

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СОЮЗА ССР

СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

ВЫПУСК I

ГЕОГРАФИЯ, ЭТНОГРАФИЯ, ИСТОРИЯ

Под редакцией
АКАДЕМИКА В. В. СТРУВЕ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1959

А. М. Любарская

РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И МОРЯКИ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ СУЭЦКОГО КАНАЛА

Доложено на заседании Восточной комиссии Географического общества Союза ССР 23 ноября 1956 г.

26 июля 1956 года — знаменательная дата в истории борьбы народов Арабского Востока против колониализма: в этот день правительство Египетской республики приняло закон о национализации компании Суэцкого канала. Справедливый акт вызвал агрессивные действия со стороны Англии, Франции, Израиля, попытавшихся при помощи силы вновь отнять у Египта независимость, надеть колониальное ярмо на египетский народ.

Однако грязная военная авантюра потерпела, как известно, полный крах. Мужественная борьба египтян, выступления мировой общественности против англо-франко-израильской агрессии, твердые и решительные предупреждения Советского правительства сорвали планы агрессоров. «Вы стояли на нашей стороне, вы поддержали нас в трудные дни борьбы за свободу и вы доказали в самые критические дни, что являетесь подлинными друзьями тех, кто любит свободу»¹, — сказал, обращаясь к советским людям во время пребывания в нашей стране, военный министр Египта Абдель Хаким Амер.

У дружбы советского и египетского народов, освященной высокими идеалами борьбы за свободу и независимость, — давние, глубокие корни. В частности, в суровые для египтян дни 1956 года на их стороне были и свидетельства наших предков, которые видели, чьими руками строился Суэцкий канал, каких величайших жертв стоило его создание арабским народам.

* * *

29 марта 1862 г. в газете «Одесский вестник» за подписью мало кому известного мичмана с корвета «Ястреб» Александра Ковалевского появилась занявшая добрую половину газетной полосы статья «Голос очевидца о Суэцком канале». Строительство этого гидротехнического сооружения интересовало в ту пору в России многих. Но особенное внима-

¹ «Правда», 1957, 19 ноября.

ние статья привлекла потому, что ее автором был первый русский человек, посетивший трассу будущего канала.

В начале статьи указывалась причина, которая побудила Ковалевского тотчас после возвращения из Египта взяться за перо. «Мы прочли в „Северной пчеле“, в органе, весьма распространенном в России, письмо одной иностранной газеты по поводу прорытия Суэцкого канала», — писал Ковалевский. Газета намеренно извратила положение на перешейке. Письмо, утверждал Ковалевский, «не дает решительно никакого понятия о ходе работ... и вызывает на объяснения... Письмо, помещенное в „Северной пчеле“, смотрит на дело с точки зрения истого англомана, неприязнь которого к делу соединения морей... высказывается в Александрии, Каире и Суэце...»

Черноморский моряк резко опроверг лживую информацию о Суэцком канале и его строительстве, наводнявшую тогда страницы зарубежной печати, рассказал читателям «Одесского вестника» о состоянии работ на трассе будущего канала, о тех преимуществах, которые он должен был дать международному судоходству и, в частности, Новороссийскому краю. Возражая большинству иностранных газет, изображавших европейских колонизаторов творцами этого гидротехнического сооружения, Ковалевский утверждал, что не они, а египетские феллахи были подлинными строителями канала. «Выходцы из Франции и Бельгии, — сообщал Ковалевский, — предполагающие обогатиться от прорытия канала ...не обладают никакою особенною специальностью по какой-либо части и потому навязываются больше на должности *chef de section*, *caissier* и на различные полицейские должности при работах».

Спустя шесть месяцев после появления в «Одесском вестнике» этой статьи в другом русском печатном органе — «Морском сборнике» вновь появилось имя Ковалевского. Журнал опубликовал большой отрывок из его записок², правильно отметив, что они отличаются «несомненным достоинством верности описания фактов и беспристрастной наблюдательности»³.

Возмущение иноземными угнетателями, сочувствие поработенному многострадальному египетскому народу пронизывали путевые заметки и газетную статью Ковалевского. Но и записки и публицистическая статья давали весьма скудные сведения об их авторе. Между тем нас не может не интересовать, как попал Ковалевский в Египет и, в частности, на трассу строившегося тогда Суэцкого канала; в какой среде рос, воспитывался этот молодой русский моряк, выступивший в российской печати как истинный друг арабов. Ответ на эти вопросы нам удалось найти, обратившись к иркутской газете «Восточное обозрение», помещившей в 1895 г. небольшой некролог о бывшем черноморском моряке⁴, и к общественно-литературной и морской газете «Владивосток», посвятившей Ковалевскому обширную статью⁵, и, наконец, к его формулярному списку, хранящемуся в Центральном государственном архиве Военно-Морского флота СССР⁶.

² «Обзор работ Суэцкого канала (из записок А. Ковалевского)» («Морской сборник», 1862, т. LXII, № 9, отд. III), стр. 125—150.

³ Там же, стр. 125, примеч.

⁴ «Восточное обозрение», 1895, 24 ноября.

⁵ «Владивосток», 1895, 17 сентября.

⁶ ЦГАВМФ, ф. 406, оп. 3, д. 488 — «Формуляры чинов морского ведомства, 1-я книга», № 163. — «Сокращенный формулярный список о службе и достоинстве 42 флотского экипажа мичмана Александра Ковалевского за 1857 год»; там же, д. 548. — «Формуляры чинов морского ведомства 1860—64 годов», № 25 — «Формулярный список о службе и достоинстве 1-го Сводного Черноморского флотского экипажа мичмана Александра Ковалевского 2 за 1866 год».

