



TS/fotobank.ru

# Нормальные герои всегда идут по прямой

АВТОР: Анна СЕМИНА

**Современная карта Египта непредставима без изящной голубой линии, соединяющей Средиземное и Красное моря. Однако долгие века они были разделены полосой пустыни, из-за которой корабли, чтобы попасть из Атлантики в Индийский океан, совершали огромный крюк. Все изменил Суэцкий канал – одна из самых оживленных судоходных артерий в мире.**

Суэцкий канал представляет собой судоходный и бесшлюзовый морской путь, идущий по Суэцкому перешейку и пересекающий озера и лагуну Мензала. В среднем за день по каналу проходит более 45 судов, словно скользящих по пустыне. Еще древние египтяне понимали огромный потенциал этого водного пути. Сейчас Суэц является одним из основных источников дохода Египта наряду с туризмом и добычей нефти.

## » ДРЕВНЯЯ УТОПИЯ

Существует версия, что еще около 1880 года до н.э. фараон Сенусерт III решил проложить канал, соединяю-

щий Нил с Красным морем, для торговли с землей Пунт в Восточной Африке. Позже эту идею пытались реализовать могущественные императоры Рамзес II и Нехо II. Затем строительством занялся персидский царь Дарий I. Как утверждает греческий географ Страбон, царь поверил ошибочному утверждению, будто уровень Красного моря выше уровня Средиземного. Он испугался, что, как только будет прокопан перешеек, море затопит весь Египет, и приказал остановить практически завершенное строительство.

Однако древнегреческий историк Геродот пишет, что именно при Дарии, около 500 года до н.э., канал был до-



строен. В честь этого события на берегу Нила установили массивные гранитные стелы. В III веке до н. э. Птолемей II Филадельф сделал канал судоходным. Причем фарватер был достаточно широким — он позволял разойтись двум боевым кораблям — триремам.

Во II веке уже нашей эры император Траян углубил канал, увеличив его судоходность. На протяжении двух веков римские корабли плавали по «реке Траяна» к берегам Индии и Аравии. Одна из триер (еще одна разновидность боевых кораблей) даже смогла добраться до Индокитая. Но затем этот путь был заброшен. А в VIII веке халиф Мансур и вовсе повелел засыпать канал, чтобы не уводить торговые пути от центра халифата.

В XVI веке великий визирь Османской империи Мехмед-паша Соколлу поручил разработать план восстановления канала, который так и не был реализован. В XVII веке идея возрождения канала увлекла немецкого ученого-энциклопедиста Готфрида Лейбница. Он представил свои чертежи Людовику XIV, однако советники короля отвергли эту «утопическую идею».

В конце XVIII века в Египет направился молодой генерал Наполеон Бонапарт, желавший покорить эти земли. В обозе французских войск находился штатский ученый, инженер Жан-Батист Лепер. Его давно интересовала проблема восстановления древнего канала, ведущего от Суэца до самого Нила. Наполеон пообещал предоставить Леперу необходимые средства, чтобы тот на месте изучил возможность осуществления проекта. Воодушевленный инженер начал проверку и установил, что канал прорыть нереально. По его расчетам, уровень Красного моря был на целых 10 м выше уровня Средиземного моря. Эта досадная ошибка Лепера могла стать роковой для Суэцкого канала. Но тут на сцене появился энергичный французский дипломат и инженер Фердинанд де Лессепс.

## » ФРАНЦУЗСКАЯ ДИПЛОМАТИЯ

Лессепс занимал консульский пост в Александрии и часто ездил во Францию и обратно. В одну из поездок его задержали в карантине у са-

**Для масштабной стройки требовались внушительные средства – 200 млн франков. Их должны были обеспечить акции, выпущенные в количестве 400 тыс. штук по 500 франков каждая. Однако Англия решила, что канал – предприятие, выгодное только французам, и начала его тормозить. В итоге подписка на Суэцкий заем показала довольно жалкие результаты. Во Франции купили немногим более 1 тыс. акций, еще меньше взяла Австрия. Россия подписалась на 24 тыс. акций, но этого было мало. На помощь пришел Мухаммед Саид, который согласился взять на себя весь остаток**



