

Дезидер Гальский  
**ВЕЛИКИЕ АВАНТЮРЫ**

История создания  
Суэцкого и Панамского  
каналов



·ПРОГРЕСС·

Дезидер Гальский  
ВЕЛИКИЕ АВАНТЮРЫ



Desider Galský  
**VELIKÉ DOBŘODRUŽSTVÍ**  
Suez a Panama

ALBATROS PRAHA 1983

Дезидер Гальский

**ВЕЛИКИЕ АДВАНТЮРЫ**

История создания  
Суэцкого и Панамского  
каналов



МОСКВА-ПРОГРЕСС-1990

Перевод с чешского **И. И. Попа** и  
**Ю. И. Ритчика**

Научная редакция и предисловие  
доктора экономических наук  
**И. М. Могилёвкина**

ББК 26.89(0)

Г 17

*Редактор Л. Б. Бабинцева*

**Гальский Д.**

**Г 17** Великие авантюры: История создания Суэцкого и Панамского каналов: Пер. с чеш. / Ред. и предисл. **И. М. Могилёвкина**.— 2-е изд.— М.: Прогресс, 1990.— 440 с., ил.

Художественно-публицистическое произведение известного чехословацкого журналиста, построенное на строго документальной основе, посвящено истории сооружения Суэцкого и Панамского каналов.

Содержание книги помогает лучше понять события последних лет на Ближнем Востоке и в Центральной Америке.

Рекомендуется широкому кругу читателей.

Г  $\frac{1805030000-708}{006(01)-90}$  67—90

ББК 26.89(0) + 63.3(0)

*Редакция литературы по географии,  
экологии и народонаселению*

© Desider Galský, 1983

Illustrations © Albatros, 1983

© Перевод на русский язык, предисловие и примечания  
издательство «Прогресс», 1990

## **Авантюристы прошлого или энтузиасты будущего?**

Приятно представлять читателю такую интересную и познавательную книгу, как эта. Сразу скажу, что не собираюсь пересказывать ее, но лишь хочу дополнить некоторыми пояснениями. Прежде всего об авторе. Бесспорно, интересные книги пишутся интересными людьми. Известный чехословацкий писатель, кандидат исторических наук Дезидер Гальский, изучал жизнь «не только по учебникам». Во время войны он был партизаном в Словакии. После победы учился в Карловом университете в Праге. Ряд лет провел на дипломатической службе. Позже занимался издательской деятельностью и, наконец, стал писателем. Начиная с 1960-х годов вышло несколько его книг, хорошо встреченных читателями как в Чехословакии, так и за рубежом. «Великие авантюры. История создания Суэцкого и Панамского каналов» — наиболее известная из них.

Книгу «Великие авантюры» нельзя отнести к какому-либо одному литературному жанру. Дезидер Гальский излагает полную драматических коллизий эпопею строительства Суэцкого и Панамского каналов во вполне реалистической манере, через поступки и деяния реально существовавших людей, привлекая реальные факты, цитируя подлинные документы и газетные сообщения и в то же время интересно, увлекательно, динамично, в традициях художественной литературы выстраивая сюжет.

Вместе с автором мы совершаем целый ряд путешествий во времени и пространстве: в Египет времен Оттоманской империи, в Панаму конца прошлого—начала нынешнего столетия. Но действие не ограничивается этими точками планеты, где обретали жизнь ги-

гантские проекты. Действие происходит то в салонах Парижа и парламенте Лондона, то в Вене, Санкт-Петербурге, Мадриде, Стамбуле, в Нью-Йорке. Именно здесь решалось будущее великих идей, которые многим тогда казались безумными.

Как в истинно литературном произведении, в книге Д. Гальского есть герой. Это француз Фердинанд Лессепс. Дипломат, делец, даже авантюрист и, без сомнения, крупный организатор. Лессепс стоял у истоков сооружения Суэцкого канала, затем (много позже) — у начала строительства Панамского канала. Его полная событий и бурной деятельности жизнь образует «стержень» книги.

Многие страницы биографии предприимчивого француза (да и не только его) словно взяты из произведений Оноре де Бальзака. Стремление к славе и богатству при неразборчивости в средствах, создание акционерных компаний, выкачивание средств мелких собственников, обманутых шумной рекламой, скандальные аферы и т. д. и т. п. Не будем, однако, забывать, что Лессепс и Бальзак — современники Франции одной эпохи, поэтому подмеченное нами сходство не случайно.

Помимо Лессепса, на страницах книги живут и действуют многочисленные исторические лица, те, кто желал постройки каналов, и те, кто противился этому, и мы невольно можем склониться к тому, чтобы составить наше мнение об этих лицах по их отношению к Лессепсу, к его делу, поскольку через историю людей автор фактически излагает историю создания двух каналов. Среди врагов Суэцкого канала выделяется лорд Пальмерстон, этот уже состарившийся к середине прошлого века руководитель британской политики. И вот энергичный французский дипломат, боровшийся за сооружение Суэцкого канала, что отвечало интересам Франции, столкнулся с лордом Пальмерстоном, врагом всяких каналов и любых новшеств, которые могли бы нанести ущерб британскому морскому могуществу. Француз проявлял чудеса ловкости, обаяния и энергии. Старый же британец оставался незыблемым и непреодолимым, как скала. В подобных столкновениях разных, непохожих характеров реша-

лись судьбы грандиозных строек в Египте и затем в Панаме, и поэтому мы подчас воспринимаем книгу, а иными словами, и саму историю этих гигантских строек как драму главных персонажей, их человеческих страстей, как новый роман из «человеческой комедии» великого французского романиста.

Но Д. Гальский — не только литератор. Он прежде всего историк, и, будучи им, он прекрасно осознает, что в истории за желаниями и поступками отдельных личностей стоят объективные потребности и процессы развивающегося человеческого общества. В случае с прокладкой Суэцкого и Панамского каналов — это промышленная революция, выход на авансцену буржуазии, нарастание противоречий между основными империалистическими державами, вызов народов мира колониализму и неоколониализму.

Драматическая история строительства великих каналов — это не только борьба за осуществление смелых инженерных проектов, но и борьба за решение социальных, общественных проблем, наконец, вопросов внешнеполитического характера, большинство из которых не потеряло остроту и в наши дни.

Каждый из каналов соединяет воедино два крупнейших водных пространства: Суэцкий — Атлантику и Индийский океан, Панамский — Атлантический и Тихий океаны. Через оба канала нескончаемым потоком проходят торговые суда с грузами и без них, военные корабли... Какое это имело значение в прошлом? Важно ли это в нынешние дни?

Рассмотрим, впрочем, по порядку.

Четыре тысячи лет тому назад из Средиземного моря в Красное уже пролегал путь на Восток. Это было время высокой культуры Древнего Египта. До наших дней дошли удивительные произведения той эпохи. Вот, например, поэтичные строки в переводе Анны Ахматовой, исполненные необъяснимой нежности и грусти:

Приходит ветер —  
и слетает к сикомору,  
приходишь ты —  
спешишь ко мне.



Но 120 тыс. египтян погибли на постройке канала от Нила до Красного моря. Согласно некоторым историкам, работы по его сооружению были начаты при фараонах XII династии Среднего царства. Великий историк древности Геродот напишет об этом: «У Псамметиха был сын Нехо, который после него сделался царем Египта. Он первый начал прорытие канала, ведущего в Эритрейское море, того самого, который потом был вырыт персидским царем Дарием. Длина канала четыре дня плавания, а широк он настолько, что по нему могут идти гонимые веслами две триремы рядом, вода в него проведена из Нила...»\* Позднее работы на канале возобновлялись при Птолемее II Филадельфе, правившем Египтом между 285 и 247 гг. до н. э., при римском императоре Траяне (53—117 гг. н. э.).

При Дарии I, как утверждается в найденной в районе Суэца клинописной надписи с параллельным египетским текстом, «корабли пошли из Египта в Персию». Последующие завоеватели Египта совершенствовали канал, и он просуществовал около 1000 лет. Канал, прорытый в обход Суэцкого перешейка, от Нила до Арсиноя (около нынешнего Суэца), был описан многими древними: Геродотом, Диодором Сицилийским, Страбоном, Плинием Старшим.

Египтяне пользовались каналом для плавания в Пунт (на территории современного Сомали) за миррой и ладаном, золотом, диковинными растениями и животными.

Много столетий спустя, в средние века, в 776 г. уже нашей эры, после завоевания арабами Передней Азии, Египта, других стран Северной Африки и Юго-Западной Европы, движение по каналу было закрыто. В последующие одиннадцать столетий канал засыпало песком.

Между тем перекрытие водного пути на Восток подталкивало и к попыткам его восстановления, и к поискам новых маршрутов, как сухопутных, так и морских. В частности, одна из целей крестовых походов в 1096—1270 гг. заключалась в насильственном возрождении «великого

---

\* Цит. по кн.: Античная география. М., 1953, с. 39—40.

восточного пути». После неудачи крестоносцев европейцами был совершен ряд путешествий в страны Азии. Вспомним хотя бы переход Марко Поло в 1271—1295 гг.

Первыми морскую дорогу в Индию и другие страны Востока стали успешно искать португальцы. Открытие ими в XV в. пути вокруг Африки на время разрешило вопрос о мореплавании из Европы в Индийский океан. Тем не менее сама идея соединения Средиземного моря с Красным и восстановления таким образом прямого, более короткого пути полностью не исчезла.

С началом эпохи великих географических открытий мысль о новом прорытии канала возникала много раз. Венецианцы, например, думали с его помощью оживить свою торговлю, пришедшую в упадок после открытий португальцев. В особенности же эти проекты имели хождение во Франции, которая с их осуществлением рассчитывала выиграть на торговле с Востоком и укрепить свою морскую мощь. Так, в правление короля Людовика XIV, жившего в 1638—1715 гг., изучались различные планы прокладки канала через Суэцкий перешеек. Наибольшую известность получил проект знаменитого ученого Лейбница, представленный в 1672 г.

К тому времени Англия все больше вытесняла португальцев, а затем и испанцев из мировой морской торговли. Британия сумела закрепиться в Индии, захватить многие заморские страны и господствовала на морях. В последующие годы, но еще до Великой французской революции 1789—1794 гг., вопрос о Суэцком канале, в котором прежде всего были заинтересованы торговые круги, неоднократно ставился дипломатическими миссиями Франции. В 1790 г. марсельские коммерсанты вручили Учредительному собранию меморандум с требованием оказать помощь отечественной торговле с Индией через Египет с целью восстановления богатства средиземноморских городов Франции и подрыва английского господства на море.

Наполеон Бонапарт (в то время генерал Директории), предпринимая в 1798—1801 гг. экспедицию в Египет, получил прямые инструкции прорыть канал на Суэцком перешейке и принять все меры, чтобы обеспе-

чить свободное и исключительное владение Красным морем за Французской республикой. Предвидя возможные политические последствия постройки канала, Наполеон поручил комиссии во главе с известным инженером Лепером провести предварительные изыскания. Комиссия исчислила возможные расходы в несколько десятков миллионов франков. Однако по политическим причинам этот проект не был реализован. Как известно, египетский поход Наполеона окончился провалом.

Тем временем Англия продолжала вытеснять Францию с морских просторов. В боях при Абукире (1798 г.) и Трафальгаре (1805 г.) британский адмирал Нельсон практически уничтожил французский военный флот. Затем англичане захватили Мальту, расположенную в центре Средиземного моря, на важных судоходных путях, и к середине прошлого столетия установили свой контроль над Красным морем, оккупировав стратегически важный порт Аден и остров Перим, контролирующие вход в Красное море с юга. В результате восточный путь через Средиземное и Красное моря в Индию оказался в руках Британии. Англичане стали осуществлять смешанное сообщение между Британией и Индией, перевоза пассажиров, багаж и почту.

Старейшая английская судоходная компания «Peninsular and Oriental Company», которая работает и в наши дни (ее полное название в переводе звучит как «Полуостровная [имеется в виду Синайский полуостров] и Восточная компания»), выполняла регулярные морские перевозки между Саутгемптоном и Александрией на северном участке восточного пути и на юге между Суэцем и Бомбеем. Сухопутный промежуток в Египте между Александрией и Суэцем преодолевался с помощью разных видов транспорта: на речных буксирных судах, в омнибусе, на верблюдах. В 1851 г. англичане добились концессии на постройку железной дороги от Александрии до Каира и проложили ее. Этот вариант достичь Индию через Египет давал выигрыш во времени на 25 и более дней по сравнению с путем вокруг Африки. Однако он не мог полностью обеспечить перевозку все возрастающих количеств массовых грузов. Дороговизна и трудности

доставки товаров по суше, их неоднократная перевалка становились все большей помехой.

Стремление Великобритании сохранить свое господство на кратчайшем пути в Индию склоняло ряд английских политиков, и прежде всего британского премьер-министра Пальмерстона, к яростному противодействию постройке Суэцкого канала. В этом британская политика вступала в противоречие не только с требованиями мирового промышленного развития, но и с политическими интересами других европейских стран. Франция не была единственным государством, заинтересованным в ослаблении английской морской гегемонии и в расширении торговли со странами Индийского океана и Дальнего Востока. Другие континентальные страны Европы — Австрия и Россия — также были в определенной степени заблокированы в Средиземном море. Не будем забывать, что Гибралтар находился под английским контролем. Впрочем, Англия весьма умело использовала разного рода противоречия между самими континентальными державами в своих политических целях. В Крымской кампании, например, Франция даже воевала вместе с Англией против России.

Длительное время Англии удавалось тормозить сооружение канала, и несомненная заслуга энергичного Лессепса, о которой подробно рассказано в книге, в том, что он сумел обойти многие препятствия и добился желаемого. Правда, если говорить об интересах Франции, а точнее, французской буржуазии, то эффект этой победы был существенно уменьшен встречными политическими маневрами Англии. Кстати, весьма символическим событием явилось то, что первым торговым судном, которое прошло Суэцкий канал после его открытия, было британское. Однако дальнейшие события носили уже не символический, а вполне конкретный характер.

Политические последствия постройки канала оказались иными, чем ожидал Лессепс и многие другие. Так, канал вовсе не подрывал власть Англии в Индии, а скорее укрепил ее, улучшив связь британской метрополии с ее

заморскими территориями. Далее, хотя канал и в самом деле ослабил связи Египта с Турцией, что предвидел и чего опасался Пальмерстон, но произошло это отнюдь не в ущерб английским интересам.

Во всем, что последовало позже, ясно проявила себя бесспорная истина: стратегическая победа в долгосрочном плане достается наиболее могущественному из соперников. Более удачная или даже ловкая дипломатия может лишь временно принести успех, за которым неумолимо дают о себе знать закономерные долгосрочные процессы. Во второй половине прошлого столетия Англия была в апогее своего могущества, и Франция не могла эффективно противостоять ей. В конечном итоге Англия захватила Суэцкий канал, воспользовавшись, больше чем кто-либо другой, плодами французских усилий, результатами бурной деятельности Фердинанда Лессепа.

То было время, когда Британия «правила на морях», и она делала это твердой рукой. Уже вскоре после открытия канала Англия, которая столько препятствовала его созданию, скупила в 1875 г. у египетского хедива значительную часть акций. Сосредоточив в своих руках 44% акций «Всеобщей компании Суэцкого морского канала», английское правительство стало играть решающую роль в ее делах. Несколько позднее, в 1882 г., Великобритания оккупировала Египет, закрепила за собой остров Кипр и сделалась полновластной хозяйкой «великого восточного пути».

Между тем Суэцкий канал продолжал привлекать империалистические интересы. В особенности много усилий для его захвата предпринимала Германия, одержимая идеей мирового господства. В первую мировую войну Германия пыталась захватить Суэцкий канал силой, но тщетно. Во вторую мировую войну танковые части фашистского генерала Роммеля также безуспешно рвались к зоне канала.

Лишь в недавнем прошлом под нажимом народно-освободительного движения в Египте и других странах Англия постепенно стала сдавать свои позиции. В конечном итоге Суэцкий канал был национализирован

Египтом, и Резолюция Совета Безопасности ООН от 13 октября 1956 г. подтвердила суверенитет Египта над территорией канала и его право осуществлять эксплуатацию на основе свободы прохода судов всех флагов.

Однако на этом драматическая история Суэцкого канала не закончилась. В том же 1956 г. арабо-израильская война и оккупация Францией и Англией зоны канала прервали его работу. Агрессия против Египта не только поставила под угрозу международный мир, но и вызвала потрясение в морской торговле.

В результате закрытия Суэцкого канала путь следования огромной массы грузов удлинился на несколько тысяч миль, ибо плыть теперь судам приходилось вокруг Африки. Это вызвало нехватку судов, удорожание перевозок. Потребители многих товаров повсеместно должны были платить за них более высокие цены, даже не подозревая об истинной причине случившегося. Казалось бы, сравнительно быстрое восстановление судоходства в следующем, 1957 г., выправило положение. Однако на деле вышло иначе. Возврат к пути через Суэцкий канал привел к обратному явлению — морской тоннаж, возросший за это время, оказался излишним. В мировом судоходстве разразился кризис, началась безработица, последовала серия банкротств среди судовладельцев. В 1967 г. на Ближнем Востоке вспыхнула шестидневная война и израильские войска захватили восточный берег Суэцкого канала. Судоходство по важнейшей водной магистрали мира вновь было прервано, и на этот раз уже надолго, до 1975 г. Накануне закрытия, в 1966 г., через канал прошла примерно 21 тысяча судов, которые перевезли 66 млн. т сухогрузов и 176 млн. т нефти и нефтепродуктов, что составляло почти 14% объема мировой морской торговли.

Закрытие канала на столь длительный срок причинило серьезный ущерб многим средиземноморским странам, и в особенности государствам Азии и Восточной Африки. Вновь потребовались дополнительные расходы на перевозку товаров вокруг Африки, нехватка морских судов сделала необходимыми затраты на постройку

нового тоннажа. Общие потери исчислялись более чем в 10 млрд. долларов. Болезненный удар был нанесен экспорту товаров из стран Восточной Африки и даже Юго-Восточной Азии, который упал во многих случаях на 20%. Пострадали многие традиционные центры морской торговли, например Аден, средиземноморские порты Италии, Франции и других стран.

Возобновление судоходства через Суэцкий канал в 1975 г. стало возможным во многом благодаря помощи Советского Союза по разминированию канала: уничтожению подводных мин, ликвидации неразорвавшихся бомб и снарядов. Эти и другие работы были выполнены Советским Союзом по просьбе, с которой обратилась к Советскому правительству администрация Суэцкого канала от имени правительства Египта.

Разумеется, Суэцкий канал поражает не только своей историей, так тесно связанной с политикой. Суэцкий канал — это детище смелой человеческой мысли, создание инженерного гения, результат тяжелого труда, который стоил жизни многим тысячам людей, погибших при его постройке от непосильной работы, жары, болезней.

Среди тех, кто вынашивал идею создания канала, страстно ее пропагандировал и защищал как стройку будущего, особого упоминания заслуживает Бартеlemi Проспер Анфантен.

Идея канала была дорога Анфантену как выражение возможностей научно-технического прогресса, в котором Анфантен видел прежде всего средство для улучшения жизни рабочих. Иногда пишут, что вера Анфантена в магическую силу технического прогресса была наивной. Но вправе ли мы сейчас упрекнуть его в этом? От Суэцкого канала Анфантен ожидал вполне конкретной пользы для рабочих. Постройка и открытие канала должны были привести к оживлению в промышленности и торговле, увеличить занятость, а следовательно, сократить безработицу. Именно поэтому Анфантен горячо боролся за постройку канала.

Анфантен был учеником великого французского просветителя Сен-Симона, который, по словам Маркса,

выступил «как выразитель интересов рабочего класса»\*. За свои взгляды Анфантен сидел в тюрьме, претерпел много лишений. Но он бескорыстно любил людей и отстаивал идеи не для своей пользы, а для пользы общества. Когда Лессепс фактически похитил идею канала и, перехватив руководство, отстранил Анфантена, тот лишь сказал, что в конце концов самое главное то, что канал будет построен. Благо других, а не свое собственное составляло цель и счастье его жизни. Ведь он был социалистом-утопистом.

Авантюры прошлого творились авантюристами, великие дела рождались в умах и сердцах таких людей, как Анфантен.

Однако великие мысли, когда речь идет об инженерных сооружениях, требуют еще и специалистов, способных дать им техническое решение.

Еще в 1846 г. образовалось международное общество по исследованию проблемы Суэцкого канала, в котором активную роль играли видные инженеры того времени: француз Талабо, австриец Негрелли, англичанин Стефенсон. В конечном итоге Суэцкий канал был сооружен при участии Негрелли и таких специалистов, как Дюфур-Феронс, Линан и Мужель. Технические, организационные и экономические трудности при этом были весьма велики.

Канал был закончен не в шесть лет, как предполагалось, а в десять лет. Наконец 16 ноября 1869 г. он был торжественно открыт. Первоначально длина его равнялась 160 км, ширина по зеркалу воды — 60—110 м, по дну — 22 м, глубина фарватера — 8 м. Чтобы прорыть его, потребовалось переместить 75 млн. м<sup>3</sup> земли.

В наше время Суэцкий канал имеет общую длину 172 км, в том числе собственно канал около 160 км, а искусственно углубленные подходные фарватеры со стороны Средиземного и Красного морей соответственно 9 и 3 км.

После 1980 г., когда была завершена очередная модернизация, глубина судоходного фарватера составила

---

\* К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 25, ч. II, с. 154.



16,2 м, что обеспечивает проводку судов водоизмещением до 150 тыс. т при полной загрузке и до 300 тыс. т в балласте. С окончанием следующего этапа работ по усовершенствованию через канал смогут проходить суда водоизмещением до 265 тыс. т с грузом.

Однако Суэцкий канал не только грандиозное техническое сооружение, но и крупное коммерческое предприятие. Интересна финансовая сторона деятельности канала.

Первоначально Лессепсом был собран капитал в 200 млн. франков. Однако этих средств не хватило, тем более что много денег ушло на подкуп должностных лиц, на рекламу канала в Европе и на личные расходы самого Лессепса и других воротил компании. Поэтому был сделан еще облигационный заем в 166,6 млн. франков, потом ряд других. Общая величина капитала к 1872 г. достигла 475 млн. франков, к 1892 г.— 576 млн. франков. С 1872 г. канал стал приносить акционерам чистый доход. Общая сумма доходов в 1895 г. составила 80,7 млн. франков, а чистого дохода — 55,7 млн. франков. Появилась возможность выплачивать крупные дивиденды. В 1891 г., например, владелец акции в 500 франков получал прибыль 112 франков 14 сантимов. В дальнейшем акции «Всеобщей компании Суэцкого морского канала» стали предметом азартной биржевой спекуляции. Они котировались на бирже все выше и выше. В 1914 г. за акцию в 250 франков фактически платили 5 тыс. франков, в 1936 г.— 25 тыс. франков, а после второй мировой войны их стоимость повысилась до 80 тыс. и даже до 100 тыс. франков.

Тем временем росли масштабы работы Суэцкого канала. Увеличение грузопотока через канал отражало его постоянно возрастающее значение. В 1870 г. через канал прошло 486 судов с 436 тыс. т грузов, в 1893 г.— 3,3 тыс. судов и 7,7 млн. т грузов, в 1913 г.— 5,1 тыс. судов и 20 млн. т грузов. В 1983 г. по каналу проследовало 22,2 тыс. судов, а количество перевезенных грузов достигло 256,7 млн. т.

Увеличение объема работы способствовало дальнейшему росту доходности Суэцкого канала. В 1955 г.,

перед национализацией канала, компания выплатила акционерам 12,4 млрд. франков прибылей. В то же время Египту, на территории которого находится канал и который предоставил основную рабочую силу для его постройки, было выплачено всего... 1,1 млрд. франков. Спустя три десятка лет после национализации канала Египтом и дальнейшего роста доходов сумма сборов превысила 900 млн. долларов.

Такова, очень коротко, многогранная история Суэцкого канала, история, которая еще далеко не закончена.

Но вернемся, хотя бы не надолго, к главному герою книги — к Фердинанду Лессепсу. Если Суэц связан с его взлетом и славой, то Панама открыла драматический период жизни этого блестящего авантюриста. Впрочем, был ли он только авантюристом? Иногда возникает соблазн классифицировать человека, навесив на него некий ярлык. Так проще. Однако человеческая натура отнюдь не проста, и такую личность, как Лессепс, тем более не следует воспринимать однозначно.

Как бы то ни было, Лессепс в 1870-х годах вновь берется (правильнее было бы даже сказать — хватается) за осуществление грандиозной задачи — прорытие канала, но теперь уже через Панамский перешеек. Здесь, однако, его организаторский талант столкнулся с новыми трудными условиями.

Чтобы лучше представить себе масштабы поставленной задачи и те обстоятельства, которые сопровождали всю панамскую эпопею, следует иметь в виду, что она началась задолго до строительства Лессепсом канала через перешеек, соединяющий Северную и Южную Америку.

Идея Панамского канала возникла почти одновременно с открытием Америки. И опять вначале было неистребимое стремление европейцев эпохи Возрождения найти «великий восточный путь». Эти поиски, как уже было сказано, привели к открытию португальцами пути вокруг Африки. Другие государства, и прежде всего Испания, которая соперничала с соседней Португалией, крайне нуждались в таких торговых путях с заморскими странами, которые не были бы еще захвачены португальцами.

Мореплаватели разных стран мечтали о том, чтобы найти более удобный и безопасный путь в Индию. Неудивительно поэтому, что кастильские правители Испании, ликвидировав последний оплот мавров на испанской земле, принимают проект генуэзского навигатора Христофора Колумба о поисках морского пути в Индию в западном направлении. И вот Колумб на четырех мелких и ветхих судах с экипажами из освобожденных каторжников готовится к путешествию.

В. В. Маяковский красочно представил это событие в следующих строках:

Идут,  
    посвистывая,  
                                отчаянные из отчаянных,  
Сзади тюрьма,  
                                впереди —  
  ни рубля.  
Арабы,  
    французы,  
                                испанцы  
  и датчане  
Лезли по трапам  
                                Коломбова корабля.

В итоге первого плавания Колумб в 1492 г. открывает Америку, которую ошибочно принимает за Индию, полагая, что испанские каравеллы подошли именно к этой стране западным путем. После первых экспедиций Колумб совершает еще три. Открыты многочисленные острова и Американский континент. При этом Колумб продолжает верить (или делает вид, что верит), будто бы он достиг берегов Индии, а не нового континента.

Впрочем, многое из того, что касается поступков и характера этого необыкновенного человека, недостаточно ясно и до сих пор порождает споры. Известны ли нам его истинные мотивы и цели? Знаем ли мы, какие ветры гнали паруса его надежд?

Личная судьба Колумба во многом трагична. Открыв новые земли и несметные богатства для испанской ко-

роны, он был обласкан королевским двором, осыпан милостями. Он был провозглашен «адмиралом Моря-Океана». Вскоре, однако, его схватили по приказу очередного королевского сатрапа, посланного управлять теми землями, на которые первым из европейцев вступил Колумб. Его заковывают в кандалы и препровождают в тюрьму в Испании. Позже его, правда, освобождают, но (как лаконично сообщает современная испанская энциклопедия) он, «разочарованный, удаляется и вскоре умирает в одиночестве в городе Вальядолиде». Его прах был захоронен в монастыре Санта-Мария-де-лас-Куэвас в испанском городе Севилье.

И в наше время народы земель, которых достиг генуэзский мореплаватель, и других латиноамериканских стран продолжают отмечать «день Колумба» — дату открытия Америки. На новом континенте нет, наверно, более многочисленных памятников, чем те, которые воздвигнуты в честь Колона (так пишется по-испански фамилия мореплователя). По мере приближения 500-летия открытия Америки все жарче спорят между собой четыре города — Порт-о-Пренс, Гавана, Севилья и Генуя, — каждый из которых с гордостью утверждает, что именно он стал последним прибежищем останков Христофора Колумба.

Результаты деятельности Колумба получали различную оценку, и это неудивительно, ведь они и в самом деле были неоднозначны. «Успех, которого добился Колумб, — это победа творческой мысли», — сказал еще полтора столетия назад Александр Гумбольдт. И он был прав. Примерно в это же время Карл Маркс не менее обоснованно напишет, что донесения Колумба характеризуют его самого как пирата.

Во всяком случае, в эпоху великих географических открытий с появлением на навигационных картах того времени первых контуров Нового Света мировая торговля из замкнутых морских бассейнов Средиземного, Балтийского и Северного морей вышла на широкие океанские просторы.

Экспедиции Колумба положили начало изучению возможностей дальнейшего движения на Запад через

Тихий океан и пересечения перешейка судоходным каналом.

Идея постройки канала рождается уже при первом знакомстве европейцев с Панамским перешейком. Всего лишь через три десятилетия после путешествий Колумба, в 1529 г., испанец Альваро Сааведра уже выступает с таким предложением. Спустя еще пять лет, в 1534 г., император Карл V распоряжается изучить на месте вероятность прорытия канала. Затем в 1550 г. моряк Антонио Гальвао публикует книгу с изложением четырех вариантов канала. Позже мысль о постройке искусственного водного пути через Панамский перешеек высказывается неоднократно, пока наконец в прошлом столетии, когда сооружение канала представляется всем делом реальным, не разгорается политическая борьба между основными соперниками: США — с одной стороны, Англия и Франция — с другой. В итоге ловких маневров Англия вынуждает Соединенные Штаты подписать договор 1850 г., который стал известен как «договор взаимного недоверия». По его тексту обе державы гарантировали нейтралитет любого канала, который будет проложен между двумя океанами. Однако спустя уже менее чем два десятилетия США выдвинуто требование, чтобы канал был только американским. Это было декларировано в 1869 г., при президенте Гранте. Несколько позднее известный американский геополитик, создатель теории так называемой «морской силы» контр-адмирал Мэхэн, в статье «Уроки войны с Испанией» потребует скорейшего сооружения Панамского канала, с тем чтобы обеспечить господство США в Карибском море и пользоваться каналом для быстрой переброски военно-морского флота США из Тихого океана в Атлантику и обратно.

И вновь на мировой арене возникает, как по маговению волшебной палочки, наш давний знакомый — неутомимый Лессепс, на этот раз уже не один, а вместе с зятем — Бюно-Варильей, которого пресса позже аттестует как международного афериста. Лессепс горячо принимается за дело. В 1876 г. он увлекается проектом инженера Ваза и покупает его, а также концессию

в общей сложности за 10 млн. франков. В конце 1879 г. Лессепс отправляется с группой инженеров в Панаму. В 1880 г. инженеры представляют отчет. Расходы оцениваются в 843 млн. франков. При этом, как выяснится впоследствии, не были учтены проценты на расходуемые суммы и многое другое.

Работы на Панамском канале начинаются в 1881 г. на том месте, где Колумб в свое четвертое путешествие искал проход к восточной части Индии.

Организованная Лессепсом компания за период 1879—1889 гг. расходует 1274 млн. франков (что составляло по курсу того времени 255 млн. долларов) и терпит банкротство, одновременно разорив тысячи акционеров, которые неосмотрительно доверили ей свои сбережения. С тех пор на долгие годы, вплоть до настоящего времени, слово «панама» (в кавычках) использовалось как синоним крупного финансового скандала. В Париже последовала серия разоблачений и судебных процессов. Сам Лессепс был приговорен к тюремному заключению. Впрочем, приговор вскоре был пересмотрен.

В книге подробно рассказано, как в результате политических маневров и заговоров, совсем в духе «шпионских» романов, Соединенные Штаты вступили в права наследства обанкротившейся компании, закончили стройку и в конечном итоге на долгие десятилетия установили свою власть над Панамским каналом. Но политические интриги и закулисная борьба будут сопровождать и в дальнейшем историю Панамского канала до наших дней. Эта борьба не будет бескровной, многие заплатят за нее своей жизнью, и можно было бы дополнить книгу драматическими рассказами не об одной судьбе. Достаточно хотя бы сослаться на темную историю о гибели панамского президента Торрихоса Эрреры, этого страстного защитника независимости своей страны и противника господства США. Президент погиб при таинственных обстоятельствах, которые до конца не выяснены.

Однако вернемся к карьере Фердинанда Лессепса, точнее, к концу его карьеры. Разумеется, жульничество,

взятки, растраты и другие аферы способствовали провалу панамской кампании. Верно и то, что в техническом отношении строительство Панамского канала оказалось гораздо более сложным по сравнению с Суэцким каналом, но при всем том не следует сбрасывать со счетов и политические причины.

Уже на следующий год после создания в Париже под руководством Лессепса акционерного общества в 1880 г. тогдашний президент США Хейс напишет в послании конгрессу: «Высшие интересы страны требуют, чтобы канал был под американским контролем. Мы не можем согласиться на предоставление этого контроля какой-либо другой стране». Начав постройку Панамского канала, Лессепс не мог не войти в столкновение с интересами определенных кругов в США. И это столкновение не могло не окончиться для него трагически. После краха акционерного предприятия переход строительства в руки американцев был вопросом лишь времени. Но когда это произойдет, Лессепса уже не будет в живых.

Автор книги очень правдиво описывает дальнейший ход работ на Панамском канале, которые были завершены в 1914 г. Интересно подчеркнуть, что для международного судоходства канал был открыт лишь в 1920 г., спустя еще шесть лет. Для придания видимой законности своему фактическому захвату зоны канала правительство США настояло на подписании в 1936 г. дополнительного соглашения о «защите» Панамы и канала американскими вооруженными силами. Зона канала между тем оставалась оккупированной Соединенными Штатами. Борьба панамского народа против этой оккупации продолжалась многие десятилетия, прежде чем в 1974 г. американское правительство было вынуждено согласиться на совместное заявление с Панамой о принципах нового договора. Дальнейшие переговоры были долгими и трудными. В 1977 г. были подписаны два документа: Договор о Панамском канале и Договор о постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала. Соединенные Штаты были вынуждены сделать ряд уступок и, что очень важно,

согласиться на полную передачу Панаме управления, эксплуатации и обслуживания канала начиная с 2000 г.

Пока же в зоне канала находятся шесть военных баз США: одна — для сухопутных вооруженных сил, три военно-морские и две военно-воздушные.

Канал имеет очень важное значение для международной морской торговли, судоходства, а следовательно, и для мировых экономических связей в целом. Объем работы канала со дня его постройки быстро возрастал: с 1914 по 1950 г. по каналу прошло 140 тыс. судов, к 1980-м годам эта цифра возросла до 600 тыс. Сейчас ежегодно грузооборот составляет до 20 тыс. и более судов и грузооборот свыше 140 млн. т. Всего за время работы после своего открытия Панамский канал пропустил 4 млрд. т грузов.

Не следует также недооценивать Панамский канал как коммерческое предприятие. Ежегодный доход США от эксплуатации канала составлял еще в недавнее время 150 млн. долларов, из этой суммы лишь 2,3 млн. долларов выплачивались Панаме в качестве аренды. Только после договоренности, достигнутой в 1977 г. под давлением революционной обстановки в Панаме, ежегодные выплаты этой стране возросли с 2,3 млн. до 10 млн. долларов. Кроме того, еще 10 млн. долларов США должны теперь выплачивать Панаме из суммы сборов.

В последнее время возник ряд новых технических, экономических, политических проблем, которые несомненно повлияют на будущее Панамского канала.

В связи с так называемой «транспортной революцией» в Мировом океане размеры морских судов резко возросли. Если еще в 1950-х годах судно, имеющее водоизмещение 10—20 тыс. т, считалось «большим», то сейчас танкеры для перевозки нефти и других наливных грузов либо суда для транспортировки насыпных и навалочных грузов (балкеры) водоизмещением в несколько сот тысяч тонн (100, 200, 300 тыс. и более) никого не удивят.