Александр Александрович Ковалевский родился в Тверской губернии. Образование он получил в морском кадетском корпусе, из которого вышел в 1854 г. Его служба проходила на Балтийском и Черноморском флотах — на винтовой шхуне «Бомборы», транспортах «Феодосия» и «Балаклава», корветах «Зубр», «Ястреб» и др.

Еще будучи гардемаринном, Александр Александрович проникся освободительными стремлениями эпохи. Живой ум, горячий темперамент, энергичная натура молодого моряка не могли смириться с нравами крепостнической России. «Происходит история, — сообщает нам автор статьи во владивостокской газете, — результатом чего являются осложнения в его служебном положении»⁷.

И хотя владивостокская газета умолчала о том, какая произошла с Ковалевским «история», однако по другому источнику — «Восточному обозрению» — удалось установить, что во время плавания русской эскадры в Средиземном море Ковалевский стал свидетелем телесного наказания. Возмущенный этим, он в гневном письме выступил против флагмана — виновника экзекуции. «Флагман сдержанно объяснился с ним и отправил в Александрию осмотреть строившийся тогда Суэцкий канал»⁸.

Таким образом, командирование мичмана Ковалевского в Египет было для флагмана лишь поводом, чтобы избавиться от неудобного человека. Результаты же этой поездки, чего, конечно, никак не мог предполагать флагман, оказались настолько значительными, что не утратили ценности по сей день. Мы имеем в виду свидетельства русского человека о строительстве Суэцкого канала.

Из опубликованных в «Морском сборнике» путевых записок видно, что по железной дороге Ковалевский доехал от Александрии до города Загазис. Уже в Загазисе началось знакомство моряка со строительством Суэцкого канала. Здесь он увидел склад строительных материалов, барки; сплававшиеся по древнему Птолемею каналу на первую станцию компании, расположенную в долине Тель-эль-Кебир.

Ковалевский побывал в этом плодороднейшем уголке Нижнего Египта за двадцать лет до разыгравшихся там трагических событий, когда англичане утопили в крови египетское национально-освободительное движение. Но и в пору своего пребывания в долине Тель-эль-Кебир, в самом начале путешествия по арабской земле, он получил возможность познакомиться с тем, как европейские колонизаторы подготавливали почву для окончательного порабощения Египта. Ковалевскому сообщили, что вся долина стала собственностью Международной компании Суэцкого канала, что благодатный край, принадлежавший египтянам, перешел в руки чужеземцев.

Для чего, недоумевал русский моряк, компании понадобилась такая дорогостоящая покупка? К чему было ей приобретать долину, лежащую в стороне от трассы будущего канала?

Наблюдения помогли Ковалевскому найти ответ на заинтересовавшие его вопросы. Он узнал, что по песчаной степи Уаде-Томила проходил прорытый компанией канал пресной воды. Свое начало он брал из древнего Птолемея канала, т. е. из долины Тель-эль-Кебир. Международная компания, опасаясь местного населения, подвергаемого на земляных работах жестокой эксплуатации, предпочла быть собственницей долины, по которой этот канал проходил. Компания, отмечал в своих путевых заметках Ковалевский, боялась нежных врагов, она боялась и за воду новорожденного канала.

⁷ «Владивосток», 1895, 17 сентября.

⁸ «Восточное обозрение», 1895, 24 ноября.

Позади остались древний Птолемеев канал, долина Тель-эль-Кебир, озеро Тимсах. Путь Ковалевского лежал по выжженной солнцем степи, где не было ничего, кроме полусасыпанного песком кустарника. Впереди простиралась участка гигантской стройки. «Пользуясь хорошей погодой, — писал Ковалевский, — я осмотрел работу от Макфара до Саббиара и до Неофила... 10 000 работников, при строгой полиции, вооруженной тростями, проведут канал до озера... Работа производится просто, без особых применений: арабы носят землю в местных корзинах...»⁹

Десять тысяч работников были египтянами. Став свидетелем каторжных условий труда безымянных строителей Суэцкого канала, русский человек, воспитанный на свободолюбивых идеях Добролюбова и Чернышевского, в следующих словах выразил свое возмущение увиденным: «Нельзя не пожалеть полудикого, но способного араба, видя, как его просветители бичуют тростью эту 10-тысячную армию рабочих... не получающих никакого вознаграждения и не видящих конца своему труду»¹⁰.

Ковалевский вспомнил слышанные им до поездки в Египет заявления французских «эмансипаторов» о своей гуманности, о добрых чувствах, якобы питаемых ими к арабским народам. Как далеки были эти лицемерные заявления от той жестокой действительности, которая предстала перед моряком на Суэцком перешейке! «Французы, — сообщал в путевых записках Ковалевский, — ...в век гуманности и прогресса расставили у каждого участка по шейху да по етрлоуэ с тростями, наподобие наших бывалых линьков»¹¹.

Путешествуя по трассе будущего канала, Ковалевский имел возможность убедиться в том, что не только французские надсмотрщики, но и другие их соотечественники, наводнившие Египет, считали возможным избивать местных жителей. Однажды он стал свидетелем того, как лоцман-араб в темную ночь с поразительным искусством провел пароход по Нилу. Когда же лоцман отказался выполнить прихоть французского механика, последний «накричал под небом Египта различные комплименты арабам и, несмотря на логичные ответы лоцмана, вынес из каюты трость, страдая араба накормить привезенным из Европы угощением...»¹²

Случай этот, как отмечал черноморский моряк, не был исключением. Подобное повторялось в Египте изо дня в день.

