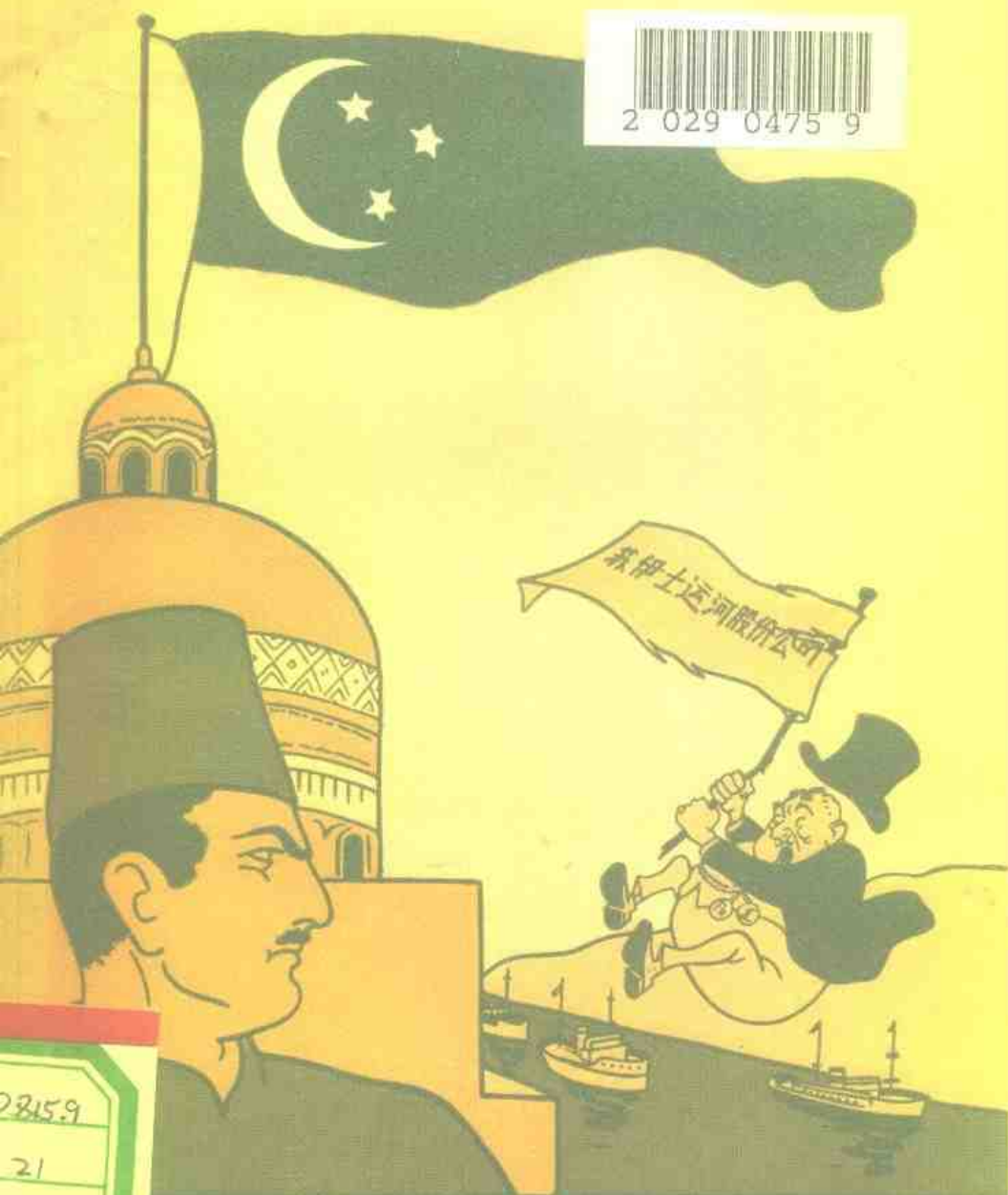




2 029 0475 9



帝国主义与苏伊士运河

宓賢弼編著



帝國主义与苏伊士运河

恣賢編著

*

上海人民出版社出版

(上海錦興路54號)