Между тем существующий канал пропускает суда размером до 65 тыс. т.



Возникла необходимость расширения и модернизации канала. По имеющимся оценкам, на это потребуется 400—600 млн. долларов. Одновременно не прекращаются переговоры о создании еще одного искусственного водного пути между Атлантикой и Тихим океаном. Летом 1985 г. США, Япония и Панама завершили совместное изучение возможности строительства второго Панамского канала, бесшлюзового, на уровне моря, который сможет пропускать суда водоизмещением до 500 тыс. т. Изучаются также проекты прокладки вдоль канала железных и шоссейных дорог, которые будут использоваться для дополнительной перевозки грузов.

Но этим не ограничиваются планы проведения новых каналов. Одной из стран, претендующих на сооружение канала, стала Колумбия. В начале 1985 г. президент этой страны подписал декрет, разрешающий строительство межokeанского канала на колумбийской территории. Имеющийся проект, как сообщила пресса, поражает своими масштабами. Канал сможет пропускать любые суда, включая танкеры-гиганты. Основным руслом для канала послужат реки Аtrato и Труандо. Проект предусматривает их углубление до уровня моря, следовательно, канал будет без шлюзов. Проектная стоимость канала определена в 2 млрд. долларов, а окончание строительства намечено на 2000 г. Согласно декрету, канал будет находиться под полной юрисдикцией Колумбии. Реальны ли все эти планы — покажет будущее.

Вместе с тем как действующему каналу, так и новым, еще находящимся на стадии проектирования, угрожает сильная конкуренция.

Дело в том, что в свое время мощным стимулом для постройки Панамского канала являлась необходимость перевозки грузов морем между Атлантическим и Тихоокеанским побережьями США, а также из Европы в порты западных штатов США и обратно. Такая транспортировка была значительно дешевле, чем сухопутная, через всю территорию Соединенных Штатов. В настоящее время научно-технический прогресс привел к созданию многочисленных прямых смешанных

сообщений двумя видами транспорта: морским и сухопутным. Стали функционировать так называемые «сухопутные мосты» («лэнд бридж») с использованием контейнеров и других технических средств, ускоряющих, облегчающих и, что очень важно, удешевляющих перевозку. Стало выгодно перевозить товары таким способом в направлении Европа — западные штаты США и далее через Тихий океан до Японии (равно как и в обратном направлении). Появились и трубопроводы для перекачки нефти из Аляски.

Очевидно, что подобная конкуренция отвлекает много грузов от Панамского канала. Тем не менее имеющиеся на этот счет прогнозы не перечеркивают ни целесообразность модернизации действующего Панамского канала, ни прорывные новые. Объяснение этого во многом кроется в большом росте тихоокеанских перевозок. В недалеком будущем, как утверждает один из ведущих японских экономистов Хиро Токуяма, ссылаясь на возрастающую долю зоны тихоокеанских стран в мировой промышленной продукции, в используемых ресурсах, на экспортных рынках, а также на прогресс указанных стран в области путей и средств сообщения, центр мировой экономики переместится в район Тихого океана.

Промышленное развитие Японии, быстрое вовлечение в мировую морскую торговлю других стран Юго-Восточной Азии и Китая, а также тихоокеанских штатов США повышают значение бассейна Тихого океана для международного судоходства. Соответственно растет роль канала, соединяющего две наиболее оживленные акватории Мирового океана, совокупный грузооборот на которых достигает 90% объема мировой морской торговли.

Международное значение Суэцкого и Панамского каналов не только велико, но и взаимосвязано. Для ряда районов земного шара пути через Суэц или Панаму являются альтернативными. Юго-Восточная Азия, например, может тяготеть к грузопотокам через Суэцкий или Панамский канал в зависимости от конкретных условий. Более того, какие-либо непредвиденные

обстоятельства могут резко менять всю картину, увеличивая зону тяготения одного из каналов. Так было в годы вынужденного бездействия Суэцкого канала в период военных конфликтов, когда удлинение путей в Индийский океан, проходивших временно вокруг Африки, сразу расширило район тяготения Панамской трассы. Таким образом, налицо довольно тесная связь в значении двух каналов. И хотя в книге Д. Гальского об этом нет ни слова и, казалось бы, увлекательные истории прорытия каналов в Египте и Панаме объединены в основном авантюрной жизнью Фердинанда Лессепса, мы при более глубоком взгляде приходим к выводу, что это не совсем так. Постепенно начинает выявляться скрытая для непосвященных глаз зависимость между двумя грандиозными вначале проектами, затем стройками, в настоящее же время — стратегическими объектами.

При этом необходимо учитывать неизмеримо усилившуюся роль Мирового океана в целом. Быстрое развитие морских перевозок привело к тому, что сейчас 80% товаров международной торговли доставляются морем. Увеличение населения Земли, научно-технический прогресс повысили спрос на продовольственное и минеральное сырье, который все более удовлетворяется за счет освоения Мирового океана. Интенсивность использования пространств и ресурсов Мирового океана повышается из года в год.

В этих условиях два крупнейших канала, Суэцкий и Панамский, связывающие непосредственно между собой Атлантику, Индийский и Тихий океаны, или, иными словами, более 95% водной площади Земли, по праву рассматриваются как регуляторы, контролирующие, во-первых, главные морские пути и, во-вторых, доступ к основным водным пространствам. Отсюда их несколько не уменьшившееся, а, напротив, возросшее стратегическое значение.

В отличие от прошлого сейчас, когда столь важную роль в мировой стратегии играют военно-морские силы, те акватории, которые соединяют между собой океаны, приобретают еще большую значимость. К таким ключе-

вым переходам из одного бассейна в другой относятся прежде всего Суэцкий и Панамский каналы.

Впрочем, в современных условиях они очень важны и экономически. Владелец канала, пропуская через него суда, тем самым раскрывает перед ними дорогу к морским пространствам, или, как их стали сейчас называть специалисты, к «пространственным ресурсам». В принципе это дает возможность владельцам каналов взимать в виде сборов не только возмещение расходов по постройке каналов (которые уже давно перекрыты во много раз) и затрат по поддержанию и модернизации каналов, но еще и дополнительную ренту. Не этим ли объясняются те цифры крупных доходов, которые были приведены выше?

Вот какие серьезные и важные вопросы кроются за страницами книги. Тем более велика заслуга автора, который смог написать ее легко и интересно.

Закончив чтение, вы неизбежно погружаетесь в мир глубоких раздумий. Постепенно в облике самих исторических деятелей, прошедших перед нами, — Лессепса, Колумба и многих других лиц разного масштаба и рангов — отходят и наконец исчезают вовсе авантюризм, тщеславие, жажда признания и другие страсти. На первый план выступает положительный итог их жизней — дерзания, открытия, свершения. Как результат их неутомимой энергии, поистине исступленных поисков и стремлений остается все то полезное, что сохранилось и перешло в сегодняшний день. Мало-помалу из памяти уходит весь этот калейдоскоп искателей приключений, авантюристов, мошенников, твердолобых политиков, а с ними вместе интриги, скрытые и явные расчеты, миллионы и миллиарды франков, долларов. Тем с большим уважением мы начинаем вспоминать тех, кто подвижнически, без саморекламы, бескорыстно и смело боролся за прогресс. Благородного и самоотверженного Анфантена, прекрасных инженеров Негрелли и других, мудрого Гёте. Одним словом, всех тех, кому мы обязаны не только двумя грандиозными стройками, но в известной мере и самим движением к будущему.

*И. М. Могилёвкин*



*В этой книге рассказывается о двух, пожалуй, самых значительных изменениях земной поверхности, о двух наиболее крупных стройках, какие когда-либо осуществляло человечество за тысячелетнюю историю цивилизации.*

*Как и любому великому делу, будь то эпохальное научное открытие или техническое изобретение, этим грандиозным начинаниям предшествовала мысль, смелая, кажущаяся поначалу безумной идея, необузданная фантазия — этот редкий и незаменимый дар, которым наделено единственное живое существо на нашей планете — человек. Без волшебной способности мечтать не было бы собственно человеческой цивилизации и человек никогда не стал бы *Homo sapiens* — «человеком разумным».*

*Но путь от выдумки до реальности иногда растягивается на столетия. О создании водного пути, который связал бы Средиземное море с Красным морем, мечтали уже древние египтяне. Идею соединить два великих океана земного шара, Тихий и Атлантический, первым подал спустя всего несколько лет после открытия Америки испанский завоеватель великой империи ацтеков Эрнан Кортес. В последующие столетия к этой прекрасной и многообещающей идее вновь и вновь возвращались различные политические деятели и полководцы, авантюристы и предприниматели, ученые и поэты. Одни из-за неудержного стремления к власти и богатству, другие из чисто благородных побуждений — способствовать дальнейшему процветанию человечества.*

В один из февральских дней 1827 года в древнем Веймаре в Германии встретились два гения той эпохи — семидесятивосьмилетний поэт Иоганн Вольфганг Гёте и пятидесятивосьмилетний естествоиспытатель Александр Гумбольдт. О знаменательной встрече секретарь Гёте сделал следующую запись:

«Много и с восхищением говорил Гёте об Александре Гумбольдте... Прежде всего его, видимо, заинтересовало отношение Гумбольдта к плану прорытия канала через Панамский перешеек. „Но все это, конечно, принадлежит будущему и великой предприимчивости,— сказал Гёте.— Ясно одно, что если такой канал будет построен... то выгоды, которые канал принесет всему человечеству... поистине будут неисчислимы“».

Но ни великий Гумбольдт, ни гениальный Гёте не могли предположить, сколько человеческих жертв, вооруженных конфликтов, жестокости, интриг и обмана, сколько погибших надежд, разочарований и трагедий будет сопровождать претворение в жизнь благородной мечты десятков поколений: *aperire gentibus terram* — сделать планету доступной для человечества.

Книга первая

**СУЭЦКИЙ КЯНТА**





А  
Т  
Л  
А  
Н  
Т  
И  
Ч  
Е  
С  
К  
И  
Й  
О  
К  
Е  
А  
Н

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ

Суэцкий канал

КРАСНОЕ МОРЕ

И  
Н  
Д  
И  
Й  
С  
К  
И  
Й

О  
К  
Е  
А  
Н



# Глава 1



Луи Филипп, последний французский король,  
среди министров

## На службе у короля и президента

Шаркая и спотыкаясь, мелкими старческими шажками Луи Филипп подошел к высокому окну, отдернул розовую бархатную портьеру с золотыми кистями и через запотевшее стекло стал внимательно следить за тем, как королевская конная полиция будет разгонять его парижских подданных на площади Согласия.

Со времени Великой французской революции прошло всего шестьдесят лет, иными словами, едва одна человеческая жизнь, но за этот период Франция пережила столько переворотов, восстаний и бунтов, как ни одна страна в Европе. Никто из правителей Франции, коронованный ли императорским титулом или довольствовавшийся королевским званием, происходивший ли из династии Бурбонов или из Орлеанской ветви, не проявлял желания выполнить требования своих подданных.

Был дождливый февральский день 1848 года. Но сырая погода не могла охладить боевого пыла парижан. Они уже несколько дней не покидали улиц и требовали отставки правительства. Вчера бунтующая масса добилась первой победы. Семидесятипятилетний король Луи Филипп, спасая трон, пожертвовал первым министром, твердолобым, неуступчивым, ненавидимым всеми парижанами господином Гизо. Тот и слышать не желал о парламентской реформе и всеобщем избирательном праве. Более того, он запретил политические и другие собрания, грозил ввести строгую цензуру на прессу и еще более строгие наказания. К величайшему изумлению короля и министров, широкий королевский жест — в жертву был принесен сам Гизо — парижан не успокоил. Революционные волны бушевали на улицах города.

Парижане двигались к бурбонскому дворцу и упорно скандировали: «Да здравствует реформа!»

Кони беспокойно переступали на влажной и скользкой брусчатке, и полицейские в пестрых мундирах чувствовали себя в седлах, как на волнах разбушевавшегося моря. Луи Филипп ругал про себя полицию за ее неспособность справиться с бунтовщиками. «Где армия?» — нервно кричал он. Его одутловатое лицо выражало напряжение и гнев. Вскоре на площади Согласия появились армейские части.

После того как вызванным солдатам вместе с конной полицией удалось очистить площадь, Луи Филипп опустил бархатную портьеру и самоуверенно обратился к небольшой группе чиновников и придворных, нетерпеливо топтавшихся в дальнем углу королевского зала: «Если захочу, то рассею всех тех, внизу, так же легко и просто, как этот песок, которым посыпаю королевскую подпись».

Это было в четверг, 22 февраля 1848 года, в поздний послеобеденный час.

Все правители с незапамятных времен обладают одной отличительной особенностью: они до последней минуты ведут себя так, будто намереваются править вечно.

В пятницу утром парижане вновь вышли на улицы. Но на этот раз конная полиция не смогла разогнать собравшихся. Вызванные войска вели себя более чем пассивно. Из толпы все чаще раздавались здравицы в честь армии, а парижанки носили солдатам угощения. Казалось, близится минута всеобщего братания между революционными массами и солдатами. Но в предвечерние часы произошли трагические события. У одного сержанта, некоего корсиканца Джакоми, при столкновении с демонстрантами не хватило выдержки, и он нажал на курок карабина. Испуганный командир подразделения опрометчиво отдал приказ стрелять. На мокрой мостовой осталось лежать несколько десятков убитых. Наступила гробовая тишина. Толпа оцепенела. Но только на несколько секунд. Затем ее охватил безудержный гнев. При свете факелов парижане уносили убитых.

В ту же ночь восставшие захватили все важнейшие объекты в городе и на рассвете двинулись к королевскому дворцу.

Под утро престарелого короля подняли с постели выстрелы и крики: «Долой Луи Филиппа!» Во дворце царил хаос. После шумных и взволнованных дебатов в семейном кругу при участии нескольких перепуганных министров дрожавший всем телом король подписал отречение от французского трона. Трясущимися руками снял парик, бросил через плечо плащ, глубоко на лоб надвинул черную шляпу, взял сумку с документами и выскользнул из дворца через черный ход, как вор. Сел в потрепанный экипаж и в скромном сопровождении поспешно покинул Париж.

Франция избавилась от своего последнего короля. Родилась Республика.

Кажется, ни в одной из революций не было столько претендентов на победу, как в февральской 1848 года, и ни одна не имела так мало политических вождей, которые бы знали, что делать с лаврами победителя, так неожиданно легко доставшимися им в руки. Но в одном вопросе они были едины. Как можно быстрее остановить революционную волну, охладить горячие головы революционеров.

В ту эпоху, наполненную бурными событиями и неясностью будущего, французским генеральным консулом в Барселоне был потомок древнего рода французских дипломатов Фердинанд де Лессепс. Служить генеральным консулом в Барселоне было делом нелегким. Восстание, заговор против испанского правительства, обстрел города — он стал свидетелем всех этих событий.

Своим красноречием, утонченными манерами и личным обаянием господин де Лессепс сумел завоевать расположение враждующих лагерей. Но для сорокалетнего мужчины, притом с такими прекрасными дипломатическими способностями, пост генерального консула в Барселоне ничем примечательным не был. События, происходившие здесь, мирового значения не имели, и консул не мог оказать какого-либо влияния на развитие отношений между великими державами. Его брат Теодор,

который хорошо знал, как тяжело переживает Фердинанд то, что свои лучшие годы он вынужден проводить в богом забытом углу, решил помочь честолюбивому брату. Он обратился к министру с просьбой назначить Фердинанда Лессепса на пост генерального консула в городе, который был ареной дипломатических интриг тогдашнего мира и где ни один дипломат не мог пожаловаться на невозможность проявить свои дарования. Речь шла о Каире. Однако в просьбе было отказано, и оскорбленный, но исполненный гордости Фердинанд писал брату:

«В конце концов меня несколько не тяготит, что я нахожусь в Барселоне. С той поры, когда меня назначили генеральным консулом, дела идут хорошо. Мое положение прекрасно, оно имеет не только местный резонанс, но и достигает своим влиянием Мадрида. Без лишнего тщеславия могу сказать, что имею неограниченные возможности для применения своей энергии».

Но все это происходило еще во времена правления Луи Филиппа. Ну а что могло ожидать его сейчас? Ведь он был дипломатом французского короля. Он бережно хранил письма господина Гизо, в которых министр высоко оценивал его действия как представителя Французского королевства. Гизо пал, а вслед за ним и король. Что скажет республиканское правительство о его дружественных отношениях с испанской королевой Изабеллой II и ее первым министром Нарваэсом, который ничем не отличался от закоснелого Гизо? «По всей вероятности, меня отзовут,— трезво предполагал он.— Я вынужден буду отказаться от дипломатического поприща, к которому меня готовили и для которого у меня есть все предпосылки. Нужно будет подыскать себе какое-нибудь другое занятие».

Дни шли за днями. Его не отзывали.

Лессепс успокоился. 8 марта он пишет письмо во Францию своей дорогой теще, мадам Делапалль: «Мы с большой радостью отмечаем, что Париж уже успокоился и события развиваются нормально. Предпринятые до сих пор меры временного правительства должны встретить одобрение у всех непредвзятых людей. Я решил спокойно ожидать своей участи. Вы знаете, насколько

мне противны всякие интриги и все то, что могло бы поставить меня в один ряд с теми людьми, которые при любом режиме без зазрения совести пекутся только о собственной карьере. Я и при республике остаюсь таким же верноподданным и честолюбивым, как и во времена монархии. И наконец, своим местом я доволен и нет у меня иного желания, как только остаться здесь».

1 апреля пришла депеша из Парижа. Лессепс внезапно, без объяснения причин был отозван. Полный тяжелых предчувствий, охваченный волнением, он упаковал свои вещи и уехал в Париж.

В здание министерства Лессепс входил в самом скверном настроении. Готов был к самому худшему. Но, прежде чем постучал в дверь кабинета министра иностранных дел Альфонса Ламартина, он уже знал от секретаря, что назначен послом в Мадрид.

Это был настолько неожиданный поворот, что даже такому опытному дипломату, каким был Лессепс, не удалось скрыть чрезвычайного удивления. Чего не смог добиться его брат Теодор у Гизо, сделала революция. Падение монархии и рождение республики способствовали его карьере. Сомнения и неопределенность исчезли в один момент. Каким безумием было вообще допускать мысль о том, что он мог бы показаться республиканскому правительству неблагонадежным. В кабинет министра он входил с твердым убеждением, что у республики не будет более верного и лучшего представителя за рубежом, чем он.

Спустя несколько недель после визита к министру Лессепс уезжает из Парижа с непоколебимой верой, что на новом месте и в новом качестве посла он сумеет сделать все, чтобы доказать республиканскому правительству свои выдающиеся способности и, конечно, республиканские убеждения. Все это, однако, не противоречило тому, что сразу же по приезде в Мадрид он установил теплые отношения с королевским двором и одновременно тесные связи с врагами монархии. И подобно тому, как это было прежде в Барселоне, только на этот раз в большей степени, Лессепс продолжал лавировать между двумя враждующими лагерями. Он



в полной мере использовал свой ум, красноречие, умение держаться в обществе, активность и личное обаяние, чтобы привлечь на свою сторону видных политических деятелей тогдашней Испании. Беспокойный, авантюрный характер толкал его к смелым действиям, от которых любой другой посол воздержался бы. Он спасает от казни генерала-бунтовщика Морена де ла Пенья. Добивается у министра Нарваэса помилования тринадцати офицерам, приговоренным к казни военным трибуналом Валенсии. Уговаривает того же министра освободить из-под ареста французское торговое судно, «пассажирами» которого были сорок пять испанских политических беглецов. В этих гусарских действиях большую помощь ему оказала его племянница, двадцатитрехлетняя графиня Евгения де Монтихо, мать которой была придворной дамой испанской королевы Изабеллы II.

В феврале 1849 года, спустя два месяца после того, как французским президентом стал племянник Наполеона I Луи Бонапарт, Лессепс получил от нового министра иностранных дел строгую официальную депешу:

«Президент и Государственный совет решили назначить новым послом в Мадриде господина Жозефа Бонапарта. Вам будет поручено выполнение той же миссии, какую вы выполняли прежде».

Лессепс был глубоко разочарован. Для этого имелись все основания. В чем его могли обвинить? Был ли у Французской республики более деятельный посол, чем он? И не было ли просто чудом все то, что он сделал в этом логове наиболее закоснелого, ханжеского абсолютизма? Скольких республиканцев он спас от петли!

Но при всей своей хитрости и опыте Лессепс не понял, что никому в Париже не нужна была его действительность, активность, напористость. Республиканскому правительству, главной заботой которого было подавить проявление всякой революционности в стране, такое усердие было не нужно. Истинная же причина отзыва Лессепса была весьма проста. Президенту нужно было место для своего родственника.

В начале мая Лессепс вернулся в Париж. С тяжелым сердцем ждал приема у министра. Но напрасно. Ни

министру, ни другим высоким чиновникам не было до него дела. У министра и самого президента было много других забот. Они оказались в весьма щекотливом положении, из которого нужно было выйти без больших жертв. Как только Луи Бонапарт занял кресло президента, он тут же пустился в свою первую заграничную авантюру. Он послал французский экспедиционный корпус в Италию под предлогом защиты молодой Римской республики. В действительности же французские войска, которыми командовал генерал Удино, предприняли захватнический марш. Однако римские добровольцы под руководством известного революционера Джузеппе Гарибальди преподали французам неожиданный и весьма неприятный урок. Это привело к серьезному скандалу. В Париже состоялось необычайно бурное заседание Национального собрания. Депутаты обвинили президента и правительство в том, что они нарушили конституцию, которая категорически запрещает использование вооруженных сил против свободы другого народа, и что они предали республиканские идеи. Взволнованные, с поднятыми кулаками депутаты обратились к креслам, где сидели министры, и потребовали отставки правительства. В этой накаленной атмосфере прозвучал спокойный голос опытного политического деятеля депутата Сенара:

— Правительство, бесспорно, поступило опрометчиво, но оно признает свою ошибку и заверяет, что никаких инструкций на этот счет генералу Удино оно не давало. Господа, я полагаю, что если в этой ситуации мы пошлем в Рим опытного человека, которому мы можем доверять, то это неприятное дело будет улажено. Такого человека я знаю. Я не думаю, что он республиканец, с которым можно совершать революции, но за рубежом он всегда верно служил Франции, не вмешиваясь во внутреннюю политику своей родины. И если он возьмет на себя какую-либо миссию, то он исполнит ее. В этом я твердо убежден.

Сенар сделал ораторскую паузу, чтобы усилить любопытство присутствующих. Затем после минуты напряженного ожидания слушателей уверенно заговорил:

— Этот человек — Фердинанд де Лессепс.

На следующий день в восемь часов утра Лессепс пригласил министр иностранных дел.

— Ваше усердие, опыт и искусство мирных переговоров — качества, которые вы проявляли бесчисленное количество раз, — побудили правительство остановить свой выбор на вас в этом деликатном деле.

После красивого вступления последовали инструкции. В те времена наставления правительства его зарубежным сотрудникам были довольно общими. Дипломатам предоставлялась большая свобода действий. Но «инструкции», которые получил Лессепс, были на грани чего-то невразумительного. И, поскольку касались столь щекотливого дела, таили в себе опасную недоговоренность.

— Вы готовы выполнить эту трудную задачу? — спросил его, в общем-то формально, министр.

— Да, господин министр. Я готов в течение двух часов покинуть Париж. И уверяю вас, что никакие препятствия не остановят меня в выполнении миссии, которую мне поручило правительство.

Министр успокоил своего деятельного посла, заверив его, что дело терпит. Правда, у него возникли сомнения, понимает ли этот усердный человек, чего от него хотят.

В тот же день Лессепс был приглашен в Елисейский дворец к президенту. Когда Лессепс показал ему инструкции, которые он получил от министра, то президент обратил его внимание на их двусмысленность и указал, что в них следует читать между строк.

Вечером министр иностранных дел устроил прощальный банкет, а на другой день Лессепс оставил Париж, полный предчувствий, что наконец пробил его великий час. Он, Фердинанд де Лессепс, был избран, чтобы сохранить честь и доброе имя Французской республики.

15 мая Лессепс прибыл в расположение штаба Удино в Чивитавеккья. Генерал был в постели, небольшой шрам на лице напоминал о сражении под Римом. Лессепс велеречиво объяснил мрачному генералу смысл своей миссии. Генерал, сдерживая раздражение, слушал такие слова, как «примирение», «дружба», «поддержка национального движения». Под подушкой у него лежала только что полученная телеграмма из Парижа, которая давала

ему санкцию на дальнейшие активные действия. Лессепс не знал о телеграмме. Не сказал о ней и Удино. Лессепс требовал от генерала, чтобы тот способствовал его миссии и воздержался от каких-либо военных действий.

Сразу же после приезда в Рим Лессепс начал вести переговоры с видным деятелем Римской республики Джузеппе Мадзини о дружественном решении спора. Мадзини был опытным революционером. Он лучше других видел двойную игру французского правительства. Подтверждением ее было присутствие Лессепса в Риме и генерала Удино в Чивитавеккья. Несмотря на дух недоверия и сдержанность начала переговоров, Лессепсу удалось довести их до конца и в последний майский день заключить соглашение о мире между республиками. Он был исполнен гордости.

Лессепс сделал необходимые приготовления к отъезду. И когда уже садился в карету, которая должна была везти его в порт, ему вручили телеграмму из Парижа.

«Правительство Республики считает вашу миссию законченной. После получения этой телеграммы немедленно возвращайтесь во Францию». И дата: Париж, 29 мая. Иными словами, депеша была отправлена за два дня до того, как Лессепс подписал договор с Римской республикой. Он весь покрылся потом. Минуту молча держал телеграмму в дрожащих руках. Он оказался в ситуации, которая равнозначна самоубийству. Это был коварный удар. Он вдруг понял, какую неприятную роль играл все это время. Какой смешной марионеткой был в фальшивой игре французского правительства.

После возвращения Лессепса в Париж банкеты в его честь не устраивались, а новый министр иностранных дел во время короткой тягостной аудиенции ограничился словами, что, мол, не успел еще изучить материалы. Но зато премьер-министр, который прежде, перед отъездом Лессепса в Рим, восхвалял его до небес, требовал строгого расследования. Он обвинял Лессепса в том, что соглашением Лессепс нанес тяжелый ущерб интересам Франции, что его действия привели к снижению боевой решимости французского экспедиционного корпуса и что подписанное им перемирие позволило римской

армии лучше вооружиться. Задачей Лессепса, утверждал премьер, было способствовать оккупации Рима французами, а не препятствовать ей.

О том, чего, собственно, от него ожидали, посылая в Рим, он узнал позже. На копии инструкции министра иностранных дел, которая осталась в сейфе министерства, уверенным почерком министра было написано:

«Наш посланник должен сделать все для того, чтобы ускорить падение режима, который обречен в силу самого развития событий».

Лессепс чувствовал себя униженным и оскорбленным. С правительством Второй республики порвал все отношения. Снял дипломатический фрак и навсегда распрощался с дипломатической службой.

Лессепсу было всего лишь сорок четыре года. Он не имел никакого представления, что будет делать дальше. В надежде как можно скорее забыть неприятный римский эпизод, он уехал вместе с женой на некоторое время в Бельгию и Швейцарию.

После возвращения во Францию его теща, мадам Деламалль, предложила ему заняться устройством ее имения. Лессепсу показалось, что это и есть та работа, которую он жаждет выполнять после всего, что ему пришлось пережить на государственной службе.

Вскоре ему удалось выгодно продать имение мадам Деламалль вблизи Парижа и еще более выгодно купить в ста километрах от Орлеана, в относительной глубинке, но в изумительном месте, запущенное имение, когда-то подаренное французским королем Карлом VII его фаворитке Агнесе Сорель. Имение располагалось среди пологих холмов, горных ручьев, пышных лесов и рощ. Был здесь и запустелый охотничий замок Ла Шенэ.

Лессепс с головой окунулся в работу, стремясь в кратчайший срок превратить запущенное имение в образцовое хозяйство. Барселона, Мадрид, Рим — все казалось ушедшим в далекое прошлое. О перестройке охотничьего замка он мог рассказывать и писать жене и теще, которые остались в Париже, с таким же воодушевлением и интересом, как когда-то о героических делах в Барселоне или Мадриде. Он с таким пристрастием занимался

этим делом, что даже сообщение о том, что Луи Бонапарт осуществил в Париже переворот, распустил парламент и арестовал своих врагов, осталось вне поля его зрения. Лессепса нисколько не взволновало и то, что в декабре 1852 года Луи Бонапарт провозгласил себя императором Наполеоном III. Он продолжал усердно заниматься имением и по-детски радовался каждому своему успеху на этом поприще.

Спустя год император Наполеон III женился на испанке, черноволосой и черноглазой красавице из Андалузии Евгении Монтихо. Сватом был, говорят, известный парижский банкир Якоб Ротшильд.

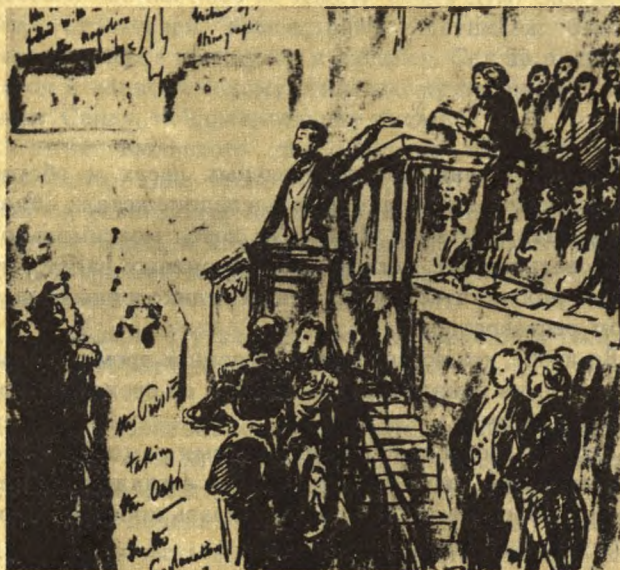
Итак, племянница стала французской императрицей, а он продолжал спокойно сидеть в захолустье в роли управителя имения тещи. Все это не вязалось с тем, что было известно до сих пор о Фердинанде де Лессепсе. Или римский эпизод оставил у него в душе такой глубокий след?

1853 год для Лессепса был годом большой семейной трагедии. Его жена Агата с тремя сыновьями жила в Париже, где они могли учиться в лучших школах. В июне заболел дифтеритом старший сын, Шарль. Агата все ночи сидела у постели любимца семьи. Спустя четыре дня она сама заболела дифтеритом. Две недели она боролась со смертью. 13 июля вечером она умерла. Второй сын, Фердинанд, также заразился от Шарля и пережил мать только на одну неделю. После тяжелого удара судьбы Лессепс ведет еще более замкнутый образ жизни в Ла Шенэ. Он одержимо продолжает осуществлять свой план создания образцового хозяйства и восстановления охотничьего замка.

«Моя жизнь проходит среди телят, поросят и овец», — пишет он в письме мадам Деламамалль, и нет в его словах и тени сожаления или жалобы на свой удел. Казалось, этот беспокойный человек с сердцем авантюриста окончательно примирился с тем, что мир он уже ничем не удивит и что у него нет иных желаний, как только дожидаться спокойной старости в замке Ла Шенэ, окруженном тучными пастбищами и лесистыми холмами.

Ему исполнилось пятьдесят.

## Глава 2



Наполеон III  
приносит в парламенте президентскую присягу

## Убийство во дворце паши в Каире

Лессепс стоял на строительных лесах и обсуждал с плотниками и каменщиками последние детали обновления фасада замка Ла Шенэ. Он хотел максимально использовать летние месяцы для ремонтных работ, чтобы осенью похвастаться перед тещей великолепным мастерством реставратора.

Во дворе, как всегда в предобеденное время, появился почтальон из близлежащего городка со свежими парижскими газетами.

Лессепс, поглощенный проблемами ремонта, без особого интереса, скорее по привычке, взглядом пробежал газетные заголовки. В глаза бросилась короткая строка, которую иной даже не заметил бы.

«В Каире умер вследствие паралича его величество Аббас-паша».

Это было официальное сообщение, а официальные сообщения с незапамятных времен страдают неточностью. Аббас-паша, как и многие другие монархи Ближнего Востока, вовсе не скончался благочестиво в своей постели. Он был попросту убит. Двумя своими телохранителями. По какой причине? Он был жестоким тираном, как и многие до него. Однако осведомленные люди утверждали, что причиной было вовсе не то, что он строил пышные дворцы, а народ голодал, что проводил большую часть дня в гаремах и сорил деньгами, что своих подданных, которые, как ему казалось, косо на него посмотрели, превращал в живые мишени. Основная причина заключалась в том, что в отличие от своего предшественника Мухámмеда Али, который был настроен профран-



цузски, Аббас-паша проявлял больше симпатий к английским агентам. Но в конце концов, по какой причине умер Аббас-паша, было не столь важно. Для Лессепса существенным было то, что правителем Египта стал Саид-паша, младший сын великого Мухаммеда Али\*.

Лессепс застыл весь во власти своих дум. Затем, не замечая строителей, каменщиков, плотников, быстро спустился с лесов и ринулся в кабинет. Сел за письменный стол и написал новому египетскому правителю, Мухаммеду Саиду, поздравительное письмо.

С этого июльского дня Лессепс потерял интерес к имению, едва воспринимал то, что ему говорили работники, равнодушно наблюдал за строительством нового крыла замка, в которое раньше вкладывал столько надежд. В мыслях он был далеко, в раскаленной стране пирамид.

Каждый день с утра Лессепс с нетерпением ожидал почтальона. И вот однажды он получил столь долгожданное письмо.

Дрожа от волнения, он жадно читал строчку за строчкой, слово за словом, а в голове его рождались гигантские, мирового масштаба планы. У него возникло страстное желание поделиться с кем-нибудь тем великим, неожиданным счастьем, которое охватило его. Но с кем? Он вспомнил о своем давнем приятеле, голландском консуле в Каире, господине Рюиснэре.

«Вы себе не представляете, топ cher, как меня поразило сообщение о том, что друг нашей юности Мухаммед Саид вступил на трон,— писал Лессепс господину Рюиснэру.— Я немедленно послал ему поздравительное письмо, на которое очень быстро получил ответ. Паша назначил нашу встречу в ноябре в Александрии. Очень прошу Вас до моего приезда туда никому не говорить о планах строительства канала на перешейке».

Когда и где Фердинанд Лессепс познакомился с Мухаммедом Саидом? Что связывало этих людей? И зачем

---

\* Правителями Египта в период, описываемый в книге, были: Мухаммед Али (1805—1849), Аббас-паша (1849—1854), Саид-паша (1854—1863), Исмаил-паша (1863—1879).— *Прим. ред.*

такая пелена таинственности вокруг загадочных планов сооружения канала на перешейке?

Чтобы ответить на эти вопросы, мы должны вернуться на три десятилетия назад, к истоку дипломатической карьеры Фердинанда Лессепса на службе французского короля Луи Филиппа.