Международная компания, о деятельности которой хорошо знал Ковалевский, использовала десятки тысяч египетских феллахов на самых тяжелых работах. В двенадцати верстах к северу от озера Тимсах русский путешественник стал свидетелем того, как тысячи арабов вручную рыли канал, тотчас же снова засыпаемый песком. Ковалевский узнал о том, что возглавлявший строительство Фердинанд Лессепс предпочел вместо приобретения необходимых машин потребовать от правителя Египта передачи в свое распоряжение еще сорока тысяч феллахов. «Но можно ли ожидать от 40 000 рабочих безропотной и должной работы, — спрашивал Ковалевский, — когда эти тысячи будут оторваны от дома и поселены в степи, при солоноватой воде и без надежды на вознаграждение их труда? Правление компании, в лице г. Лессепса познакомившееся с феллахами при прорытии пресного канала и теперь забывшее свою гуманность и прибегающее к трости, пользуется... застоём страны,

⁹ «Обзор работ Суэцкого канала», стр. 127.

¹⁰ Там же, стр. 127—128.

¹¹ Там же, стр. 128.

¹² Там же.

хотя, может быть, видит, что употребляемая им мера поведет лишь к гибели арабов»¹³.

У гиришских порогов Ковалевский наблюдал попытку компании внедрить на стройке механизмы. Французы соорудили там приспособление, при помощи которого можно было удалять со строительного участка наполненные землей ящики и возвращать туда пустые. Но эти приспособления вскоре были сданы на склад. Египетские же крестьяне по-прежнему, с раннего утра и до позднего вечера, продолжали гнуть спину, перенося тяжелые корзины с землей.

На шестой день путешествия Ковалевский на верблюде направился на север. Его путь лежал к станции Эль-Фердан. Бесчисленные колья и вехи указывали моряку направление будущего канала. Он выехал к участку, где две тысячи феллахов лопатами рыли вспомогательный канал. У озера Баллах он встретил другую группу рабочих. Арабы трудились там до полного истощения, выгребая руками ил. «Паровые драги, — отметил в своих записках Ковалевский, — принесли бы явную пользу, но, к сожалению, общество не обладает ими...»¹⁴

Еще четыре часа утомительного пути, и Ковалевский у станции Кантар. Подобно сказочному видению, возникли перед ним роскошные виллы, построенные между озерами Баллах и Мензале из древнего кирпича, с гранитными фундаментами, на которые пошли... египетские гробницы. Жили в этих домах французы, бельгийцы и прочие чужеземцы, сумевшие, как писал А. Ковалевский в «Одесском вестнике», превратить строительство канала в средство своего обогащения.

А что предоставила компания тем, кто своими руками и на своей, египетской, земле строил этот канал? Где жили десятки тысяч пригнанных на Суэцкий перешеек феллахов? «Арабы после утомительной работы, — писал Ковалевский, — помещаются в перво-вековых шалашах, которые сносны на порогах, при сухом воздухе, но между влажными озерами Баллах и Манзале могут сделаться причиной смертности»¹⁵.

Закрывая последнюю страницу путевых заметок Ковалевского, приходишь к тому же заключению, к которому пришла 64 года назад владивостокская газета: автор их, действительно, принадлежит к числу тех людей, память о которых не должна исчезнуть. Однако имя русского моряка Ковалевского — свидетеля беспримерного трудового подвига арабов — оказалось забытым. Поэтому мы считаем своим долгом сообщить коротко о том, что произошло с ним после опубликования «Морским сборником» его блестящей статьи о Египте.

Минуло два года, и на Черноморском флоте избавились от беспокойного мичмана. Его перевели в Сибирскую флотилию командиром шхуны «Восток». Но чья-то мстительная рука и там не давала покоя Ковалевскому. В 1866 г. его отчислили из флота. Он перешел в гражданское ведомство, однако уже не расставался с Дальним Востоком.

«Представьте себе, — писала о той поре жизни Ковалевского газета „Владивосток“, — молодого, блестящего морского офицера, живо интересующегося литературой, наукой и общественными вопросами, человека талантливого, с прекрасным образованием, со страстными порывами к идеалам Добролюбова и Чернышевского, очутившегося в условиях, какие представлял наш Дальний Восток... Чудовищное пьянство... полнейшее одичание — вот какими чертами рисуется тогдашняя жизнь. Нетрудно догадаться, как должна была действовать на него подобная об-

¹³ Там же, стр. 132.

¹⁴ Там же, стр. 136.

¹⁵ Там же.

становка. Надо было иметь очень крепкую натуру, нужен был большой запас внутренних сил, необыкновенно твердые нравственные устои, чтобы не дать засосать себя непроходимой тине такой жизни»¹⁶.

То, что мы знаем о Ковалевском, свидетельствует о его отчаянных попытках найти в этих условиях общественно полезное занятие. Он принимает активное участие в создании и издании в г. Николаевске газеты «Восточное Поморье». Он пытается основать больницу для прокаженных. В 1893—1894 гг. он активно сотрудничает в дальневосточной печати¹⁷, оставаясь до конца верным прогрессивным идеям своей эпохи. Как и во флоте, беспокойная, деятельная натура Ковалевского внушала неприязнь начальству гражданского ведомства, в котором он стоял. Начались преследования, придирки, и Ковалевский вынужден был выйти в полную отставку. Он умер в 1895 г.

