

Екатерина Безпалова

Ода Суэцкому каналу

30°42'18" с. ш. 32°20'39" в. д. / 30.705° с. ш. 32.344167° в. д.

Стаи дней и ночей
Надо мной колдовали,
Но не знаю светлей,
Чем в Суэцком канале,
Где идут корабли
Не по морю, по лужам,
Посредине земли
Караваном верблюжьим...

Н.С. Гумилев

Тень от вибрирующей лампы на штурманском столе отражалась на карте большой тучей, нависшей над всем Суэцким каналом, доселе не выдавшем таких ливненесущих чудес. Одним движением руки туча была отправлена далеко на восток, а судно продолжило следовать заданным курсом по направлению к Аденскому заливу, уже прославившемуся во всем мире в связи с бурной деятельностью аборигенов, возомнивших себя непобедимой угрожающей террористической силой, вгоняющей в страх все мировые державы чисто теоретически и моряков всех стран и национальностей на реально существующей практической основе. А ведь каких-то лет двадцать назад мои приятели, живущие в черноморской Одессе, с неподдельным удивлением в глазах слушали шокирующие истории о том, что пираты существуют и поныне, а не закончили свое земное существование с Генри Морганом, Фрэнсисом Дрейком, Себастьяном Перейрой – Негоро, капитаном Крюком и Джеком Воробьем.

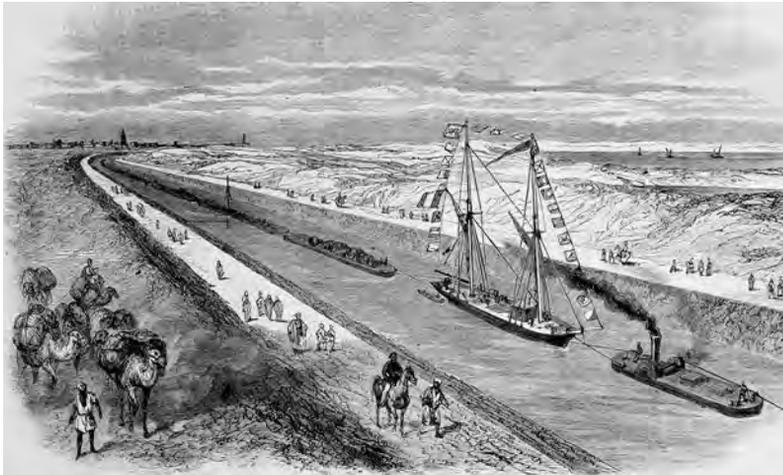


Минутной стрелке судовых часов оставалось проделать последний оборот и перескочить в новый день, оставив мою вахту позади, обозначив ее окончание последней промежуточной точкой на карте и соответствующей записью в судовом журнале. Осмелюсь поставить под сомнение справедливость суждений о том, что судовой быт однообразен, и каждый новый день напоминает предыдущий и последующий. Едва ли можно назвать какую-то другую работу, которая в прямом смысле слова позволяет находиться в непрерывном динамическом движении, постоянно преодолевая расстояние от порта до порта длиной в сотни и тысячи миль, изменяя свое физическое местоположение на глобусе ежесекундно. Любой член экипажа, как бы он ни был занят своими прямыми должностными обязанностями, может легко найти ежедневно несколько минут, чтобы уловить какой-то прекрасный момент, который природа преподносит безвозмездно двадцать четыре часа в сутки. При благоприятной погоде, находясь на пути следования, всегда есть один закат и один рассвет. Не каждый человек, живущий даже на берегу, имеет



постоянную возможность наблюдать это столь банальное и настолько же удивительное явление во всей красе ежедневно. Будь на месте любого моряка англичанин Вильям Тернер, или нет, лучше Айвазовский, написавший около шести тысяч картин за жизнь, он просто рисковал бы сойти с ума, поскольку стал бы писать не две-три картины в неделю, а по две на день. Пурпурный диск солнца в северных широтах, медленно льнущий к линии горизонта на закате и плавно разрезающий холодное темно-синее пространство под ним. А уже через несколько дней, выйдя на палубу с противоположного борта, видишь огромную малиновую тарелку, быстро ускользящую вниз из розово-сиреневой бесконечности, чтобы мгновенно раствориться в теплых водах южных широт и до рассвета числиться затонувшей.