上海市書刊出版業營業許可證出001號

上海新華印刷廠印刷 新華書店上海發行所發行

*

開本787×1092 1/32 印張1 字數20,000

1957年2月第1版

1957年2月第1次印刷

印數1-3,000

統一書號：3074·140

定 價：(6) 0.10 元

封面設計：余竹君

目 錄



苏伊士运河圖

第一章 苏伊士运河的开鑿前后	2
一 开鑿苏伊士运河的經過	2
二 运河的开鑿与埃及人民的慘痛牺牲	5
三 英國勢力的侵入	6
四 苏伊士运河公司——“國家中的國家”	9
五 巨額利潤流向倫敦和巴黎	11
第二章 埃及收回运河公司和圍繞苏伊士运河問題的斗争	13
一 苏伊士运河与埃及的独立	13
二 埃及把运河公司收归國有和它的重大意义	15
三 殖民國家橫施压力，三管齐下	18
四 “三部曲”黯然收場，“杜勒斯計劃”遭到挫敗	20
第三章 英法从發動武装侵略到被迫停火撤軍	25
一 英法侵略者伸出了血手	25
二 英法被迫停火撤軍	27
三 勝利一定属于埃及人民	28

在埃及共和國的尼羅河三角洲和西奈半島之間，有一條連接亞洲和非洲的狹長地帶，這就是蘇伊士地峽。地峽南面是紅海，北面是地中海。蘇伊士運河就在這裡。蘇伊士運河是連接紅海和地中海的一條水道，是國際交通的重要樞紐。

蘇伊士運河從1859年起動工開鑿，到1869年完成並正式通航。蘇伊士運河是埃及勞動人民開鑿出來的，它浸透了埃及勞動人民的血淚。

蘇伊士運河的主權屬於埃及。但是，幾十年來埃及人民沒有當過一天運河的主人。埋葬着無數埃及人民的白骨的運河，成了英法殖民國家的“聚寶盆”，幾十年來，英法殖民主義者充當了蘇伊士運河的“主人”。

走上了獨立道路的埃及人民是不能容忍這種情況長期存在的。1956年7月26日，埃及共和國總統納賽爾在亞歷山大港的群眾大會上，向全國和全世界宣布把蘇伊士運河公司收歸國有。從此，埃及人民真正成了蘇伊士運河的主人！埃及政府這一維護國家獨立和主權的措施，震動了全世界，成為當前反殖民主義鬥爭的最重要的事件，它對國際局勢的發展已經產生了極其巨大的影響。

這本小冊子，着重介紹了蘇伊士運河的歷史背景，以及英法殖民主義者利用蘇伊士運河掠奪埃及人民的利益的事實，並闡述了圍繞着蘇伊士運河問題所引起的一系列鬥爭，等等。

第一章 苏伊士运河的开鑿前后

一 开鑿苏伊士运河的经过

远在很古的年代，埃及人就有这样一个梦想：在红海和地中海之间开鑿一条运河，使通往欧洲和亚洲的兩条航路连接起来。起初，埃及人想利用通向地中海的尼罗河从东面鑿通红海。尼罗河—红海运河，相传在公元前 2000 年就已经着手开鑿了。据一块碑文的記載，在公元前 1380 年曾经有过这条运河。公元前 612 年重新开鑿，征用的奴隶劳工达 12 万人之多。到公元前 525 年，波斯人侵入埃及后，开鑿工程又加扩大。这条运河后来虽然淤塞了，但是它的遗迹一直到现在还隱約可以辨認。

在苏伊士地峡开辟运河，溝通红海和地中海，也早有人想到过。但公元 246 年間，有人說紅海水位比地中海高，如果鑿通运河，埃及將遭到洪水泛滥的灾害，因而沒有着手开鑿。8 世紀时埃及又有人提出开鑿这条运河的意見，但又有人說开鑿后，埃及就要遭到外國海軍的侵入，因而又告擱淺。15 世紀末期，好望角航道正式开辟后，欧亚間的航运漸見發达，埃及又考慮到这一問題，但为它当时的宗主國土耳其所阻撓。1671 年，法國人萊尼滋向法王所提出兵征服埃及的建議中也提到要开辟这条运河。1798 年法國拿破侖率領大軍侵略埃及的时候，曾叫隨軍的著名工程师勒伯尔实地勘察从前的尼罗河—红海运河地区。勒伯尔勘察了这个地区以后，認為紅海水位高出地中海 38 公尺，估計