* * *

Таков многострадальный жизненный путь Александра Ковалевского — первого русского человека, побывавшего на Суэцком перешейке в пору строительства там грандиозного водного пути, автора египетских записок, справедливо признанных его современником «в высшей степени интересными»¹⁸.

Появление в 1862 г., почти одновременно, статьи Ковалевского в «Одесском вестнике» и его путевых заметок в «Морском сборнике» не было случайным явлением. Обе публикации явились следствием огромного интереса, который проявлялся тогда в России к строившемуся каналу. В этом убеждаешься даже при беглом ознакомлении с русской периодической печатью 50—60-х годов, регулярно сообщавшей сначала о проектах будущего канала, а затем и о его строительстве.

Большую роль в распространении правильных сведений о канале, о ходе работ на Суэцком перешейке играло в ту пору Русское Географическое общество, горячо поддерживавшее идею этого гидротехнического сооружения¹⁹. В его «Вестнике» и «Известиях» освещалось состояние строительных работ, печатались статьи о той революции, которую должен был произвести канал в мировом судоходстве.

В изданиях Географического общества мы находим заметки о путешествии по Египту — «Суэзский канал в географическом, торговом и коммерческо-политическом отношениях»²⁰; обзор положения работ на Суэцком перешейке, присланный в Петербург из Александрии²¹. Автор этого обзора член Общества А. Смельский вместе с английскими, американскими, французскими и итальянскими инженерами посетил в апреле 1865 г. строительство канала. Присланное им письмо еще до опубликования было прочитано на общем собрании Русского Географического общества и вызвало там живое обсуждение.

Перечитывая сейчас статьи, корреспонденции, письма русских людей, посетивших в разные годы трассу будущего канала, вновь убеждаешься в той глубокой симпатии, с которой они относились к египетским феллахам — строителям гидротехнического сооружения. Автор обзора, подписанного буквой М. и опубликованного в 1868 г. журналом «Всемирный

¹⁶ «Владивосток», 1895, 17 сентября.

¹⁷ А. Ковалевский печатался в газете «Владивосток» под псевдонимом «Вох».

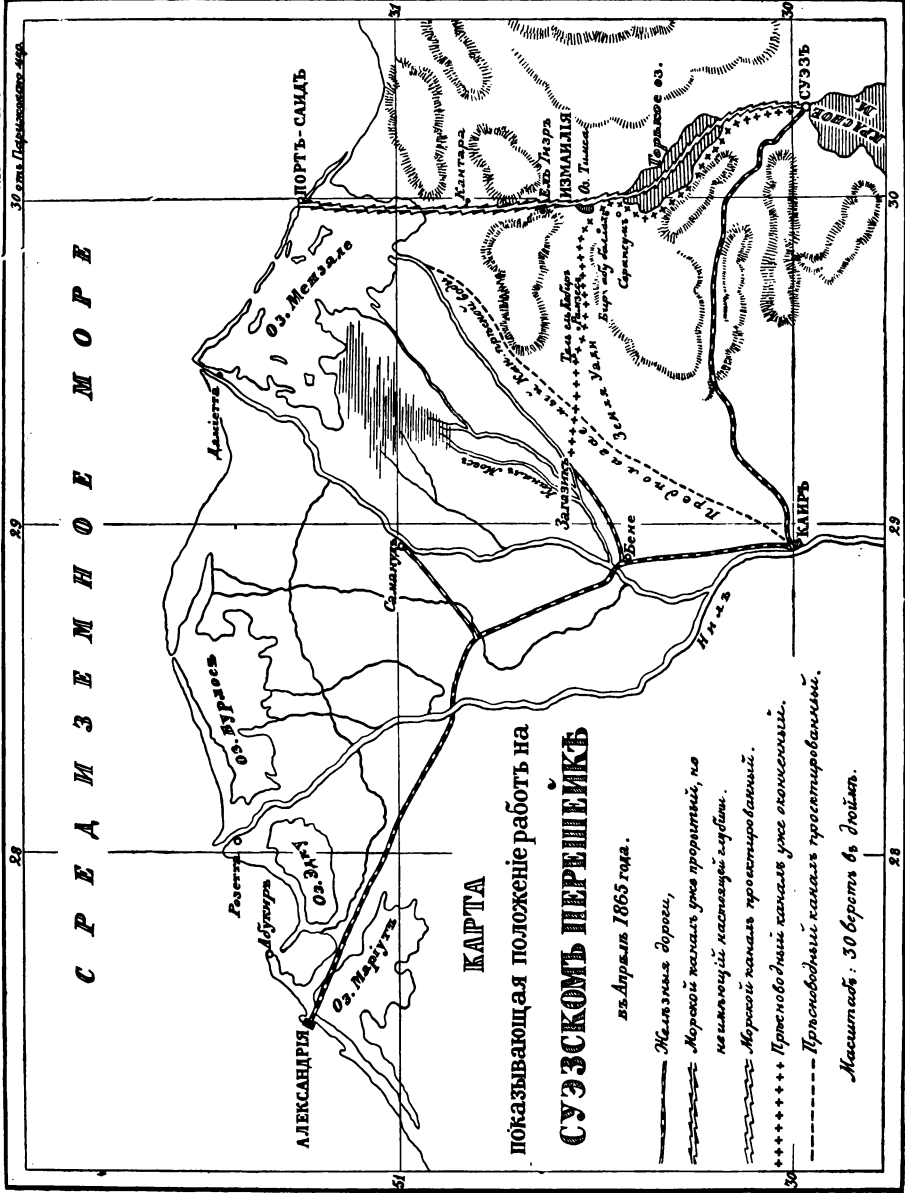
¹⁸ «Инженерный журнал», СПб., 1862, № 5, стр. 363.