Судовой тик-так просигнализировал завершение вахты и напомнил, что луна уже давно заняла свое законное место, бросив широкую почти ксеноновую дорожку на черную морскую магистраль. Настало время романтических размышлений. Чем



еще заняться, стоя в очереди, чтоб попасть в конвой для прохода Суэцкого канала? Как какой конвой? Самый обычный convoy, объяснили мне бывалые, очень удивляясь тому, что я обозвала конвой караваном. Не став грузить моряков своей лекцией о «ложных друзьях переводчиков», я спустилась в каюту.

Почему Горькое? Почему озеро? Почему посередине канала озеро? Почему Суэцкий, а не Саидский, если начинается с Порт-Саида, а закачивается в Суэце? Интересно, сколько моряков, проходя Суэцкий канал десятки раз, мимолетно задают себе эти вопросы? Никто не прокалывает себе уши и не делает особых татуировок по случаю пребывания в водах Суэцкого канала, но этот эпизод никоим образом нельзя назвать непримечательным. То, что Суэцкий канал – искусственный судоходный канал в Египте, соединяющий Средиземное и Красное моря, положено знать любому школьнику, детали же подскажет любой справочник – «имеет длину в 193 (162) километра, ширину 205-225 метров, глубину до 24 метров». Самобытным и колоритным Суэцкий канал считают многие, но вряд ли задумываются о величии этого гениального изобретения. А зря: между прочим, лишают себя достойной возможности насладиться соприкосновением с одним

из рукотворных чудес, поныне существующих и процветающих. Тончайшая ниточка, ставшая условной границей между Африкой и Евразией. Кратчайший водный путь между Индийским океаном и акваторией Средиземного моря Атлантического океана. После его строительства суда смогли попадать из Европы в Азию, не огибая Африку.

Со слов моих коллег по экипажу собирательный образ Суэцкого канала получился вот таким: «Подойдя ко входу в канал, мы бросили якорь в ожидании конвоя. Для тех, кто не в курсе, канал столь узок, что суда могут проходить только поочередно в одном направлении. Ожидание проходит в условиях локального колорита. Лодки и катера местных торговцев атакуют судно в страстном желании коммерческих сделок. Владея английско-арабско-русским суржиком, местные навязчиво предлагают с доставкой на борт всевозможные местные товары за любую валюту и по бартеру. Двадцать долларов или банка судовой краски – и «РолеХ» твой, металлолом – на папирусы, б/у одежда или мыло – на арахис и каркаде, да и что угодно на что угодно. Важно только не проморгать, чтоб судовое что угодно не тиснули в процессе товарообменных отношений. Пока экипаж борется за сохранность судового имущества, капитан готовит презенты для агентов и властей. Это исконная не оспариваемая местная традиция. Судно штурмуют пройдохи всех мастей и целая орава представителей карантинных и миграционных властей. Все что-то клянчат. Дождавшись своего конвоя, суда выстраиваются в очередь-караван и со скоростью не более десяти-одиннадцати узлов в сопровождении лоцмана следуют до Горького озера.

Все лоцманы Суэцкого канала позиционируют себя самыми великими проводниками на всех морях и океанах и требуют к себе соответствующего отношения, выражаемого в нескольких блоках «Мальборо», «Нескафе» и желательно печенья в жестяных банках. Пожилые бывалые лоцманы могут изъясниться на ломаном русском. Помимо лоцмана на борт поднимаются шлюпочники вместе со своей лодкой и местный электрик. Местный электрик якобы ответственен за то, чтоб судовой прожектор, установленный на судне специально для прохождения канала, исправно работал. Египтянин всегда готов предложить и свой



прожектор за бакшиш, а если что-то вдруг пойдет не по плану, то во всем все равно будет виноват судовой электромеханик. Шлюпочники выполняют пассивную и активную функции. Их пребывание на судне необходимо на тот крайне неприятный случай, при котором судно по тем или иным причинам во время следования в конвое окажется неспособным осуществлять дальнейшее движение, и его потребуется немедленно пришвартовать вдоль песчаных берегов канала, никоим образом не оборудованных для сего малоприятного мероприятия. При благоприятных обстоятельствах шлюпочники и электрик занимаются активной торговлей на палубе или внутри выделенных им помещений, кланчат еду и кока-колу. Их торговая деятельность негласно, но достаточно однозначно одобряется египетскими властями и является традиционной. В ассортименте обычно местные египетские сувениры: папирусы-анубисы-сфинксы-пирамиды-ту-танхамоны-клеопатры, восточные сладости, каркаде, арахис,