开鑿苏伊士运河要用10万工人,4年时间,150万英镑费用,所以建議重开尼罗河—紅海运河。拿破侖滿想开鑿苏伊士运河來掌握歐亞間航運的樞紐,使英國人手里的好望角失其作用,从而進一步削弱英國,以爭取海上霸权。其实,勒伯尔所提出的紅海水位高于地中海的勘察报告,已經后来証实为勘察不确,但当时拿破侖却因有此顧慮而沒有开鑿。19世紀初期,埃及政府的工程师里南德又正式拟定了开鑿苏伊士运河的詳細計劃,也沒有实现。在这前后1000多年的時間中,这些美妙的理想、实地的勘察和不少的計劃,都沒有成为事实。

直到1854年,法國人費迪南·德·勒賽普才把埃及工程师里南德原先拟定的开鑿計劃作为藍本,在法國政府指使下向埃及提出了开鑿苏伊士运河的計劃。勒賽普的父親当过法國駐埃及总領事,是扶助埃及当时总督穆罕默德·阿里得勢的一个重要人物。勒賽普本來是个工程师,同时也是一个狡猾的商人和外交官,早年曾任法國駐埃及亞歷山大港領事,后来又去当法國駐埃及首都开罗的副总領事。他在赴任的船上收到一包供旅途消遣的圖書,其中有一本是拿破侖的随軍工程师勒伯尔的关于开鑿苏伊士运河的备忘錄。他讀了以后,立即感到莫大的兴趣,决心要進行这一法國蓄意已久的計劃。早在勒賽普的父親和当时埃及总督阿里交好的时候,勒賽普和阿里的兒子賽德之間也就有了私人交情。他向埃及提出开鑿苏伊士运河的計劃的时候,賽德已經繼阿里之后当了埃及总督。1854年,当賽德一接到勒賽普的計劃,就表示同意。賽德所以同意勒賽普的計劃,是因为他有这样两个动机:(一)想擺脫土耳其对于埃及的控制。他認為苏伊士运河开辟成功,可以隔斷埃及和土耳其在陸地上的

连接，而这种地理上的条件有助于埃及的独立。(二)苏伊士运河这个巨大工程的完成，可以使他的名声永垂不朽。

法國为什么長期以來就处心積慮要开鑿苏伊士运河呢？有下列两个主要原因：

(一) 便于向非洲和亞洲的經濟落后地区加强榨取。

18 世紀以后，由于欧洲工業革命的結果，資本主义更加發展，这时法國迫切需要在一些經濟落后地区榨取工業原料和推銷工業產品。亞非兩洲当时成为欧洲資本主义國家侵略的主要对象。1763 年英法“七年战争”以后，法國勢力被排挤出加拿大，法國对外擴張的方向就轉到非洲，企圖經過非洲再擴張到亞洲，北非的埃及在地理上首当其冲，而处于欧亞非三洲交通要冲的苏伊士运河更为法國所“夢寐以求”。

(二) 和英國爭夺海上霸权。

苏伊士运河沒有开辟的时候，法國对外擴張在地理上处于不利的地位，它要通向东方，在航程上必須通过英國控制下的好望角，这样，不僅航程太長，而且还要仰英國人的鼻息。苏伊士运河一通，就可以从东地中海直航东方，便利通商，而且可以陷好望角于癱瘓境地。正如当年拿破侖所說：“要毀滅英國，必須占領埃及。”英國和当时它的东方主要殖民地印度之間海洋交通上的咽喉就在这一新辟的运河，法國扼住这个咽喉，就可以向英國夺取海上霸权。这一点，英國也看得很清楚。当 1798 年法國軍隊在埃及亞歷山大港登陸進而占領了埃及的时候，英國大为震驚。尤其是苏伊士运河的价值不僅在于經濟方面，它也是世界的战略要冲，法國开辟苏伊士运河的野心，也就在此。

二 运河的开鑿与埃及人民的慘痛牺牲

1854年11月間，埃及总督賽德接受了法國人勒賽普关于开辟苏伊士运河的計劃后，勒賽普就在那年受命全权組織國際苏伊士运河公司，以开辟和經營苏伊士运河。勒賽普代表运河公司跟埃及政府訂了一个合同，合同規定：从苏伊士运河通航那天起，租借权为99年，期滿后苏伊士运河归还埃及；埃及政府無偿地供給开辟运河所需要的一切土地，公司不繳地稅。埃及政府要供給开辟运河的石塊和劳动力。此外，这个合同还明确規定：“运河是埃及領土的一部分，國際苏伊士运河公司是埃及公司，受埃及法律和習慣所管轄。”运河公司的資本共2億法郎（以后增加到4億法郎），其中法國的股份占52%，埃及的股份占44%，其他國家占4%。