¹⁹ См.: «Письмо Фердинанда Лессенса вице-председателю Русского Географического общества» (ВРГО, 1858, ч. 24, № 10, отд. V), стр. 31.

²⁰ ВРГО, 1860, ч. 28, № 4, отд. III, стр. 1—12; ВРГО, 1860, ч. 29, № 5, отд. III, стр. 1—14.

²¹ ИРГО, 1865, т. 1, отд. II, стр. 109—117.

Примечание от 6-го класса
 Института И. П. Г. О.
 30 мая 1865 года



СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

КАРТА

ПОКАЗЫВАЮЩАЯ ПОЛОЖЕНІЕ РАБОТЪ НА

СУЭЗСКОМЪ ПЕРЕШЕЙКѢ

въ Апрель 1865 года.

- Железные дороги,
 - Морской каналъ уже прорытый, но не оконченой частью глубины.
 - Морской каналъ промоченой вахми.
 - +++++ Проложенный каналъ уже оконченый.
 - Проложенный каналъ проектируемый.
- Масштабъ : 30 верста въ дюймѣ.

Карта положенія работ на строительстве Суэцкого канала (Ирго 1865)

путешественник», рассказывал, в частности, о каторжных условиях труда на гигантской стройке, потрясших и Александра Ковалевского. «Работники, — сообщал после посещения одного из участков автор, — расположены, в числе двенадцати тысяч, на пространстве нескольких километров; одни копают землю кирками вниз откоса, в самом ложе будущего канала, и вырытая земля передается из рук в руки, в тростниковых корзинах, называемых куффа, до самого верха откоса. Этот первобытный способ сопровождается удивительными результатами, которые поразили бы нас еще более, если бы мы забыли, что находимся на той классической почве, где колоссальные работы исполнялись руками человеческими»²².

Придя в негодование от первобытных способов труда, практикуемых на стройке управителями Международной компании, русский путешественник не мог «не подивиться способности и гигантскому терпению рабочих-арабов»²³. К этому заключению пришел и другой свидетель строительства канала, выдержки из письма которого были опубликованы в «Вестнике Европы» в статье, подписанной криптонимом Л. А-в. Вот какая безрадостная картина предстала перед ним на Суэцком перешейке:

«Рабочие (арабы. — А. Л.) становились рядами перпендикулярно к линии канала, так что стоявшие в середине ряда находились ногами в воде. Отделив железною лопатою со дна ком земли, они брали этот ком в руки и передавали его из рук в руки до линии откоса; там поочередно становились другие рабочие, спиной к первым, и заложив руки за спину, так чтобы образовать из себя нечто вроде ходячей тачки. Когда такой рабочий чувствовал у себя на спине достаточно комов по тяжести, он, согнувшись, шел до линии, означавшей высоту откоса, и там, выпрямляясь, опускал руки, и ноша падала у него с плеч и спины. Прием самого первобытного свойства!

Само собой разумеется, что рабочие оставались голыми выше пояса, и вся эта траншея во время работы представляла зрелище весьма плачевного свойства: зеленватая вода стекала из этих комов жидкою грязью и проводила на коже бедняков узоры, разнообразные с их движениями... Удивляться ли тому, что когда на перешейке появилась холера, то рабочие валились, как мухи?..»²⁴

Наблюдения, сделанные на канале русским человеком, чье имя пока еще не установлено, подтвердили заключения, к которым пришли и А. Ковалевский и автор статьи во «Всемирном путешественнике». Он, как и другие его соотечественники, как и передовые деятели западных стран той поры, не только обличал угнетателей, но и отмечал необыкновенное трудолюбие, исключительное усердие, поразительную любовь арабов, согнанных со всех концов страны на строительство канала.

Автор статьи в «Вестнике Европы» пришел к справедливому заключению, что привлечение многотысячных масс арабов к строительству канала наносило огромный урон сельскому хозяйству Египта. Арабов сгоняли не только из ближайших к трассе местностей. Их посылали сюда и из Верхнего Египта. Эти бедняки, помимо месяца, отрабатываемого на стройке, теряли по пяти и более дней на длительный путь. У земледелия, подсчитал Л. А-в, постоянно отнято было не только 20 тыс. рабочих, занятых на строительстве, но и то число, которое находилось в пути, чтобы их заменить.

²² М., *Поездка к Суэцкому каналу в 1862 году* («Всемирный путешественник», 1868 т. IV, вып. 41), стр. 650.

²³ Там же.

²⁴ Л. А-в *Суэцкий канал* («Вестник Европы», 1869, т. VI, кн. 12), стр. 813—814.



АРАБЫ-РАБОЧИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ СУЭЦКОГО КАНАЛА
(рисунки из журнала «Всемирная иллюстрация», 1869 г.)

По мере того как приближался день торжественного открытия канала, русская периодическая печать уделяла ему все больше и больше места. И по-прежнему во многих журнальных и газетных материалах настойчиво проводилась мысль, что истинными создателями нового водного пути были египетские феллахи. Журнал «Всемирная иллюстрация», публикуя за две недели до торжества большую корреспонденцию «Суэцкой канал», сопровождал ее, в числе прочих, рисунком, изображавшим рабочих-арабов на строительстве гидротехнического сооружения²⁵.