В семнадцать лет он с отличием сдал экзамен на аттестат зрелости в известном парижском лицее Наполеона. Дальнейшую учебу продолжал на юридическом факультете Сорбонны. Его будущая профессия была определена. Уже три поколения рода Лессепсов служили в качестве дипломатов королям династии Бурбонов, затем Первой республике, а после ее падения императору Наполеону Бонапарту и, наконец, королю Орлеанской линии Луи Филиппу. В год, когда Фердинанд окончил лицей, его отец был генеральным консулом в Алеппо, с ним находился и старший сын Теодор, проходивший там практическую подготовку. Его дядя, Бартеlemi Лессепс, был в это время генеральным консулом в Лиссабоне, куда взял и двадцатилетнего Фердинанда, чтобы тот в Португалии провел ученические годы. Когда отца перевели в чрезвычайно важный стратегический пункт Северной Африки, в Тунис, он попросил разрешения министра иностранных дел взять с собой и сына Фердинанда.

У отца Фердинанд прошел прекрасную школу французской дипломатии в арабском мире. Лессепс-старший пользовался большим авторитетом на Ближнем Востоке, поскольку помог в свое время прийти к власти Мухамеду Али, который впоследствии стал одним из самых значительных политических деятелей новой истории Египта.

В 1832 году в Париже сочли, что молодой Лессепс достаточно подготовлен для дипломатической стези. В двадцать семь лет он получил из рук министра предписание о назначении вице-консулом, притом не куда-нибудь, а в Александрию, один из важнейших пунктов мировой торговли того времени.

Встреча Фердинанда Лессепса с Александрией была малоприятной. На судне, на котором он приплыл, при

загадочных обстоятельствах умер французский торговец. А поскольку во Франции в то время вспыхнула холера, то судно вынудили бросить якорь вне порта и наложили четырехнедельный карантин.

В первый момент Лессепсу показалось, что ничего более худшего с ним произойти не могло. Четыре недели бездействия на ограниченном пространстве парохода при июльской египетской жаре молодому дипломату с неукротимым темпераментом представлялись страшным наказанием. Но нет худа без добра. Как только о случившемся узнал его новый шеф, генеральный консул в Александрии, он велел послать своему молодому коллеге наряду с богатым набором продуктов духовную пищу. Это были книги, статьи, рассуждения о Египте.

Чтение оказалось вовсе не нудным занятием. С каждой новой страницей Лессепс все более убеждался в том, что Египет — не Тунис, не Алжир и не Португалия и что Египет есть нечто необыкновенное, уникальное. Египет — это ворота в Азию, на Дальний Восток. Именно здесь с незапамятных дней проходил самый важный торговый путь между Европой и Азией, и до того исторического момента, когда португальскому мореплавателю Васко да Гаме удалось на четырех судах обогнуть с юга Африку, он был единственным. После открытия морского пути в Индию вокруг мыса Доброй Надежды началось жестокое соперничество между европейскими морскими державами за первенство в территориальных захватах на Азиатском континенте и в дальневосточных странах, сказочно богатых самыми различными товарами, от пряностей до китайского шелка. В этом состязании наибольшая добыча досталась португальским, испанским и голландским завоевателям. Франции же перепали какие-то крохи. Поэтому единственную возможность упрочить свое влияние в Египте французы видели в создании короткого водного сообщения между Европой и Азией через Египет. Из депеш французских послов XVII столетия видно, что сокращение морского пути стало первоочередной проблемой дипломатии. Весьма интересное послание было направлено неизвестным автором кардиналу Ришельё:

«Нам представляется возможным прорыть канал от Суэца до Каира, как это сделано было во времена Древнего Египта, кажется при царе Соломоне. Соединение морей значительно ослабило бы мощь испанцев в Средиземном море». В период правления Людовика XIV многие занимались этим вопросом. Среди них были министры, дипломаты, торговцы, банкиры. Одни предлагали путь по суше, другие — строительство канала. Одни выступали за захват Египта, другие — за соглашение с Османской империей, составной частью которой тогда был Египет. Но цель всех замыслов была одна: сократить путь в Индию.

В XVII столетии на Ближнем Востоке в полный голос заявила о себе Англия. К тому времени она превратилась в мировую державу, опередила других по числу колоний и, обладая мощным флотом, господствовала на всех крупнейших морях. Египетский вариант ее не интересовал. Более того, она была заинтересована в том, чтобы этот торговый путь вообще никогда не осуществился. С XVII столетия задачей английских дипломатов в Стамбуле, Александрии и Каире было устранять всякую попытку привлечь внимание султана или египетского правителя к идее постройки канала. И ни в коем случае не допустить, чтобы кто-либо пробрался с «черного хода» к неисчерпаемой кладовой — к Индии.

Французское министерство иностранных дел, морское министерство и другие правительственные инстанции были завалены рекомендациями, предложениями, проектами и даже конкретными планами строительства канала.

В книгах, которые были у Фердинанда Лессепа на судне, он прочитал, что некий барон де Вальднер уже в XVIII столетии выдвинул идею прямого соединения Средиземного моря с Красным и предложил французскому морскому министерству детальный финансовый расчет и график строительства. В своей записке он указывал:

«Слухи о неодинаковом уровне обоих морей являются вымыслом дилетантов, следствием боязни вмешательства в природу».

Однако другие источники свидетельствовали, что барон был не совсем прав. Мнение о разнице уровней морей бытовало со времен известного древнегреческого математика и астронома Птолемея. Многие ученые утверждали, что после сооружения канала на Суэцком перешейке воды Индийского океана начнут через Красное море вливаться в Средиземное и наступит страшная катастрофа с непредвиденными последствиями для таких древних европейских городов, как Венеция, Генуя, и для всего Средиземноморского побережья.

В записках морского министерства Лессепс нашел сообщение французского просветителя Вольнея, который путешествовал в Египет и Сирию. Он предлагал не прямое соединение морей посредством сооружения канала между рекой Нил и Красным морем. Свое сообщение он заканчивал следующими словами:

«Через Египет мы попадем в Индию, обеспечим себе контроль над торговлей в Красном море, восстановим старый суэцкий маршрут и обратим путь вокруг мыса Доброй Надежды в забытую тропу».

Но французская казна была опустошена непрерывными войнами и расточительством двора, и в результате Франция не могла себе позволить роскошь авантюры, исход которой было трудно предугадать. Собственно, со времен короля Людовика IX Святого ни один французский монарх не осмеливался предпринимать завоевательные походы в Египет.

А затем пришла Великая французская революция. Прогнившая династия Бурбонов была сметена. Прежняя, слабая Франция, с расстроеной экономикой, с низким международным авторитетом, вдруг превратилась в фактор первоочередного значения в Европе. И войны революционные вначале превратились вскоре в захватнические. Если бы Франция в тот период имела лучший военный флот, то, несомненно, попыталась бы поставить на колени «нацию торговцев» за Ла-Маншем, как французы презрительно называли англичан. С ними нужно бороться другим оружием, решили в Париже. А что, если отрезать Англию от самой крупной и самой богатой ее сокровищницы — Индии?

16 августа 1797 года удачливый полководец французской Директории, генерал Бонапарт, написал дипломату Талейрану:

«Не так далеко то время, когда мы придем к убеждению, что для полного уничтожения Англии нам нужно завоевать Египет».

Два месяца спустя был подписан мирный договор с Австрией в Кампоформии. Франция получила Ионические острова, часть побережья Далмации и стала непосредственным соседом Османской империи.

В конце 1797 года Директория вызвала в Париж своего генерального консула в Каире, чтобы выслушать его мнение как специалиста относительно планировавшегося похода в Египет.

«Для оккупации Египта достаточно двадцати пяти тысяч солдат, четырех или пяти военных кораблей и шести транспортных судов», — утверждал Магаллон. Талейран в известном выступлении перед Директорией о египетской экспедиции также опирался на мнение Магаллона. «Никогда нельзя забывать о том, — заявил Талейран в конце своей речи, — что контроль над торговлей с Индией как в древности, так и в настоящее время всегда обеспечивал контролирующему высокий уровень благосостояния. Когда Французская республика овладеет Каиром, а значит, и Суэцом, то станет совершенно безразличным, в чьих руках будет находиться мыс Доброй Надежды».

Руководство египетской экспедицией Директория поручила самому популярному человеку во Франции, победителю в многочисленных битвах и предводителю успешного похода в Италию, генералу Наполеону Бонапарту.

Генерал Бонапарт тщательно готовился к походу. Он изучал климат Египта, условия мореплавания в Красном море, природу Аравийской пустыни. В марте 1798 года он предложил подробный план экспедиции. 12 апреля Директория утвердила секретные инструкции.

«Восточной армии надлежит захватить Египет. Командующий должен ликвидировать все опорные пункты англичан на востоке, которые он захватит, и уничтожить

все их торговые фактории в Красном море. Его задачей также является построить канал на Суэцком перешейке и обеспечить исключительные позиции Французской республики в Красном море».

1 июля 1798 года генерал Бонапарт высадился со своей армией близ Александрии. В том же месяце разгромил мамлюков и вступил победителем в Каир.

Об этой экспедиции генерала Бонапарта Лессепс знал очень хорошо еще со времени учебы в лицее, названном именем командующего египетским походом, который, несмотря на бесславный конец экспедиции, стал вскоре императором. Но Лессепса интересовали не столько военные деяния генерала Бонапарта, позже императора Наполеона I, сколько доклад инженера Лепера, который был издан отдельной книгой еще в правление Наполеона и привлек к себе большое внимание. Сейчас благодаря заботе генерального консула эта книга находилась в руках у Лессепса. Ж. М. Лепер был известным французским строителем. Он участвовал в египетской экспедиции в составе группы французских ученых, которые создали в Каире так называемый Египетский институт. В декабре 1798 года Наполеон выехал в Суэц. К северу от порта он нашел остатки канала эпохи фараонов, который должен был соединять Нил с Красным морем. После возвращения в Каир он приказал инженеру Леперу отправиться с группой ученых в Суэц и определить возможность сооружения канала на перешейке, используя при этом русло старого канала.

Лепер и его коллеги работали в чрезвычайно трудных условиях. Недостаток питьевой воды, песчаные бури, постоянная опасность нападения мамлюков, недоверие к местным проводникам — все это приводило в отчаяние.

Они вели исследования в состоянии крайнего напряжения. Плохое оснащение и неточные инструменты во многом затрудняли их действия. Нередко казалось, что физические и духовные силы людей исчерпаны. Несколько раз приходило желание прервать работу и вернуться в Каир. Подъем воды в Ниле не позволил им продолжить разведку древней трассы канала. И только благодаря большому упорству инженера Лепера они завершили

труд. В своем обширном сообщении Лепер писал, в частности: «Уровень Красного моря на 9,8 м выше уровня Средиземного моря. Поэтому предлагаю построить канал между Нилом и Красным морем. Расходы на строительство составят предположительно 25—30 миллионов франков».

Однако от намерения Директории построить канал пришлось окончательно отказаться после поражения французской экспедиционной армии в августе 1801 года. Но Наполеон никогда не забывал о Египте. На всю жизнь он остался для него несбывшейся, манящей мечтой. Ради Египта он готов был сделать все, даже договориться с российским императором Павлом I. Наполеон заявил русскому послу Колычову:

— Эта колония была бы наградой за пролитую самую чистую кровь Франции. Она — единственное владение, которое могло бы быть противовесом морскому всемогуществу Англии в Индии.

Даже в изгнании на печальном и безутешном острове Св. Елены, когда уже все было потеряно, он думал о Египте:

«Англичане дрожали от страха, когда мы стали завоевывать Египет. Мы должны были показать Европе путь выпроваживания их из Индии».

Наконец неприятное четырехнедельное заключение окончилось. Молодой Фердинанд Лессепс без сожаления покидает его. За эти двадцать восемь дней он полностью осознал, в какую страну приехал. Не есть ли это провидение? Не есть ли это тот единственный шанс? Ведь Суэцкий перешеек — неотъемлемая часть Египта, острая проблема нескольких столетий и первоочередной вопрос современного XIX века, когда мировая торговля процветает, как никогда ранее. Транспорт становится ключом торговли. Поэтому очевидно, что у того, кто держит в руках важные транспортные артерии, в руках и мировая торговля. И в этой ситуации представляется совершенно бессмысленным, чтобы товары из Европы переправлялись устаревшим способом из Александрии на верблюдах через перешеек в порты Красного моря, а товары из Азии — тем же путем в обратном направлении, как это



происходило еще в эпоху античности и средневековья. Перед человечеством стоит гигантская неотложная задача: внести поправку в природу. Лессепсу казалось невероятным, что задачу эту до сих пор никто не сумел решить. Имя того, кто сможет реализовать тысячелетнюю мечту человечества, устранив злополучную преграду, будет записано в истории. Это была захватывающая идея для честолюбивого молодого человека, семья которого с юности воспитывала в нем уверенность в себе как одну из основных предпосылок жизненного успеха. В уединении на палубе судна он жил в каком-то нереальном мире, когда каждая мысль обретала крылья, когда, казалось, не существовало препятствий, которые нельзя было бы преодолеть, все представлялось простым и легко выполнимым, стоило только взяться за дело.

Но вот он вступил на египетскую землю. Реальность будничной жизни захватила его в свой круговорот, и фантастические мечтания о мировой славе вскоре исчезли.

Он вынужден был довольствоваться тем, что за короткое время стал любимцем многочисленной французской колонии в Александрии. Неизменно присутствовал на каждой вечеринке, на каждом приеме. Французский торговец, имевший в то время дело в Александрии, писал о молодом Лессепсе:

«Был душой общества, острый спорщик, неутомимый танцор, элегантный кавалер, хороший собеседник. Всеобщий баловень».

Однажды Лессепс получил приглашение в Каир от самого египетского паши. Мухаммед Али был человек необычайных способностей и амбиций, правитель с современным пониманием государственных проблем, политический деятель европейского уровня с удивительным прошлым. По происхождению — албанец. В десять лет остался сиротой, в пятнадцать — уличный продавец табака где-то в Македонии, в двадцать — уже оптовый торговец табаком, в тридцать — полковник турецкой армии, пославившийся победой над экспедиционной армией генерала Бонапарта. Затем он расправился с мамлюкскими беями, приказав убить их всех до единого. Используя антитурецкие настроения в стране, изгнал турецкого

наместника и провозгласил себя правителем Египта. В Стамбуле царило замешательство. Что делать с этим наглым самозванным вассалом, признать его или направить против него войска? И в этой критической ситуации за него похлопотал у султана французский генеральный консул в Стамбуле Матьё Лессепс. Султан прислушался к мнению опытного старого Лессепса и признал бывшего албанского торговца табаком правителем Египта.

Мухаммед Али оказал Фердинанду Лессепсу горячий прием. У этого египетского Наполеона, под командованием которого находилось 200 тысяч солдат и 32 боевых корабля, за плечами были успешные походы в Сирию, Ливан и Палестину.

— Тем, кто я есть, меня сделал твой отец,— заявил Мухаммед Али молодому вице-консулу, сопроводив свои слова жестом владыки, который прекрасно знает, что подобное признание нисколько не умаляет его величия. — Помни, что ты всегда можешь обратиться ко мне, если тебе что-нибудь понадобится,— добавил он покровительственным тоном.

Лессепс стал частым гостем во дворце паши. Уверенный в себе, интеллигентный молодой француз с безупречными манерами очень нравился Мухаммеду Али, и правитель с сожалением думал о том, что его избалованный сын, принц Саид, не обладает такими качествами. Он не скрывал своего разочарования даже по поводу того, что принц Саид и физически неуклюж, что ему с большим трудом дается благородная посадка в седле лучшего скакуна, которого ему отец выбрал в своих богатейших конюшнях. Любимец семьи, Саид с малых лет имел склонность к полноте. И когда однажды Мухаммед Али наблюдал, как молодой французский вице-консул с легкостью опытного наездника гарцует у дворца, ему пришла в голову спасительная идея: поручить воспитание наследника сыну старого Матьё Лессепса. Он попросил его, чтобы тот по возможности ежедневно учил принца Саида европейским манерам и этикету. Вскоре принц Саид, избегая встреч со строгим отцом, стал целые дни с удовольствием проводить во французском консульстве. Между воспитателем и учеником установилась тесная дружба.

И вот, спустя двадцать два года, этот принц Саид, с его былой склонностью к полноте и с дружеским отношением к Фердинанду Лессепсу, стал после убийства его величества Аббас-паши правителем Египта. Это произошло в тот момент, когда Фердинанд Лессепс пребывал в имени своей тещи, был весь погружен в ремонтные дела по восстановлению охотничьего замка фаворитки Карла VII и давно забыл о превратностях и разочарованиях своей дипломатической карьеры.

## Глава 3



Бартелеми Проспер Анфантен

## План, который возник в камере парижской тюрьмы

В тот самый момент, когда Лессепс во время вынужденного карантина на французском судне, бросившем якорь на александрийском рейде, изучал записи инженера Лопера о возможности сооружения Суэцкого канала, в затхлой камере парижской тюрьмы Сент-Пелажи размышлял о той же проблеме человек, известный под именем отец Анфантен.

Полное его имя Бартелеми Проспер Анфантен. От роду тридцати шести лет, большие глаза, одухотворенный взор, густая волнистая шевелюра. Сын разорившегося парижского банкира. После окончания лицея семнадцатилетний Анфантен продолжил учебу в Парижской политехнической школе. Проявил большие способности, но учебу не закончил, так как после двух лет занятий был исключен за политическую деятельность. Какое-то время торговал вином. Позже благодаря друзьям получил работу в известном парижском банкирском доме. После краткой практики его послали представителем этого дома за рубеж. Путешествовал по Германии, Швейцарии, жил одно время в Петербурге, где чередовал скучную работу банковского чиновника с посещением философских кружков петербургского просвещенного общества.

После возвращения в Париж Анфантен познакомился с учением известного социалиста-утописта, графа Клода Анри Сен-Симона. В результате торговый агент и банковский чиновник стал одним из самых ярких сторонников человека «гениальной глубины видения», как характеризовал французского мыслителя Карл Маркс. После смерти Сен-Симона в 1825 году дело его продолжил именно Анфантен. В Париже тех времен стало

модой считать себя приверженцем новой религии под названием «новое христианство», которая должна была быть основана не на признании неких божественных догм и явлений, а на приоритете развития промышленности и техники. Эти мечтатели искали спасение мира в техническом и научном прогрессе. Среди них были известные экономисты, философы, банкиры, инженеры, врачи, писатели, журналисты. В их собраниях и дискуссиях принимал участие в качестве почетного гостя и великий немецкий поэт Генрих Гейне.

Последователей Сен-Симона обыватели считали фантазерами и мечтателями, монархистская Франция и ее полиция — революционерами и бунтовщиками, рабочие вожди и социалисты — сектантами. Анфантен без усталости ездил по городам Франции, читал лекции и проводил беседы, в которых пропагандировал возвышенные идеи о создании нового общества, о братании всех людей в интересах общепольного дела, об армии мира и труда, где не будет работодателей и рабочих, а будут только соратники, связанные братскими отношениями, об армии, в которой оружием солдата явится рабочий инструмент, а отличительными знаками офицера — измерительные и инженерные приборы.

В июле 1832 года Анфантен вместе со своими ближайшими сторонниками был осужден парижским судом на один год тюрьмы с уплатой штрафа в размере 100 франков за оскорбление нравственности, которое он будто бы допустил в статье «Отрывок из пяти лекций нашего отца, высочайшего Анфантена, об отношениях мужчины и женщины», опубликованной в журнале «Глоб». Ни о каких «аморальных» вещах там не было и речи, как можно было бы предполагать, исходя из текста судебного обвинения, в статье изложены были новые взгляды на роль и положение женщины в супружестве.

Созданная Анфантеном в 1831 году трудовая община была распущена и запрещена.

Но Анфантен — энтузиаст, одержимый идеей нового общества, и его переубедить нельзя. Он считает, что если правительство запретило последователям Сен-Си-

мона осуществлять их идеи во Франции, то они должны найти другую страну, где приняли бы их бескорыстную помощь и где они могли бы реализовать прекрасный замысел в интересах всего человечества.

В тюрьме Анфантен и его приверженцы планируют, что им надлежит предпринять после выхода на свободу. Они спорят дни и ночи. Наконец решают, что идеальной страной для торжества их воззрений является Египет, где правит Мухаммед Али, человек современных взглядов, стремящийся вывести страну из средневековой отсталости, создать национальную промышленность, построить школы, дороги, порты, создать плантации, фабрики. Настоящим делом, которое сообразуется с их представлениями, было бы исполнение мечты Сен-Симона, а именно постройка Суэцкого канала. Претворение в жизнь замысла их покойного учителя полностью отвечает их учению: посредством техники изменить мир.

Анфантен весь во власти этого миража, и, когда его после недельного заключения и экспертизы о психическом состоянии выпускают на свободу, он немедленно с завидным упорством и воодушевлением начинает подготовку экспедиции в Египет.

У Анфантена не было возможности ознакомиться с дипломатической корреспонденцией и другими документами, какая неожиданно представилась Лессепсу, но зато он тщательно изучил труды древнегреческих и древнеримских историков: Геродота, Аристотеля, Диодора Сицилийского, Страбона, Плиния Старшего. Все они писали о сооружении канала во времена фараонов, который должен был соединить Нил с Красным морем, но ни один из них не упоминал о том, был ли канал в конечном счете построен.

Современные египтологи считают, что это строительство было предпринято в период правления могущественного египетского фараона XIX династии Сети I, то есть свыше 3200 лет тому назад. Его наемные войска завоевали Синайский полуостров, большую часть Палестины, Сирии и южную Нубию. На Синайском полуострове разрабатывали редкий драгоценный камень, который в настоящее время известен как бирюза. В Ливане до-

бывали ценную кедровую древесину, столь необходимую в кораблестроении. Но между Египтом, месторождением драгоценного камня и кедровыми лесами простирались две пустыни. И тут советники Сети I подали гениальную идею. Прорыть через пустыни канал, который бы соединил воды Нила с Красным морем. Сети отдал приказ начать строительство. Двести тысяч рук начали гигантскую работу у города Кэр-ахе, современного Каира, чтобы выкопать канал длиной 160 км в направлении к озеру Тимсах. На смену первым двумстам тысячам рук пришли следующие, их сменили еще двести тысяч... Сети не дожид до окончания строительства. Но работы продолжались. Когда его сын Рамсес II в возрасте девяносто двух лет умер, суда, груженые деревом и бирюзой, плыли из Красного моря по каналу в Горькие озера, а оттуда по другому каналу в Нил.

Не установлено, когда это чудо древности было побеждено безжалостной пустыней и засыпано ее вездесущими песками. Известно лишь, что фараон Нехо II шестьсот лет спустя хотел восстановить старое русло канала с некоторыми изменениями. При постройке канала, который должен был соединить Красное море с Горькими озерами, погибло 120 тысяч египтян. Но строительство не было завершено. И не потому, что фараону Нехо II жалко было жертвовать жизнями египтян.

Всему виной были какие-то мелочи. Исходом канала строители избрали не главное русло Нила, а восточный рукав дельты реки. А здесь, у восточного русла, располагалось известное место паломничества с большим храмом богини радости и любви Бастет. Когда жрецы храма Бастет узнали о том, что канал, который начал строить фараон Нехо II, пойдет на восток, в страну, где есть своя богиня любви Иштар, и, значит, те, кто ей поклоняется, по каналу могут легко проникнуть в Египет, они составили страшное пророчество о нападении варваров именно по каналу. Фараон потерял сон. В конце концов он приказал прекратить работы.

Геродот в своем труде пишет, что канал был закончен столетием позже, после завоевания Египта Дарием I



Гистаспом: «... канал, который потом был вырыт персидским царем Дарием. Длина канала четыре дня плавания, а широк он настолько, что по нему могут идти гонимые веслами две триремы рядом». Страбон же и Диодор утверждают, что незадолго до окончания стройки Дарий внезапно распорядился остановить строительство. До него дошли слухи о том, что уровень Красного моря выше уровня суши в Египте и что вода, которая станет поступать по каналу, затопит всю страну. Историки нового времени долго ломали голову над тем, кто из древних был прав. Однажды археологи нашли в песках Аравийской пустыни, в шести километрах на север от Суэца, вблизи селения Эль-Кабри, большую плиту, фрагмент памятной стелы с надписью на трех языках: персидском, мидийском и ассирийском. Но прочитать смогли только текст на персидском. И вот спустя две с половиной тысячи лет вновь заговорили древние письмены:

«Я перс. Силой завоевал Египет. Я приказал выкопать этот канал от реки Пирава (Нил), которая протекает в Египте, к морю, начинающемуся в Персии. Этот канал был выкопан по моей воле...»

Кажется, прав был Геродот.

Однако дальше в тексте читаем:

«Потом я сказал: иди из Бирны к побережью и уничтожь эту часть канала, как я этого желаю».

Позже Ксеркс I приказал засыпанную часть канала раскопать и тем самым открыл плавание по всей длине канала, от Пер-Бастета до Красного моря.

Но и канал перса Дария постигла та же участь, что и канал Сети и его сына Рамсеса II. Он затерялся в море песка.

Строительство третьего канала начал в середине III века до нашей эры египетский царь Птолемей II Филадельф, когда его страна стала крупнейшим зерновым рынком тогдашнего мира. Из Аравии вывозили золото, драгоценности, ароматические вещества, из Индии — слоновую кость, красители, пряности и рис, из Китая — шелк. Но эта цветущая торговля вынуждена была довольствоваться неудобным и опасным путем по суше через Аравию и южную Сирию, а также через Красное

море. Поэтому Птолемей повелел восстановить канал, начатый фараоном Нехо II и не законченный из-за угроз жрецов из Пер-Бастета. У Птолемея был самый большой торговый флот того времени. Все суда и караваны принадлежали царской семье. Страбон пишет, что канал имел также шлюз, который должен был воспрепятствовать попаданию соленой морской воды в Нил. Никто не знает, сколько лет он противостоял стихии. Но и его поглотила пустыня.

Из трудов Диодора Анфантен узнал, что Птолемей II хотел соорудить прямой канал через перешеек, как ему советовали греческие строители, но не решился, опасаясь из-за господствовавшего тогда мнения о разности уровней двух морей прорыва вод Красного моря в дельту Нила.

В 98 году канал Птолемея в песках Аравийской пустыни велел вернуть к жизни император Траян. Подобно тому как это сделали когда-то строители Сети, его исходным пунктом был избран город Кэр-ахе, у главного русла Нила. Эта «река Траяна» просуществовала почти столетие как важная торговая артерия. Пустыня не пощадила и ее.

Прошло свыше пяти столетий. Человечество попросилось с античностью, даже не осознав этого, так как не могло предполагать, что историки примут год 476 в качестве рубежа между античностью и средневековьем.

В 642 году, то есть уже в средние века, один из тестей пророка Мухаммеда, арабский полководец Омар ибн аль-Аси, стал наместником халифа Омара I в Египте. Он велел построить на руинах Кэр-ахе новый город — Каир — и отдал приказ восстановить канал от Нила к Красному морю, так как ему нужна была быстрая и безопасная связь с Аравией. И вновь суда плыли через коварную пустыню, везли зерно из Египта в Аравию, а из Аравии пряности, дерево, драгоценные камни, благовония, а также воинов.

Из очередного военного похода в Персию не вернулся полководец Омар ибн аль-Аси, и халиф послал в Каир нового полководца в качестве своего наместника. Однако

новый наместник Абу Джафар вел себя чересчур самоуверенно и самостоятельно, что халифу не понравилось. Он решил силой принудить к покорности своего подчиненного и послал в Египет флот, рассчитывая провести его по вновь отрытому каналу. Но когда Абу Джафар узнал от послов, что военная флотилия халифа находится на пути в Египет, он принял жестокое решение. Канал, по которому должна была приплыть карательная экспедиция, он приказал засыпать.

Больше этот водный путь не восстанавливался. Он навсегда был погребен песками пустыни.

И вот спустя более тысячи лет узник затхлой камеры парижской тюрьмы Сент-Пелажи решил построить канал нового времени через песчаную пустыню Суэцкого перешейка, — канал, который бы открыл морским судам путь из Европы в Азию.

Анфантен разъезжает по Франции. Посещает все важнейшие промышленные центры. Беседует с торговцами и предпринимателями, банкирами и фабрикантами. Он хочет добиться от них финансовой поддержки. Устраивает беседы и лекции. Не знает отдыха и сна.

«Мы поставили перед собой задачу создать между Египтом и Индией одну из двух новых транспортных артерий: из Европы в Индию и Китай... Другую сотворим позже — в Панаме. После этого одной ногой будем стоять в Ниле, другой в Иерусалиме, правую руку протянем к Мекке, левая охватит Рим, а ладонь будет покоиться в Париже» — так поэтически образно рисовал Анфантен свои планы другу, главному редактору парижской газеты «Курье франсэ».

Банкиру Ардэю он пишет:

«Мы не относимся к тем, которым по примеру английских инженеров и предпринимателей нужны миллионы. Мы живем, как рабочие, скромно. К этому мы привыкли. Мои сыновья работали в мастерских, я сам работал в тюрьме. Это великое дело, столь нужное всему миру, должно быть осуществлено ценой воодушевления и самоотверженности».

В Париж он возвращается с весьма скромными достижениями, но их достаточно, чтобы группа энтузиастов,

среди которых были строители, техники, экономисты, ремесленники, фабричные рабочие, врачи и учителя, отправилась в Египет.

Спустя месяц после того, как отец Анфантен был выпущен со своими товарищами на свободу, из Марселя вышло судно с необычными пассажирами на борту.

Приезд Анфантена с пестрой группой сподвижников в Египет не вызвал заметного отклика. Правитель Египта Мухаммед Али, который был большим поклонником Наполеона, а благодаря Матьё Лессепсу имел к французам и личные симпатии, еще до того пригласил многих французских военных и морских специалистов, инженеров, строителей, технических специалистов, физиков и математиков, профессоров и учителей, чтобы они помогли модернизировать страну по европейскому образцу. Анфантена и его друзей Мухаммед Али принял приветливо и внимательно выслушал.

Анфантен объяснил цель приезда их группы в Египет. В свое выступление он вложил весь свой ораторский талант, всю страсть, с которой он пускался в очередное начинание. Уверенность в том, что сейчас представилась неповторимая возможность заинтересовать Мухаммеда Али великой идеей, придавала ему силы.

Мухаммед Али ни разу не прервал пространную речь французского гостя, и казалось, что путь к согласию Египта на строительство крупнейшего гидросооружения всех времен открыт.

Мухаммед Али научился читать и писать только в сорок лет, но что касается хитрости и сообразительности, то здесь с ним вряд ли мог поспорить любой европейский монарх. Ему не нужно было объяснять значение Египта в мировой торговле и исключительность Суэцкого перешейка как стартовой площадки в экспансии на Восток. Он хорошо понимал, что прорыв узкого перешейка, который соединяет Азию с Африкой и разъединяет Красное море и Средиземное, принес бы для Египта большие богатства, а его держава стала бы центром торговли не только арабского мира, но и Европы и Азии.

Но соединить два моря каналом на территории Египта одновременно означало бы бросить стройку великим

европейским державам, как лакомую кость одичавшим собакам. Да, великий государственный деятель и мудрый правитель Мухаммед Али мечтал, как и многие ученые, экономисты и предприниматели, о сооружении Суэцкого канала. Но он хорошо сознавал также стоявшую перед ним дилемму. Или осуществить этот великий замысел и потерять и без того шаткую независимость своей страны, или прежде осуществить великие завоевательные планы на Аравийском полуострове и создать всесильную арабскую империю, могущую стать равноценным партнером европейских великих держав, которые сами зарятся на эти ворота на Восток.

— Нет, господа, строительство канала не предполагается, — заявил присутствовавшим Мухаммед Али и, увидев разочарование на их лицах, добавил: — Пока не предполагается. Перед нами стоят другие важные задачи, которые нужно решить на благо Египта. Прежде всего мы должны укротить воды Нила. И лишь затем приступим к выполнению других планов.

По прошествии нескольких недель после этой беседы инженер Линан, приехавший в Египет вместе с Анфантемом, был назначен главным инженером при правительстве Мухаммеда Али. Ему поручена была разработка плана сооружения плотины на реке Нил. Несколько месяцев спустя группа французов вместе с несколькими сотнями египетских рабочих начала строительство мощной плотины под Каиром, недалеко от места погребения фараонов, близ всем известных пирамид.

Время от времени на строительной площадке появлялись два всадника на прекрасных лошадях. Молодой французский вице-консул Фердинанд Лессепс искренне стремился к тому, чтобы его воспитанник принц Саид действительно сбросил несколько килограммов лишнего веса, как того горячо желал его отец. Издали, как надлежало их достоинству, они наблюдали человеческий муравейник. При взгляде на «сумасбродных французов», как их любил называть Лессепс, у вице-консула на лице блуждала улыбка, скорее участливая, нежели восхищенная.

Пять полных страданий лет провел Анфантен со своими соратниками на стройке. Невыносимая жара, отсутствие воды, постоянные затруднения со строительным материалом, нелегкие контакты с рабочими-арабами — все тяготило малоопытных французов. Отчаявшись раздобыть требуемый материал, Анфантен решил использовать для насыпки плотины «лежащие без дела» каменные квадры гробниц фараонов. И только вспышка чумы в Египте спасла пирамиды, эти величайшие культурные и исторические памятники древности, одно из семи чудес света, от уничтожения. В противном случае они оказались бы на дне Нила.

Из-за эпидемии строительство плотины было приостановлено.

Пятнадцать ближайших сподвижников Анфантена нашли в земле обетованной свою могилу.

«Оар, капитан артиллерии, умер на стройке Нильской плотины. Лефевр, минералог, умер в Женаре. Гудре, химик, умер от чумы в Шубре. Дюмолар, кузнец, умер на стройке плотины. Александр, механик, умер от чумы при строительстве Нильской плотины. Альрик, скульптор, умер от чумы, когда заканчивал скульптуру Мухаммеда Али. Оливье, сельскохозяйственный рабочий, умер от чумы во время работы в имении возле Александрии. Бюско де Домбаст, крестьянин, умер от чумы при устройстве образцовой фермы в Шубре. Фуркад, врач, умер от чумы в Каире. Ребуль, торговец, умер во время второго путешествия во внутренние районы Египта. Женевау, торговец, умер от чумы. Маршаль, писатель, умер от чумы. Пали на поле славы с сознанием величия дела, которому посвятили свою жизнь», — писал в статье, посвященной памяти умерших соратников, отец Анфантен.

А сколько умерло египтян на стройке, этого никто не отмечал.

В 1837 году Анфантен возвращается с небольшой группой сторонников в Париж. Он отказался от строительства плотины на Ниле, но не из-за больших человеческих потерь, а из-за обострившейся ситуации в Египте. Великобритания, Россия, Австрия и Османская империя,

составной частью которой был Египет, решили укротить чересчур самоуверенного, агрессивного и властолюбивого Мухаммеда Али. В этих условиях Мухаммед Али и думать не мог о каком-то канале. Кроме того, он велел прекратить все строительные работы на плотине.

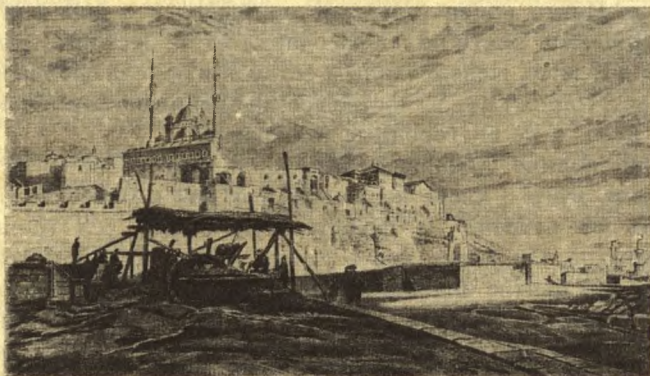
Отец Анфантен возвратился на родину без лаврового венка. Никто признательно не попрощался с ним и его товарищами, никто не поблагодарил их за бескорыстный труд в Египте. Незамеченным остался и приезд сподвижников в Париж. Человечество всегда оценивало завершенное дело, а не благородные намерения.