苏伊士运河的开鑿工程在1859年4月25日开始动工。动工后不久，由于基金耗尽而使工程一度陷于停頓，后来得到法皇路易拿破侖的支持，工程才又重新开始。1869年11月17日，苏伊士运河才最后完工。

苏伊士运河最初只有21公尺寬，7.3公尺深，后来一再加寬加深；現在全長175公里，河面寬80—135公尺不等，河底寬40—100公尺。运河經過的地帶都是平原，因此不需要水閘來調節水流。排水量45000噸的海洋輪船可以通行無阻。运河的鑿成，大大地縮短了西欧到东亚的航程，从倫敦到孟買，縮短了24天航程，从馬賽到孟買，縮短了一半航程，从紐約到紅海，縮短了6000多英里航程。

苏伊士运河是埃及劳动人民在几乎沒有水的一片沙土

上，以簡單的工具，拚體力開鑿出來的。運河公司對待工人們非常殘酷，一點工資也不發。直到工程將近完成的時候才有掘鑿機器應用。工人們由於苦役、飢餓和疾病而大批大批地死亡，到運河工程完成的時候，死亡的埃及工人共達12萬人之多。法國殖民主義者始終隱瞞了這個駭人聽聞的數字。埃及總統納賽爾在宣布把蘇伊士運河收歸國有的時候曾經悲憤地說：“……這條運河是用我們的生命、我們的血汗、我們的尸骨換來的。”

在蘇伊士運河通航的第一天——1869年11月17日，埃及的塞得港舉行了一個“盛況空前”的運河通航的開幕典禮。那時的埃及政府發出很多請帖，邀請各國派代表前來參加。埃及政府還為此修建了豪華的賓館，雇用了500名廚師和1000名侍僕，準備了許多遊艇，來招待“貴賓”。各國的重要人物從四面八方來到了埃及。那天，塞得港內617條大船，以法國皇后歐金妮和勒賽普乘坐的船為首，浩浩蕩蕩地開進了新落成的蘇伊士運河。

這個通航典禮的確是“盛況空前”。但是當法國皇后和那些“貴賓”們乘着漂亮的遊艇瀏覽運河景色的時候，他們之中誰也不會想到10年來埃及人民流了多少血汗和眼淚！而在此後更長的年月里，蘇伊士運河並沒有給埃及人民帶來什麼幸福，給他們帶來的只是悲痛和苦難。

三 英國勢力的侵入

英國對於蘇伊士運河，最初是反對開鑿，鑿成後就插進手來，最後是把它劫奪過來，成為運河的控制者。

前面說過，法國當初想憑借蘇伊士運河來和英國相抗衡，這

帝國主義的侵略

在英國也是看得很清楚的。當英國知道埃及政府接受勒賽普的開鑿運河計劃時，它就竭力反對。當時的埃及是土耳其奧斯曼帝國的附屬國，埃及政府跟勒賽普訂的開辟運河的合同，必須得到土耳其的同意。英國利用當時可以左右土耳其政權的力量來阻撓開鑿計劃的最後批准。那時英國表示：運河將對英屬殖民地印度存在威脅；開鑿計劃含有投機性質；開鑿工程需用強迫勞役不合人道。當勒賽普在趕往土耳其首都君士坦丁堡進行催促批准的活動失敗以後轉赴倫敦時，英國政府就明白告訴他：運河實際上是不可能鑿成的，即使鑿成了，也妨礙英國的海上霸權。英國政府還假惺惺地說：“這個計劃意味着法國干預東方事務。”英國許多政治家當時都表示反對。英國保守黨領袖狄斯萊利說：開鑿蘇伊士運河是“完全無益和絕對不能實現的夢想”。自由黨領袖帕麥斯頓說：開鑿計劃是“百年來的大騙局”。倫敦泰晤士報評論說：“一夜的風暴，將把一切淹沒在沙土之中。”總的說來，英國當時所以千方百計阻撓開鑿蘇伊士運河，是因為它怕運河鑿成後便於其他國家的輪船進入印度洋的各個港口，同時還擔心會因此加強法國在埃及和整個近東的地位。儘管英國竭力反對，但是經過法國的力爭，還會同奧國和帝俄一道要求，土耳其政府拖延了7年多的時間，終於批准了運河開鑿計劃。蘇伊士運河的鑿成，對於英國殖民主義者說來，是一個極大的“誘惑”。因此，運河一通航，他們就十分“眼紅”，時時刻刻都想把自己的魔手插進來。