* * *

В России многие получили приглашение приехать в Египет на торжество по случаю открытия Суэцкого канала. Среди них были адмирал Н. М. Чихачев, представитель Русского Технического общества генерал М. Тилло, петербургский профессор-путеец И. П. Глушинский, писатель В. А. Соллогуб, художник И. К. Айвазовский, действительный член Русского Географического общества Ф. Г. Тернер и др.

27 октября (ст. ст.) 1869 г. из одесской гавани отплыли два парохода — «Генерал Коцебу» и «Владимир». На каждом было около 60 пассажиров, отправлявшихся на праздник. Почти одновременно в море под флагом контр-адмирала Бутакова вышел паровой клипер «Яхонт».

Курс на Суэц взяли также военная шхуна «Псезуапсе» и пароход «Олег», на котором Русское общество пароходства и торговли отправило в Египет свой приветственный адрес. В нем говорилось: «...Русское общество пароходства и торговли, живо сочувствующее всему, что может содействовать успехам торговых сношений его отечества, внимательно следило за ходом работ Морского Канала, первое приветствовало посылкою своих пароходов открытие Порт-Саида, непрерывно посещало эту гавань с 1866 года...»²⁶

²⁵ «Всемирная иллюстрация», 1869, т. II, № 45, стр. 292.

²⁶ «Всемирная иллюстрация», 1870, т. III, № 55, стр. 60.

Художник, оформлявший написанное на роскошном пергаменте приветствие, причудливо соединил в двух половинках одного портика русский стиль с арабским, символизируя этим дружественные отношения России и Египта. Художественные открытки, воспроизводившие адрес Русского общества, по свидетельству присутствовавших на открытии русских гостей, охотно раскупались жителями Александрии и других городов Египта.

Утром 17 ноября н. ст. 1869 г. Суэцкий канал начал прием гостей. Пятым судном, прошедшим по каналу, был клипер «Яхонт». Он прошел мимо двух других русских пароходов — «Генерал Коцебу» и «Владимир», стоявших у входа в ожидании своей очереди. «Когда „Яхонт“ с русским флагом поровнялся с ними, — сообщал находившийся на борту парохода „Генерал Коцебу“ корреспондент „Всемирной иллюстрации“, — мы все высыпали на палубу и приветствовали его громким „Ура!“ ... Минута эта показалась мне так торжественною, что я упустил достойнейшего И. К. Айвазовского тотчас же набросать ее беглый очерк»²⁷.

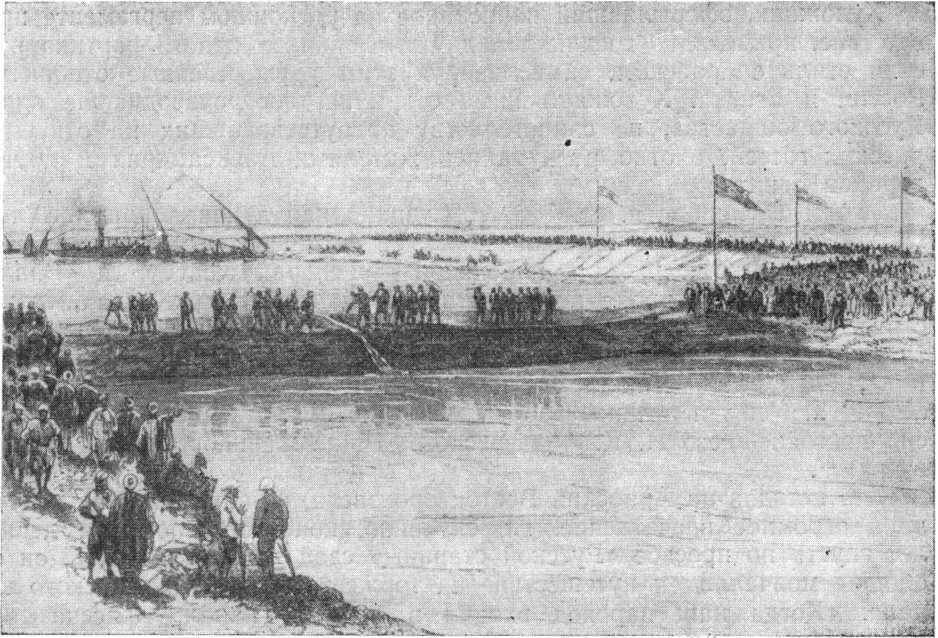
Эта поездка на Арабский Восток произвела, по-видимому, на художника огромное впечатление. Не случайно, конечно, вспоминая девять лет спустя по просьбе «Русской старины» свой жизненный путь, он не обошел молчаньем и путешествие на торжества открытия морского канала. «Когда наш пароход входил в Суэцкий канал, — рассказывал Айвазовский, — шедший впереди его пароход французский сел на мель, и пловцы принуждены были переждать, покада тот снимется. Эта остановка длилась часов пять. Была прекрасная лунная ночь, придававшая какую-то особенную, величавую красоту пустынным берегам древней страны фараонов, отторгнутой каналом Лессепа от азиатского материка... Чтобы скоротать время, пассажиры русского парохода устроили импровизированный вольный концерт: г-жа Киреева, обладая прекрасным голосом, приняла на себя обязанность запевалы; стройный хор подхватывал. И вот на берегах Египта зазвучали песни о „матушке Волге“, о „тёмном лесе“, о „чистом поле“ и понеслись по волнам, осеребрённым луною, ярко светившею на рубеже двух частей света»²⁸.