На родине Анфантен вынужден был позаботиться прежде всего о хлебе насущном, так как в марсельском порту он вступил на французскую землю без гроша в кармане. Он узнал, что в Лионе, самом крупном текстильном центре Франции, есть вакантное место начальника почты. Эта работа явно не располагала к мечтаниям и не давала ни малейшей возможности для осуществления великих идей о равенстве и братстве людей. Но у Анфантена не было выбора, и поэтому на некоторое время бывший строитель Нильской плотины становится почтмейстером.

По случайному совпадению в этом же году в Париж возвращается и Фердинанд Лессепс, чтобы принять новое назначение и жениться на Агате Деламаль, девятнадцатилетней дочери высокопоставленного королевского чиновника. Он уезжает из Египта увенчанный славой героя Александрии, где отличился мужественным поведением во время эпидемии чумы. Банкет, устроенный в Александрии по случаю его отъезда, стал главным событием света. «Франция могла бы гордиться, если бы имела много таких представителей за рубежом», — сказал в своем тосте английский инженер и предприниматель господин Галлоуэй.

Для Лессепса путь к быстрой карьере был открыт. Он не успел осмотреться в Париже, как его уже назначили консулом в Роттердам, в один из крупнейших портов и торговых центров Европы.

## Глава 4



Каирская цитадель,  
свидетельница драматических событий



## **Французский канал или английская железная дорога!**

Прошло пять лет.

Лессепс очаровывает избранное общество уже в испанской Малаге, а затем в Барселоне. Анфантен давно оставил пост лионского почтмейстера. Он генеральный секретарь строительства первой железной дороги во Франции, которая должна соединить Париж с Лионом. Этот важный пост позволил ему приобрести ценный организационный и технический опыт, а также установить связи с видными французскими предпринимателями и банкирами. Все свидетельствовало о том, что неудача в Египте не сломила Анфантена. Он привез из страны пирамид нечто более ценное, чем лавры, завоеванные в высшем александрийском обществе. Он приобрел дорого оплаченный опыт и убеждение в том, что Суэцкий канал будет построен в этом столетии, несмотря ни на какие препятствия, и что эта великая идея может быть реализована только широким международным объединением лучших инженеров, дальновидных банкиров и промышленников.

Тем временем резко изменилась ситуация в Египте. Европейским ведущим державам вместе с турецким султаном удалось сделать великого Мухаммеда Али более покорным, заставить раз и навсегда отказаться от сумасбродной мечты стать правителем великой арабской империи, принудить его прислушиваться к мудрым советам консулов, которые представляют в Египте европейские государства. Но вот какой из великих держав следовало отдать предпочтение?

Двери во дворце не закрывались. Как только из дворца выходил английский консул, тотчас же появлялся его французский коллега, чтобы назвать мудрые советы англичанина глупостью. В другой раз английский консул с нетерпением ожидал отъезда кареты французского со-

перника, чтобы тут же просить аудиенции у Мухаммеда Али и убеждать его в том, что только Англия ведет честную игру в Египте и что только на правительство ее величества королевы Виктории он может положиться.

Кажется невероятным, но идеей постройки железной дороги Суэц — Александрия специалисты занялись раньше, чем планом железнодорожной трассы в сердце Европы, между Веной и Прагой. И на целых восемь лет раньше, чем землекопы стали готовить полотно для дороги из Праги в Оломоуц, и только на девять лет позже постройки первой железной дороги в мире из Стоктона в Дарлингтон длиной 56 километров, исторической дороги Джорджа Стефенсона.

Сам Мухаммед Али поручил в 1834 году симпатичному английскому предпринимателю и инженеру Джону Александру Галлоуэю разработать проект железнодорожной линии между Суэцом и Александрией.

Составив подробный план, Галлоуэй уехал в Англию, чтобы прислать необходимый для стройки материал. Рельсы, шпалы, болты и шайбы уже плыли по Средиземному морю в Александрию, когда английское правительство приняло решение отказаться от поддержки строительства железной дороги, так как это только укрепило бы позиции честолюбивого и неслышанно дерзкого египетского властителя.

Спустя год внезапно, при загадочных обстоятельствах Галлоуэй умер. Рельсы утонули в горячем песке, шпалы истлели, а болты и шайбы разворовали.

А когда Англия вместе с турецким султаном, вызвав восстания в Сирии, Ливане и Палестине против Мухаммеда Али, заставили его покориться, влиятельные английские круги вновь проявили интерес к строительству железной дороги. Мухаммед Али вынужден был разрешить английским купцам, осевшим в Александрии, рассылать своих агентов по всему Египту, где они за гроши скупали у феллахов первоклассный хлопок, который затем по высоким ценам продавали ланкаширским текстильным фабрикам в Англии. В начале своего правления Мухаммед Али ввел государственную монополию на закупку хлопка, с тем чтобы доходы шли в государ-

ственную казну. В новой ситуации железная дорога для англичан была бы весьма выгодной. Она значительно упростила бы и удешевила доставку хлопка в александрийский порт.

И вот началась напряженная конкуренция — английская железная дорога против французского канала.

Французский генеральный консул господин Барро убеждал Мухаммеда Али, что Франция желает Египту самого лучшего, советуя не разрешать строительство англичанами железной дороги.

— Ваше величество, Франция стремится только уберечь Египет от английского господства,— заверял господин Барро Мухаммеда Али.

Затем правителя Египта посетил английский генеральный консул, господин Муррей, и заверил его, что Англия действует в интересах Египта, советуя его величеству не допускать сооружения канала.

— Дело это чрезвычайно дорогое и рискованное,— сказал Муррей.— Кроме того, существует угроза, что Египет попадет в зависимость от Франции. Лица, которые пытаются склонить ваше величество к этому шарлатанскому замыслу, преследуют только цель отвлечь ваше величество от строительства железной дороги, которое во всех отношениях было бы более практичным и несравнимо более дешевым предприятием.

Но Мухаммед Али прекрасно понимал цену всем речам. Он упорно стоял на своем: «Я не буду заниматься ни одним из проектов, пока не построю плотину на Ниле, а для этого нужно еще несколько лет».

В 40-х годах XIX века в Александрии на посту австрийского генерального консула был активный и вездесущий господин Лаурин. Как и многие до него, он также увлекся идеей прорытия канала через перешеек.

Австрию Мухаммед Али не считал таким опасным соперником, как Англию и Францию, поэтому Лаурин от слушал с бóльшим вниманием. Австрийский консул стремился убедить правителя в том, что соединение вод Красного и Средиземного морей прославит его больше, чем все его завоевания. Говорил Лаурин красиво и увлекательно.

— Но как только канал будет закончен, его тут же захватят англичане,— парировал Мухаммед Али.

Лаурин пытался его убедить, что такие опасения безосновательны.

— Европейские державы очень заинтересованы в том, чтобы канал не был под контролем одного государства.

— Дайте мне гарантии, что канал останется в моей собственности и собственности моих наследников и что я буду иметь право собирать плату за проход через канал, которая бы мне возместила расходы на постройку и эксплуатацию и обеспечила солидный доход, и я вам даю концессию на строительство,— заявил Мухаммед Али.

Это была уже какая-то зацепка. Лаурин немедленно написал обширное донесение австрийскому канцлеру Меттерниху. Меттерних лично ответил Лаурину:

«Строительство канала считаю событием мирового значения, первостепенной важности. Отношу его к тем событиям, которые окажут влияние на целую эпоху развития человечества. Я убежден, что канал откроет Австрии новое будущее». Далее следовали инструкции для Лаурина: сообщить Мухаммеду Али, что он, Меттерних, согласен со сбором платы за проход через канал; убедить египетского правителя, что право собственности гарантировано уже самим правом наследственности египетского трона.

«Пусть Мухаммед Али с полным доверием обратится ко мне,— пишет Меттерних и в заключение предостерегает Лаурина: — Все переговоры должны проходить в условиях полной секретности».

Лаурин усердно работает. Между Александрией и Веной ведется оживленная тайная переписка. Одна телеграмма следует за другой. Из Вены Лаурин получает предписания непосредственно от Меттерниха. Начинается диалог на расстоянии между австрийским канцлером и египетским правителем при посредничестве Лаурина. Переговоры сосредоточились на одной проблеме — гарантиях. Аргумент Меттерниха о гарантиях, которые обеспечиваются самим правом наследования трона, выглядит, конечно, смехотворным. Поэтому взамен

канцлер выдвигает идею коллективных гарантий, которые предлагает обсудить с европейскими державами и турецким султаном.

Предлагая этот вариант Мухаммеду Али, Лаурин не мог и подумать, что тем самым он захлопнул перед собой дверь.

— С султаном не желаю иметь ничего общего! — решительно и раздраженно заявил Мухаммед Али.

Ну а Меттерних не мог себе позволить какие-либо комбинации за спиной султана.

Французский генеральный консул, господин Барро, посылает первому министру короля Луи Филиппа господину Гизо секретное сообщение о ситуации в деле «железная дорога против канала»:

«Я знал об этом давно, поэтому заявление о том, что Мухаммед Али не будет поддерживать ни тот, ни другой проект, меня не удивило. Благосклонность, которую проявил его величество в отношении инженеров, разрабатывающих подготовительные материалы для строительства канала, призвана всего лишь успокоить общественное мнение во Франции и Австрии. Он счастлив, что может рассчитывать на поддержку Англии при отказе от канала, а Франции и Австрии — при отказе от железной дороги. В беседе со мной он вновь подчеркнул, что согласится с любым проектом, если великие державы достигнут между собой договоренности! Мой ответ был, что коль скоро Египту судьба уготовила стать главным путем из Европы в Индию, то будет лучше, если этим путем станет канал, свободный для плавания всех европейских народов, которые, конечно, установят над ним контроль, нежели железная дорога через Египет, которая будет в монопольном владении англичан».

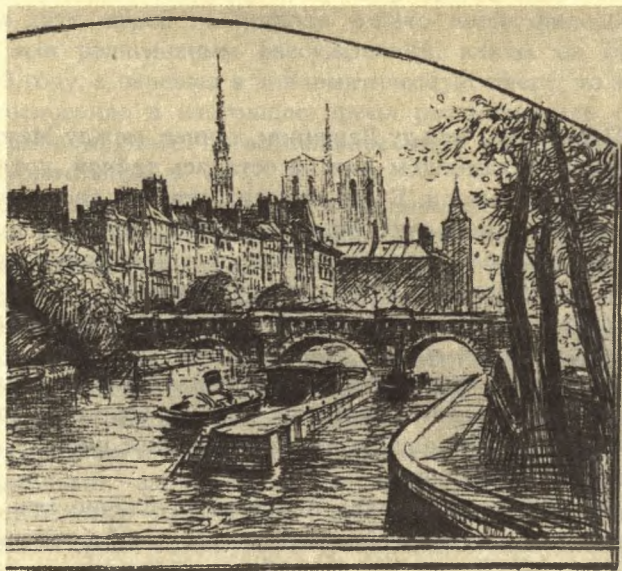
Барро написал первому министру Гизо еще одно обширное письмо, но оно уже не застало адресата на посту, как и короля, так как пришло уже после февральской революции 1848 года. В нем был изложен чрезвычайно проницательный взгляд на проблемы Ближнего Востока:

«По своему географическому положению Египет является важнейшей точкой на земном шаре. Через него

лежит прямой путь в Индию. Поэтому неудивительно, что Англия никогда не спускала глаз с этой страны, в последнее же время она проявляет к Египту особенно большой интерес. Мир, в котором она пребывает уже 33 года, не дает ей повода для осуществления в отношении Египта тех планов, которые у нее, бесспорно, есть. Но, вне всяких сомнений, она использует первую же возможность, чтобы завладеть Египтом. Мотивы таких действий предельно ясны. Когда мыс Доброй Надежды оказался на пути в Индию, первым побуждением Англии было оккупировать остров Вознесения и остров Св. Елены в Атлантике и мыс Доброй Надежды. Сейчас, когда становится актуальным путь через Суэцкий перешеек и далее по Красному морю, ей не хватает только Египта, чтобы полностью господствовать на трассе, ведущей прямо и быстро из западных ее владений в восточные. В Средиземном море она владеет Гибралтаром, Мальтой и другими колониями. У южной оконечности Красного моря она захватила Аден и другие важные пункты. Отсюда она полностью контролирует морскую дорогу в Индию. Но Египет блокирует путь через перешеек. Естественно, ее это раздражает, ей не терпится открыть новый путь. Можно сказать, что подчинение Египта является жизненно важным вопросом для Англии. И если бы эта страна попала под власть какой-либо другой европейской державы, и прежде всего Франции, это был бы решающий подрыв мощи Англии, ибо Франция в таком случае овладела бы жизненно важным для Англии плацдармом, откуда она могла бы в любой момент нанести удар по британским торговым артериям. Индия не была бы уже в безопасности, если бы путь через Египет был открыт для врагов Англии. Для Англии это гораздо опаснее, чем если бы Франция оккупировала какую-либо провинцию Великобритании. Окажись Англия втянутой в войну, первым ее стремлением будет захватить Египет. Нет сомнения в том, что она к этому готова уже сейчас.

В упорном соревновании «железная дорога против канала» пока зафиксирована была ничья. Никто из противников не хотел сдаваться.

# Глава 5



Париж. Река Сена у моста Пон Нёф

## Улица Победы, 34

Переговоры между Лаурином, точнее, между Меттернихом и Мухаммедом Али не остались тайной, хотя их всемерно скрывали. В европейских странах распространился тревожный слух, будто Мухаммед Али дал согласие на строительство канала. Началась невиданная суматоха, а в некоторых кругах просто паника.

Узнал об этом и Анфантен. И вновь пробудилась в нем страстная жажда великого дела.

Наступило время действий, решил Анфантен и написал представителям некоторых видных торговых домов во Франции, Германии и Англии обширное письмо следующего содержания:

«В 1833 году я уехал в Египет, публично при том заявив, что там буду заниматься проблемой соединения двух морей. В том же духе были настроены и люди, сопровождавшие меня. Пятнадцать человек из числа приехавших умерли от истощения, лишений или чумы. Они сложили головы на поле славы и обязывают нас, и прежде всего меня, чтобы мы выполнили задачу, под тяжестью которой они пали.

Обращаюсь к вам с сознанием того, что мы готовили воплощение этой идеи в жизнь так, как никогда еще не готовилось ни одно промышленное предприятие. Нам остается только вместе с вами реализовать эту идею, причем способом, каким еще ни одно начинание не было исполнено. Это значит — без национальной вражды, в атмосфере дружественного соревнования трех великих народов, которых так часто разделяла политика и которых сейчас соединит промышленность. Перед нами, таким образом, стоит одна задача — основание промыш-



ленного общества. То, что безуспешно пыталась осуществить дипломатия, пусть станет целью этого общества: создать на земном шаре символ мира, иначе говоря, установить между двумя частями Старого Света — между Востоком и Западом — связующее звено. И если благодаря нашим двенадцатилетним усилиям план соединения двух морей не остался только лишь философским или религиозным рассуждением, каким он был в 1833 году, а перешел в дипломатическую сферу, то это дает основание в настоящее время рассматривать его как самое крупное промышленное дело современного и будущего мира...»

Возвышенное, с сильной эмоциональной окраской, письмо Анфантена, как ни странно, получило неожиданно благоприятный отклик. Главная заслуга здесь принадлежала приятелю Анфантена Арле-Дюфуру, бывшему приверженцу «нового христианства», одному из создателей французской крупной промышленности, который горячо рекомендовал Анфантена своему родственнику, известному лейпцигскому банкиру Дюфур-Феронсу. В свою очередь тот обеспечил Анфантену хороший прием в германских влиятельных деловых кругах. Даже в Англии письмо Анфантена было принято с большим интересом среди инженеров и предпринимателей. В то же время ни одно правительство, ни один европейский монарх не осмелились открыто поддержать идею строительства канала, ибо боялись возникновения опасной ситуации, которая могла бы перерасти в войну.

21 ноября 1846 года в Париже по инициативе Бартеlemi Проспера Анфантена собирается небольшая группа известных инженеров, технических специалистов и предпринимателей трех национальностей, правда без каких-либо полномочий своих правительств. В самом начале этой исторической встречи все присутствовавшие сочли необходимым подчеркнуть, что в совещании они принимают участие только от своего имени и не представляют ни государств, ни правительств. Из Англии приехал инженер Роберт Стефенсон, сын создателя первого в мире паровоза. Немецкоязычную сторону представляли банкир Дюфур-Феронс и инженер Алоис

Негрелли, французы были представлены Арле-Дюфуром, Анфантенем и прекрасным инженером Поленом Талабо. Состав участников встречи действительно отвечал величю задачи.

Переговоры, продемонстрировавшие высокий уровень технических знаний участников, проходили в атмосфере необыкновенного воодушевления. После девяти дискуссий, 30 ноября, было основано Исследовательское общество Суэцкого канала.

Исследовательское общество поставило перед своими членами задачу изучить варианты прокладки канала через Суэцкий перешеек, определить технические проблемы и возможности их устранения, составить сметы строительства.

Штабом этого международного альянса, первого в своем роде в истории, стала парижская квартира Анфантена по адресу: Rue de la Victoire, 34 — улица Победы, 34.

## Глава 6



Алоис Негрелли, рыцарь влтавско-лабский

## Рыцарь влтавско-лабский создает проект Суэцкого канала

«В Германии есть только один человек, которого можно поставить в ряд с такими великими инженерами, как француз Полен Талабо и англичанин Роберт Стефенсон; я даже считаю, что во многих отношениях он превосходит их. Этот человек — Алоис Негрелли».

Такими лестными словами лейпцигский банкир Альберт Дюфур-Феронс рекомендовал предпринимательским кругам Алоиса Негрелли в качестве представителя Германии и Австрии в Исследовательском обществе Суэцкого канала.

Кто же был этот «единственный» человек с фамилией итальянского звучания?

Родился он в тогдашнем Южном Тироле, в городе Примiero. Его отец, потомок старого генуэзского рода, владел там небольшим и малоприбыльным имением. Его мать, немка, была родом из Вюртемберга. Луиджи, так называли мальчика в узком семейном кругу, учился в духовной семинарии в Фельтре. Слыл первым учеником, особые способности проявлявшим в математике, физике и начертательной геометрии. Тем не менее возникла угроза преждевременного окончания его учебы: отец Луиджи, в жилах которого текла горячая генуэзская кровь, вновь оказался в денежных затруднениях и перестал платить за обучение сына. Но счастье улыбнулось талантливому студенту. Именно в этот критический момент Фельтре посетил австрийский император. Ректор семинарии, искренне полюбивший Негрелли, воспользовался исключительным случаем и сам написал императору прошение о предоставлении стипендии способному студенту с немецкой фамилией.

«Род Негрелли с тех пор, как оставил в XII веке

Геную, — писал ректор, — и осел на землях габсбургской короны, всегда верно служил императору и империи. Отец мальчика, хлопчущего об императорской милости, организовал в Трентино сопротивление врагу и провел пять лет во французском плену. Сестра просителя, Джузеппина Негрелли, в восемнадцать лет участвовала, переодетая в мужскую одежду, в обороне Примiero и проявила храбрость в боях за Фельтре. В период французской оккупации семья сильно обеднела».

Когда император ознакомился со столь лестной характеристикой, ему не оставалось ничего иного, как только удовлетворить прошение. Алоис Негрелли успешно окончил семинарию. Однако о том, чтобы продолжать учебу и изучать архитектуру, как этого хотелось одаренному ученику, нельзя было и думать. Начинается самостоятельная жизнь.

Свидетельство из Фельтре открывает Негрелли дорогу на государственную службу. Он становится практикантом императорского и королевского строительного директората Тироля и Форарльберга. Под руководством опытных инженеров, проектирующих сложные гидротехнические сооружения в горных условиях, он приобретает ценный жизненный опыт. Его старательность и технические способности не остались незамеченными. После тринадцати лет упорного труда он достигает первого значительного успеха. Швейцарский кантон Санкт-Галлен предложил ему место инспектора инженерных и гидротехнических сооружений. Но и директорат не хотел терять старательного служащего. Негрелли пугают республикой, протестантизмом и свободомыслием в Швейцарии. Это были, бесспорно, сильные аргументы для образцового католика и верного до мозга костей слуги империи. За те тринадцать лет из него получился не только прекрасный специалист, но и пунктуальный, стоцентной надежности бюрократ. Тем не менее предложение он принял. Слишком привлекательным оно было для тридцатилетнего инженера. Такую должность в Австрийской империи, где строго соблюдается очередность повышения по службе, ждут до сорока лет, и кто знает...

В том же году, когда Анфантен отправился с сорока своими соратниками в Египет, Негрелли уезжает в Санкт-Галлен. Решение оказалось правильным. Спустя два года торговая палата Цюриха назначает его главным инженером всех строек, которые она ведет.

Континентальная Европа жила тогда под впечатлением большого успеха английского инженера Джорджа Стефенсона. Построенный им паровоз уже свыше десяти лет исправно служил на первой в мире железной дороге Стоктон — Дарлингтон и перечеркнул все предрассудки, возникшие вокруг «адской машины».

Торговая палата Цюриха посылает своего главного инженера в поездку по Франции, Англии и Бельгии с целью изучить технические достижения этих стран. Негрелли возвращается полный впечатлений. Он становится страстным поклонником железных дорог. Предлагает прекрасный план комплексной транспортной сети — железных дорог, шоссе и водных путей — для всей Швейцарии.

Наступил момент, когда Швейцария уже кажется ему слишком малым полем деятельности. В 1840 году он возвращается в Австрию, где ему предложили пост генерального инспектора строительно-технических работ Северной дороги имени императора Фердинанда. Спустя год ему поручено руководство подготовительными работами по строительству Северной дороги, в частности участка Вена — Прага, а затем ее продолжения до саксонской границы.

Но в то время известный инженер Алоис Негрелли уже не мог выступать в чешских землях как пионер железных дорог.

В 40-х годах чешские инженеры имели репутацию лучших специалистов европейского транспортного строительства. Герстнер-старший разработал теоретические основы современного транспорта, сухопутного и водного. Герстнер-младший спроектировал и построил первую рельсовую дорогу на Европейском континенте, конную дорогу из Линца в Ческе-Будеёвице. Он же построил первую железную дорогу в России, предназначавшуюся лично для царя, — из Петербурга в Царское Село. Про-

должателем его дела в России стал его ученик и соратник Ян Пернер.

В 1842 году начаты были работы на линии Прага — Оломоуц. И когда в памятный день 20 августа 1845 года под колокольный звон в Праге остановился тяжело пыхтящий, украшенный цветами паровоз «Чехия», который привез из Оломоуца первый поезд, с него сошли Ян Пернер и Алоис Негрелли, строители дороги. Благодарная Прага присвоила Негрелли звание почетного гражданина города. Пернер, талантливый инженер и большой патриот, пережил триумфальный въезд в Прагу только на 20 дней. Во время одной из последующих поездок близ станции Хоцень он неосторожно высунулся из окна, чтобы посмотреть издали на тоннель — дело своих рук, ударился о деревянный столб и был смертельно ранен.

На строительстве дороги от Праги до Дечина Негрелли работал уже без своего коллеги.

Император Франц Иосиф I возвел Негрелли в дворянское достоинство. Но вовсе не за его заслуги в постройке железных дорог Оломоуц — Прага, Прага — Дечин, а за прекрасную организацию военного транспорта маршала Йозефа Радецкого в Ломбардии, что способствовало победе австрийских войск над королем Сардинии Карлом Альбертом. В качестве дворянского предиката Негрелли избрал девиз «von Moldelbe» — рыцарь влтавско-лабский.

Удачливый строитель был завален предложениями из многих стран. И когда был занят подготовкой проектов следующих железных дорог, получил письмо Альберта Дюфур-Феронса из Лейпцига. Читал его с волнением. Письмо звало к сотрудничеству в сооружении канала, который должен соединить три континента. Сколько раз тайно и несмело Негрелли возвращался в мыслях к этой фантастической идее, которую ему подбросил мудрый путешественник Александр Гумбольдт во время их случайной встречи в Женеве! И каждый раз в его ушах звучал глуховатый голос старого ученого: «Соединить Красное море со Средиземным, соединить Атлантический океан с Тихим — это дело, достойное великого инженера».

И каждый раз он отталкивал этот манящий мираж, так как был до чрезвычайности строгим реалистом. Его вотчиной были цифры. Крепко стоять обеими ногами на земле — его жизненное кредо. Да, он не был ни авантюристом, ни мечтателем, ни фантазером, ни азартным игроком. Такие качества в человеке ему претили. И все же иногда, сидя над тщательно разработанным планом очередной железнодорожной трассы, думал об этом проклятом, волнующем Суэце.

А сейчас вот он, черным по белому. Письмо, в котором его приглашают к сотрудничеству в самом крупном строительном предприятии века, а может быть, и цивилизации. Как сказал об этом Гёте Гумбольдту? *Arripe gentibus terram*. Сделать планету доступной для человечества.

Негрелли немедленно ответил Альберту Дюфур-Феронсу в Лейпциг: предложение принимает и сделает все для того, чтобы привлечь к делу влиятельных людей в Австрии.

В статьях, которые Негрелли тотчас же послал в журналы «Остеррейхес Ллойд» и «Газетта ди Венеция», он подчеркивал, каким событием мирового значения станет строительство канала через Суэцкий перешеек и особенно какую важность приобретет для австрийской торговли новый водный путь. Адриатическое море вновь обретет былую славу. Морской путь в Индию вокруг мыса Доброй Надежды, открытый Васко да Гамой, ниспроверг когда-то Венецию. Суэцкий канал вернет признание Триесту.

Материалы для статей Алоису Негрелли предоставил Дюфур-Феронс. Он получил также единственный существовавший конкретный проект строительства канала, разработанный Линаном, главным инженером Мухаммеда Али. В своих расчетах Линан опирался на известное утверждение о различии уровней Средиземного и Красного морей. Но инженера Негрелли в первую очередь заинтересовала предполагаемая стоимость строительства — 45 миллионов франков. Но такую сумму или бóльшую ее часть можно было собрать в Австрии, рассуждал Негрелли. Если все выглядит именно так, как



об этом пишет Линан, то почему данное дело не может быть осуществлено с решающей долей германских и австрийских предпринимателей?

Свои патриотические размышления он тщательно изложил на бумаге и послал ее господину фон Кюбеку, председателю императорско-королевской Придворной палаты.

«Если бы германские и австрийские капиталисты приняли участие в строительстве,— писал Негрелли,— это позволило бы немецким государствам претендовать на роль протектора над всем предприятием для защиты интересов своих подданных и призвать присоединиться к этому остальные великие державы. Только таким путем можно было бы достичь цели на пользу всех европейских государств, без приоритета какого-либо флага в мировой торговле. В Египте предложения немецких капиталистов должны быть встречены благоприятно, ибо, как известно, немецкие государства никогда не замыслили расширения своей территории за пределами Европейского континента, а египетский правитель сближением с немецкими государствами морально укрепил бы свои позиции в отношении соседей, которые ему угрожают как с востока, так и с запада». Негрелли имел в виду соответственно Турцию и Англию с Францией. В заключение он пишет:

«В тот день, когда канал станет явью, открытие Васко да Гамы утратит свое великое значение. С этого момента воскреснет слава Венеции, а рядом стяжает себе лавры ее новый брат на Адриатическом побережье — Триест, все же блага торговли соседние государства получают только через посредство Австрии, Италии, Тироля, Хорватии и Словении, короче говоря, через посредство обширной Австрийской империи».

В этом письме было все, и в том числе благородная идея в духе «*aperire gentibus terram*» Гёте, но прежде всего — искренняя верноподданность слуги Габсбургской монархии.

Кюбек по столь важному делу немедленно обратился к австрийскому канцлеру Меттерниху и уже 4 августа получил ответ. Канцлер дал согласие на участие Негрелли

в переговорах в Париже в качестве частного лица, но при этом выразил недоверие относительно успеха акции в целом. Он признал, что канал облегчит связь с Востоком и будет иметь большое значение для Австрии. «Но именно это обстоятельство, по моему мнению, делает сомнительной реализацию плана. Английское правительство не только не допустит, но, учитывая британские торговые интересы, а также военно-политические аспекты, будет препятствовать осуществлению плана всеми средствами, какими только располагает. Частному же предприятию вряд ли будут позволены какие-либо действия», — писал канцлер.

Негрелли формально получил отпуск и уехал в Париж как неофициальное лицо, что особенно подчеркивалось ввиду его высокого положения в качестве ответственного государственного чиновника Австрии.

Во время исторической встречи в ноябре 1846 года в Париже были созданы три группы: английская под руководством Роберта Стефенсона, немецкая — ее возглавил Алоис Негрелли — и французская во главе с Поленом Талабо. Согласно договоренности, каждая группа обязалась привлечь за шесть недель десять человек из деловых кругов своей страны. Каждый из десяти должен был внести в общую кассу 5 тысяч франков, в результате Исследовательское общество располагало бы капиталом в 150 тысяч франков. По взаимному согласию три инженера составили своеобразный технический триумвират. Триумвират предварительно признал проект Линана реальным и принял решение в течение зимы 1846/47 года провести необходимые контрольные работы прямо на месте, то есть на Суэцком перешейке в Египте. Три инженера распределили между собой функции следующим образом.

Задачей Негрелли было исследовать северное побережье перешейка и измерить глубины моря у побережья равнины Тина, с тем чтобы определить самое удобное место выхода канала. Сходные работы должен был выполнить Роберт Стефенсон на побережье Красного моря. Талабо получил самое трудное задание: установить разницу уровня морей у Суэца и берегов Тины и составить

общую характеристику почв на перешейке. После окончания этих подготовительных работ все трое должны были выехать в Египет, как предполагалось, осенью 1847 года, и в сотрудничестве с инженером Линаном разработать окончательный вариант строительства.

Алоис Негрелли и Альберт Дюфур-Феронс пользовались большим уважением в предпринимательских кругах Австрии и Германии, поэтому после возвращения из Парижа они без особых трудностей создали инициативную группу. Они действовали очень быстро. А заинтересованных их предложением оказалось даже больше числа вакансий в группе. К немалому огорчению Негрелли, свой отказ прислал престарелый Александр Гумбольдт. «Весьма сожалею, но определенные обстоятельства не позволяют мне принять участие в этом великом деле», — писал он Негрелли. В то же время свое согласие дали главные торговые центры монархии: триестская торговая палата и австрийский Ллойд во главе с небезызвестным деятелем тогдашнего австрийского торгового и финансового мира К. Л. Бруком, а также венецианская и пражская торговые палаты. Из-за ограниченного количества мест Негрелли и Дюфур-Феронс вынуждены были отказать ряду видных деятелей, среди которых был и Герман Брокгауз, известный финансист, сын основателя самой крупной немецкой издательской фирмы.

Уже спустя месяц после парижской встречи, 2 января 1847 года, Дюфур-Феронс победно сообщал в Париж, в главный штаб Исследовательского общества на улице Победы, 34, список немецкой группы.

1 февраля 1847 года проходило очередное совещание в Париже. И здесь возникла неприятная ситуация. В то время как немецкая сторона пришла с сознанием прекрасно выполненной работы, французы явились почти с пустыми руками. Их агитационные усилия существенного успеха не дали. К чести Анфантена и Талабо, нужно отметить, что они сделали все возможное, но атмосфера во Франции не была благоприятной. Король Луи Филипп придерживался принципа не усложнять себе жизнь, а поэтому не предпринимать ничего такого, что раздражало бы Великобританию. Он был убежден, как и его первый

министр Гизо, что Англия выступит против постройки канала. Любопытно, что такую же позицию занимал и оппозиционный политический деятель, будущий министр иностранных дел республиканского правительства, поэт-романтик Альфонс Ламартин.

«Англия скорее развяжет столетнюю войну против нас и всего мира в Средиземноморье, чем уступит кому-либо ключ к Суэцу,— писал в газетной статье Ламартин.— Почему? Да потому что Англия правит 75 миллионами человек в Индии, а Суэц является в настоящее время и останется в будущем воротами в ее огромную индийскую империю. И Англия не позволит, чтобы эти ворота были закрыты для ее торговли и ее мощи. Она будет сопротивляться до последнего момента». «У вас в Алжире только три тысячи колонистов и вечное поле боя,— эти слова были уже обращены к Луи Филиппу и его министру Гизо.— Но если бы кто-нибудь посягнул на Алжир, вы бы также воевали до конца. И Англия сделает все ради самых богатых и самых обширных владений, какие когда-либо были завоеваны».

По всей вероятности, французские банкиры и предприниматели лучше знали позицию Англии, чем их немецкие коллеги, поэтому отнеслись к этому, на первый взгляд весьма привлекательному, проекту очень осторожно. Анфантену удалось с напряжением всех сил и способностей привлечь только лионскую и марсельскую торговые палаты. Но признать это успехом было нельзя. Скорее проигрышем.

Не способствовал улучшению атмосферы совещания своей сдержанностью и чопорностью также Роберт Стефенсон. Его настроение нельзя было объяснить только английским национальным характером. Ведь в первую встречу он был искренне воодушевлен. Стефенсон не принес никакого списка. Не привлек ни одного английского предпринимателя. Однако финансовой стороны дела это не коснулось, так как он решил десять частей по пять тысяч франков каждая заплатить сам. Сорокалетний Роберт Стефенсон, сын известного конструктора и создателя первой в мире железной дороги и сам строитель железнодорожных путей и мостов с мировым

именем, советник различных железнодорожных обществ на Европейском континенте и в Америке, мог себе это позволить. А что Анфантен? Он как генеральный секретарь строительства железных дорог Лион — Авиньон и Авиньон — Марсель имел определенные финансовые трудности.

К тому же всплыла еще одна причина для огорчений. Инженерные группы не уехали на Суэцкий перешеек, как было согласовано: Талабо заявил, что он не сможет послать своих людей раньше июня, так как занят постройкой железной дороги, Стефенсон же дал весьма уклончивое объяснение.

Дюфур-Феронс, представлявший на совещании немецкую сторону, был обманут в своих ожиданиях ходом встречи и ее результатами.

После возвращения из Парижа он написал Анфантену полное горечи и разочарования письмо:

«Всех, кого мы сумели привлечь к участию в этом великом деле, мы убеждали в том, что все три группы будут действовать как одна. Подумайте, какой отклик мы можем ожидать сейчас, если я сообщу, что ничего из того, о чем мы раньше договаривались, не было выполнено. Удастся ли нам в Германии вновь заинтересовать кого-либо этой идеей?»

Рассудив так, Дюфур-Феронс о том, с чем он столкнулся в Париже и какие впечатления вынес, рассказал, возвратясь, только Негрелли.

# Глава 7



Одни из въездных ворот старого Каира

## Талабо опровергает тысячелетний домысел

В конце марта, спустя два месяца после совещания в Париже, группа австрийских инженеров выехала через Триест — Корфу — Крит в Александрию. С ними ехал Карл Ясснюгер, назначенный Алоисом Негрелли секретарем экспедиции. Группа получила от Негрелли конкретные, скрупулезно разработанные им самим задачи.

Сразу же после приезда в Египет Ясснюгер посетил Линана, который по-прежнему занимал пост главного инженера при правителе Египта, с тем чтобы ознакомить его с целями экспедиции. Линан переписывался с бывшим создателем религии «новое христианство», поэтому был хорошо информирован о том, насколько продвинулся вперед замысел Бартеlemi Анфантена соединить Средиземное море с Красным. Он обещал всячески помогать Ясснюгеру, но одновременно предупредил его, что после всех событий, когда Мухаммед Али вынужден был отказаться от своих честолюбивых планов, всякое упоминание о канале он встречает с подозрительностью. Поэтому переговоры с ним следует вести очень осторожно.