китайский электроширпотреб. Предприниматели принимают любую валюту, включая слабо конвертируемые гривны. Другие предприниматели, шипшандлеры, доставляют к борту судна на катерах снабжение и провизию. Вот-вот еще начнется бункеровка. Одним литературным словом точно не опишешь происходящее... Кругом кипит сумасшедшая суэта. В Горьком озере судно обычно бросает якорь на несколько часов, а затем продолжает двигаться дальше по каналу, сдает электрика, шлюпочников. Последним покидает судно лоцман с «Мальборо»-«Нескафе»-трофеями. Когда-то Суэцкий канал даже шутя называли Marlboro canal. В общих чертах как-то так.

Мне же все-таки хотелось разглядеть в этой суматохе что-то прекрасно-великое. Например, вспомнить, что еще Размес II и его последователи видели явную экономическую выгоду в строительстве Суэцкого канала, или скорее его предшественника – «канала Фараонов», связывавшего Суэцкий залив Красного моря с Нилом. Хотелось даже поспорить с Аристотелем, отмечавшим, что на самом деле фараоновский проект провалился. Впрочем, как и позднее венецианский, османский и наполеоновский. Бонапарт потратил десятки миллионов франков на проект строительства канала, соединяющего Средиземное и Красное моря, но, потеряв интерес к завоеванию Египта в целом, потерял и интерес к проекту в частности. К концу XIX века другой француз – консул, аристократ и дипломат Фердинанд де Лессепс, завершил сложные инженерные расчеты и с одобрения египетской и турецкой сторон основал в Париже компанию по строительству Суэцкого канала. Лессепса не смутило то, что его приятель Ротшильд умолял его не заниматься этим проектом. Египетское правительство получило сорок четыре процента всех акций, Франция – пятьдесят три процента, и три процента приобрели другие страны. По условиям концессии акционерам полагалось семьдесят четыре процента прибыли, Египту – пятнадцать процентов, основателям компании – десять процентов. Ее основной капитал равнялся двумстам миллионов франков. В обещанный Лессепсом шестилетний срок построить канал не удалось. Вначале работы проводились с использованием принудительного труда бедных слоев населения Египта, позже к ним присоединились сотни

паровых машин и земснаряды, но строительство продолжалось одиннадцать лет. Общая стоимость канала к 1872 году достигла четырехсот семидесяти пяти миллионов, а к 1892 году – пятисот семидесяти шести миллионов.

За семь лет до официального открытия канала проштрафившийся мичман с корвета «Ястреб» Александр Ковалевский был направлен в Египет, и 29 марта 1862 года в «Одесском вестнике» он сообщал о преимуществах строящегося канала для международного судоходства и Новороссийского края в частности.

Канал был торжественно открыт для судоходства 17 ноября 1869 года проходом сорока восьми судов. Фрегат посла Великобритании уступил яхте французской императрицы право возглавить конвой, а в середине парадного конвоя были и два одесских парохода со ста двадцатью пассажирами. На борту «Генерала Кочубу» присутствовали адмирал Н. Чихачев, Н. Соллогуб и И. Айвазовский. По случаю открытия канала итальянскому композитору Джузеппе Верди была заказана опера «Аида». В Египет приехали императрица Франции Евгения (супруга Наполеона III), император Австро-Венгрии Франц Иосиф I с министром-президентом венгерского правительства Андраши, голландский принц с принцессой, прусский принц Золя, Готье, Ибсен. Прежде Египет не знал таких торжеств и не принимал так много высокопоставленных европейских гостей. Празднование длилось семь дней и ночей и обошлось хедиву Исмаилу в двадцать восемь миллионов золотых франков. И только один пункт программы торжества не был выполнен: известный итальянский композитор Джузеппе Верди не успел закончить заказанную по этому случаю оперу «Аида», премьеры которой должна была обогатить церемонию открытия канала. Вместо премьеры в Порт-Саиде был устроен роскошный бал, а чуть позже внешние долги Египта привели к тому, что канал стал французско-британским, а потом чисто британским.