英國插手的机会終於到來了。1875年，埃及封建統治者因揮霍無度，無法償付國外債務，急需錢用，財政上發生困難。那時埃及的唯一財產就是運河公司的股票，當時的埃及總督伊斯邁

尔想把这些股票向法國銀行抵押，沒有談成功，就准备出讓。这一消息透露以后，原想插手运河的英國自然不会輕易放过这个难得的机会。英國殖民者听到这个消息后高兴的了不得，原來認為“开鑿运河意味着干預东方事务”的英國的保守党領袖、当时的英國首相狄斯萊利就立刻变了腔調，認為購買股票“是加强英帝國的一个政治上的战争”。于是他花了 400 万英鎊把埃及的股票買了下來。股票到手以后他兴奋地說：“我們在这个重要的地区得到了重要的陣地和巨大的利益，这样就可以保障我們有一条通向我們的印度帝國和其他領土的大道。”股票出賣后，伊斯迈尔自知失算了，他当时曾这样說：“这对英國說來，是从來沒有这样好的投資，而对我們說來，实在是最坏不过的買賣。”从此，英國在运河方面的势力就和法國“平分秋色”了；从此，埃及人民的脖子上又多了一只捏喉嚨的手。

英國殖民者并不滿足于这些股票，他們为了夺取更大的利益，又在 1882 年橫蛮地出兵侵略埃及，占領了苏伊士运河区。从此，埃及实际上成了英國的殖民地。英國占領了苏伊士运河区以后，就陸續在那里建筑了許多軍事基地，包括陸海空軍基地、軍火庫、軍營、電話站等等。英國在运河区的軍事基地曾在第二次世界大战期間供应了等于 28 个步兵师、13 个裝甲师、65 个空軍中隊和海軍部隊的装备。規模之大，可以想見。据英國泰晤士报报道：“整个苏伊士运河区域簡直是一个武装地区，到处都是軍營、飛機場……。”

几十年来，埃及人民为了擺脫殖民主义者的統治，掀起了規模巨大的民族解放运动，終于取得了自己的独立。英國殖民者在埃及人民的反抗怒潮下，曾經一再允諾撤退运河駐軍。法國

亞當夫人在“英國在埃及”一書中說：“從1882年到1922年，英國政府關於從埃及撤軍的諾言，就有66次之多。”這些重複的諾言都是空話。直到1954年英國才被迫同埃及簽訂了關於蘇伊士運河的協定，到1956年6月13日它才把軍隊從蘇伊士運河撤走。

四 蘇伊士運河公司——“國家中的國家”

蘇伊士運河公司，名義上它雖然混稱為“國際蘇伊士運河公司”，那不過因為有外國人的投資，但公司的國籍却不能依股東的國籍而轉移，不能因為有各國的股東而把它說成是一個“國際機構”。正如納賽爾總統所說：“的確，這個公司是以國際蘇伊士運河公司命名的。但是這個名稱並沒有法律意義，並且不能只從公司的名稱來取得法律效果。毫無疑問，這個名稱不能夠剝奪這個公司的埃及國籍。”

前面說過，勒賽普和埃及政府訂的合同中就明確規定：蘇伊士運河公司是埃及公司，應受埃及法律和習慣所管轄。而且事實上，這個公司是在埃及註冊的。因此，如果以為運河公司的大部分股票和管理大權為外國人所擁有，公司董事會又設在國外，而把它看成為一個“國際機構”，那是毫無根據的。這一點是我們在提到蘇伊士運河公司時需要首先加以明確的。

但是，在英法殖民主義者的把持下，蘇伊士運河公司成了“國家中的國家”，使埃及無法利用自己的資源來發展國民經濟。這方面最突出的是：運河公司強迫埃及接受許多苛刻的條件，埃及通過運河的船，排水量300噸以上的都要向公司交納高額稅款。這樣，就使埃及的經濟發展受到了很大的阻礙。比如，埃及