**В конце XVIII века в Египет направился молодой генерал Наполеон Бонапарт, желавший покорить эти земли. В обозе французских войск находился штатский ученый, инженер Жан-Батист Лепер. Его давно интересовала проблема восстановления древнего канала, ведущего от Суэца до самого Нила. Наполеон пообещал предоставить Леперу необходимые средства, чтобы тот на месте изучил возможность осуществления проекта**

мой Александрии. Скучающий Лессепс попросил коллегу из консульства прислать ему что-нибудь для чтения и вскоре получил книгу Лепера. Работа инженера так захватила Лессепса, что вскоре мечта Лепера о строительстве канала стала и его собственной. Фердинанд внимательно изучил расчеты других инженеров. Он прочитал

нер отправляется в Египет с поздравлениями, а заодно передает Саиду записку о канале. В ней говорится, что соединение Средиземного и Красного моря — это великое предприятие, польза которого привлекала многих великих людей. Столь искусно составленное письмо польстило самолюбию Мухаммеда Саида, и Лессепс получил исключитель-

Как утверждает Страбон, персидский царь Дарий I поверил ошибочному утверждению, будто уровень Красного моря выше уровня Средиземного. Он испугался и приказал остановить почти завершенное строительство

труды Линанта, Бурдалона, Стефенсона и понял, что Лепер ошибался. Точный замер морских глубин в 1841–1847 годах показал, что уровень воды в обоих морях одинаков.

В 1854 году в Египте умер вице-король Аббас-паша, которого часто именовали врагом прогресса. Его преемником становится Мухаммед Саид, давний приятель Лессепса. Разумеется, инже-

ное право организовать компанию для строительства Суэцкого канала.

Уже в декабре 1854 года началась детальная разработка проекта. Предполагалось, что глубина нового канала будет на 6,5 м ниже уровня Средиземного моря. В Суэце и Пелузе были запланированы шлюзы, а по выходу из них — дамбы. Шлюзы должны были, в том числе, защищать канал



от засорения песком. Проект рассмотрела специально созданная международная комиссия, которая внесла ряд поправок.

Так, комиссия усомнилась, что канал может быть засорен песком, так как в Красном море дно глиняное. Кроме того, всегда будет легкое течение на север, которое не пустит в канал песок Средиземного моря. В результате эксперты отвергли идею шлюзов. Это способствовало сокращению расходов и позволило увеличить глубину канала. Также было решено перенести северное устье на 30 км от Пелузы — туда, где впоследствии появилась гавань Порт-Саид.

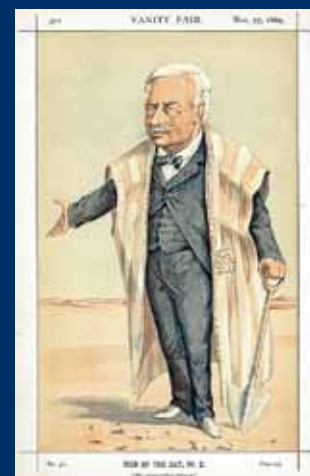
После утверждения проекта канала возникла следующая проблема — финансовая. Для масштабной стройки требовались внушительные средства — 200 млн франков. Их должны были обеспечить акции, выпущенные в количестве 400 тыс. штук по 500 франков каждая. И Лессепс стал активно налаживать контакты с влиятельными лицами. Однако, как это часто случается, у столь амбициозного проекта появился могущественный противник.

Англия решила, что канал — предприятие, выгодное только французам, и начала его тормозить. В итоге подписка на Суэцкий заем, объявленная в октябре 1858 года, показала довольно жалкие результаты. Во Франции купили немногим более 1 тыс. акций, еще меньше взяла Австрия. Россия подписалась на 24 тыс. акций, но этого было мало. На помощь пришел Мухаммед Саид, который согласился взять на себя весь остаток. И в апреле 1859 года на севере перешейка закипела работа.

## » ЗОЛОТАЯ ЛИНИЯ

Строительство было очень трудным, готовые постройки неоднократно разрушались частыми наводнениями. Рабочие поселки располагались в 65 км от ближайшего населенного пункта. Строителям приходилось питаться рыбой и сушеной икрой — это была единственная провизия, которую удавалось достать у местных рыбаков. Днем на стройке стояла нестерпимая жара, а ночью рабочие страдали от холода и сырости. Ощутимо не хватало техники. И постепенно работы перевели на вахтовый метод.