Побывавшие на празднествах корреспонденты русских газет и журналов, военные деятели, инженеры, ученые, писатели оставили записки, статьи, корреспонденции, в которых подробно описали торжество открытия канала. И в большинстве этих свидетельств очевидцев мы находим первостепенной важности деталь, которую постаралась обойти молчанием реакционная зарубежная печать. Отдавая должное необычайной пышности праздника (для оплаты которого Египту пришлось пойти еще на один кабальный заем!), гости из России отмечали прежде всего историческое значение Суэцкого канала для будущего Египта. Они выражали надежду, что прорытый на египетской земле морской канал принесет значительное улучшение не укрывшемуся от их внимания жалкому экономическому положению страны.

Называя соединение Средиземного моря с Красным «одним из величайших предприятий века», побывавший на открытии бассейнов горьких озер на Суэцком перешейке корреспондент «Всемирной иллюстрации» рассказывал: «День открытия бассейнов горьких озер был днем большого торжества для Египта... Все окрестное население на двадцать миль в окружности собралось смотреть на первый акт события, дол-

²⁷ Н. Мосолов. *Открытие Суэцкого канала* («Всемирная иллюстрация», 1870, т. III, № 54), стр. 30.

²⁸ «Иван Константинович Айвазовский и его XLII-летняя художественная деятельность» («Русская старина», 1878, т. XXIII, кн. 9), стр. 289.



ПОСЛЕДНИЙ СПУСК ВОДЫ ПЕРЕД ОТКРЫТИЕМ СУЭЦКОГО КАНАЛА
(рисунок из журнала «Всемирная иллюстрация», 1869 г.)

женствующего создать новую эпоху для египетского королевства...»²⁹ Корреспондент считал, что от окончания работ на Суэцком канале зависит будущее Египта.

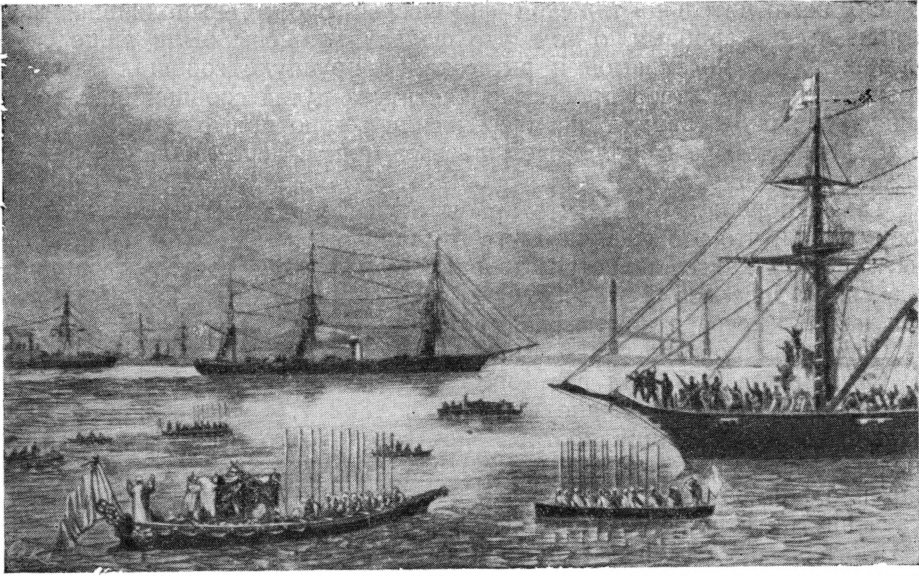
Корреспондент другого русского периодического издания — «Морского сборника», также побывавший на торжествах, высказал уверенность, что канал принесет значительную выгоду прежде всего Египту. «Более всех, — писал некий А. Г., — без сомнения, выиграет Египет, уже по своему географическому положению... С оживлением торговли оживится деятельность и внутри страны и разовьются сношения с южными берегами Азии и Африки... Берега канала, без сомнения, будут постепенно заселяться и обрабатываться, что при благословенном климате Египта даст новые источники доходов государству»³⁰.

Однако уже тогда, в конце 60 — начале 70-х годов наиболее проницательные люди высказывали опасения, что плоды труда феллахов будут присвоены западными государствами. Отмечая исключительное географическое положение Египта, видя условия возможного расцвета этой арабской страны в ее климате, почвах, растительности, а также в созданном на ее территории Суэцком канале, Вл. Соллогуб предвидел, что Англия превратит канал «для себя в доходную статью». «Либерализм Англии, — заявлял он, — останавливается на пределах ее выгод... Не будучи уже в силах уничтожить предприятие, она овладевает им силою своих капиталов и поработачает своим расчетом, хотя временно, будущее возникающего края»³¹.

²⁹ «Открытие бассейнов горьких озер на Суэцком перешейке» («Всемирная иллюстрация», 1869, т. I, № 18), стр. 283.

³⁰ А. Г., *Суэцкий канал и его значение для мореплавания и торговли* («Морской сборник», 1870, т. CVIII, № 5, неофициальный отдел), стр. 160—161.

³¹ В. А. Соллогуб, *Новый Египет* (Публичный отчет и путевые впечатления), СПб., 1871, стр. I—II.



ОТКРЫТИЕ СУЭЦКОГО КАНАЛА. РУССКИЕ СУДА ВХОДЯТ В КАНАЛ
(рисунки А. Бегрова с наброска И. Айвазовского)

Несмотря на то что русские гости прибыли в Египет уже к самым торжествам, им удалось все же ознакомиться с условиями строительства канала. Ф. Г. Тернер, командированный на Суэцкий перешеек Русским Географическим обществом, выступил 10 февраля 1870 г. на общем собрании Общества с обширным докладом³², в котором подробно изложил историю канала, сообщил о том противодействии, которое оказывалось строительству со стороны Англии. Придя к заключению, что новая водная магистраль имеет мировое значение, Тернер отметил также исключительную важность этого морского пути для России. Особый интерес вызвал у слушателей рассказ Тернера об условиях, в которых велось гигантское строительство. На основе собранных им в Египте достоверных сведений он подтвердил, что Суэцкий канал удалось прорыть только благодаря беспримерному подвигу многотысячной армии египетских феллахов.