西奈半島等地區本來有豐富的礦藏，但因為運河的通航費很高，埃及礦物的價格便不得不提得很高，所以在歐洲各國的市場上就失去了競爭力。在這樣的情況下，埃及錳礦砂開采量就大大下降，甚至停止開采。又如，埃及尼羅河三角洲的農業本來很需要磷鈣土，但是埃及人民卻不能在自己領土上的蘇伊士運河運輸磷鈣土，因為在運河運輸磷鈣土費用非常巨大，比從歐洲各國進口的肥料還要貴得多。

運河公司的老板們非常歧視公司中的埃及工人和職員，外國人做同樣的工作，卻比埃及人所得的工資高得多，他們的居住條件和福利事業等方面也比埃及人好得多。運河公司根本不受埃及法律的管轄，它還漠視埃及的勞動法。

蘇伊士運河公司股金的原定總額是2億法郎，分為40萬股，每股500法郎。1924年改分為80萬股，每股為250法郎。原來法國所有的股票占總股額的52%，埃及占44%，其餘4%分散在其他各國。由於法國占股金總額一半以上，因而當時由法國控制了這個公司。1875年英國收購了埃及所擁有的44%股份以後，它就逐漸控制了這個公司。更由於法國股票分散在大小資本家手里，而英國股票集中在政府手里，使英國實際上獲得了公司股票的控制權。但是英國的股票實際上又操縱在大壟斷資本家，即大船主、石油大王和軍火工業集團的手里。

根據蘇伊士運河公司的章程，一切主要問題，包括利潤分配問題，都應該在股東大會上決定。運河的管理問題則由董事會決定。公司總辦事處、股東大會和董事會都設在巴黎。這些董事都是大壟斷資本家的代理人。在1936年以前，董事會里根本沒有埃及董事。1936年英埃同盟條約簽訂後，法國董事的位子才

撥出 2 名給埃及，到 1949 年才增加為 5 名。現在董事會共設董事 32 名，其中法國人 16 名，英國人 9 名，埃及人 5 名，荷蘭人和美國人各 1 名。英國董事在董事會中具有極大的權力。

董事的收入是很可觀的，他們的收入占公司利潤的 2%，光是 1955 年一年，董事們的收入就占公司支付給埃及總款項的 1/3 左右。有人把這個公司的董事會比作英法資產階級退休貴族們的養老院。這是實實在在的。近 50 年來，這個公司的董事中就法國兩個退休總統、許多英法兩國過去的部長和將軍，和美國一個退休的大使。

五 巨額利潤流向倫敦和巴黎

蘇伊士運河公司是世界上利潤最大的企業之一。運河的開鑿費是 4 億多金法郎，但是，從 1870 年至 1930 年的 60 年中，公司的純利就達 35 億金法郎，約等於運河開鑿費的 9 倍。第二次世界大戰以後，利潤更有顯著的增加，1950 年公司收入已達到 280 億法郎，幾乎較戰前增加了 18 倍。

運河公司的最大收入是從征收運河通行費來的。依照 1856 年埃及總督執照，每噸貨物要收費 10 法郎，後來經過多次變動，從 1928 年起改為每噸貨物收費 7 法郎，旅客每名 10 法郎。公司方面的開支費用約占全部收入的 13.5%，其餘全是利潤。公司利潤是這樣分配的：10% 給公司的創始人的繼承者，2% 給職工，2% 給董事，71% 給股東。埃及政府起先還能夠得到剩下的 15%，最後減少到 6% 左右了。1955 年公司的利潤達 1 億美元，法國獲得 3750 萬美元，英國 2350 萬美元，埃及只得到 300 萬美元。英國政府早在 1928 年即已撈入 8 倍於原來投資的利潤。還

應該着重指出，由于苏伊士运河大大縮短了西歐到东亚的航程，更便于英法殖民主义者掠夺無法計算的利潤。英法殖民主义者每年从中近东各國掠夺的石油約1億噸左右，其中2/3的石油通过运河运往欧洲。英法如果繞道运油，運費就要大大增加，通过运河，運費就大大减少。1噸原油的運費是：在1000哩的距離內，用油槽車運輸要花62美元，用鐵路運輸要花17美元，用輸油管運要花3.4美元，而通过运河運輸只花0.8美元。算算這筆細帳，英法殖民主义者每年能撈多少錢！

运河公司还在巨額利潤中秘密保留着一筆很大的公積金，它是为了逃稅而設立的。在財政管理上存在着許多賄賂舞弊的事情。如最近在檢查公司檔案中發現過去曾每年花費500萬埃鎊用來賄賂政府官吏和新聞界。另外，在1950至1954年間，通过运河的法國軍艦有90%沒有付通行費。