Весть о приезде австрийских инженеров взбесила Мухаммеда Али. Сердитым, срывающимся от волнения голосом он выговаривал Линану: «Совершенно ясно, что против меня готовится заговор. Я не желаю ничего слышать об этом проклятом канале. Я не хочу новых осложнений».

Линан пытался убедить Мухаммеда Али, что в экспедиции нет ни политических деятелей, ни предпринимателей и торговцев, ни послов или консулов. Этих людей, по его словам, нечего опасаться. Экспедиция состоит только из отличных специалистов, которые хотят

выяснить лишь одно — существует ли техническая возможность построить канал на Суэцком перешейке без катастрофических последствий для природы и человечества.

Линану наконец удалось уговорить Мухаммеда Али встретиться с руководителем группы австрийских инженеров.

И вот в один из апрельских вечеров Мухаммед Али принял в своем дворце Карла Ясснюгера. Помня предостережения Линана, Ясснюгер снова повторил, что речь идет о ни к чему не обязывающих инженерных работах, что в группе нет ни дипломатов, ни торговцев и что между французскими, английскими и немецкими специалистами нет никакого соперничества.

Возможно, у Мухаммеда Али было очень хорошее настроение, а быть может, на старого правителя благотворно воздействовал его инженер. Ясснюгер получил разрешение на проведение работ в заливе Эт-Тина у северного побережья Суэцкого перешейка.

— Но я требую, чтобы мне были представлены все результаты исследований, — произнес Мухаммед Али и сердито добавил: — У меня есть сведения о том, что в Европе создано какое-то строительное общество по сооружению канала. Уверяю вас, что эти господа никогда никакого разрешения на строительство не получают. Если кто-то думает иначе, то он плохо знает Египет и меня. — Пытливым взглядом посмотрев на своего гостя, с лукавой улыбкой сказал: — У меня есть еще средства убедить в этом господ в Европе.

Визит Ясснюгера увенчался успехом. В заключение беседы Мухаммед Али пообещал и двум другим группам, французской и английской, всяческую поддержку. Это не были только пустые обещания. Он приказал губернаторам Александрии, Эль-Мансуры и Думьаты, чтобы те всячески помогали австрийским инженерам, работой которых руководит всем известный Алоис Негрелли. В распоряжение группы он передал королевскую бригантину с 18 орудиями и 120 матросами.

На прощание он вновь с подчеркнутой настойчивостью сказал Ясснюгеру:



— Разрешение на строительство канала у меня никто не получит. Я построю его сам. Пусть Европа даст мне способных инженеров, я оплачу их труд, как это сделало бы любое европейское государство!

Несмотря на содействие египетского правителя, начало инженерных работ у берегов Тины катастрофически затянулось до середины мая. Стояла невыносимая для европейцев жара. Днем они страдали от жгучего песка и палящих лучей солнца, ночью от влажной духоты, нередко от туч саранчи и днем и ночью от жажды.

В августе наконец австрийские инженеры, работавшие с большой самоотверженностью, выполнили намеченные Негрелли задачи и истощенные, но счастливые вернулись в Вену.

Что же они установили?

В сообщении на имя Негрелли говорилось:

«Опасения, что Нил своим сильным течением и ежегодными разливами заилит устье канала, оказались безосновательными. В заливе мы не нашли ни скал, ни песчаных наносов. Глубина 8,0 м начинается в трех морских милях от берега. В пяти часах пути южнее побережья имеется источник питьевой воды, а, по данным путешественников, на трассе есть и другие колодцы. Что касается строительного материала, то местные жители добывают камень для своих построек из катакомб на месте засыпанных песком частей городов Александрии и Розетты, мрамор извлекается из каменоломен близ Каира. Евангелическая церковь в Александрии построена из камня, привезенного с Мальты. При сооружении канала камень может быть заменен глиной с острова Санторин в близрасположенном Греческом архипелаге. Эта глина уже с успехом использовалась в Триесте. Трудности возникнут с рабочей силой. Только египетский правитель может обеспечить эту великую, технически осуществимую стройку необходимыми средствами, строительным материалом, запасами продуктов и использовать своих солдат в качестве рабочих. Конечно, при условии, что управление строительством будет поручено видным европейским инженерам».

В сентябре того же года из Марселя в Египет от-

правились группа французских инженеров. Экспедицией руководил сын Анфантена. Полен Талабо, сознавая важность задачи, снабдил группу самыми совершенными измерительными приборами и работы спланировал таким образом, чтобы исключить любую ошибку при измерении.

Задания для французов и условия, в которых они работали, были ничуть не легче. Скорее труднее. Исследования они проводили вдали от каких-либо поселений. К тому же от них ждали ответа на один из важнейших вопросов. Пребывание французских инженеров в Египте также затянулось.

И вот в коротком телеграфном сообщении — результат изнурительного труда на протяжении нескольких месяцев:

«Уровень Красного моря у Суэца выше, чем уровень Средиземного моря у берегов Тины, на 0,8 метра».

То есть не 9 метров 80 сантиметров, как утверждалось, а всего лишь 80 сантиметров.

Ожидали только сообщения английской группы. Но напрасно.

Писал Анфантен, писали Дюфур-Феронс, Негрелли. Наконец на улице Победы, 34, пришла весть из Лондона. Роберт Стефенсон приносил извинения. Объяснял, что был очень занят, но что, в сущности, ничего плохого не случилось. Не произошло никакой задержки. Он узнал, что посылать инженеров для исследования Суэцкого залива нет необходимости, так как в архиве британского адмиралтейства нашлись подробные планы Красного моря, вдобавок судоходная компания «Ориентл стим нэвигейшн компани» провела тщательное картографирование Красного моря.

Это была хорошая весть. Ею закончились подготовительные работы. Теперь три главных инженера могли выехать в Египет, чтобы на месте, как было согласовано, разработать конечную версию проекта. Вместе с тем у этой вестии был и неприятный оттенок. Действия Роберта Стефенсона по меньшей мере были подозрительны.

Первым выразил готовность выехать в Египет Негрелли. Но из Франции пришло письмо от Талабо. Он просил

отложить поездку ввиду неотложных задач, стоявших перед ним как высокопоставленным чиновником французских железных дорог. Такая же весть пришла и от Стефенсона, который был занят строительством большого железнодорожного моста через реку Сонвей и моста через реку Туид. По взаимному соглашению срок отъезда в Египет перенесли на январь 1848 года. Но и этот срок не был выдержан. Была названа новая дата.

Шел знаменательный 1848 год.

В феврале вспыхнула революция в Париже, заставившая старого короля Луи Филиппа отречься от трона, в марте началось восстание в Вене, положившее конец власти канцлера Меттерниха, революция в Будапеште, народное восстание в Берлине, в июне рабочие и студенты вышли на баррикады в Праге...

Революционный год расшатал королевские и императорские троны Европы. Государственные деятели, дипломаты, предприниматели и банкиры, ученые и специалисты заняты были заботами сегодняшнего дня, и проблема канала где-то в Египте отошла на задний план. Только трех человек не коснулись эти события. Ни бурные демонстрации, ни борьба на баррикадах, ни казни революционеров — ничто не поколебало их веры в важность идеи. Суэц стал для них жизненной целью, и они слепо шли за ней.

Это были Анфантен, Негрелли и Дюфур-Феронс.

У Негрелли и Дюфур-Феронса с революционным движением не было ничего общего. По своему общественному положению и взглядам они скорее могли бы быть по ту сторону баррикад. Но как люди образованные, они должны были понимать, что старое общество требует изменений. У Анфантена вновь всплыло его старое сенсимонистское прошлое. Он считал, что революционные потрясения в Европе создадут более благоприятные условия для строительства канала. Он вновь оживляет навязчивую утопистскую идею о том, что эта гигантская стройка могла бы привести к отливу избыточной рабочей силы из Европы и тем самым уменьшить бедствия рабочих и решить социальные проблемы.

В августе 1848 года Негрелли пишет Анфантену:

«Очень Вас прошу, не забывайте о нашем плане строительства канала. Хотя с Нового года, когда мы договаривались о том, что 4 марта 1849 года уедем в Египет, все изменилось. Пройдет, наверно, какое-то время, прежде чем мы осуществим свои планы. Правитель Египта Мухаммед Али умер, но я думаю, нам не следует из-за этого отказываться от своих намерений, особенно сейчас, когда Европа должна избыток своих рабочих масс отправить куда-нибудь в отдаленные места, чтобы облегчить социальные перемены, иначе над людьми в наших странах постоянно будет висеть опасность потери покоя, имущества, а то и жизни. Требуйте, пожалуйста, от Талабо, чтобы он закончил вкратце отчет своей группы и прислал его мне как можно скорее, чтобы я мог изучить все детали».

Негрелли наивно полагает, что кризис современного ему общества можно решить путем экспорта рабочих.

Анфантен ответил ему:

«С большим удовольствием всегда думаю об абсолютном совпадении наших взглядов на обстоятельства включения суэцкого вопроса в общеевропейское движение. Я полагаю, что те великие события, которые потрясли Европу, должны изменить также способ реализации суэцкого проекта. На нем была тень трех великих держав в результате образования трех групп, и тем не менее вся акция имела характер частного предприятия с перспективой выгоды для частных лиц; он был торговым, а не политическим вопросом. Вы, конечно, помните, что с самого начала я стремился к тому, чтобы в наше дело не было внесено слишком много политики, так как тогда считал это несвоевременным; мне казалось, что участие дипломатов той или иной стороны только нанесло бы вред нашему делу. Напротив, сейчас я полагаю, что настало время для дипломатии, когда Франция, Англия и Австрия должны соединить свои усилия, чтобы решить стержневой вопрос европейского мира. Не есть ли это предвестник того пути, по которому мы должны идти в ближайшее время? Не должны ли мы свои материалы положить на стол скорее дипломатам,

чем финансистам? Я убежден и говорю об этом с полной ответственностью, что в настоящее время финансисты не способны такую акцию ни осуществить, ни отстоять. Мы должны привлечь к нашему плану дипломатов, познакомить их с нашим Исследовательским обществом, попросить их защиты и убедить их в том, что канал должен стать общим делом великих держав и предпосылкой мирного соглашения между ними».

Вызывает умиление, когда видишь, как Анфантен хватается за каждую соломинку и чего только он ни придумывает в интересах проекта. И сколь поразительно наивно эти люди оценивают развитие событий в мире. Анфантен не понял, что даже такие великие соперники, как Англия и Франция, могут легко договориться с Австрией или царской Россией, если речь пойдет о борьбе против революции. Но когда вопрос коснется интересов великих держав, а в случае Суэца в центре внимания именно имперские интересы Англии, то ни о каком мире не может быть и речи.

Революционная волна в Европе пошла на спад, троны в большинстве стран сохранились, но тем не менее мир в 1848 году сделал большой шаг вперед. В сфере мышления, в экономике, в промышленности, в технике, в науке. Самые революционные изменения с экономической и технической точек зрения произошли на транспорте. Основные нити железнодорожной сети в Европе близки к завершению, намечается строительство все новых и новых стальных дорог. Судовладельцы вводят на вновь создаваемые регулярные судоходные линии усовершенствованные, скоростные суда.

И только на Суэцком перешейке все идет по-старому. Четырехосные омнибусы с двенадцатью пассажирами и четырехместные двухколесные повозки проходят 113 километров по выжженной местности из Суэца в Каир за двенадцать полных страдания часов. Багаж перевозится на верблюдах, а они проходят эти 113 километров за три дня. Но вы могли свой чемодан отправить из Суэца и «экспрессом», доверив его опытному наезднику на дромадере. Он доставил бы ваши вещи за двенадцать часов.

Однако на первом месте здесь была не перевозка пассажиров и их багажа.

Заморский товар, который приплывал на судах из Бомбея и Калькутты, перегружался в Суэце на караван верблюдов, и тот привозил его к устью канала Эль-Махмудия, находящегося в 193 километрах от Каира. Здесь товар вновь грузили на небольшие лопастные пароходы, а чаще всего в лодки, которые лошади тянули до александрийского порта, где его снова перегружали на английские суда, шедшие в Марсель. Уже тогда, в революционном 1848 году, этот процесс перегрузки был невероятно отсталым, вопреки быстрому развитию техники и промышленности. Бессмысленно усложненная транспортировка товаров, связанная с большим риском на жаркой египетской земле. Неудивительно, что судовладельцы предпочитали путь, который был на 10 тысяч километров длиннее, но зато проще и безопаснее,— морской путь вокруг мыса Доброй Надежды. А ведь требовалось совсем «немногое» — прорезать узкий перешеек,— и все сложности разом бы исчезли. Никаких перегрузок, никаких нападений бедуинов. И наконец, были три человека, готовые это сделать. Но они бессильно метались в вихре высокой политики.

Смерть Мухаммеда Али ничего не изменила, так как вопрос о строительстве решался не в Каире. Новый правитель Египта Аббас-паша и слышать не желал о канале.

Зимой 1850 года Анфантен, Дюфур-Феронс и Негрелли получили поразившее их всех известие: Роберт Стефенсон находится в Египте.

Никому из своих коллег он ничего не сообщил.

# Глава 8



Торговая улица в Каире

## Ценное очко в пользу Англии

Политика правительства ее величества королевы Виктории в Лондоне не делалась со дня на день, как это происходило в Париже. Лондонских политиков трудно было застать врасплох, ибо они работали с долгосрочной перспективой. Расчет их был прост: упрямый и профранцузски настроенный Мухаммед Али приближается к восьмидесятилетию и, может быть, остаются считанные недели или даже дни его правления. Поэтому англичане свое внимание обратили на наследника трона, племянника Мухаммеда Али Аббас-пашу.

В марте 1849 года в Египте неожиданно появился бывший мэр Лондона, сэр Джон Пири, в сопровождении нескольких директоров одной из крупнейших английских судоходных компаний «Пенинсюлар энд Ориентл компани». Сэр Джон действовал самонадеянно, как и следовало выразителю интересов самой великой и самой могущественной империи всех времен. Он приехал с предложением финансовой помощи египетскому правительству для строительства железной дороги. Пири вел переговоры исключительно с наследником трона Аббас-пашой и прозрачно намекнул, что представляемая им фирма богата и к тому же щедра и, конечно, для того, кто даст согласие на строительство, награда не будет скупой. Уже после первой беседы с Аббас-пашой сэр Джон был твердо убежден в том, что дело сделано и что для получения концессии на строительство английской железной дороги осталось выполнить простые формальности.

Сэр Джон своими действиями сильно раздражал господина Барро и господина Лаурина. Информаторы



работали не покладая рук. Австрийский генеральный консул Лаурин радостно сообщал в Вену:

«Аббас-паша не пожелал вести переговоры с сэром Джоном Пири, последний не удостоился даже обычной дружественной улыбки наследника».

Барро в тот же день писал в Париж:

«Египет не будет строить железную дорогу и не позволит это делать другим».

В Париже успокоились. В Вене тоже. Это было в марте 1849 года.

В августе того же года Аббас-паша стал правителем Египта. Началась новая дуэль. В правление Мухаммеда Али игра закончилась вничью. А как будет при Аббас-паше? Ситуация оставалась туманной, ей соответствовали противоречивые сообщения дипломатов. Однако по некоторым признакам можно было сделать вывод, что англичане постепенно добиваются перевеса в игре на египетском поле. Несколько опытных английских агентов стремились убедить нового монарха в том, что Англия ведет в Египте честную игру.

В октябре 1850 года в Каире внезапно появился инженер Роберт Стефенсон.

А спустя несколько дней после его приезда в городе распространился слух, будто Аббас-паша дал согласие на прокладку железной дороги. Но при условии, что рабочих будет поставлять сам, что строительство также будет финансировать сам и что одновременно с железной дорогой Суэц—Александрия будет построен железнодорожный путь между Суэцом и Каиром. Но все это не меняло конечного результата: партия «канал или железная дорога» завершилась в пользу железной дороги.

Вконец расстроенный французский генеральный консул смог послать в Париж только следующее объяснение:

«Правитель — человек нерасчетливый, щепетильный. Египту грозит опасность превратиться в британский протекторат».

Французский и австрийский генеральные консулы предприняли еще одну отчаянную попытку добиться разрешения Египта на строительство канала. Но все было

напрасно. Когда консулы проиграли, за дело взялись послы.

Ареной борьбы стал Стамбул, столица Османской империи. Французский посол, маркиз де ля Валетт, пытался убедить турецкое правительство, что строительство железной дороги приведет к таким политическим осложнениям, которых лучше избежать. Не принесет ничего хорошего оно и населению Египта, да и для транспортировки грузов большого значения иметь не будет. По его словам, дорога даже не вернет вложенных в нее средств и, кроме того, поставит под угрозу свободу действий египетского правительства.

Какую трогательную заботу проявлял маркиз де ля Валетт о независимости Египта!

Английский посол сэръ Стрэтфорд-Каннинг в свою очередь указывал на то, что строительство железной дороги является вопросом местного значения, входит полностью в компетенцию Египта и поэтому Стамбулу-де не пристало вмешиваться. Канал же представляет проблему по существу международную, и разрешить ее вправе лишь Стамбул.

18 июля 1851 года Аббас-паша, к вящему неудовольствию Франции и Австрии, подписал соглашение о строительстве железной дороги из Александрии в Каир.

Французский консул так прокомментировал случившееся:

«Это произошло под давлением британского золота. Аббас-паша полностью в руках англичан. Следовало бы убедить султана в Стамбуле, что Аббас-паша — идиот или бунтовщик, с тем чтобы султан низложил его с египетского трона».

Казалось, консул потерял всякую выдержку. Дипломатическое поражение окончательно вывело его из равновесия.

Англичане тем временем довольно потирали руки. Аббас-паша получал поздравления от разных британских фирм.

Особенное остроумие проявил австрийский посол, граф Буоль, в своем сообщении министру, князю Шварценбергу:

«Проблема защиты интересов в корне изменила роли двух великих держав. Великобритания, которая до сих пор выступала за укрепление правомочий Стамбула, в настоящее время печется о независимости Египта. Франция же, готовая еще совсем недавно воевать хоть со всей Европой в интересах Египта, сейчас пустилась в интриги, чтобы углубить его вассальную связь».

В июне 1854 года железная дорога Александрия — Каир была построена.

А в июле был убит Аббас-паша.

## Глава 9



Императрица Евгения  
в окружении придворных дам

## Решение, принятое в Ливийской пустыне

В тот день, когда Фердинанд Лессепс узнал о вступлении Мухаммеда Саида на египетский трон, его охватило чувство некоей предрешенности. Он был убежден, что пробил его великий час. Произошел тот единственный случай, который нельзя упускать. За годы отшельничества, проведенные в имении тещи, в нем еще более укрепились честолюбие, самоуверенность и энергия.

Он ходил по лесам Ла Шенэ, тщательно контролировал рост телят в образцовых коровниках имения и делал вид, что все происходившее за пределами Ла Шенэ его нисколько не интересует. На самом деле продолжал внимательно следить за событиями в мире. Он ежедневно получал парижские газеты, а брат не забывал оповещать его о каждом важном эпизоде. Таким образом, Лессепс был достаточно хорошо информирован об Исследовательском обществе Суэцкого канала, в котором такую важную роль играл его «хороший знакомый» из Египта, «этот сумасбродный Анфантен», как он о нем выразился в свое время.

В конце сентября Лессепс уехал из Ла Шенэ.

В Париже нанес два важных визита. Вначале он посетил когда-то тайную любовь своей молодости, прекрасную черноглазую племянницу, а сейчас не менее прекрасную императрицу Евгению. Он пришел объявить ей, что вновь возвращается в свет, на этот раз с тем, чтобы выполнить задачу, которая оказалась не под силу ни дипломатам, ни инженерам, ни предпринимателям, ни ученым.

Они не виделись несколько лет, последний раз в Мадриде, когда Евгения Монтихо не могла и предполагать, что станет первой дамой Франции.

Императрица приняла его с теплой улыбкой, которой давала понять, что неожиданный поворот в ее жизни ничего не меняет в их дружественных отношениях.

Несмотря на солидный возраст, Лессепс очаровал своим внешним видом Евгению. Выглядел он молодо. Лицо его, свежее и загоревшее благодаря постоянному пребыванию на воздухе, обрамляли слегка поседевшие волосы.

Лессепс хорошо знал свою племянницу. Знал, что на смену ее девичьему честолюбию пришло честолюбие первой дамы Франции. Она не желает быть лишь прекрасной и редкостной принадлежностью императорского двора. Она желает оказывать влияние на европейскую политику. Она мечтает о том, чтобы летописцы писали не только о ее красоте, но также и о силе ее воздействия на мировую историю. И Лессепс сейчас пытался это использовать.

Будучи искусным оратором, он быстро убедил ее, что строительство канала на Суэцком перешейке принесло бы Франции больше пользы, чем любая захватническая война. Это был бы памятник славы на вечные времена. И этот памятник воздвигнет она сама, если сумеет склонить к этому делу императора.

Евгения пообещала милому родственнику, что обязательно переговорит с Наполеоном III.

Из королевского дворца Лессепс без промедлений поехал на улицу Победы, 34. Как был одет для приема у императрицы — в парадном платье, при орденах.

В штабе Исследовательского общества его уже с нетерпением и долей смятения ожидал Арле-Дюфур. Анфантен был в служебной командировке в Лионе.

Лессепс вошел походкой победителя. Невысокого роста, лысый, Арле-Дюфур был ошеломлен поведением гостя. Лессепс заявил, что уезжает в Египет по личному приглашению его величества правителя Египта, и добавил как бы между прочим:

— При удобном случае обговорю с Мухаммедом

Саидом предоставление им права на строительство канала через Суэцкий перешеек.

— Наше общество...— пытался объяснить Арле-Дюфур.

— Да, что касается Исследовательского общества, то я с большим интересом следил за его работой, которую, разумеется, очень высоко ценю. Но при отсутствии концессии работа общества не имеет никакого значения,— прервал его Лессепс.

Арле-Дюфур едва успевал следить за потоком слов этого самоуверенного человека. Что нужно этому хитрецу от Исследовательского общества?

После получасовых дебатов Лессепс сумел убедить Арле-Дюфура, что он, Фердинанд Лессепс, приятель Мухаммеда Саида, является именно тем человеком, который поможет обществу выйти из тупика, в котором оно находится.

Лессепс не получил никакого письменного поручения от Исследовательского общества на переговоры с правителем Египта, да он и не стремился к этому. Тем не менее он уходил не с пустыми руками. Скорее наоборот. Арле-Дюфур выплатил ему из кассы Общества 6 тысяч франков на дорожные расходы.

После получасовой беседы банкир в своей доверии к Лессепсу зашел так далеко, что разрешил ему просмотреть все важнейшие чертежи и планы, разработанные тремя группами инженеров.

По пути в Марсель, откуда он должен был отплыть в Египет, Лессепс остановился в Лионе, где при встрече с Анфантенном и инженером Талабо убедил их, что держит в своих руках все нити большой игры за канал.

7 ноября Лессепс прибыл в Александрию.

В его подробном дневнике мы читаем:

«7 ноября. Почтовая лодка высадила меня сегодня в Александрии. Меня ждала дворцовая карета, в которой я приехал на виллу его величества. На лестнице застыла шеренга слуг. Вилла расположена в центре прекрасного парка. Павильон несколько дней назад еще занимала принцесса, которая родила здесь Саид-паше сына. Приемная и столовая находятся на первом этаже, на вто-

ром расположен южный салон с множеством диванов и глубоких кресел. С ним соединена спальня с прекрасной постелью под балдахином. Рядом со спальней находится гардеробная, мебель которой изготовлена из палисандра и мрамора...»

Действительно, королевский прием. При всей широте натуры Лессепс не теряет вкус и к деталям. Он как никто другой умеет насладиться жизнью. С упоением описывает в дневнике каждый предмет мебелировки, каждую штору, не забывает и о серебряных с чеканкой сосудах с теплой и холодной водой.

«Вскоре после приезда ко мне пришел офицер и сообщил, что его величество ждет меня в двенадцать часов. Но именно потому, что я его знал еще в то время, когда он был в другом ранге, я решил проявить при встрече глубокое к нему уважение, которое человеческое сердце принимает с большим удовольствием. Свой черный фрак я украсил всеми орденами».

Банкеты, ужины, военные парады. О Суэце ни единого слова.

«9 ноября. Об этой проблеме я стану говорить только тогда, когда буду уверен в благоприятном исходе. Нужно действовать очень осторожно, ибо молвят, будто бы правитель заявил, что его отец Мухаммед Али отклонил план строительства канала, опасаясь трудностей, чинимых Англией, и что он решил идти по стопам отца».

Саид-паша пригласил Лессепса в военную инспекционную поездку по стране. Подарил ему, прекрасному наезднику, лучшего коня из своих конюшен.

«15 ноября. Если бы кто увидел меня возле палатки во время утреннего туалета, когда я, подобно шейху из Мекки, умываюсь до локтей, то мог бы смело принять за истинного мусульманина, и, будь это времена инквизиции, я был бы сожжен заживо. Холодный воздух предвещает рассвет. Первые солнечные лучи озаряют даль. Справа от меня в ясном свете горит восток. Внезапно слева, на западе, я увидел разноцветную радугу, которая, перекинувшись через небо, исчезала где-то за горизонтом. Признаюсь, в этот момент я почувствовал сильное сердцебиение и вынужден был подавить свою фантазию,



которая видела в природном явлении благоприятное знамение для будущего соединения Запада и Востока и наступления того дня, когда осуществляются мои планы».

Не напоминает ли вам Фердинанд де Лессепс чем-то Мюнхгаузена или комедианта? До сих пор мы знали его как человека трезвого расчета, который крепко стоит на земле, а не витает в облаках, как Анфантен и его друзья. И вот он начинает говорить о провидении, о разноцветной радуге как о некоем добром предвестии.

«После обеда в пять часов я вернулся с прогулки и прошел в палатку его величества. Правитель был в очень хорошем настроении. Он взял мою руку, минуту держал ее в своей, а затем предложил сесть рядом с ним на кушетку. Мы были одни. Через вход в палатку был виден чарующий закат, и я вновь вспомнил сегодняшний восход, так меня взволновавший. В тот момент, когда я наконец решил завести разговор о проблеме, которая имела столь огромное значение для моего будущего, я был совершенно спокоен и полностью владел собой. Перед моими глазами четко встало все то, что я написал о канале между двумя морями, и мои мысли и слова были так убедительны, что я ни на миг не сомневался в том, что мне удастся привлечь Саид-пашу на свою сторону. О деталях я не говорил. Перечислил только самые важные факты. Мухаммед Саид внимательно меня слушал. Я попросил его высказать все сомнения, если они у него возникли. Он сделал несколько очень интересных замечаний, на которые я дал ему ответы, удовлетворившие его.

Затем он сказал: «Вы меня убедили, ваш план я принимаю. Во время дальнейшего нашего путешествия мы обсудим способ его исполнения. Но в принципе считайте, что мы договорились. Вы можете на меня рассчитывать».

Это произошло в военном лагере Марей в Ливийской пустыне. Здесь, вдали от цивилизованного мира, принято было важное решение.

Во время беседы Исследовательское общество даже не было упомянуто. Лессепс говорил только о своих идеях, о своих наблюдениях, о своих планах. Перво-

открывателем всего, что касалось канала, был он сам, Лессепс.

С того момента, когда он получил согласие Мухаммеда Саида, Лессепс пребывал в лихорадочном состоянии. В тот же вечер он сочинил документ, согласно которому правитель Египта предоставлял ему право на строительство канала через Суэцкий перешеек. Высоким стилем Лессепс писал в нем о фараонах, которые уже в древности велели установить водную связь между Нилом и Красным морем, о Линане, инженере великого Мухаммеда Али, о Талабо и Лепере. Исследовательское общество вновь не упоминалось. Где речь шла о технической и финансовой стороне дела, текст был очень строгим, имел общий характер и практически не содержал ничего конкретного. Самым важным заключением документа было — поручить Лессепсу основать общество строительства канала.

Саид-паша со своим кортежем вернулся из пустыни к Нилу, где его ожидали суда, на которых правитель должен был отплыть в Каир. И здесь Лессепс вручил правителю столь хитроумно составленную бумагу.

По возвращении в Каир Мухаммед Саид чувствовал себя далеко не таким сильным и независимым, как в Ливийской пустыне, где не было ни генерального консула ее величества королевы Виктории, ни генерального консула его величества императора Наполеона III, ни генерального консула его величества Франца Иосифа I. С каждым часом у него крепло чувство, что в деле с Лессепсом он поступил слишком поспешно. Поэтому он велел передать Лессепсу, чтобы тот незамедлительно посетил английского генерального консула, детально проинформировал его о своем намерении построить канал на Суэцком перешейке и показал бы ему документ о предоставлении концессии.

В тот же день Лессепс, полный энтузиазма, отправился к господину Брюсу. После двухчасовой беседы он уходил из резиденции английского генерального консула, будучи уверенным, что его визит вне всяких ожиданий был удачным! Своими впечатлениями он поспешил поделиться с Мухаммедом Саидом:

— У меня был двухчасовой разговор с Брюсом. Он заявил, что в данный момент, естественно, не может выразить мнение правительства, которое незамедлительно будет уведомлено о моем визите, однако не боится выразить свое личное суждение, что, по всей вероятности, Англия не станет возражать, если только в этом деле не будут воплощены интересы какого-либо европейского государства. В данном же случае ни о чем таком и говорить не приходится, как указал сам господин Брюс, поскольку речь идет о частном обществе.

Такое впечатление сложилось у Лессепса после посещения Брюса.

На следующий день во дворце паши появился господин Брюс.

— У меня была длительная беседа с господином Фердинандом де Лессепсом,— сказал он Мухаммеду Саиду.— Симпатичный француз. Он показал мне какой-то документ, который будто бы дает ему право на строительство канала. Поручить это важное дело такому человеку — вещь довольно смелая. Если мне будет позволено дать совет вашему величеству, то, на мой взгляд, вам не следует пускаться в столь опасное предприятие. Опасное с разных точек зрения.

Но Лессепс ковал железо, пока горячо. Один за другим он наносил визиты известным деятелям и дипломатам и живописал концессию как дело уже решенное.

К общему удивлению, 30 ноября 1854 года Саид-паша подписал концессию на строительство канала. Документ, выписанный лично на имя Фердинанда Лессепса, давал ему полномочия на основание общества под названием Всеобщая компания Суэцкого морского канала (*Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*). Согласно договору, директора компании назначало египетское правительство из числа самых крупных акционеров. Концессия была предоставлена на срок 99 лет с момента окончания строительства. Правительство брало на себя обязательство выделить необходимую для стройки территорию, а также строительные карьеры в зоне канала. Египет должен был получать 15 процентов доходов от эксплуатации канала, компания — 75 про-

центов, а основатели — 10 процентов. Одна из статей концессии определяла, кто является основателем: «Это те, кто своей работой, исследованиями, деньгами и интересом способствовали в прошлом осуществлению проекта». В заключение подчеркивалось, что концессия подлежит утверждению султаном.

Узнав о действиях Мухаммеда Саида, Брюс тотчас же отправился к нему во дворец.

— Еще раз обращаю внимание вашего величества на трудности в реализации проекта и на то, что привлечь европейский капитал к этому, с позволения сказать, сомнительному предприятию не удастся,— размеренно и четко произнес британский генеральный консул.

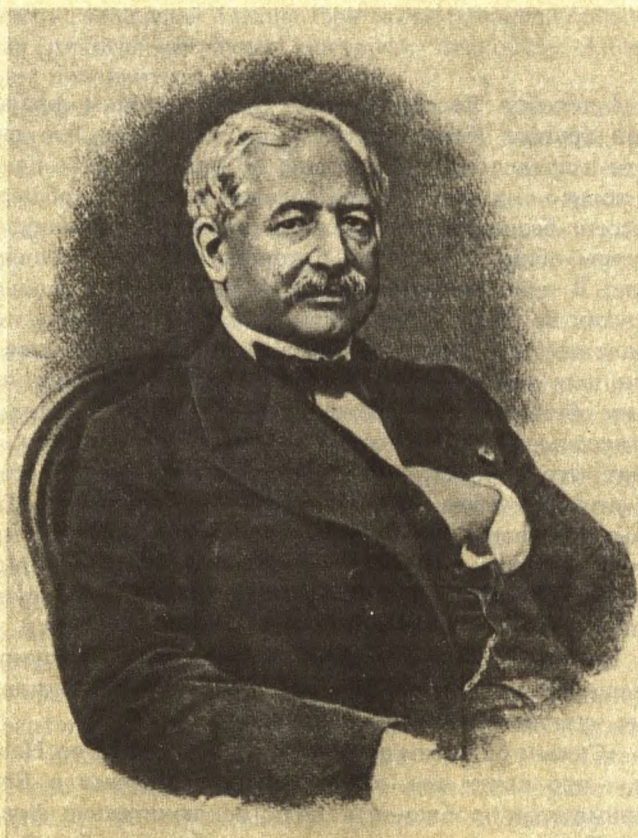
— Если европейские предприниматели откажутся финансировать стройку, то канал, господин Брюс, будет построен за мой счет,— ответил с ехидной усмешкой Мухаммед Саид.

Вдруг Брюс потерял свое английское спокойствие, покраснел и перешел на не свойственный ему резкий тон.

— Предупреждаю ваше величество. Союз между Францией и Англией висит на волоске. Настаивая на осуществлении идеи канала, ваше величество ускоряет ход событий и создает ситуацию, когда этот волосок может легко оборваться. Я верю, что ваше величество не станет брать на себя бремя такой ответственности.

В Каире царила напряженная атмосфера. Французский генеральный консул писал в Париж о том, что господин Брюс очень раздосадован и открыто заявил Мухаммеду Саиду, что для Англии это вопрос жизни и смерти и потому Англия никогда не даст своего согласия.

# Глава 10



Фердинанд Лессепс

## Разрыв между Лессепсом и Исследовательским обществом

6 декабря Лессепс заявил руководителям французской группы Исследовательского общества, что паша, хотя и предоставил концессию на строительство канала, но только ему лично, а не Исследовательскому обществу. Лессепс беззастенчиво лгал руководителям французской группы общества, говоря о концессии как о решенном деле. В действительности же у него ничего реального в руках не было. Хотя документ и был подписан, но он подлежал еще утверждению в Стамбуле, тем более что речь шла о передаче части египетской территории частному обществу, в то время когда сам Египет находился в вассальной зависимости от Османской империи. Тот факт, что концессия была выписана на имя Лессепса, на улице Победы считали чистой формальностью. Важным оставалось лишь само разрешение. С огромным воодушевлением и гордостью за нацию писались письма Дюфур-Феронсу в Лейпциг и Негрелли в Вену о крупном успехе земляка и союзника Фердинанда Лессепса.

Немец Альберт Дюфур-Феронс читал письмо со смешанным чувством. И в нем пробудились национальные чувства.

«Самым большим злом я считаю,— писал он Негрелли,— что почти все, кто в настоящее время в Египте занимаются проблемой канала, исключительно французы. Большинство из них можно без колебаний причислить к разряду авантюристов, и мне кажется, что в этой стране постоянно царит дух раздражения между англичанами и французами. То, что концессия выдана на имя одного человека, а не на Исследовательское общество, считаю просто неудачей. Дело канала идет не по тому пути, какой мы стремились ему определить

с самого начала. Я имею в виду, что оно развивается не как общее дело крупнейших европейских наций, а как предприятие исключительно французское. Я полагаю, что английская общественность видит опасность в том, что Франция хочет посредством канала укрепить свое влияние в Египте, а потом подчинить себе эту страну, так же как в свое время Алжир. При таком развитии событий канал никогда не будет построен, поскольку Англия станет противиться этому».