**В 1968 году заканчивалась концессия, выданная Лессепсу на 99 лет, после которой канал переходил в собственность Египта. Но уже в 1956 году президент Насер принял решение о национализации канала**





**Суэц – это кратчайший путь из Индийского в Атлантический океан. При использовании альтернативного маршрута придется дополнительно пройти 8 тыс. км, огибая Африку**

Другой серьезной проблемой был дефицит пресной воды. Первое время компания использовала более 1,5 тыс. верблюдов для доставки воды к рабочим. Только к 1863 году был проложен небольшой пресноводный канал из Нила, который прошел примерно в том же направлении, что и древние каналы. С его помощью вода стала доставляться сначала на стройку, а затем и в поселения.

Пустынный перешеек начал постепенно оживать, здесь заработали телеграф и почта. Гавань Порт-Саида к тому моменту приняла в общей сложности почти 2 тыс. судов из различных стран. Но в шестилетний срок, в который Лессепс обещал закончить работы, строители не укладывались. Кроме того, выяснилось, что собранных 200 млн франков явно недостаточно. Пришлось делать новый облигационный заем в размере более 166 млн франков, а затем и другие. К 1872 году в строительство канала было вложено 475 млн франков.

Первым был завершен северный участок, идущий через болото и озеро Манзала. Затем строители закончи-

ли равнинный отрезок до озера Тимсах, откуда канал пошел к давно высохшим Горьким озерам. После заполнения этих озер рабочие смогли выйти на южный участок. Наконец, настало 17 ноября 1869 года — день торжественного открытия канала.

Первым в гавань Порт-Саида прибыл французский пароход «Орел» с императрицей Евгенией. Каждое судно при входе в гавань встречал салют. Для 6 тыс. гостей были приглашены 500 поваров и 1 тыс. лакеев. На следующий день вереница кораблей двинулась через канал. Празднование длилось семь дней и обошлось в 28 млн золотых франков. Не удалось выполнить только один пункт программы: известнейший композитор Джузеппе Верди не успел закончить оперу «Аида», премьеры которой должна была украсить церемонию открытия. Вместо этого в Порт-Саиде устроили большой праздничный бал. С фейерверками, музыкой и танцами Суэцкий канал был передан в общее пользование.

После оккупации Египта английскими войсками в 1882 году канал стал главной военной базой британцев на Ближнем



Востоке. В 1888 году в Стамбуле была подписана международная конвенция об обеспечении свободы плавания по Суэцкому каналу.

В 1968 году заканчивалась концессия, выданная Лессепсу на 99 лет, после которой канал переходил в собственность Египта. Но уже в 1956 году президент Насер принял решение о национализации канала. Акционерам компании предложили выплатить ком-

Современный Суэцкий канал отличается от построенного в XIX веке. Его общая длина составляет 172 км. Русло несколько раз расширялось и углублялось. Сейчас его ширина достигла 350 м, глубина — 20 м. В среднем суда тратят около 11 часов на проход через канал. Зона Суэцкого канала считается условной границей между континентами.