苏伊士运河是埃及劳动人民慘痛牺牲开鑿成功的，但是80多年來，运河利潤的絕大部分却源源不断地流向倫敦，流向巴黎，流向欧洲大壟斷資本家永远塞不滿的錢袋里。埃及在运河方面的收益少得可憐，到1936年为止，埃及政府甚至連运河的使用費也沒有領到过。埃及人民的膏血已被英法殖民國家吸吮得枯竭了，在英國統治的年代里，許多埃及農民都是在吃着草根樹皮过活。

第二章 埃及收回运河公司和圍繞苏伊士运河問題的斗争

一 苏伊士运河与埃及的独立

当100年前勒賽普建議开鑿苏伊士运河的时候，他曾經对埃及总督說：“我是你的朋友，我來这里是为了你好，并且是为了你的利益而在两个海洋之間开鑿一条运河。”可是，这条运河从开航以來，却帶給了埃及人民無窮的灾难，損害了埃及的政治和經濟的独立，“埃及反而成为附屬于这条运河的一宗財產”(納賽尔語)。过去，埃及在政治上喪尽主权，在經濟上受別人操縱，外國資本占着統治地位。埃及的重工業、特別是机器制造業的發展受到阻碍，这样，使埃及在經濟上加深了对帝國主义國家的依賴，無法擺脫被帝國主义掠夺的地位。埃及土地虽然一年收穫兩次，但是埃及人民却非常貧困。这都是殖民國家从苏伊士运河四出伸張侵略的触鬚所造成的。

此外，埃及过去的执政者，大多昏庸無能，荒淫無耻，他們出賣民族利益，帮助殖民國家压迫國內人民。例如，法魯克，就是一个荒淫無耻的昏君，又是一个賣國求榮的國賊。10多年來，法魯克王朝一貫出賣埃及的民族利益，并和英帝國主义勾結起來，鎮压人民反抗英帝國主义的運動。1951年，法魯克王朝在埃及人民的强大压力下，虽然不得不宣布廢除奴役性的1936年英埃条約；但是，他們还千方百計地在阻碍埃及人民反殖民主义運動的

开展，十足成为西方殖民主义在埃及的有力支柱。

从多年的歷史教訓中，埃及人民認識到：只有推翻國內專制統治，才能擺脫殖民主义的奴役和控制，才能在政治上和經濟上真正取得独立。这一天終於到來了：1952年7月納賽尔領導的“自由軍官团”發動起義，推翻了法魯克王朝。这一革命，打开了走向真正独立自由的道路。

鏟除殖民主义的殘余，是埃及人民在革命勝利后所面臨的重要任务之一。尤其在1955年亞非國家會議所發出的反对殖民主义的偉大号召下，埃及人民的斗争情緒更趋高漲。苏伊士运河区的英國駐軍虽然依据1954年英埃協定已經在1956年6月完全撤退，但是英國壟斷資本还是可以通过苏伊士运河公司來控制埃及的經濟。埃及人民对于發展自己的經濟具有強烈的願望。埃及政府經濟發展計劃中占重要地位的阿斯旺高水壩^①的建筑，对于發展埃及經濟和改善人民生活具有極為重大的意义。但是，英美帝國主义者不願意讓埃及發展自己的經濟，他們看到埃及不肯接受喪權辱國的條件，就在1956年7月間宣布取

① 埃及雨量稀少，農作物主要靠尼罗河的水施用人工灌溉。尼罗河有一半以上的水白白流入地中海，大大縮小了对農田的灌溉作用；同时尼罗河又經常泛滥成灾，給埃及人民帶來很多灾难。为了發展農業生產，埃及計劃在尼罗河上阿斯旺省建筑一个阿斯旺高水壩，全部工程費用預計需要13億美元，是世界上最大的水利工程之一。这个水壩建成后，几乎可以把尼罗河洪水时的全部洪水積蓄下來，以調節埃及農田缺水时的需要，同时还可以使埃及增加1/3的耕地，还可發出180万瓩电力（目前为7000瓩）。阿斯旺水壩的建成，能大大地促進埃及經濟的發展。英美帝國主义以为埃及沒有力量建筑这个水壩，所以向埃及提出許多苛刻的條件，但是遭到埃及的堅決拒絕。