Перевес французского влияния не давал покоя Дюфур-Феронсу. Он упорно размышлял над тем, как изменить ход событий. И вот, кажется, его осенила спасительная мысль. Он пишет письмо Арле-Дюфуру, в котором просит, чтобы Арле-Дюфур обратился к императору Наполеону III и внушил ему идею вступить в контакт с другими европейскими правителями — Францем Иосифом I и королевой Викторией.

«Это трио может сделать все, чего захочет и что необходимо для Суэца. Два императора и одна королева, которая стоит императора, не станут создавать какую-то никчемную канаву. Ибо это было бы только половинчатым решением. Только большой канал, могущий пропускать самые крупные морские суда, отвечает современным требованиям». В заключение он предложил, чтобы концессия, составленная на имя Лессепса, была передана трем монархам, которые бы затем поручили Исследовательскому обществу построить канал.

Эта идея возникла у Дюфур-Феронса не вдруг.

4 января 1855 года император Наполеон III принял Анфантена по его просьбе. Анфантен попросил аудиенции у императора после того, как получил сообщение Лессепса о предоставлении ему египетским правителем концессии на строительство канала. Анфантену был оказан сердечный прием. Императрица, которая уже кое-что знала о канале от своего милого родственника, решительно высказалась за то, чтобы ее муж поддержал членов Исследовательского общества. Императрица ведь не предполагала, что этот чрезвычайно образованный человек с бархатным взглядом молодых глаз является конкурентом ее Лессепса.

Аудиенция прошла вне всяких ожиданий хорошо. Все высказывались за строительство канала. В том числе министры и советники его величества. Министр иностранных дел потребовал от Анфантена, чтобы тот как можно быстрее разработал план создания дееспособного общества, которое бы по форме и по существу отличалось от других обществ тем, что было бы ограждено от спекуляций и махинаций финансовых кругов, хотя и не исключало бы участия банков.

Под впечатлением успешной аудиенции у императора Анфантен с головой окунулся в работу. Согласно его проекту, правление общества должны были возглавлять почетные председатели. Выражать интересы Франции, он полагал, должен был кто-то из императорской семьи или граф Морни, председатель Законодательного корпуса. Австрию и Германию мог бы представлять эрцгерцог Максимилиан I, брат императора Франца Иосифа I, или министр торговли барон Брук. Действовать по поручению Англии надлежало герцогу Нортамберлендскому или президенту Ост-Индской компании. Наконец, представителем Востока мог бы быть паша Мухаммед Саид или его министр иностранных дел. Правлению должна быть подчинена центральная комиссия, в состав которой вошли бы Анфантен, Арле-Дюфур, Дюфур-Феронс и другие члены Исследовательского общества. В качестве генерального директора Анфантен назвал Фердинанда Лессепа, инженерами правления — Полена Талабо, Алоиса Негрелли, Роберта Стефенсона и Линана. Казалось, что в Париже удалось раскрутить ржавые колеса тяжеловесной машины.

И все это делалось без ведома Лессепа. Он был в Египте, полагая, что именно здесь главная арена битвы. Вместе с инженерами Линаном и Мужелем, находившимися на службе пашы, он отправился в Суэц, где оба инженера должны были наметить трассу канала.

По возвращении в Каир Лессепс получил содержательное письмо из Парижа от Исследовательского общества, в котором «друзья и союзники» информировали его о новостях и просили вернуться во Францию, где его ожидало кресло директора заново создаваемого



общества. Лессепс пришел в страшную ярость. Неужели эти идиоты серьезно думают, что он будет у них генеральным директором? У него в руках концессия, а там, в Париже, какой-то Анфантен или Арле-Дюфур развернули такую деятельность, будто бы они являются главными действующими лицами всего предприятия. Разрабатывают проекты основания общества, за его спиной ведут переговоры с министром иностранных дел и с самим императором. Смешно. И главное, нагло. В таком настроении он написал в Париж письмо, которое Арле-Дюфур воспринял как неприятную неожиданность.

«Я буду продолжать начатую здесь работу, пока обстоятельства будут того требовать. В этом деле я не просил ничьих советов, и все, что до сих пор сделано, достигнуто исключительно благодаря моим усилиям. Благородная, предпринятая с широким размахом деятельность Исследовательского общества займет почетное место в истории канала. Но это общество уже мертво, и нет никаких причин для того, чтобы воскрешать его».

Это послание обескуражило Арле-Дюфура и Анфантена. Они написали Лессепсу ответ, исполненный раздражения и негодования. Обвиняли Лессепса в неслыханно грубом поведении, а его действия называли граничащими с обманом.

Лессепс безмолвствовал.

Повторные обращения из Парижа обходил молчанием. Затем поручил своему брату Теодору Лессепсу при случае передать Арле-Дюфуру, что у него, Лессепса, занятого важными делами, нет ни времени, ни желания писать ему и Анфантену ответное письмо.

«Чтение писем, напичканных плоским юмором и неудачным сарказмом, мне ни к чему. Им следует понять, что я никогда не дам согласия на смену ролей. Я ничем им не обязан».

И еще раз подчеркивает в письме к брату, что Исследовательское общество имеет для него только историческое значение.

Но по-видимому, его брат так никогда и не передал содержания этого послания Арле-Дюфуру.

22 января Лессепс пишет письмо своей теще. К госпоже Делапаль он относился с большой теплотой, и ее мнение для него было очень важно.

«Я не желаю подчинять свое дело всяким спекулянтам. Тружусь не для того, чтобы набивать их кошельки. Я хочу осуществить великое начинание без каких-либо скрытых умыслов и финансовых интересов. Я счастлив, что мое предприятие не зависит от инструкций или точки зрения какого-нибудь правительства. Однажды я уже обжегся. Поэтому постараюсь как можно дольше не появляться во Франции. Даже невзирая на самые лучшие советы из Парижа. Постараюсь избежать любой зависимости от других. Допустим, что стремление держать в своих руках все нити этого предприятия есть плод моего честолюбия. Еще в те времена, когда я был в должности французского представителя у Мухаммеда Али, этот знаменитый реформатор однажды сказал мне: «Запомните, мой юный друг, если в жизни когда-нибудь вам придется предпринимать какое-то важное дело, полагайтесь только на самого себя. Когда есть двое, то один из них, как правило, лишний!» И если в Париже удивлены сообщению о том, что паша наделил меня всеми полномочиями, то они еще больше будут удивлены простотой решения финансовой стороны дела, которая сейчас меня занимает и в которой я буду примером высокой предпринимательской морали. Некоторые друзья во Франции опасаются, что я здесь беру на себя слишком опасные обязательства. Пусть успокоятся. У меня нет никаких обязательств ни перед Египтом, ни перед ними. В настоящее время я больше, чем когда бы то ни было, убежден в том, что добро победит зло».

Письмо произвело большое впечатление на достойную госпожу тещу. Для нее, дамы эпохи Первой империи, ее зять был исключительно благородным и честным человеком в этом бесчестном и лживом мире бессмысленной погони за деньгами. Поэтому мы не можем ставить ей в вину, что в строчках письма она не почувствовала ни одного фальшивого звука, ни одной ноты откровенного цинизма, умело скрытого за прекраснодушными гуманными фразами.

# Глава 11



Прием в британском посольстве в Стамбуле

## Путь в западню

27 января Лессепс выехал из Александрии и в начале февраля появился в столице Османской империи Стамбуле, чтобы самому добиться у султана утверждения концессии.

Он был полон энергии и уверенности в своих силах и в своем деле.

В этот момент он и предположить не мог, что попал в западню.

Лессепс был человек хитрый, с редким талантом предпринимателя и исключительным даром красноречия, которым мог пленить любого. Все это делало его хорошим дипломатом. Но только до определенного уровня. Он был ловким в стычках, но настоящих битв не знал. И если в Каире происходили только небольшие схватки, то в Стамбуле, в резиденции турецкого султана, главы Османской империи, разворачивались истинные баталии с серьезными для Европы последствиями. Османская империя XIX столетия уже не была той страшной турецкой державой прошлых веков. Она трещала по всем швам. В ее вассальных государствах постоянно вспыхивали восстания против турецкого господства. А в том, что эта империя, огромная по своим размерам, не распалась окончательно, была большая заслуга Англии и Франции, которым Османская империя нужна была как противовес и постоянная угроза царской России. Турецкий султан был важной картой в дипломатической игре европейских государств, поэтому великие европейские державы зорко охраняли свое влияние в Стамбуле.

В тот период ни для кого не было секретом, что

настоящим «султаном», принимающим решения о важнейших делах в империи, являлся сэр Стрэтфорд-Каннинг, посол королевы Виктории, один из самых талантливых дипломатов Великобритании. На этого опытного человека, успешно выполнявшего функцию посла в Стамбуле с 1842 года, королева Виктория и ее первый министр лорд Пальмерстон могли полностью положиться. За труды на дипломатическом поприще ему был пожалован титул лорда. Он всегда и во всех случаях знал, что в интересах Британской империи и что противоречит им. В настоящее время в интересах империи было любой ценой, даже против воли самого султана, не допустить, чтобы был сооружен канал и открыт кратчайший водный путь в Индию.

«Влияние его было так велико, что стоило ему переступить порог резиденции турецкого правительства, как паника охватывала всех чиновников, включая самого великого визиря. В дипломатических кругах его называли не иначе, как султан Стрэтфорд или Абдул Каннинг», — писал его биограф.

И вот с этим львом британской дипломатии должен был скрестить шпагу обанкротившийся дипломат Фердинанд Лессепс.

Французский посол Бенетти добился для Лессепса аудиенции у великого визиря Решид-паши, главы турецкого правительства.

«Между мной и Решид-пашой быстро создалась атмосфера полного доверия, — рассказывал друзьям после аудиенции Лессепс. — Поэтому я мог позволить себе открыть ему глаза на некоторые вещи. Я прямо заявил, что опасаюсь не оппозиции Англии, а скорее настроений одного лорда, который своими властолюбивыми замашками наносит огромный ущерб авторитету государя. Я напомнил ему о том, что при строительстве железной дороги Англия не считала необходимым получить согласие турецкого правительства и что для турецкого правительства весьма важно сохранить хорошие отношения с самым сильным своим вассалом Саид-пашой. В заключение беседы я подчеркнул, что выступаю не от имени Франции, а от имени Мухаммеда Саида».

Решид-паша в своих ответах был очень осторожен и сдержан. Он боялся сказать что-нибудь, что могло бы не понравиться английскому лорду, на лице которого были написаны сама доброта и миролюбие. Но тем не менее он пообещал Лессепсу, что этот вопрос поставит на обсуждение Дивана.

Лессепс решился на героический поступок. Он попросил аудиенции прямо у лорда Стрэтфорда.

Но лорд ответил, что неотложные дела не позволяют ему принять Лессепса.

Было досадно. Но неудача не заставила Лессепса отказаться от дальнейших попыток. У него было достаточно времени.

Если человек хочет чего-нибудь достигнуть, он должен набраться терпения и уметь дожидаться подходящего момента.

Однажды в конце февраля Лессепс, к искреннему своему удивлению, получил приглашение на ужин в британское посольство. Там между Лессепсом и лордом Стрэтфордом произошла беседа следующего содержания.

Лорд Стрэтфорд: Все ваши рассуждения замечательны. И конечно, дело это великолепно и прекрасно и все, что вы предприняли, делает вам честь. Но к сожалению, в ближайшие сто лет оно не может быть осуществимо. Время для него неблагоприятно.

Лессепс: Время для вас неблагоприятно, мой лорд, потому что вы не желаете, чтобы канал был построен, для меня же оно очень даже благоприятно, так как я хочу его строить. Вы признаете, что дело это весьма полезно, так зачем его откладывать на сто лет?

Лорд Стрэтфорд лишь милостиво улыбнулся в ответ. Лессепс покидал резиденцию британского посольства, будучи уверен, что ему удалось смутить душевный покой этого старого льва. На следующий день он послал лорду Стрэтфорду все документы о канале. Учтиво кланялся и пожелал лорду изучить этот интересный материал.

«Устная атака на ужине ему показалась недостаточной, наутро он написал мне письмо, а затем еще прислал памятную записку. Я с честью вышел из этой

осады и немного вздохнул только после того, когда он наконец уехал из Стамбула. Впрочем, я не сомневаюсь, что он уехал с тем, чтобы вернуться вновь и попытаться достичь победы», — писал лорд Стрэтфорд генеральному консулу Брюсу в Египет.

Глава турецкого правительства Решид-паша сдержал обещание, данное им Лессепсу, и предложил Дивану обсудить вопрос о канале. Тем самым он хотел всю ответственность за это опасное дело свалить на кого-нибудь другого. Однако Диван не пришел к какому-то очевидному выводу. Конечно, по той причине, что никто не хотел выступать против лорда Стрэтфорда. Но углублять противоречия между сильнейшим вассалом Мухаммедом Саидом и султаном было также нежелательно. К тому же следовало сохранить расположение французского императора Наполеона III. В такой сложнейшей ситуации возможен был только один выход, а именно: отложить принятие решения на неопределенный срок.

Узнав, как происходило обсуждение проблемы в Диване, Лессепс заявил протест Решид-паше против явного вмешательства английского посла в переговоры. Решид-паша пообещал Лессепсу повторить дебаты.

Он попал в трудное положение. Человек по-европейски образованный, Решид-паша считал строительство канала делом очень важным. Но сам он оказался «между молотом и наковальней». Французское правительство, не желая столкновения с Англией, хотя и заявило, что в деле Лессепса посредничать не будет и что речь идет об исключительно частном предприятии, тем не менее из престижных и политических соображений не намерено было молча сносить беззастенчивые, провокационные действия лорда Стрэтфорда.

Бенетти дал понять Решид-паше, что император Наполеон III был бы очень огорчен, если бы турецкое правительство отвергло проект.

В марте состоялось второе заседание Дивана, и лорд Стрэтфорд опять одержал победу. Диван решил передать дело особой комиссии, которая, однако, так никогда и не собралась.

Лессепс выехал в Каир, чтобы обсудить обстановку

со своим другом Саид-пашой. Затем он намеревался вновь как можно скорее вернуться в Стамбул и продолжать борьбу, как это и предсказывал лорд Стрэтфорд. На прощание он припугнул Решид-пашу:

— Уезжаю в Париж, где буду информировать о переговорах по делу канала его величество императора Наполеона III. Он будет крайне удивлен, что турецкое правительство препятствует осуществлению столь важного проекта, имеющего чрезвычайное значение для человеческой цивилизации.

Вконец расстроенный Решид-паша умолял лорда Стрэтфорда связаться с правительством ее величества, чтобы оно наконец высказало свою точку зрения относительно проекта и чтобы этот вопрос урегулировали между собой королева Виктория и император Наполеон III.

Лессепс быстро обсудил дела в Каире с Мухаммедом Саидом и, получив его уверения, что слово паши действительно по-прежнему, собрался ехать через Палестину в Стамбул. Но тут внезапно паша получил два важных письма.

Одно было от шурина Саида, Кямиль-паши, председателя Дивана.

«Вдохновленный глубочайшей преданностью Вам и столь же глубокой преданностью будущности Египта, считаю своим долгом предостеречь Вас и обратить Ваше внимание на опасную ситуацию, в которой Вы оказались,— писал Кямиль-паша своему шурина.— Я надеюсь, что Вы не будете настаивать на роковом проекте, который непременно привел бы Вас к конфликту с Англией».

Второе письмо было от великого визиря Решид-паши. Он не отрицал, что сооружение канала было бы весьма полезным делом и что проект нашел благоприятные отклики турецкого правительства, тем не менее он вынужден выразить глубокое сожаление по поводу того, что паша своими действиями бросается в объятия Франции. Его отец Мухаммед Али в свое время сделал ту же ошибку. Решид-паша писал:

«Франция ничем помочь Вам не может, равно как



и навредить, в то время как Англия в состоянии причинить много вреда, если Вы потеряете ее поддержку». И добавил, что султан будет очень огорчен, если паша продолжит это опасное дело. Он рискует тем, что в порту Александрии бросят якорь военные корабли.

Ни для кого не было тайной, кто инспирировал эти письма. Ибо ни председатель Дивана, ни глава турецкого правительства никогда не позволили бы себе такой резкий тон в отношении самого могущественного вассала.

В Каире письма произвели эффект разорвавшейся бомбы. Мухаммед Саид был так взволнован, что велел немедленно созвать военный совет. В таком воинственном настроении он принял французского генерального консула.

— Решид-паша — всегда лишь комедиант, — заявил он в бешенстве, — прожженный и продажный интриган. Но он ошибается, если считает, что будет меня шантажировать, как шантажировал моего отца. Я не позволю, чтобы из меня делали дурака.

В Стамбуле оба письма имели неожиданные последствия.

Бенетти, узнав о письме Кямиль-паши, тут же нанес визит Решид-паше и заявил резкий протест против нападок на Францию. Однако великий визирь утверждал, что о письме он узнал после того, как оно было послано.

Дело с письмами привело к правительственному кризису, который завершился уходом в отставку турецких государственных деятелей. А их протее, лорд Стрэтфорд, находился в это время с дипломатической миссией в Крыму. На сей раз Стрэтфорд переусердствовал — жертвой стал Решид-паша. Казалось, дело принимает иной оборот.

Ободренный успехом, Бенетти развил бурную деятельность. Турецкое правительство делало вид, будто бы готово ратифицировать концессию на строительство канала и только ждет подходящего случая. Лорд Стрэтфорд вдруг как будто потерял свою всеми признанную самоуверенность. Лондон все еще не дал ответа, не присылал инструкций и министр иностранных дел. Поэтому Стрэтфорд действовал на свой страх и риск,

как «верный представитель своей правительницы и лицо, которое является олицетворением английской короны», как о нем напишут позже историки.

Французы чувствовали себя на коне. Они стали распространять слух о возможной отставке Стрэтфорда.

«Один государственный деятель уже за бортом, а ведь плавание мы еще и не начинали,— писал Лессепс своему брату в Париж,— и может так случиться, что за ним последуют и другие».

Ситуация в Париже была многообещающей.

Английский посол лорд Каули зондировал почву. Сначала он посетил французского министра иностранных дел, который заявил, что о получении господином Лессепсом концессии на строительство канала он узнал совсем недавно. А самого Лессепса министр давно не видел. В последний раз, кажется, это было тогда, когда он его, мягко говоря, выпроводил из своего кабинета после той злополучной миссии в Рим. Но если сообщение окажется правдивым, то он будет очень рад и окажет всяческую поддержку господину Лессепсу.

Затем лорд Каули попросил аудиенции у Наполеона III, чтобы получить точные данные о позиции Франции в отношении Лессепса и строительства канала, прежде чем послать сообщение в Лондон. От императора он узнал то же самое.

Когда прекрасная Евгения спросила мужа, как прошла беседа с лордом Каули, император, теребя пальцами клинышек своей бородки, уверенно заявил: «Это состоится».

Лессепс был хорошо информирован братом Теодором о том, что происходит в Париже. Ободренный благоприятным развитием событий, он стремился добиться поддержки других государственных лиц: бельгийского короля, австрийского канцлера Меттерниха, влиятельного французского политического деятеля Тьера. Получал поздравления от видных лиц Франции.

Наконец он мог вернуться в Париж. В Каире и Стамбуле ему уже искать нечего. Дело продвинулось в самые высокие сферы. Париж и Лондон — вот где главное поле битвы.

## Глава 12



Итальянский бульвар в Париже

## **Встреча Фердинанда Лессепса с Алоисом Негрелли**

В Париж нужно было ехать и по другой причине. Необходимо было устранить с пути Исследовательское общество, которое не по праву снискало благосклонность императорского двора, где именно он, Фердинанд Лессепс, должен играть первую скрипку. Общество казалось Лессепсу тормозом и ненужным грузом в его деле.

30 апреля Лессепс уезжает из Каира. Накануне отъезда он передал Саид-паше проект канала, разработанный инженерами Линаном и Мужелем, и изложил свои планы. Он предполагает показать проект лучшим европейским специалистам для обсуждения. После одобрения его известными инженерами из Англии, Франции, Австрии и других стран Лессепс намерен открыть поступление денежных вкладов и распределение акций. Затем без промедления начнутся работы по строительству канала.

В ответ на это полное оптимизма заявление Лессепса Мухаммед Саид велел подготовить французский текст концессии от 30 ноября 1854 года.

Сразу же по приезде в Париж Лессепс окунулся в работу, и не успели Анфантен и Арле-Дюфур прийти в себя от его неожиданного появления, как Лессепс без особых трудностей привлек на свою сторону все влиятельные круги. Исследовательское же общество изображал как группу чудаков, не способных на какое-либо серьезное дело. Ему ничего не стоило при дворе императора бросить несколько фраз о бывшем сенсимонисте, который-де за свои сомнительные моральные воззрения находился даже в заключении в правление Луи

Филиппа. Ну а императрица Евгения для своего родственника делала все, что было в ее силах.

Когда Анфантен узнал, в каком свете его выставляет Лессепс при дворе, он потребовал аудиенции у императора. Но Наполеон III не нашел для этого времени. И куда бы Анфантен ни обращался, его всюду встречали хлопнутые Лессепсом двери.

Арле-Дюфур хотел встретиться с Лессепсом, чтобы выяснить досадное недоразумение. Но Лессепс не считал нужным объясняться ни с Исследовательским обществом, ни с Арле-Дюфуром лично.

Французская группа очень долго скрывала от немецкой группы Исследовательского общества действительный характер отношений с Лессепсом и то, как ловко этот человек провел их. Они не теряли надежды, что будет найдено приемлемое решение.

А затем произошли следующие события.

5 мая 1855 года Лессепс написал письмо барону Бруку, австрийскому министру торговли:

«Его величество Саид-паша поручил мне сообщить Вам, что Ваше имя и имя господина Негрелли записаны в качестве основателей предприятия. Саид-паша считает, что более влиятельных и могущественных защитников, чем австрийский министр и широкоизвестный инженер, столь много построивший в Ломбардии и Венеции, он найти не мог бы».

Письмо явно свидетельствовало о намерении Лессепса расколоть Исследовательское общество.

Поставленный в известность Арле-Дюфур написал последнее письмо Лессепсу: «Мне кажется, что возможность дальнейшего сотрудничества между нами исключена. В Ваши дела я больше вмешиваться не буду, но и Вас прошу также обо мне больше не вспоминать. Я убежден, что Вы достаточно хорошо меня знаете и понимаете, что решение о разрыве нашего союза, который я считал таким же важным, как и сама цель, я принимаю с великим сожалением».

В своем обширном ответном письме Лессепс вновь возвращается к старому аргументу, утверждая, что Исследовательское общество свою роль выполнило и ни-

каких обязательств у него по отношению к нему нет.

«И наконец, я не считаю дело Суэцкого канала только моим. Оно есть дело египетского паши и в конечном счете, в будущем, станет делом всего мира»,— подчеркнул в заключение Лессепс.

Арле-Дюфур предпринял еще один отчаянный шаг, чтобы спасти практически уже мертвое Исследовательское общество. Он открыто написал немецкой группе о действиях Лессепса и предложил провести заседание общества по случаю Всемирной выставки в Париже летом 1855 года. Предложил обсудить возможность оживления деятельности и превращения общества в строительную компанию.

Заседание состоялось только в сентябре, его ход полностью отражал растерянность руководства общества. Негрелли, Талабо и Стефенсон не пришли к единому мнению, каким должен быть канал. Негрелли выступал за строительство прямого канала, который бы соединил два моря без шлюзов, Талабо ратовал за вариант со шлюзами, Стефенсон был настроен скептически в отношении сооружения канала вообще, чувствовалось, что над ним довлеет противодействие проекту правящих кругов Лондона. К тому же накануне отъезда он имел доверительную беседу с главой правительства Пальмерстоном. В конце концов как бы нехотя он высказался за непрямой вариант канала, то есть за его сооружение между Нилом и Красным морем, каким он существовал в эпоху Древнего Египта. В действительности Стефенсону была поручена иная миссия. Лорд Пальмерстон объяснил ему, что его долг перед Британской империей — похоронить проект любым способом. Предложение о создании строительной компании было нереальным, все это прекрасно сознавали. Практически она была бы колоссом на глиняных ногах, ибо существует человек, который держит в своем кармане разрешение на постройку канала. У них же нет ничего, только добрая воля и воодушевление. Взаимное недоверие усиливал и тот факт, что Негрелли и Брук, два самых видных члена Исследовательского общества, так или иначе стали союзниками заклятого врага общества. В заключение все участ-

ники заявили, что они остаются верными великой гуманной цели. Но уже во время этого мало вдохновляющего собрания в кармане у Негрелли было приглашение посетить 18 сентября, в три часа после обеда, приемный салон парижского «Гранд-отеля», бульвар Капуцинов, 12.

Когда он сообщил членам общества о предполагаемой встрече с господином Лессепсом, возникла неловкая пауза. Затем члены парижского заседания поручили Негрелли, чтобы он попытался использовать встречу с Лессепсом с целью возможного улаживания споров и привлечения Лессепса в общество. Негрелли пообещал, что сделает все, что будет в его силах.

Точно в три часа после обеда Алоис Негрелли, рыцарь влтавско-лабский, сидел в кресле с парчовой обивкой в приемном салоне первоклассной гостиницы на бульваре Капуцинов. На нем был безукоризненно сшитый костюм строгих линий, произведение лучшего венского портного. Холеные пальцы крепко сжимали позолоченные ручки кресла. Он был настроен разговаривать с французом, которого знал только по слухам, как можно сдержаннее.

Негрелли вынул из футляра золотые часы. Стрелки показывали пять минут четвертого. В этот момент резко открылась большая стеклянная дверь, и вошел мужчина среднего роста. По тихому салону будто пронесся сквозняк. Вдруг все пространство как бы заполнила его дружелюбная улыбка. Густые черные усы, пышная, с сединой копна волос, живые темные глаза. У Негрелли не было никаких сомнений, что это Лессепс. Он церемонно встал. Его светлый, плотно облегающий костюм остро контрастировал с черным, свободного покроя костюмом француза. Лессепс не обратил никакого внимания на чопорность и сдержанность гостя. Он привык сам задавать тон беседе и создавать атмосферу.

Негрелли про себя несколько раз подумал: до чего же смешон этот француз! И нагл. Многословен. Нерезьезен. Как он пыжится! Авантюрист. Но чем дольше длилась беседа, тем все больше его охватывало неприятное чувство, что собственно смешным становится он сам, в своей чопорности, высокомерии и молчании. И что этот человек в чем-то прав. И может быть, он вовсе не

такой, каким его расписывают члены Исследовательского общества. В конце концов, это может быть всего лишь предубежденность.

Он оказался лицом к лицу с человеком, который обладал прямо противоположными его и его коллег по обществу качествами. Он точно знает, чего хочет, и добивается того, к чему стремится. К своей цели он пройдет через все преграды. А если понадобится, то и по трупам. Не церемонясь. В этом маленьком человеке энергии больше, чем во всех членах Исследовательского общества, вместе взятых. Авантюрист, но идею канала он воплотит. Обществу же это никогда не удастся. К такому убеждению пришел корректный, пунктуальный, последовательный Алоис Негрелли. Когда же Лессепс сыграл на струне его тщеславия, он готов был принять предложение.

— Двадцать лет я занимаюсь идеей сооружения канала. Практически с тех пор, как впервые приехал в Каир. Я тщательно изучил ваши подготовительные работы. Решительно склоняюсь к вашему варианту, а не к предложениям Талабо и Стефенсона. Канал построим без шлюзов. Прямой канал от Средиземного моря к Красному. Некоторые члены общества обвиняют меня в том, что я украд их идею. Полемизировать с ними пустое дело. Вы знаете Анфантена. Это экзальтированный человек, если не сказать, с вашего позволения, более резко, сумасшедший. Некоторые говорят, что я стремлюсь только к одному — деньгам. Такие аргументы не стоят внимания. Я хочу только одного. Соединить оба моря. *Aperte gentibus terram*. Ничего больше. И я это сделаю. И поэтому вас, как одного из наиболее известных инженеров и лучших специалистов в Европе, призываю к сотрудничеству. Я создам международную техническую комиссию, в которой вы получите возможность проявить себя до конца как великий австрийский инженер.

Сопротивляться этому человеку было трудно. Если бы Негрелли отказался от предложения, канал был бы построен без него. А ведь это была его тайная мечта с того момента, когда он встретился с великим Гумбольд-



том. И разве не является его обязанностью из патриотических соображений разделить судьбу этого предприятия? Тем самым будет обеспечена причастность австрийской монархии к делу мирового значения.

Для очистки совести он напомнил Лессепсу, что не следовало бы забывать об известных деятелях, которые в рамках Исследовательского общества участвовали в подготовительных работах.

Лессепс улыбнулся.

— Я никогда не забуду о том, что сделали ваши друзья для дела строительства канала.

# Глава 13



Лондон — центр мировой торговли

## Первая поездка Лессепса в Лондон

Еще до того, как члены Исследовательского общества собрались в Париже на свое бесплодное заседание, Лессепс послал по поручению египетского паши письма правительствам европейских государств, в которых извещал, что намерен создать международную комиссию из числа видных европейских инженеров, которая бы рассмотрела проект сооружения канала на Суэцком перешейке. Он обращался с просьбой назначить в комиссию лучших специалистов.

Английскому правительству письмо не было послано.

Господа с лондонской Даунинг-стрит, 10, где находилась резиденция премьер-министра ее величества, пребывали в состоянии полной растерянности. Они никак не могли придумать, что же предпринять против этого сумасброда из Парижа, господина Лессепса, который вбил себе в голову идею построить канал. Воспринимать его серьезно? И такое должно делать правительство ее величества? Но это же просто смешно. Кое для кого оно могло бы стать анекдотом о страхе британского льва перед наглой французской мышкой.

Посол Каули осторожно прозондировал почву в Париже и отправил подробное и, как неожиданно выяснилось, крайне неприятное сообщение в Лондон. Дело оказалось более серьезным, чем предполагали в английской столице. Нужно было действовать. В мае на Даунинг-стрит, 10, принято было окончательное решение. Лорд Каули посетил только что назначенного французского министра иностранных дел графа Валевского, сына прекрасной польской дворянки Марии Валевской и Наполеона Бонапарта. С английской чопорностью сообщил:

— Правительство ее величества создаст непреодолимые препятствия реализации проекта. Правительство ее величества сомневается в его практическом значении. Поддержка проекта французским правительством может подвергнуть угрозе согласие между обоими государствами.

Графа Валевского речь посла не удивила. Сам же с учтивостью ответил:

— Я придерживаюсь иного мнения о целесообразности и полезности канала, чем правительство ее величества, но в интересах сохранения согласия,— и на слове «согласие» он сделал ударение, что прозвучало на грани иронии,— предлагаю, чтобы оба правительства дали инструкции своим представителям в Стамбуле, с тем чтобы они воздержались от какого-либо участия в этом частном деле и предоставили возможность принять решение султану и паше.

Лорду Каули не нужно было консультироваться со своим правительством, чтобы дать ответ на такое предложение. Он прекрасно понимал, что оно абсолютно неприемлемо для Англии.

— Ваше предложение мое правительство не сможет принять. Правительство ее величества больше заинтересовано в этом вопросе, чем французское правительство.

Три недели спустя лорд Каули передал французскому представителю письмо британского министра иностранных дел лорда Кларендона. В письме назывались «доводы» правительства ее величества против сооружения канала. Во-первых, канал «неосуществим физически», но если даже попытаться его построить, то потребуется капитал, который сделает предприятие нерентабельным, а с предпринимательской точки зрения недопустимо рискованным. Во-вторых, строительство канала потребует слишком много времени, а в результате будет отложено или вовсе прекращено строительство железной дороги между Каиром и Суэцем, которая бы стала продолжением уже существующей дороги Александрия — Каир. Британское правительство не желает ничего иного, как только ускорить перевозку пассажиров, легких грузов и почты из Европы в Индию.

Оно не ищет для себя никаких привилегий и не имеет в Египте никаких территориальных интересов. В-третьих, правительство ее величества не может обойти молчанием тот факт, что план этот основан на традиционно враждебной Англии политике Франции в Египте. Стремление построить канал и есть рецидив старой французской политики. Она должна уступить место новой, которую оба правительства проводят в настоящее время.

Доводы были столь бессмысленны, что в политических и дипломатических кругах полагали, что британское правительство делает из своего французского союзника дурака.

В одном Лондон был прав. Чем более бессмысленны аргументы, тем труднее на них отвечать. Велевский пригласил Лессепса и показал ему «дружеское письмо» Кларендона. Лессепс предложил свои услуги опытного дипломата. Велевский согласился. И вот ответ Кларендону:

«Компания строительства канала не предполагает просить о поддержке какое-либо иностранное правительство. Если Великобритания считает канал физически неосуществимым, ее никто не принуждает участвовать в его постройке. Франция, как и Англия, не претендует на односторонние выгоды или контроль над какой-либо территорией в Египте. Французы никогда не имели враждебных замыслов в отношении Англии. Что касается железной дороги, то строительство канала никоим образом не будет препятствовать ее завершению. Саид-паша уже предпринял соответствующие меры для завершения стройки. Относительно третьего пункта следует указать, что если бы правительство его величества французского императора полагало, что современный план строительства канала основан на враждебной политике, то оно бы его немедленно отвергло». В заключение подчеркивалось, что господин Лессепс предполагает посетить Лондон и готов, если пожелает правительство, дать подробные объяснения в отношении существа дела.

Ответ был убедительный, хитрый и остроумный. Но ни лорд Кларендон, ни лорд Пальмерстон его не читали. Они не получили его вовсе. Произошло то, что в совре-

менной дипломатической практике вообще исключается. Французский посол в Лондоне, граф де Персиньи, просто его не передал. Ему было хорошо известно, что аргументы, приведенные в письме лорда Кларендона, не имеют ничего общего с действительными причинами сопротивления Англии. Так какой смысл давать ответ на фиктивные доводы?

Во второй половине июня Лессепс выехал в Лондон, где граф де Персиньи добился для него аудиенции у первого человека британской империи. Лорд Пальмерстон не мог отказать в приеме Лессепсу, так как сам император Наполеон III и его жена императрица Евгения хлопотали у королевы Виктории, чтобы в Лондоне посольствовали Лессепсу.

И когда Лессепс оказался на Даунинг-стрит, 10, в кабинете выглядевшего озябшим старца, он не мог себе представить, чтобы ему не удалось убедить этого человека в правильности дела канала. Он привык к разным приемам. Холодная учтивость лорда Пальмерстона не могла лишить его уверенности в себе.

Проверенным методом Лессепс начал красочно расписывать значение канала для всего мира, и прежде всего для такой великой морской державы, как Англия.

Лорд Пальмерстон какой-то момент слушал, затем грубо прервал Лессепса и предупредил, что у него очень мало времени. Затем изложил гостю доводы правительства ее величества против строительства канала. Они были тождественны с теми, с которыми Лессепс имел возможность ознакомиться у графа Валевского.

Лессепс в свою очередь процитировал содержание письма, которое граф де Персиньи не передал по назначению.