Неоценимо значение этой водной артерии и для всего мира. Это кратчайший

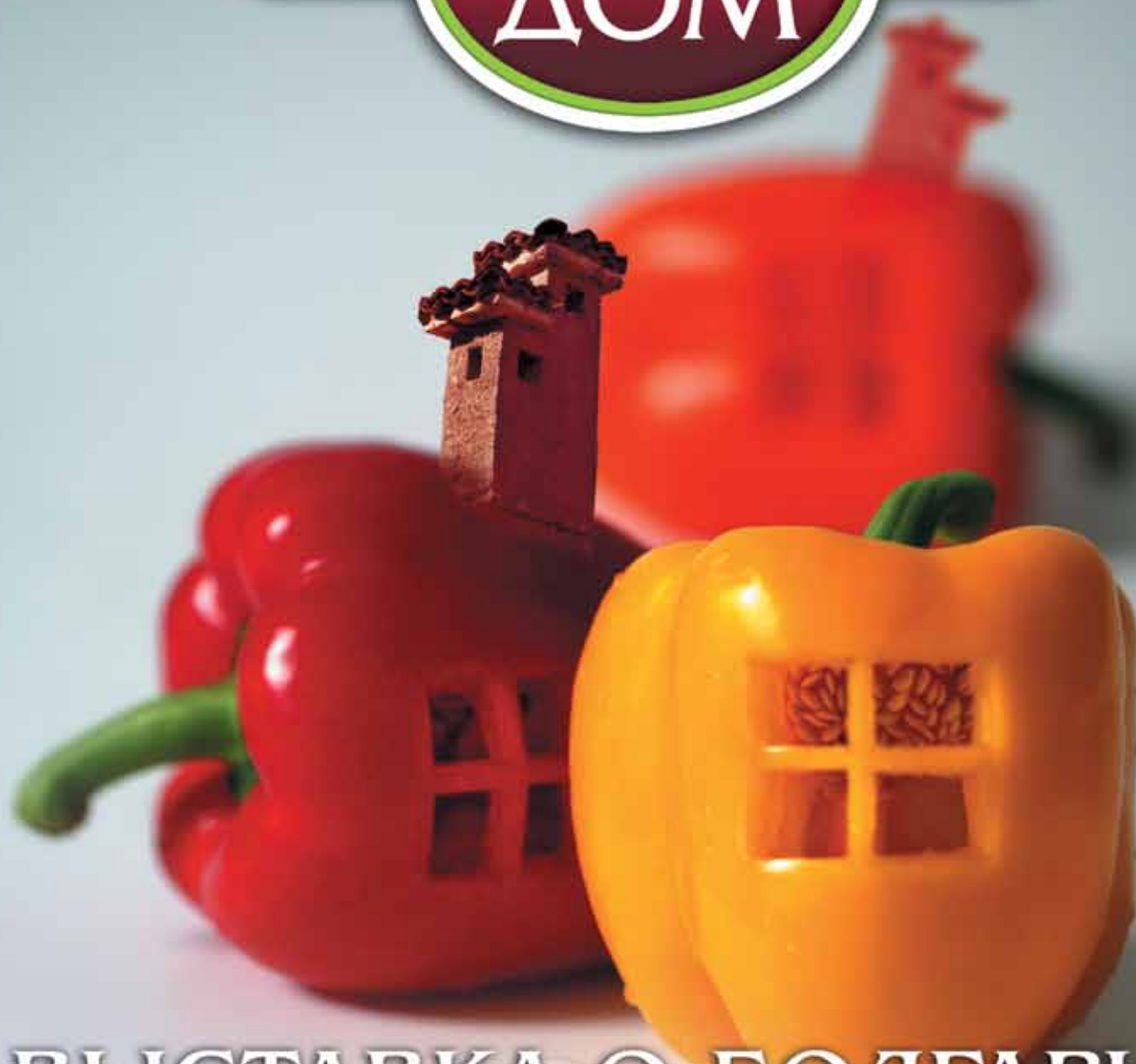
**Строители питались рыбой и сушеной икрой – это была единственная провизия, которую удавалось достать у местных рыбаков. Днем стояла нестерпимая жара, а ночью рабочие страдали от холода и сырости**

Не удалось выполнить только один пункт программы: известнейший композитор Джузеппе Верди не успел закончить оперу «Аида», премьера которой должна была украсить церемонию открытия Суэцкого канала

пенсации. Возмущенные Франция и Великобритания хотели развернуть военные действия, но под давлением СССР и США «крестовый поход» был прекращен. После национализации канала иностранцы покинули Порт-Саид. Теперь Египет организует навигацию, обслуживает суда, производит ремонт.

путь из Индийского в Атлантический океан. При использовании альтернативного маршрута придется дополнительно пройти 8 тыс. км, огибая Африку. В первые же дни после открытия Суэцкого канала стало ясно, что это сооружение совершило переворот в международном судоходстве. **ПЧ**

# БОЛГАРСКИЙ ДОМ



## ВЫСТАВКА О БОЛГАРИИ

8-9 февраля 2013

Москва, Тишинская пл., д. 1, ТВК «Тишинка»  
+7 (495) 926-96-95, [moscow@aigroup.ru](mailto:moscow@aigroup.ru)  
[www.bgshow.ru](http://www.bgshow.ru), [www.bgexpo.ru](http://www.bgexpo.ru)

  
ЦЕНТР  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
РЕСПУБЛИКИ  
БОЛГАРИЯ В МОСКВЕ

[www.aigroup.ru](http://www.aigroup.ru)  
**aigroup**

  
**VIRTUS**  
VIRTUS · NOBILITAT