«Проложение канала по болотистой местности озера Мензалэ, — рассказывал Ф. Г. Тернер позднее, в мае 1870 г., в статье „Поездка на Суэцкий канал“, — представляло немало затруднений... Затруднения были преодолены только благодаря трудам местного населения, разбросанного по озеру Мензалэ и привыкшего работать в воде и иле, растягивая рыболовные сети. Они голыми руками выкопали первое углубление канала... Они становились ногами в воду, выгребали руками ил, выжимали из него воду, и полученные таким образом глыбы твердой липкой массы раскладывали по краям канала, образуя искусственную ручную плотину, достаточную для противодействия на некоторое время приливу жидкого ила в только что выкопанное пространство. Этим первобытным способом было вырыто первое углубление канала на протяжении 44 верст, т. е. вдоль всего озера Мензалэ»³³.

³² «Журнал общего собрания Русского географического общества» (ИРГО, 1870, т. VI, № 1, отд. I), стр. 38—40.

³³ «Вестник Европы», 1870, т. III, стр. 71—72.

Об исключительно тяжелой физической работе, выполнявшейся на строительстве арабами, о том, что феллахи лишены были даже самых элементарных механизмов и рыли канал вручную, сообщал также по возвращении из Египта профессор Института путей сообщения И. П. Глушинский. Арабы, заявил он, «переносили землю прямо в руках, в корзинах, сплетенных из пальмовых листьев, или в деревянных ведрах, насаженных на шест»³⁴.

Таким образом, о том, что арабы были творцами гидротехнического сооружения, что это их руками (в буквальном смысле слова!) был прорыт Суэцкий канал, свидетельствовали многие наши соотечественники — и те, кому довелось быть очевидцем строительства, и те, кто присутствовал на торжестве открытия водного пути.

Отстаивая позднее право египтян на Суэцкий канал, военный моряк И. Овчинников выражал в «Морском сборнике» справедливый гнев по поводу того, что англичане сделали в 1882 г. Суэцкий канал базой своих военных операций против войск восставшего Араби-паши. «Заняв после этого Египет, — писал в 1899 г. Овчинников, — англичане до сих пор продолжают свою оккупацию, ссылаясь на необходимость поддерживать внутри страны спокойствие и порядок». «Присутствие англичан в Египте, — предостерегал русский моряк, — следует считать опасным в интересах международного положения Суэцкого канала»³⁵.

Овчинников отмечал, что среди части англичан, в том числе среди английских юристов, раздавались в то время трезвые голоса, протестовавшие против захвата Суэцкого канала. Он ссылаясь при этом на заключения британских специалистов по международному праву, утверждавших, что, несмотря на заинтересованность Англии в Суэцком канале, она не имела никакого права на владение этим водным путем.

Называя в той же статье, опубликованной в 1899 г., положение Египта чрезвычайно ненормальным, Овчинников акцентировал внимание читателей на то, что английская оккупация страны затянулась к тому времени более чем на 15 лет. «Такое продолжительное и незаконное занятие, — утверждал он, — служит явным доказательством английских стремлений присоединить Египет к своим владениям»³⁶.

Анализируя современное ему положение Суэцкого канала, Овчинников высказывал и тут же обосновывал свое предположение: политика англичан в отношении Арабского Востока строится в расчете на те выгоды, которые они надеются извлечь из господства над Египтом и проходящим через его территорию каналом: «В военном отношении, — сообщал Овчинников, — власть над Египтом окончательно устанавливает господство Англии над всем путем, который через Гибралтар, Мальту, Кипр, Порт-Саид, Суэц и Аден ведет к берегам Индии. Твердо укрепившись в Египте, — предсказывал русский моряк, — Англия не преминет отказать от Константинопольской конвенции...»³⁷

Однако, несмотря на все мрачные предзнаменования, несмотря на трагическую судьбу Суэцкого канала, русские люди еще в прошлом столетии твердо верили в лучшее будущее египетского народа. Они были убеждены в том, что не напрасно честные, трудолюбивые арабы связывали с Суэцким каналом самые светлые надежды. Это чувство выразил Вл. Соллогуб. «На Суэцком канале, — торжественно провозглашал он в своей книге, — мы приветствуем первое пробуждение Востока... При-

³⁴ И. П. Глушинский, *Суэцкий канал*, СПб., 1870, стр. 25.

³⁵ И. Овчинников, *Международные каналы* («Морской сборник», 1899, т. ССХСІ, № 4, неофициальный отдел), стр. 153.

³⁶ Там же, стр. 164.

³⁷ Там же, стр. 165.

дет время, и сотни миллионов рабов узнают свободу; придет время, и сотни миллионов жертв чужой корысти... получают неотъемлемые права неотъемлемого имущества...»³⁸

День пробуждения Востока настал! Египетский народ отстаивал свои законные права на Суэцкий канал. И советские люди, потомки моряков, путешественников, инженеров, литераторов — свидетелей беспримерного трудового подвига египетских феллахов, приветствуют эту историческую победу свободолюбивых арабов.

³⁸ В. А. Соллогуб, *Новый Египет*, стр. 36.