Пальмерстон слушал Лессепса как будто внимательно. Но на его контраргументы не ответил. Зато неожиданно откровенно высказал ему истинные причины:

— Скажу вам о своих доводах без колебаний. Во-первых, в открытии нового пути я вижу угрозу торговым и морским интересам Великобритании, ибо такой путь даст возможность судам всех государств проникнуть в Азию. В результате мы потеряем все преимущества,

которыми до сих пор обладаем. Во-вторых, я опасаясь неопределенности в будущей судьбе Франции со всеми мыслимыми неприятными последствиями, с которыми должен считаться каждый государственный деятель. В настоящее время мы абсолютно уверены в честности и лояльности планов императора, но после его ухода такая позиция может быть легко изменена.

Когда Лессепс покидал невзрачное, строгое здание на Даунинг-стрит, он вспомнил бытовавшую в то время в Лондоне поговорку:

«Если у черта есть сын, то, наверно, зовут его Пальмерстон».

На следующий день Лессепс посетил лорда Кларендона. Министр иностранных дел заговорил весьма категоричным тоном:

— Отрицательное отношение правительства ее величества к идее канала окончательно и бесповоротно. Если бы канал был построен, Египет полностью оторвался бы от Турции. При любой возможности он провозгласил бы самостоятельность. В случае военного конфликта между Великобританией и Францией последняя, вне всяких сомнений, без промедления захватила бы оба исходных пункта канала. Поэтому поддерживать строительство канала для Англии равносильно самоубийству.

Мнение господина Лессепса Кларендона не интересовало. Разговаривать с этим назойливым французом он не собирался.

Ситуация казалась безнадежной. Но загнать в угол Лессепса было не так просто. Он решил атаковать правительство ее величества с тыла. Нужно привлечь на свою сторону английское общественное мнение. И Лессепс без промедления развил бурную деятельность, чтобы отравить жизнь и спокойную старость этому иссохшему, невыносимому старцу, возглавляющему правительство, лорду Пальмерстону.

Ездил по Англии, Шотландии, заехал даже в Ирландию. Наносил визиты банкирам, промышленникам, судовладельцам, депутатам оппозиции. Писал статьи в лондонскую «Таймс». А результат? Убедил некоторых

депутатов, банкиров и судовладельцев, директора библиотеки Британского музея, частного секретаря ее величества королевы Виктории.

Одна из крупнейших лондонских газет, «Дейли ньос», писала:

«Очевидно, фантастическая литература в стране Александра Дюма еще жива. Но даже самые эксцентричные романисты кажутся всего лишь младенцами и неумельцами по сравнению с великим открывателем из Пелузиума».

Под великим открывателем из Пелузиума, древнеримского порта на египетском побережье Средиземного моря, подразумевался Лессепс.



# Глава 14



Дворец вице-короля в Александрии

## Вторая экспедиция в Египет

Лессепс вернулся в Париж, а оттуда уехал в провинцию, в имение мадам Деламабль. Но вовсе не для того, чтобы жить жизнью помещика. Охотничий замок Ла Шенэ он превратил в главный штаб наступления против противников канала. Здесь Лессепс писал письма, заявления, меморандумы, собирал все заметки, появлявшиеся в мировой печати, и, главное, даже малейшие сообщения о реакции в Англии, где ему все же удалось посеять сомнения касательно упорства и неуступчивости лорда Пальмерстона.

Он посылал также пространные записки императору Наполеону III, прося его и впредь оказывать ему поддержку в этом благородном деле.

Однако Наполеон III в своих симпатиях к плану Лессепса стал проявлять осторожность. Давление со стороны правительства Великобритании было таким сильным, что он вынужден был ему уступить.

Британское правительство новую позицию Франции восприняло с большим удовлетворением. Осталось только заставить замолчать господина де Лессепса. Французский посол граф де Персиньи заверил британское правительство, что все дело потерпит крах, как только широкие круги узнают, что у Лессепса нет поддержки ни со стороны французского, ни со стороны английского правительства.

Баланс был неутешительным для Лессепса. Султан отказался дать согласие на строительство, английское правительство проявляло непоколебимость, французское правительство перестало его поддерживать. Кажется, на его стороне остался только старый друг Саид-паша.

Но вопреки очевидности Лессепсу удалось сделать очень удачный ход в этой малообещающей партии.

30 октября в Париже собралась международная комиссия инженеров, которая должна была обсудить проект канала, разработанный Линаном. На встречу приехали Рендель и Макклейн, инженеры из Лондона; Конрад, ведущий инженер гидротехнических сооружений в Голландии; Лентце, министр торговли и общественных работ и главный инженер-гидротехник Пруссии; Палеокапа, инженер и министр общественных работ в Сардинии; Рено, генеральный инспектор и член генерального совета строительства дорог и мостов во Франции; Льессон, инженер-гидротехник императорского флота в Париже, и Алоис Негрелли. Уже на первом заседании рекомендовано было пригласить для работы в комиссии и других специалистов, а именно: Мэнби, секретаря Института гражданских инженеров в Лондоне, Монтесина, генерального директора общественных работ в Мадриде; Харриса, капитана британского королевского флота, большого знатока Красного моря, который несколько лет тому назад занимался идеей канала; де Женуйи, вице-адмирала французского императорского флота, и Жореса, капитана французского императорского флота и члена адмиралтейства.

Собрать за одним столом такое избранное общество представителей европейского транспортного строительства и флота было большой удачей.

Комиссия изучила имевшиеся проекты, однако отдать предпочтение какому-либо из них тут же, за столом заседаний, отказалась. И здесь проявилась поразительная подготовленность Лессепса, его исключительный организаторский талант.

8 ноября из Марсея в Александрию отправилась под руководством Лессепса группа из 14 человек — Макклейн, Конрад, Рено, Льессон, Негрелли, Палеокапа, Лентце, швейцарский архитектор Куби, венский врач Ганц, супруги Лафосс, приятели Лессепса, Бартеlemi Сен-Илер, близкий соратник Лессепса, и пятнадцатилетний сын Лессепса Шарль. Палеокапа и Лентце в дороге заболели и вынуждены были остаться на Мальте.

Гостям оказан был в Египте блестящий прием. Встречу финансировал и принимал в ней участие сам правитель Египта.

Это нельзя было даже сравнивать с тем, как принимали двадцать два года назад Анфантена и его товарищей.

Но в одном их судьба была схожей. Саид-паша заявил инженерам, что, прежде чем заняться каналом, они должны совершить инспекционную поездку вверх по течению Нила и дать свои предложения по вопросам орошения в долине реки. Итак, все это пестрое общество на комфортабельных судах отправилось по Нилу на юг, через древний Ликополис, с осмотром Луксора и руин Фив, к первым нильским порогам у Асуана, откуда продолжило свой путь на лошадях к южной границе.

После возвращения в Асуан группа инженеров написала подробный отчет с рекомендациями по созданию оросительных систем в верхнем и среднем Египте. Затем все вернулись в Каир, откуда 15 декабря выехали в Суэц.

Двухнедельное путешествие по Нилу, полное разнообразных впечатлений, вновь и вновь убеждало его участников, каким почетом пользуется Лессепс в Египте. Именно этого и хотел достичь Лессепс. Ему необходимо было привлечь на свою сторону известных специалистов. Негрелли был поражен возможностями Лессепса, его знанием восточного мира.

Госпожа Лафосс писала в письме мадам Деламамалль из Египта:

«Если бы вы видели, как здесь весь свет танцует вокруг вашего Фердинанда! Все его обнимают. Он настоящий король Александрии. Произнести здесь его имя — это все равно что сказать: «Сезам, откройся!»

Затем группа инженеров в прекрасном настроении, не уставая восхищаться своим руководителем, отправилась на перешеек и прошла всю трассу от Суэца до средиземноморского порта Пелузиума. Они осмотрели также гору Атака на юго-западе от Суэца, с тем чтобы определить, не пригоден ли ее скальный массив в качестве строительного материала.

К Новому, 1856 году комиссия вернулась в Александрию. В кратком предварительном отчете о результатах инспекции комиссия склонялась к признанию варианта Негрелли: прямое соединение двух морей без шлюзов и с дополнительной веткой, которая связала бы Нил с каналом. В отчете подчеркивалось, что проект технически осуществим. Расходы на строительство определены были примерно в сумме 200 миллионов франков, так что предприятие было бы и с экономической точки зрения рентабельным. Рекомендовалось также, чтобы канал выходил в Средиземное море против античного Саида, у Пелузиума, как первоначально советовал Негрелли. Комиссия подтвердила точку зрения Негрелли, что в этом месте нет угрозы песчаных наносов и берег здесь достаточно защищен от западных ветров.

Затем комиссия вернулась в Европу. Лессепс остался в Египте. Исходом этой акции он был доволен чрезвычайно.

«Нам благоприятствовало все,— писал он теще.— Вы мне предсказывали, что радуга 15 ноября 1854 года появится вновь. И действительно. Когда 31 декабря 1855 года наши судна отплыли от побережья у Пелузиума и при чудной погоде плавно заскользили по морской глади, на западе мы увидели благоприятное знамение. Правитель с нетерпением ожидал результатов работы комиссии. По выражению моего лица он понял, что результаты положительны, и при первых же моих словах крепко меня обнял».

Под свежим впечатлением важной победы Мухаммед Саид велел 5 января 1856 года написать новый, дополненный и исправленный документ, который давал исключительное право на строительство канала. Он включал две части: обязательства и текст собственно концессии. Всего 23 статьи. Официальные документы редко бывают интересным чтением. А параграфы и вовсе для непосвященного читателя непредставимо скучны. Но было бы большой ошибкой поддаться такому настроению и даже не взглянуть на тот документ, который Лессепс получил от властителя Египта. Ведь именно он стал причиной дальнейшего драматического развития событий.

Статья 1 содержала следующее:

«Компания, основанная нашим другом Фердинандом де Лессепсом на основании разрешения, полученного им 30 ноября 1854 года, должна построить на свои средства, на свой страх и риск все сооружения. Во-первых, морской канал для крупных судов между Суэцем на берегу Красного моря и Пелузийским заливом Средиземного моря. Во-вторых, канал для нильского судоходства, который соединит Нил с вышеуказанным морским каналом. В-третьих, две ветки от нильского канала для орошения и обеспечения пресной водой в двух направлениях — к Суэцу и Пелузиуму. Работы должны вестись таким образом, чтобы быть законченными через шесть лет при условии, что не возникнут какие-либо препятствия и задержки чрезвычайного порядка».

Статья 2 содержала такую формулировку:

«При всех обстоятельствах из числа занятых на стройке четыре пятых будут составлять египтяне».

В следующих статьях уточнялись некоторые технические требования к строительству морского и пресноводного каналов. Компания должна была также построить необходимые портовые сооружения на побережье Средиземного и Красного морей, а также порт на озере Тимсах. Кроме того, содержать на свои средства морской канал, порты и пресноводные каналы в хорошем состоянии.

В статье 9 египетское правительство оговаривало свое право назначать в Административный совет особого уполномоченного, содержание которого оплачивала бы компания и который бы защищал права и интересы египетского правительства.

Во второй части документа, названной «Концессия», в статье 10, говорилось:

«Египетское правительство разрешает Компании за то, что она построит канал и другие вышеуказанные сооружения, использовать без обложения налогами всю землю, которая ей для этой цели необходима и которая не принадлежит частным лицам. Разрешает также использовать всю до сих пор невозделываемую землю, не принадлежащую частным лицам, которая будет обра-

батываться и орошаться на средства и риск Компании».

Согласно статье 13, компания получала право на период действия концессии добывать камень из всех карьеров и каменоломен, не являвшихся собственностью частных лиц, при этом компания не выплачивала налоги или вознаграждения. Далее, египетское правительство освобождало компанию на период строительства или эксплуатации от всех импортных и экспортных пошлин при ввозе любого материала и товаров, необходимых для производства работ.

Статья 16 определяла время действия компании сроком на 99 лет со дня окончания строительства и открытия морского канала для прохода крупных судов. По истечении этого срока канал переходил в собственность египетского правительства, которое обязывалось заплатить компании сумму в соответствии с дружественным соглашением или правительственным определением.

Статья 19 гласила:

«Составить список основателей, которые своим трудом, усилиями и капиталом помогли осуществить это предприятие до создания Компании. Десять процентов чистой прибыли будет разделено между основателями, их наследниками или лицами, ими указанными».

Эта статья стала предметом споров и судебных процессов после первой мировой войны. Основателей назвал Лессепс. Он несколько раз уточнял перечень, дописывал, вычеркивал. Первоначальный список, где фигурировали имена Негрелли и Брука, так и не был найден. И когда после первой мировой войны седоволосая дама потребовала в парижском гражданском суде восстановления своих прав наследницы как дочери Алоиса Негрелли, то процесс со Всеобщей компанией Суэцкого морского канала она проиграла.

Согласно статье 20, Лессепс обеспечил себе работу до конца жизни:

«Без учета срока, необходимого для проведения работ, наш друг господин Фердинанд де Лессепс займет пост президента Компании и управлять ею будет как первый основатель в течение 10 лет, начиная с первого дня 99-летнего срока».

В статье 21 определялось название компании — *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* (Всеобщая компания Суэцкого морского канала) — и в качестве условия для утверждения устава, как это было принято у акционерных обществ, называлось общее количество денежных средств, необходимых для строительства. Эта сумма определена была в 200 миллионов франков, разделенных на 400 тысяч акций по 500 франков.

Одним из важнейших и самых спорных разделов документа была статья 4. Перевод с французского звучит следующим образом:

«При условии согласия его императорского величества султана торжественно объявляем от своего имени и от имени своих наследников великий морской канал от Суэца до Пелузиума и порты на нем нейтральными и открытыми на все времена для всех торговых судов, плывущих из одного моря в другое, а также без всякого различия, исключения или преимущества для лиц любой национальности при условии, что будет уплачен сбор и соблюдены все предписания, изданные Компанией по эксплуатации указанного канала и оборудования, с ним связанного».

Речь идет прежде всего о начале этого длинного и в стилистическом отношении весьма шероховатого предложения. «При условии согласия его императорского величества султана...»

Оригинальный текст, написанный на арабском языке, был утрачен, хотя историки многие годы его упорно искали. Считается установленным, что перевод на французский «слегка» поправлен в целях «доступности и ясности». Французский текст звучит так, будто согласие султана необходимо только для начала эксплуатации канала.

Но к документу о предоставлении концессии было приложено весьма важное сопроводительное письмо:

«Моему возвышенному другу благородного происхождения, господину Фердинанду де Лессепсу.

Передаю Вам аутентичную копию концессии относительно Всеобщей компании Суэцкого морского канала,



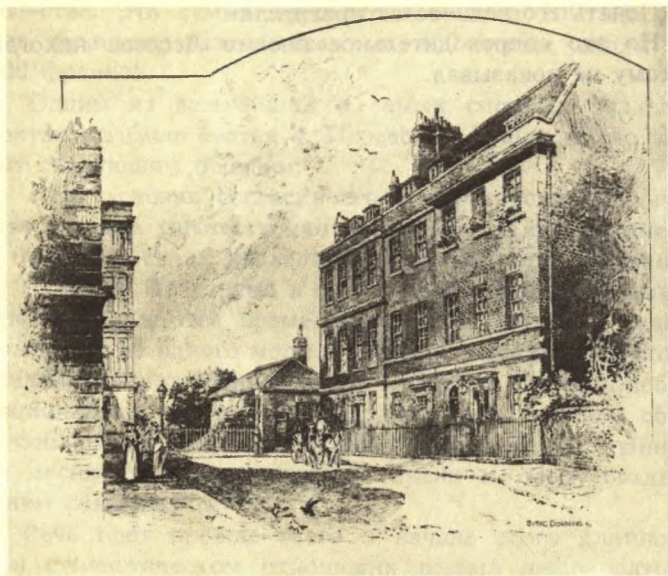
которая требует утверждения его императорского величества султана на право создания Вами финансовой компании. Что касается работ на перешейке, то Компания сможет их начать, как только я получу на это согласие турецкого правительства.

Дано в Александрии 26. раби аль-ахар 1272.

Печать его величества правителя».

Но это сопроводительное письмо Лессепс никогда никому не показывал.

# Глава 15



Лондонская Даунинг-стрит, 10

## Вторая поездка Лессепса в Англию

В конце февраля 1856 года Лессепс вернулся в Европу.

Перед отъездом из Александрии он посетил своего давнего приятеля, голландца Рюиснэра, чтобы посоветоваться с ним, что делать дальше, поскольку до этого момента он сделал все, что было в его силах, и тем не менее находился только в начале пути.

Они пришли к единому мнению, что теперь, когда проект канала утвержден инженерами, необходимо создать акционерное общество, и дело строительства пойдет само собой, вне зависимости от того, даст султан свое согласие или нет.

Такая позиция была не только смелой и авантюрной, но и явным обманом. Никто из тех, кто вложил бы свои сбережения в строительство канала, не должен был знать, что пока на то нет никакого разрешения.

На этот раз Лессепс возвращался в Европу не прямым путем из Александрии в Марсель, а через Триест и Вену.

От посещения Вены он ожидал многого. Лессепс хотел нанести визит барону Бруку и графу Буолю. Барон Брук, к тому времени уже министр финансов, горячий сторонник канала, обещал оказывать всяческую поддержку, включая помощь в привлечении австрийских акционеров.

— Но до тех пор, пока султан не утвердит концессию, я не советую, мой друг, создавать акционерное общество.

Этими словами барон Брук попрощался с Лессепсом.

Видного австрийского дипломата, министра иностранных дел графа Буоля Лессепс навестил с намерением убедить его, чтобы он, как участник предстоящей мир-

ной конференции в Париже, попытался провести идею считать будущий Суэцкий канал всемирным. Идея понравилась министру, и он дал согласие.

Затем Лессепс уехал в Париж, чтобы вблизи наблюдать за работой столь знаменательного форума европейских великих держав и, используя присутствие министров иностранных дел, оказать на них давление.

Парижский конгресс должен был подвести итоги Крымской войны. Правительство царской России пришло к выводу, что дальнейшая борьба после падения Севастополя не имеет смысла, и приняло условия французского правительства о начале мирных переговоров. В феврале 1856 года между воюющими сторонами было заключено перемирие, а в марте состоялась встреча делегатов России, Франции, Англии, Австрии, Турции и Сардинии для выработки мирного соглашения. В Париж съехался цвет тогдашней дипломатии. Россию представлял граф Орлов, Францию — граф Валевский, Англию — лорд Кларендон, Австрию — граф Буоль.

Переговоры были весьма драматичны. Упорная борьба за столом конференции, сложные переговоры и закулисные дразги между бывшими врагами длились целый месяц. Поражение России все хотели использовать с выгодой для себя и, конечно, за счет бывшего союзника\*.

В ходе этих драматических переговоров никто из дипломатов не осмелился даже упомянуть о таком сложном и провокационном вопросе, каким была проблема Суэцкого канала. Но во время ужина, устроенного в честь участников Парижского конгресса, Наполеон III в разговоре с великим визирем Османской империи Алипашой подчеркнул, что он симпатизирует проекту господина Лессепса. А лорда Кларендона спросил с легкой иронией о действительных причинах, которые

---

\* Парижский мирный договор 1856 г. явился результатом поражения царизма в Крымской войне 1853—1856 гг. Однако позднее ряд положений договора был отвергнут, а победа России в русско-турецкой войне 1877—1878 гг. вызвала замену договора трактатом, принятым на Берлинском конгрессе 1878 г.— *Прим. ред.*

заставляют британское правительство так упорно выступать против канала. Кларендон оказался в неловком положении. С бокалом шампанского в руке, в приятной атмосфере королевского замка он, естественно, не мог говорить те благоглупости, которые написал в свое время по приказу лорда Пальмерстона. Он был в состоянии только сказать, что для осуществления этого проекта необходимо согласие Стамбула. И что Англия полностью придерживается такой позиции.

Это был заколдованный круг. Кларендон ссылался на турецкое правительство, а глава турецкого правительства Али-паша — на Англию.

Лессепс попросил у лорда Кларендона аудиенции. Лорд не мог ему отказать, хотя с удовольствием сделал бы это. В Париже ему пришлось проглотить уже достаточно горьких пилюль.

— Когда мы выразили свое сомнение относительно вашего проекта, то сделали это, исходя из политической ситуации в Османской империи,— сказал он Лессепсу,— а не из интересов английской торговли. Мы опасались, что постройка канала на перешейке усилит вес Египта, в результате чего может значительно ухудшиться его отношение к Стамбулу.

— Турецкое правительство лучше, нежели любое иностранное правительство, оценит, что будет в пользу, а что во вред его отношениям с Египтом,— ответил раздраженно Лессепс. И добавил: — Еще до конца этого месяца я приеду в Лондон. Буду очень признателен, если бы вы помогли мне встретиться с досточтимым лордом Пальмерстоном.

В конце апреля Лессепс вновь уехал в Лондон, и лорд Пальмерстон, хотя и крайне неохотно, принял его.

Об этой встрече Лессепс писал приятелю в Париж:

«Лорд Пальмерстон остался таким же, каким он был в 1840 году. Полный недоверия в отношении Франции и Египта. Он считает, что Франция уже многие годы проводит в Египте враждебную Англии политику. Он упорно твердит, что проект канала технически неосуществим и что он об этом информирован лучше всех евро-

пейских инженеров. Заверил меня, что и впредь останется моим открытым противником. Слушая его, я несколько раз про себя подумал, с кем я имею дело: с государственным деятелем или с сумасшедшим».

Но этот старый господин не был сумасшедшим. Он хорошо знал, что ему нужно, вернее, что не нужно. И если сей настырный и неотступный француз не хочет понять — хотя он ему еще при первой встрече изложил все без обиняков, — то пусть пеняет на себя. Этот «французский путешественник» его уже раздражал.

Еще одно письмо Лессепс написал из Лондона Саид-паше, правителю Египта.

«По проблеме Суэцкого канала здесь достигнут большой прогресс. Все готово для решительного наступления. Моей целью в настоящее время является объединить людей, которые бы подписали совместное заявление о том, что постройка канала в интересах Англии и что ни одно правительство не имеет права выступать против этого плана».

И вновь Лессепс выдавал желаемое за действительное. Тем не менее ему удалось вызвать интерес к проекту в некоторых влиятельных торговых и финансовых кругах, а также заинтересовать нескольких депутатов британского парламента. Он выступал в различных клубах и обществах. Его неожиданно горячо приняли в Британском географическом обществе, где он выступил в переполненной аудитории с лекцией на тему «*Aperire gentibus terram*», или «Суэцкий канал — величайшее дело современной цивилизации». В течение одного месяца он прочитал 22 лекции в крупных торговых центрах Англии.

Был принят также королевой Викторией и ее мужем принцем Альбертом. Королеву приятно удивили прекрасные манеры, талант рассказчика и широкий кругозор родственника императрицы Евгении. Иного мнения был принц Альберт. Он видел в нем, как и Пальмерстон, лишь хитрого пройдоху.

Лессепс был достаточно умен, чтобы понять, что в Букингемском дворце он многого не добьется. Попытаться настроить королеву Victорию против лорда Пальмерстона значило бы захлопнуть перед собой английскую дверь

навсегда или хотя бы до конца жизни лорда Пальмерстона. Старец же был крепких корней. И Лессепс стремился скорее к тому, чтобы внушить британской общественности свою значимость.

А было ли для британского обывателя что-нибудь более доказательное, чем тот факт, что Лессепса приняла сама королева и увидела в нем весьма образованного и сообразительного человека?

В начале мая Лессепс вернулся в Париж.

# Глава 16



Общий вид Суэцкого канала



## Победа Алоиса Негрелли

23 июня в восемь часов утра Лессепс открыл заседание международной комиссии по Суэцкому каналу. В нем принял участие также представитель Мухаммеда Саида, инженер Мужель. В своем кратком, но изысканном выступлении Лессепс подчеркнул, что впервые в истории человечества произошла встреча таких выдающихся инженерных умов. И он был прав.

На шести заседаниях международная комиссия должна была обсудить пять проектов прокладки канала. Из них лишь два предполагали прямое соединение морей. Их авторами были Алоис Негрелли и два инженера, находившиеся на службе правительства Египта, Линан и Мужель.

Линан и Мужель исходили из идеи инженера Лепера. Трасса канала вела от Суэцкого порта к Горьким озерам. Оттуда она продолжалась до озера Тимсах, от него к озеру Баллах, к восточной оконечности озера Манзала и далее к побережью Средиземного моря. Канал впадал в море на равнине Тина, непосредственно у развалин древнеримского Пелузиума.

Проект Негрелли отличался от предложенного им же ранее. Устье канала в Средиземном море он отодвинул дальше на запад, отчего канал принял иное направление. От Средиземного моря трасса канала шла прямо на юго-запад, к восточному берегу озера Манзала и дальше к озеру Баллах. На участке между озерами Баллах и Тимсах она огибала полукругом холмы Эль-Гизр, продолжалась в небольшом озере Тимсах, поворачивала на юго-восток и проходила через Горькие озера. Оттуда канал шел прямо на юг и западнее Суэца выходил в Красное море. Это был наикратчайший путь между двумя морями. Он не требовал никаких шлюзов

и искусственных углублений. Соединение озера Тимсах с Нилом не планировалось.

В других проектах, Лепера, Барро и Талабо, исходом канала была Александрия. Такой вариант, по-видимому, вызван был политическими соображениями. Он предполагал непосредственную связь Египта с водным путем мирового значения. Проект Лепера был в какой-то мере компромиссом между прямым и непрямым вариантами, использовал искусственное русло эпохи фараонов, а также рукава Нила и предназначался для судов малого тоннажа.

Что касается проекта Талабо, то он был настолько фантастичен, что казалось, его выдвинул не инженер Талабо, а писатель Жюль Верн. От Суэца к озеру Тимсах канал имел примерно то же направление, что и в проекте Линана и Мужеля, затем резко сворачивал на запад, используя долину Тумилат, и вблизи Каира, у вершины дельты, впадал в Нил возле недостроенной плотины. Плотину начали возводить двадцать лет назад, в период правления Мухаммеда Али, но она все еще не была закончена. На случай завершения стройки Талабо планировал строительство через водохранилище водного тоннеля. Далее канал продолжался по водному «мосту» длиной 1 километр, шириной 25 метров и глубиной 8 метров на высоте 12 метров над уровнем Нила. Разницу с уровнем моря в 44 метра должны были свести на нет 24 шлюза.

Барро в своем проекте избегал сложного решения у вершины дельты и трассу канала планировал от Александрии через залив Абу-Кир севернее озера Идку до Розетты, где она пересекала западный рукав Нила и вела вдоль озера Буруллус параллельно побережью до Думьята, где вновь шла поперек одного из нильских рукавов и соединялась с озером Манзала. Пройдя сквозь озеро, сворачивала на юг, оставляя с восточной стороны руины Пелузиума, затем пересекала западную часть озера Баллах и от озера Тимсах брала направление, близкое к проектному у Негрелли.

С первого же дня работы экспертов развернулась бурная дискуссия по ключевой проблеме. Александрия

или Пелузиум? Прямолинейный или кружной путь?

Сторонники непрямого соединения выдвигали следующие аргументы. Александрия как порт имеет огромное значение для мировой торговли и торговых связей Египта. С постройкой канала по прямой Александрия деградирует до уровня военной морской базы, порта каботажного плавания. И хотя в этом случае канал на 100 километров короче, выгода эта кажущаяся. Торговые суда, плывущие из крупных средиземноморских портов, таких, как Марсель и Триест, на своем пути на восток не могут миновать Александрию. Поэтому им все равно, плыть ли вдоль побережья к устью канала на перешейке или внутриконтинентальным путем к Суэцу. Последний вариант более безопасный, а также с торговой точки зрения более выгодный. И наконец, еще один важный вопрос — техническая сторона проекта. Конечно, мощные песчаные наносы на равнине Тина в течение нескольких тысяч лет стабилизировались на определенном расстоянии от береговой линии, но нельзя исключить, что искусственное вмешательство, каким будет углубление фарватера в море на протяжении 8 километров от побережья, может нарушить равновесие между действием приливов и рельефом морского дна. Один сильный шторм может сдвинуть миллионы кубометров песка в углубленное русло канала и тем самым уничтожить многомесячный труд людей в течение нескольких часов.

У приверженцев прямого варианта были свои доводы.

Кратчайшее соединение двух морей несет бесспорные преимущества для транспортной связи между южной Европой и Индией. Не следует настаивать на исходе канала у Александрии, если даже торгово-экономическим интересам города будет нанесен ущерб. Речь ведь идет не о судьбе одного порта, а о транспортной артерии мирового масштаба. Что же касается технической стороны, то Негрелли имел здесь важный козырь в руках. Он детально изучал этот вопрос на месте еще по поручению Исследовательского общества. Чтобы избежать роковой равнины Тина, он предложил строить порт в 18 километрах западнее Пелузиума, напротив античного Саи-

да. Канал при этом оказывался длиннее на 6 километров, но зато можно было сэкономить на углублении фарватера в море, ибо у Саида необходимая глубина моря начинается на меньшем расстоянии от берега, чем в заливе Эт-Тина. К тому же здесь нет угрозы песчаных наносов, а порт будет защищен от неблагоприятных западных ветров.

После многочасовых дебатов французские инженеры согласились с доказательствами Негрелли. И только английские инженеры настаивали на окольном варианте. Однако при голосовании большинство высказалось за прямой канал.

Затем началась упорная борьба по второй ключевой проблеме: канал со шлюзами или без них.

Доводы в пользу шлюзов у устья канала были серьезны. Шлюзование позволило бы сделать дно канала на полтора метра выше. Это уменьшило бы массу выкопанного грунта на 17 миллионов кубометров. Кроме того, шлюзы защищали бы канал от заноса песком и илом и от воздействия морских течений.

Но и противники шлюзов — главным оратором здесь был Негрелли — приводили не менее основательные аргументы, которые отстаивали очень усердно. Они утверждали, что экономию при данных работах поглотило бы строительство высоких дамб в Горьких озерах и что 330 миллионов квадратных метров водной глади этих озер вполне достаточно для сдерживания морских течений. Самый веский аргумент был тот, что система шлюзов существенно ограничила бы проход судов.

Но сторонники шлюзов не сдавались. Дебаты затянулись до глубокой ночи и, казалось, перекинутся и на другой день.

И здесь в спор вмешался Льессон, гидрограф французского императорского флота. Он выдвинул очень мудрое решение: построить пока канал без шлюзов. Если окажется, что шлюзы необходимы, их можно будет построить дополнительно.

Абсолютное большинство участников заседания проголосовало за предложение Льессона.

Фердинанд Лессепс почти не вмешивался в споры. Он слабо разбирался в технических сложностях. Но он неутомимо работал за кулисами. С самого начала Лессепс встал на сторону Негрелли. В строительном деле он был профан, но как предпринимателю ему нравился проект своей простотой и ясностью. Еще до начала заседания он сказал Негрелли: «Вы — главная опора идеи канала без шлюзов».

Другие вопросы не вызвали больших споров. Международная комиссия единодушно пришла к выводу, что минимальная глубина канала должна быть 8 метров. Ширина канала на участке от Суэца до Горьких озер должна составить по поверхности 100 метров, а по дну 64 метра, между Горькими озерами и Порт-Саидом соответственно 80 и 40 метров. Принято было также окончательное решение относительно северного устья канала: здесь будут построены две дамбы длиной 400 метров, а за ними два порта площадью 72 и 64 гектара. Комиссия рассмотрела также проблемы обеспечения зоны канала пресной водой, телеграфной связью и освещением.

Заключительное заседание состоялось 25 июня.

Негрелли был более чем удовлетворен результатами. Ведь это была прежде всего его победа. В оный момент он готов был простить Лессепсу все, и даже то, что тот француз. Под впечатлением успеха он еще из Парижа писал триестскому банкиру Револьтерре, страстному стороннику канала:

«В ближайшие дни будут опубликованы выводы комиссии, а правитель Египта направит своего министра в Стамбул, чтобы он добился при поддержке Австрии и Франции согласия турецкого правительства на строительство. Положительная позиция представителей английского флота на заседании комиссии имеет очень большое значение. Она способствует тому, что неблагоприятная предвзятость Англии, порожденная эгоизмом лорда Пальмерстона, претендующего на исключительное право для своей страны, будет наконец рассеяна».

Увы, ничего не рассеялось. А египетский министр его величества правителя Египта в Стамбул не поехал.

Результаты работы международной комиссии были опубликованы в различных журналах и вызвали большой отклик как среди предпринимателей, так и среди технических специалистов. В Англии также велась оживленная дискуссия о том, следует ли и дальше выступать против строительства канала или же способствовать делу, которое бы стало революцией в мировых транспортных связях, но одновременно нанесло бы ущерб суверенному положению Англии.

На лорда Пальмерстона и его правительство оказывалось сильное давление. В министерстве иностранных дел Великобритании совещания продолжались до глубокой ночи. И вот итог: любой ценой воспрепятствовать тому, чтобы султан дал разрешение на постройку канала.

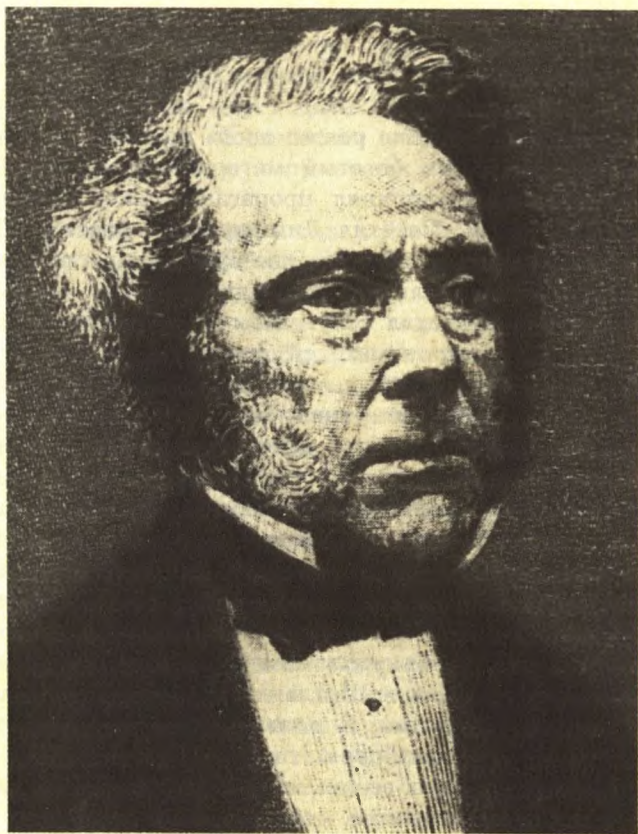
Лорд Стрэтфорд получил из Лондона депешу следующего содержания: «Немедленно попросите аудиенции у султана и изложите точку зрения Великобритании. Султану дайте понять, что британское правительство прекратит финансовую поддержку Турции, если Египет будет финансировать канал, а также вынуждено будет отказаться от гарантий целостности Османской империи».

Инструкции одновременно получил и генеральный консул в Каире господин Брюс. В них указывалось: «Немедленно посетите правителя и заявите ему открыто, что Англия по-прежнему относится к этой проблеме отрицательно и что его визит или визит его министра в Стамбул лишь обострит ситуацию».

Султан был напуган. Мухаммед Саид заколебался. Император Наполеон III отказался открыто поддерживать строительство канала.

Лессепса охватило бешенство. Но вовсе не отчаяние. Противодействия лишь толкали его к еще большей активности, вызывали у него непоколебимое желание осуществить проект. Он готов был вести борьбу любой ценой до победного конца. Бороться против каждого, кто встанет на его пути. Даже если это будет король или султан. И не выбирая средств.