Тем не менее Айвазовский успел создать целый цикл работ, посвященных открытию Суэцкого канала. Говорят, что, приехав в Каир и показав Верди свои работы, он смог убедить того завершить работу над «Аидой». Египетское турне очень впечатлило художника. В воспоминаниях он делится эпизодом,



И. Айвазовский. «Суэцкий канал»

свидетелем и участником которого стал. «Когда наш пароход входил в Суэцкий канал, шедший впереди его французский пароход сел на мель, и пловцы принуждены были переждать, покуда тот снимется. Эта остановка длилась часов пять. Была прекрасная лунная ночь, придававшая какую-то особенную, величавую красоту пустынным берегам древней страны фараонов, отторгнутую каналом Лессепса от азиатского материка. Чтобы скоротать время, пассажиры русского парохода устроили импровизированный вокальный концерт: г-жа Киреева, обладая прекрасным голосом, приняла на себя обязанность запевалы; стройный ход подхватывал. И вот на берегах Египта звучали песни о «матушке Волге», о «темном лесе», о «чистом поле» и понеслись по волнам, осеребренным луною, ярко светившею на рубеже двух частей света».





По Константинопольской конвенции 1888 года судам всех государств разрешался транзит канала в мирное и военное время. В 1956 году президент Египта Гамаль Абдель Насер отвоевал и национализировал Суэцкий канал на радость счастливым потомкам фараонов.

Моему воображению не удалось разместить всю эту разодетую публику на пустынных бежевых берегах канала. Проскользнула лишь мысль о том, что мой дедушка не раз ходил этой же дорогой в восточные края, скорей всего, всматриваясь в те же изгибы канала. Наверное, он не мог себе представить, что его дочка так воспитает меня, что я буду тоже смотреть с капитанского мостика на ту же картинку. Для моего папы этот проход канала был, кажется, восемьдесят девятым. Пройдет каких-то пару лет, и египтяне расширят центральную часть канала на тридцать пять метров, что позволит «караванам» ходить навстречу друг другу с 2015. С юга на север суда будут следовать по старому руслу, а назад – по новому. Время ожидания при проходе по каналу значительно уменьшится, а пропускная способность увеличится с сорока девяти до девяноста семи судов в сутки.

К 2022 уже мало кто будет помнить о пятнадцати иностранных судах «Желтого флота», застрявших в Горьком озере в 1967-1975 в результате шестидневной войны, приведшей к семилетнему закрытию Суэцкого канала с необходимостью последующего разминирования. Скоро забудется и сенсационная посадка на мель огромного контейнеровоза «Ever Given», блокировавшего в прошлом году на шесть дней оживленный судоходный канал. Десять лет спустя я подзабыла, почему именно якорь не хотел отдаваться в Горьком озере, почему рулевой матрос внезапно потерял сознание, стоя на руле в «конвое», но точно помню, что лоцман хвастался красотой единственного достойного здания – королевского дворца, тем, что под каналом проложен скоростной тоннель, а один из двух мостов считается самым длинным поворотным мостом в мире, тем, что в 2011 году через Суэцкий канал прошло 17799 судов, при этом на транзите судов египетские власти заработали 5,22 миллиарда долларов. Вот где оно, настоящее египетское счастье! Какие там Шарм-аль-Шейх и Хургада вместе с пирамидами-люксорами-карнаками, Александрийскими библиотеками и маяками!



В трехстах метрах от канала можно разглядеть сорокаметровый монумент, посвященный защитникам Суэцкого канала в Первую мировую войну и возведенный в 1930. Французские скульпторы выполнили его из сардинского гранита. Стилизованные восьмиметровые гранитные скульптуры олицетворяют разум и силу, а просвет между пилонами символизирует Суэцкий канал. Памятник Автомату Калашникова остался позади, в Исмаилии. Говорят, что этот монумент был возведен в благодарную память основному оружию, когда-то остановившему израильскую агрессию, но исходя из того, что он офици-

циально называется «Памятником защитникам Исмаилии во время Войны Судного дня» (Арабо-израильская война 1973 года), легенда происхождения известна лишь неизвестному мне скульптору. Хорошо помню, что хотелось взглянуть с моря на два затонувших судна, привлекавших когда-то внимание с шезлонга в Шарме, но от усталости в ушах играла «Аида», и даже померещился Экрюль Пуаро, расследующий смерть не на Ниле, а на Суэцком канале. Это был тот морской день, когда от напряжения и усталости засыпаешь, едва дойдя до каюты. А завтра... Завтра был тот день, когда от бездеятельности можно было деятельно помечтать, но это уже совсем другая морская история.