# Глава 17



Лорд Пальмерстон,  
заклятый враг Суэцкого канала

## **Пальмерстон заявляет, что план Лессепса — это большой мыльный пузырь**

Фердинанд Лессепс решил вновь поехать в Англию.

Имея на руках богатый материал международной комиссии, он предпринял пропагандистское турне по Великобритании. Посетил Ливерпуль, Манчестер, Дублин, Корк, Белфаст, Глазго, Эдинбург, Ньюкастл, Гульль, Бирмингем, Бристоль, Абердин.

В Лондон приехал с чувством выполненного долга. Резолюции предпринимателей, финансистов, ученых засыпали стол Пальмерстона. Но Пальмерстон на это не обращал никакого внимания. Более того, он был настолько великодушен, что даже разрешил леди Пальмерстон пригласить этого настырного француза на ужин.

С немалой долей иронии лорд Пальмерстон спросил гостя своей жены, каких успехов он добился в турне по либеральной Англии. Но и Лессепс не остался в долгу. Естественно, в рамках, определенных отношением гостя к хозяину.

— Итак, вы объявили нам войну. Вели агитацию в Англии, Ирландии и Шотландии за Суэцкий канал.

— Да, именно так. Я пользовался вашей свободой слова, которую очень ценю, так как она позволила мне открыто говорить о вещах, которые не нравятся правительству ее величества.

— Вы хорошо знаете, что я принципиальный противник вашего проекта и не скрываю этого,— сказал Пальмерстон.

— Разрешите, уважаемый лорд, обратить ваше внимание на то, что ваше противоборство более чем когда-либо является крупным вкладом в нашу победу,— подчеркнул с улыбкой Лессепс.



— Если я вас правильно понял, господин Лессепс, для вас желательно мое отрицательное отношение? — удивленно спросил Пальмерстон.

— Именно так. Оно мне так необходимо, что я охотно дал бы вам сто тысяч франков, если бы они у меня были, за каждое ваше выступление против канала в палате общин. Я твердо убежден, что в конце концов общественное мнение победит сопротивление одиночек.

Постепенно Пальмерстон, хотя и без желания, начал понимать, что он имеет дело с чрезвычайно строптивым противником, обладающим сильной волей, необычной изворотливостью и прямо-таки фанатичным энтузиазмом.

В Англии назревал скандал. На этот раз не между Пальмерстоном и Лессепсом, а между самими англичанами — в стенах парламента.

Это произошло 7 июля 1857 года.

Депутат Бэркли спросил министра, использует ли правительство свое влияние в Стамбуле в поддержку концессии на строительство канала, которого добивается правитель Египта. Если нет, то пусть правительство объяснит почему.

Лорд Пальмерстон решил ответить сам. С олимпийским спокойствием он поднялся на трибуну.

— Сэр, правительство ее величества не может использовать свое влияние при дворе султана, чтобы склонить его к согласию на строительство канала, по той причине, что на протяжении последних пятнадцати лет все свое влияние в Стамбуле и Египте оно использовало для того, чтобы воспрепятствовать реализации этого плана. Это дело с предпринимательской точки зрения можно сравнить с воздушными замками, веру в которые время от времени удается посеять в умах доверчивых людей торгового мира. Меня информировали компетентные люди, что план физически неосуществим, а если и будет предпринята попытка к его реализации, то финансовые издержки окажутся таковы, что не окупятся затраты. Но не это заставляет правительство выступать против проекта. Частные предприниматели должны сами заботиться о своих интересах, и если они вкладывают

капитал в неприбыльное дело, то пусть сами и расплачиваются за свое безрассудство. Проект преследует враждебные нашей стране цели, противоречит современной политике Англии в вопросе взаимоотношений Египта и Турции. В политическом плане проект должен создать условия для отрыва Египта от Турции. Он основан также на спекуляции в попытке легкого подступа к нашим индийским колониям. Я могу только выразить свое крайнее удивление тем, что Фердинанд де Лессепс рассчитывал на доверчивость английских капиталистов и ждал, что его турне по торговым центрам страны даст ему английские деньги для финансирования плана, который всей сутью противоречит британским интересам.

Речь Пальмерстона в парламенте Лессепс читал в замке Ла Шенэ. Даже красота здешних мест не могла усмирить бушевавший в нем гнев. Если бы он мог там же, в палате общин, сказать этому старому маньяку все, что о нем думает! Свой ответ на выпады Пальмерстона он разослал всем видным предпринимателям в Англии, а в бристольской газете «Эдвертайзер» появилась статья, в которой говорилось: «Ответ на запрос депутата Бэркли был плодом незнания предмета или примером чистого вранья, которое кое-кто выдает за вершину дипломатического искусства. Язвительность лорда Пальмерстона неприлична и есть проявление невероятного хамства, недостойного джентльмена».

Но слово Пальмерстона имело свой вес, хотя аргументация его и была абсурдной. Британский премьер представлял самую крупную империю в мире, самую крупную промышленную державу, располагавшую самым крупным флотом в мире. И его речь в палате общин посеяла сомнения среди многих сторонников канала.

«Выступления лорда Пальмерстона поколебали и самого правителя Египта,— сообщал английский генеральный консул господин Брюс в Лондон.— Говорят, что он не велел господину де Лессепсу приезжать в Египет до тех пор, пока Англия не пересмотрит свою позицию в деле канала и пока Стамбул не даст позволения на строительство».

Министр иностранных дел Австрии граф Буоль сказал Лессепсу:

— Я полностью признаю экономические преимущества вашего предприятия, но выступать в его поддержку не буду, пока великие державы не договорятся между собой. До тех пор пока Англия не изменит своего отношения к каналу, Австрия, учитывая значение для нее хороших отношений с Англией, не может ничего предпринимать в Стамбуле в пользу канала.

Турецкий министр также поспешил заверить британского министра иностранных дел лорда Кларендона:

«Мое правительство не даст своего разрешения на строительство впредь до согласия на это правительства ее величества английской королевы».

Битва явно затянулась, сторонники проекта устали и готовы были отказаться от заманчивой идеи, смириться с судьбой.

Непримиримым оставался только Лессепс. Постоянно надоедал императору Наполеону III и пытался тонко играть на струне его непомерного тщеславия и авантюристических честолюбивых замыслов стать наимогущественным монархом в Европе. Он обращал внимание императора на нелепые выступления лорда Пальмерстона в парламенте, которыми тот оскорбляет не только его, Лессепса, простого француза, но и французского императора, открыто заявляя, что правительство ее величества целых пятнадцать лет использовало все свое влияние для того, чтобы воспрепятствовать строительству канала. И это вопреки соглашению между Францией и Англией, что правительства обеих стран будут воздерживаться от вмешательства или давления на турецкое правительство в вопросе канала.

Но для Наполеона III и без того был бельмом на глазу невыносимый твердолобый старец Пальмерстон. А тут еще этот ловкач, родственничек его жены, господин Фердинанд де Лессепс, подливающий масло в огонь. При малейшей возможности император готов был дать выход своему раздражению. Во время встречи с мужем английской королевы Виктории, принцем Альбертом, он как бы мимоходом обронил: «Я приказал раз и навсегда

своим дипломатам не показывать мне никаких нот или меморандумов, исходящих от лорда Пальмерстона, так как он не умеет прилично их писать».

С какой охотой Наполеон III добился бы признания проекта этого проклятого канала. Хотя бы на зло лорду Пальмерстону.

Но у императора в настоящий момент были другие планы, для исполнения которых ему очень нужно было благосклонное отношение Англии. Поэтому неразумно было затрагивать вопрос о канале. Он готовился к новой аванюре, к войне против Австрии. Тем не менее во время беседы с королевой Викторией в ее замке в Осборне он пожаловался на манеру британских дипломатов в Османской империи не соблюдать джентльменское соглашение о невмешательстве.

Виктория при первой же встрече с Пальмерстоном бранила его за то, что он ставит ее в неловкое положение своими слишком явными и неразборчивыми действиями против французских планов строительства канала и что дипломаты делают свою работу, очевидно, очень грубо.

Пальмерстон успокоил ее величество и обещал, что примет соответствующие меры.

## Глава 18



Лорд Стрэтфорд,  
прозванный султаном Стрэтфордом

## Поражение двух самых ярых противников канала

В начале декабря 1857 года Лессепс вновь прибыл в Стамбул. Именно в это время Пальмерстон принял меры, о которых говорил королеве Виктории. Из Стамбула был отозван всесильный лорд Стрэтфорд, а из Египта — господин Брюс. В Египет приехал господин Грин, в Стамбул — господин Алисон.

Оба поспешили сразу же после вступления в должность заявить, один египетскому правителю, а другой — главе турецкого правительства, что позиция правительства ее величества по вопросу канала осталась неизменной.

И тем не менее отзыв лорда Стрэтфорда был признаком отхода от прежних взглядов. Господин Алисон был весьма посредственным чиновником, в то время как лорд Стрэтфорд был выдающимся представителем британской дипломатической школы XIX столетия. Сможет ли Алисон продолжать весьма нелегкую игру? Это вызывало большие сомнения.

Смену дипломатов Лессепс воспринял как хороший знак. Притом он не был единственным.

Турецкое правительство вновь возглавил Решид-паша, который вздохнул с облегчением, избавившись от лорда Стрэтфорда. Вздох этот отмечен был как Лессепсом, так и французским послом в Стамбуле Тувенелем. После отъезда Стрэтфорда они поспешно готовили план занятия освободившегося места. Посетили Решид-пашу, которому заявили, что французский император является сторонником строительства канала.

Решид-паша наконец-то почувствовал себя хозяином. Это было прекрасное, возвышенное чувство. С обоими

французами он вел переговоры уверенно, свободно. Пригласил их на обед и за столом, уставленным прекрасными восточными яствами, заверил их, что он весьма рад улучшению отношений между его страной и Францией и что вопрос о концессии вновь поставит на обсуждение Дивана.

Лессепс передал ему тщательно подготовленную записку о канале, где особо подчеркнул, что общественное мнение Англии также на стороне канала и что отзыв лорда Стрэтфорда является свидетельством того, что меняется позиция и британских правящих кругов.

Тувенелю и Лессепсу казалось, что на этот раз они держат в руках тот самый конец веревочки...

И вдруг внезапно умирает Решид-паша. От судороги, выпив чашку турецкого кофе.

Комиссия европейских врачей, приглашенная в связи с его смертью, признала его смерть естественной, однако вскрытие ей провести не разрешили.

Это был тяжелый удар. Хотя маловероятно, чтобы Решид-паша осмелился бы действовать против Англии.

— Люди на Востоке никогда не верят в естественный исход, если вдруг умирает видная личность, — комментировал Лессепс эту внезапную смерть.

Новым главой правительства стал Али-паша. Человек он был крайне осторожный, у которого, как заявил Лессепс, унция страха весит больше, чем центнер вражды.

В феврале неожиданно подал в отставку с поста премьер-министра британского правительства лорд Пальмерстон. Не по причине старости и не из-за возраставшего сопротивления его твердолобой политике в вопросе Суэца. Причина была иной.

В Париже было совершено покушение на Наполеона III. Неудавшееся покушение. Злоумышленниками оказались итальянский революционер Феличе Орсини с товарищами. Орсини казнили на гильотине. Во время следствия выяснилось, что главная база Орсини была в Англии. Во французской официальной прессе поднялась яростная кампания против Англии. Это был хороший повод, чтобы рассчитаться за все обиды, о которых по причинам высших политических интересов нельзя

было говорить открыто. Не на последнем месте здесь был также вопрос о Суэце, который в глазах широкой общественности и двора императора все больше становился делом Франции.

Газеты возмущались тем, что «благородная и дворянская» Англия предоставляет убежище «убийцам и сброду» с континента. Такие обвинения глубоко задели английскую аристократию. Ведь история свидетельствовала о том, что Англия в прошлом всегда была убежищем для князей и графов, маркизов и принцев тех стран, где восставали массы. А сейчас добрую старую Англию обвиняют в том, что она стала пристанищем убийц и заговорщиков!

Лорд Пальмерстон, обеспокоенный такими настроениями английского дворянства, внес в парламент законопроект, уничтожавший право убежища для иностранцев, преследуемых в своей стране за их политические убеждения.

Законопроект провалился, и Пальмерстон вынужден был уйти с поста первого лица в Британии после королевы Виктории.

Его заменил на посту премьера лорд Дерби, а новым министром иностранных дел вместо Кларендона был назначен лорд Малмсбери.

Изменения в Англии очень ободрили Лессепса. Ничего хуже нельзя было придумать, чем иметь противника в лице старого игрока Пальмерстона. Лорд Дерби — овечка по сравнению с лордом Пальмерстоном. Лорд же Малмсбери, насколько он помнит, никогда не был ярим противником канала. Поэтому нужно как можно быстрее использовать происшедшие в Лондоне перемены и довести разыгранную партию до победного конца.

Однако вскоре он убедился, что от того, кто сядет в кресло премьера в доме на Даунинг-стрит, 10, мало что зависит. Различие лишь в том, что новый министр иностранных дел лорд Малмсбери значительно менее опытен, чем его предшественник. Едва вступив на пост министра, он повел себя как слон в посудной лавке. Одним из первых ему нанес визит турецкий посол, пытавшийся узнать, не изменило ли правительство ее



величества королевы Виктории после ухода глубокоуважаемого лорда Пальмерстона свою позицию в отношении строительства канала на перешейке.

Турецкий посол сделал этот запрос, естественно, в устной форме. Турция — суверенное и независимое государство, и никто не может ей указывать, что она может и что не должна делать.

Лорд Малмсбери сообщил послу, что на этот важный вопрос он, к сожалению, не может дать ответ, пока не обсудит всю проблему с премьер-министром.

Несколько дней спустя вместо того, чтобы пригласить к себе в кабинет турецкого посла и без свидетелей объяснить ему положение вещей, он послал ему сообщение в письменном виде.

«Правительство ее величества будет продолжать действовать в том же духе, как и прежде, и полностью полагается на те заверения, которые получил господин Алисон, а именно: турецкое правительство не даст своего согласия на строительство канала без согласия правительства ее величества».

Это был грубый промах, школярская ошибка, которая непозволительна ни для одного чиновника дипломатического ведомства, не говоря уже о министре иностранных дел.

В Стамбуле министры схватились за голову. Турецкий посол в Лондоне тут же получил указание посетить лорда Малмсбери и объяснить ему, что Турция является суверенным государством и не собирается отказываться от свободы действий и связывать свои решения с мнением другого государства.

Но министр такой великой державы, как Великобритания, в марте 1858 года и многие годы спустя мог без всяких для себя последствий позволить себе все, что угодно, даже подобный политический промах.

В результате турецкое правительство «суверенно, без влияния другого государства» приняло решение, что время для строительства Суэцкого канала еще не наступило.

А это можно было сообщить без опасения и в письменном виде.

Лессепс внимательно следил за действиями противника, отмечал малейший его промах, искал малейшую трещину в хитро построенной системе противников канала. Дни и недели просиживал в Стамбуле и на интриги отвечал интригами. Ничего конкретного не достиг, и все же ему казалось, что многих влиятельных людей удалось поколебать в их сопротивлении концессии. Он предполагал остаться на Ближнем Востоке и дальше, но вдруг получил от друзей из Лондона сообщение, что в парламенте назревает новое большое сражение между противниками и сторонниками канала и не исключено, что сейчас, без премьера Пальмерстона, может произойти нечто неожиданное.

Лессепс не мог упустить такого случая.

В середине мая он на пароходе отбыл в Стамбул, чтобы успеть в Лондон к началу дебатов в палате общин.

У берегов Сардинии пароход попал в жестокий шторм. В машинное отделение проникла вода, двигатель вышел из строя. Многие часы неуправляемое судно болталось на волнах разбушевавшегося моря. Казалось, еще немного, и гигантские волны раздавят его как скорлупку. От гибели путешественников спас почтовый пароход, который взял потерпевшее аварию судно на буксир и привел его в порт Кальяри.

Лессепс остался жив и невредим, но в Лондон прибыл, когда дебаты были уже окончены.

Он многое из-за этого потерял.

# Глава 19



Уильям Гладстон,  
противник лорда Пальмерстона

## Буря в британском парламенте

Депутат из Шеффилда Ройбак потребовал, чтобы в палате общин была поставлена на голосование следующая резолюция: «Сила и влияние Англии не должны быть использованы с той целью, чтобы заставить султана не дать согласие на строительство канала на Суэцком перешейке».

Свое предложение Ройбак обосновал следующим образом: «По моему мнению, пожертвовали честью Англии, ее доброе имя очернено. Мы действовали эгоистично, недостойными методами. Парламент ни разу не был ознакомлен с какими-либо техническими трудностями предприятия. Здесь постоянно говорилось только о политических соображениях и в том смысле, что строительство канала противоречит интересам Англии».

Кто же ответит Ройбаку? Премьер-министр?

Лорд Эдуард Дерби продолжал сидеть в своем кресле.

Министр иностранных дел лорд Малмсбери?

Он также молчал.

И тут поднялся известный инженер Роберт Стефенсон. Присутствовавшие с огромным вниманием выслушали исторические слова:

— Канал был бы не чем иным, как зловонным рвом. — И пояснил: — Исследования французских и австрийских инженеров, как и мои собственные, показали, что различие в уровне морей минимальное, поэтому нельзя рассчитывать на какое-либо течение. Канал, построенный за большие деньги, превратится в ров, если в него не будет постоянно поступать вода. Он предстанет в действительности дурно пахнущей сточной канавой.

А затем к трибуне приковылял старый лорд Пальмерстон. На этот раз уже не как глава британского правительства, но все же как достаточно влиятельное лицо

британской политической жизни. Сейчас, как политический деятель без официальной должности в правительстве, он мог себе позволить говорить обо всем без каких-либо оглядок.

— Господа, это самый большой мыльный пузырь, каким когда-либо пытались обмануть доверчивых и простодушных людей на земле. Господин Лессепс — иностранный предприниматель, который преследует собственные цели. Я хочу подчеркнуть, что в этом вопросе у нас есть свои расчеты, о которых мы не должны забывать. Открытие водного пути между Средиземным морем и Индийским океаном, который окажется в руках другого государства, противоречит нашим интересам.

И тем не менее нашелся оратор, который стал достойным противником бывшего премьера. Этот человек был на двадцать пять лет моложе семидесятичетырехлетнего лорда Генри Джона Темпла Пальмерстона. И впереди его ждала большая политическая карьера. Уильям Гладстон:

— Мне кажется, господа, что первоначально не существовало никакого умысла препятствовать установлению сообщения между Европой и Индией. Никто не сомневался в выгодности строительства такого средства сообщения, если бы оно было возможно. Это стало вопросом конкуренции между железной дорогой и каналом. Канал был, в сущности, французским проектом, а железная дорога — английской идеей. И британское правительство в этой конкурентной борьбе, естественно, отдает предпочтение железной дороге перед каналом, доверяя прежде всего инженерам своей страны. Если возражения, которые здесь были высказаны лордом, обоснованны, то они относятся как к железной дороге, так и к каналу. Но досточтимый лорд не довольствуется только осуждением проекта с технической точки зрения. Он приводит и политические аргументы. В настоящее время в Европе нет такого государства, которое бы не считало противоборство Англии проекту политикой эгоистичной, не имеющей никаких оснований. Вся Европа прекрасно понимает, что в действительности стоит за нашим сопротивлением проекту. А именно: канал представ-

ляет угрозу для Британской империи, а забота о целостности Турции есть всего лишь лицемерие, которое должно служить оправданием нашей политики.

Затем Гладстон сделал краткую, но действенную ораторскую паузу.

— Чего вы, господа, собственно, боитесь? — продолжал Гладстон громким голосом. — Кто контролировал бы Красное море? А кто уже сейчас контролирует южные ворота этого моря? Кто занял Аден с одной стороны и Перим с другой? Какое государство будет осуществлять контроль над каналом, если он будет открыт? Разве не перейдет этот канал неизбежно под контроль ведущей морской державы в Европе? Его судьбу определяла бы только Англия, а не какое-либо другое государство.

Прекрасная речь. Раздались горячие, патриотические аплодисменты. Получил Пальмерстон от Гладстона на орехи. Кого мы должны бояться? Ведущая морская держава. В таком случае Пальмерстон сомневается в силе Британской империи. Но это попросту трусость.

Трудно было угадать, кто выступает за и кто против канала.

В напряженной атмосфере подсчитывались голоса. За — 62, против — 220. Пальмерстон опять победил. Он никогда не сомневался в силе Британской империи, а аргументы Гладстона даже не пытался опровергать. Ведь он с ними был согласен. Но здесь речь шла о чем-то гораздо большем, о том, чего его младший, менее опытный коллега, кажется, еще не совсем понимает. Построить канал на перешейке — значит открыть путь на Восток не только для Британии, но и для тех, у кого нет большого флота. Хотя канал и будет под контролем Англии, она ведь не сможет запретить французским, австрийским, немецким, итальянским и другим торговым судам плыть в Индийский океан. Так это только на пользу Англии? Нет!

За дебатами в парламенте следил весь мир. И прежде всего те, у кого был в этом деле свой собственный интерес. И каждый оценивал бурную дискуссию по-своему.

— Общественное мнение считает, что дело канала

остановить нельзя и что дальнейшее сопротивление бесполезно,— заявил Лессепс, прочитав о дискуссии в прессе.

— Еще не настало время, чтобы турецкое правительство дало согласие на строительство канала,— заявил Али-паша.

— Я за канал, но это тот вопрос, решение которого зависит больше от настроения общественного мнения, чем от вмешательства правительства,— объяснял граф Валевский свою позицию и нежелание открыто поддерживать своего соотечественника Лессепса.

А Наполеон III? Его не устраивала речь Пальмерстона, но аргументы господина Гладстона были еще менее приемлемы.

«Все это лишь мыльный пузырь». Слова лорда Пальмерстона? Нет, на этот раз их произнес человек, от которого никто ничего подобного не ждал. Им был австрийский министр иностранных дел граф Буоль, который бесчисленное количество раз выступал как сторонник канала.

— Мыльный пузырь, который симпатий Европы не снискает. Лессепсу не удастся собрать нужный капитал для осуществления его плана.

С чего бы это уважаемый граф сделал такое сальто? Ведь сторонниками канала в австрийской монархии были такие видные деятели, как барон Брук, министр финансов, Алоис Негрелли, рыцарь влтавско-лабский и генеральный инспектор австрийских железных дорог, Револьтерра, известный банкир из Триеста. Но эти господа были на своем месте в торговле, а граф Буоль на своем — в дипломатии.

Граф Буоль высказался столь неоригинально перед английским дипломатом Лофтусом в день 28 июля. Что его толкнуло на такой смешной шаг?

20 июля Наполеон III пригласил первого министра Сардинского королевства Камилло Кавура на курорт Пломбьер. Французский император потребовал, чтобы сардинский король Виктор Эммануил II уступил ему Савойю и Ниццу. За это Наполеон III соглашался вступить с ним в союз против Австрии. Он обязывался вместе

с Сардинией объявить войну Австрии и не складывать оружия до тех пор, пока австрийцы не будут изгнаны из Ломбардии и Венеции, которые затем должны были поступить в державное владение Виктора Эммануила II. Это была сделка, выгодная и привлекательная для обеих сторон. Переговоры проходили в строжайшей секретности. Но в Вене почувствовали опасность. И вот граф Буоль таким своеобразным способом проявил свои подозрения перед английским дипломатом Лофтусом, рассчитывая на поддержку Англии в случае конфликта.

Барон Брук тяжело переживал неожиданный поворот в позиции австрийского правительства по вопросу канала.

Брук был исключением среди высших сановников императора Франца Иосифа I. Бывший боннский приказчик, он собственным усердием дослужился до кресла генерального директора австрийского Ллойда. Благодаря своим исключительным способностям он становится членом правительства, сначала в качестве министра торговли, а затем министра финансов, и именно ему поручается решение сложной торговой и финансовой ситуации в австрийской монархии. Он был решительным сторонником идеи канала. Он верил в то, что Лессепс приведет в исполнение свой план. И если бы все зависело от него и он не был бы как член правительства связан предписаниями императорского двора, он сделал бы для проекта гораздо больше.

В июле 1857 года, выступая от имени Меттерниха на открытии последнего участка железнодорожной магистральной Вена—Триест, он подчеркнул значение Суэцкого канала для Триеста и всей мировой торговли:

— Я предлагаю выразить горячее согласие с этим прекрасным проектом. Пусть не ослабевают усилия неутомимого борца за дело канала господина Фердинанда Лессепса.

Узнав об этих искренних и горячих словах, Лессепс написал Негрелли: «Очень прошу, передайте благородному оратору мою личную признательность. Это событие по праву оценивается в европейской печати как важнейшая фаза наших усилий. Как вдохновляют меня эти слова! Какую большую услугу сделал барон Брук для



дела строительства канала именно в тот момент, когда более всего требовалось, чтобы серьезный и полный уверенности голос прозвучал в противовес точке зрения Пальмерстона. Вы хорошо знаете, что я не сентиментален, но уверяю Вас, я был тронут до слез».

23 апреля 1860 года имперский советник Игнац фон Пленер был приглашен к императору Францу Иосифу I. Он представления не имел, что понадобилось от него австрийскому монарху. Игнац фон Пленер вошел в кабинет императора имперским советником, а вышел министром финансов. Игнац фон Пленер был, собственно, коллегой барона Брука. Ему было очень неприятно, что кресло старого приятеля занимать должен именно он. Причины ему были неизвестны. На его вопрос император ответить не пожелал.

От императора он поехал прямо к барону Бруку. Но поговорить с ним ему не удалось. Бывший приказчик, генеральный директор Ллойда, министр финансов, получив письмо об увольнении, покончил жизнь самоубийством.

## Глава 20



Молодая английская королева Виктория —  
правительница крупнейшей империи  
XIX столетия

## Предательство Роберта Стефенсона

Дискуссия в английском парламенте более других оскорбила Негрелли.

Он только что вернулся из инспекционной поездки в Ламбардию, когда узнал о словах Роберта Стефенсона в палате общин 1 июня, будто канал, проект которого разработал Негрелли и был признан его видными коллегами из международной комиссии как лучший, станет всего лишь зловонной канавой. Уже длительное время Негрелли болел. Из Ломбардии он вернулся очень усталый и постаревший. Был мрачный, раздражительный. Заявление английского коллеги его глубоко ранило.

16 июня Негрелли парировал выпад Стефенсона на страницах австрийской газеты «Остеррайхише цайтунг». Он не ограничился только сухим техническим анализом, как можно было от него ожидать, но обрушился лично на Стефенсона за его нечестные действия и более чем странное поведение как члена Исследовательского общества. Негрелли указывал, что Стефенсон в отличие от него и Талабо не хотел ехать в Египет. И со злой иронией продолжал о том, как в печати вдруг появилось сообщение, что господин Стефенсон находится в Египте без него и без Талабо и вообще без кого-либо из коллег-инженеров.

Он там, дескать, изучал возможности строительства железной дороги. Стефенсон — слишком хорошо известная личность, и его присутствие на перешейке, конечно, не прошло бы незамеченным прессой и местными властями. Но на перешейке его никто не видел. Позже на заседании Исследовательского общества он заявил, что ему

ближе вариант канала со шлюзами, и в отличие от Талабо выступал за прямое соединение двух морей.

«Мой глубокоуважаемый друг,— писал в заключение Негрелли,— вынужден будет примириться с тем, что в лице австрийца не найдет сторонника своих взглядов и что австриец свое убеждение основывает на фактах, проверенных историей и собственным исследованием».

3 августа Стефенсон публикует ответ в лондонской газете «Таймс» и, кроме того, печатает его отдельной брошюрой.

Он доказывает, что на Суэцком перешейке действительно был и проводил там изыскания. Свое неблагоприятное мнение о канале пытается подкрепить различными аргументами, в том числе и воздействием приливных волн. И по примеру Негрелли отходит от серьезной дискуссии и склоняется к личным нападкам. С той разницей, что ирония в них отсутствует. Обвиняет Негрелли в том, что тот, выдающийся технический специалист, позволил втянуть себя в исключительно коммерческое предприятие.

«Не являюсь врагом Суэцкого канала. И охотно отдал бы для его осуществления и деньги, и честь, если бы считал это полезным»,— заканчивает Роберт Стефенсон.

Негрелли, прикованный к постели, пишет ответ. Он вновь возвращается к работе в Исследовательском обществе. Доказывает, что Стефенсон несет значительную долю вины за его распад и что его доводы основаны на широко распространенных заблуждениях. Что его поверхностным взглядам на проблему противостоит мнение большой группы выдающихся специалистов, которые тщательно проанализировали все взаимосвязи.

«И если Вы, Роберт Стефенсон, на открытом заседании английского парламента заявляете, что Суэцкий канал станет ничем не примечательной канавой, то делаете это вопреки собственному убеждению. Мне очень неприятно, что именно Вы, которого называют королем инженеров, выступаете против проекта, рождению которого Вы сами способствовали как член Исследовательского общества. Я не могу воспрепятствовать тому, чтобы Вы не превращали свое славное имя в посмешище,

но протестую против того способа, каким Вы боретесь против наших честных усилий. Меня удручает, что Вы ушли от серьезной дискуссии и пожертвовали честью специалиста с мировой славой и стали на путь лживых нападок. С глубоким негодованием, именем запятнанной науки констатирую, что Вы превратились в орудие политических противников канала».

В заключение он вновь подчеркивал:

«Еще раз повторяю, что и сейчас, больше чем когда-либо прежде, верю, что строительство Суэцкого канала является предприятием, которое полностью себя оправдывает».

Это письмо было опубликовано 26 сентября. Спустя пять дней Негрелли умер.

31 октября он был похоронен на центральном венском кладбище.

Австрийская пресса отнеслась к знаменитому инженеру неожиданно и непонятно бессердечно. Краткое сообщение о смерти — и все.

# Глава 21



Букинист на набережной Сены

## Лессепс все ставит на карту

Негрелли умер. Брук вскрыл себе вены. А и без того немногочисленные энтузиасты в большинстве своем повернулись к Суэцу спиной.

И в этот момент Лессепс пишет из Стамбула, куда он снова поехал после визита в Лондон, своему другу Рюиснэру в Александрию:

«Мы можем поздравить друг друга, так как сейчас я поднимаю занавес для последнего действия».

Для такого оптимизма нужно обладать душой авантюриста и упорством искателей золота и алмазов.

Лессепс решил все поставить на карту. На патриотические чувства французов. Раньше он никогда не думал о том, чтобы превратить Суэцкий канал в дело Франции. Ему в принципе было все равно, кто вложит в предприятие деньги.

Еще 24 сентября он писал Негрелли, что рассчитывает на него, Брука и Револьтерру как на главных акционеров. Для Лессепса важно было только то, чтобы творцом этого проекта мирового значения был признан он.

Сейчас Лессепс решился на очень опасный, поистине авантурный шаг. Он поставит Англию и весь мир перед свершившимся фактом. Такой шаг был настолько авантурным, что от Лессепса отшатнулся даже его ближайший соратник и верный друг Бертелеми Сен-Илер.

Когда Лессепс сообщил ему о своих планах, то он заявил: «Вопреки множеству препятствий отважиться идти дальше и даже открыто заявлять о том — это, на мой взгляд, самоубийство. Весь мир ему воспротивится».

15 октября Лессепс объявил о продаже акций

Всеобщей компанией Суэцкого морского канала. Подписные документы были выставлены с 5 по 30 ноября в банковских домах и специально созданных конторах. Акционерный капитал компании был рассчитан на 200 миллионов франков, которые были разделены на 400 тысяч акций по 500 франков каждая.

До последнего момента никто не верил, что Лессепс осуществит свое намерение. Но когда появились подписные листы — политический и торговый мир был ошеломлен. Одни смеялись и действия Лессепса считали просто хорошей шуткой. Другие с нетерпением ожидали, когда он потерпит крах.

Ни одно более или менее серьезное финансовое учреждение, ни один торговый дом не пожелали вложить деньги в это весьма сомнительное предприятие. Торговые палаты Венеции и Павии, которые первоначально купили у Негрелли акций на сумму 12 миллионов франков, после смерти Негрелли заявили, что отказываются от них. Австрия не разрешила продавать акции на своей территории, Пруссия запретила всякую подписку.

Казалось, скандал наступит гораздо быстрее, чем кто-либо ожидал.

И Лессепс схватился за последнее оружие. Через прессу он пошел в генеральное наступление на патриотические чувства среднего француза. Результат не заставил себя долго ждать.

За короткий период он продал во Франции 207 111 акций.

Английская пресса писала о Всеобщей компании Суэцкого морского канала как об обществе официантов, которые настолько отупели от постоянного чтения газет, что позволили себя одурачить; лавочников, увидевших сообщение о подписке в старых газетах, в которые заворачивали товар для своих клиентов; посыльных, увлекшихся азартной игрой.

Впрочем, газеты были недалеко от истины. Абсолютное большинство акционеров было из рядов офицеров, врачей, чиновников, адвокатов, торговцев, духовенства, ремесленников, которые рискнули вложить свои скромные сбережения в столь зыбкое дело.



Лессепс, с присущим ему талантом рассказчика, усиленно подогревал патриотические настроения простых парижан, пришедших в конторы по продаже акций.

— Один старый солдат сказал мне: «Эти англичане! Я очень рад, что могу им отомстить хотя бы тем, что куплю акции Суэцкого канала». Другой зашел в контору и хотел купить акции железной дороги на шведском острове. Когда я ему объяснил, что речь идет вовсе не о железной дороге, а о канале, и не на острове, а на перешейке, и не в Швеции, а в Суэце, он сказал: «Мне совершенно все равно, главное, что это против Англии».

Месть за унижительное поражение под Ватерлоо. Под этим лозунгом маленький француз покупал акции Суэца.

В Египте Лессепс продал 96 517 акций, из них 64 000 купил Мухаммед Саид. В Барселоне, где в бытность дипломатом Лессепс обрел широкий круг знакомых, он разместил 4046 акций, в разных государствах, за исключением Англии, Австрии, Пруссии и США,— еще 5000.

85 тысяч акций Лессепс зарезервировал для Англии, Австрии и других стран на тот случай, если они поумнеют.

В результате того, что большая часть акций была продана мелким акционерам, Лессепс стал почти неограниченным хозяином компании. Состав органов управления он определил собственноручно. Даже египетского правителя Лессепс уведомил уже о свершившемся. Почетным протектором компании он назначил сына французского императора, принца Жерома Наполеона. Президентом компании стал, конечно, он сам. Вице-президентами назначил герцога Сильбуфери, американского банкира Форбса и триестского банкира Револьтерру. Членами административного совета стали многие родственники и друзья Лессепса, шурин Виктор Деламамль, Рюиснэр. На должность председателя юридического комитета он поставил престарелого сенатора Сенара, который всячески восхвалял его в Национальном собрании Второй республики, рекомендуя руководителем той злополучной миссии в Рим.

На цифре 314 494 продажа акций остановилась. И что

бы Лессепс ни предпринимал, сдвинуть дело с мертвой точки не мог.

Но результат для начала был неплохим. Тем более что с юридической точки зрения компания была создана фактически на обмане.

Учредительный документ основывался на концессии, предоставленной египетским правителем. Но нигде не было упоминания о том, что, пока концессию не утвердит султан, она недействительна.

Лессепс убеждал всех, что как концессионер он вправе приступить к строительству канала. Для этого согласие султана ему не нужно. Поэтому в ближайшие дни он начинает строительные работы. Согласие султана необходимо только для открытия плавания.

Все это прекрасно, указывали некоторые акционеры, но что предпримем в том случае, если канал будет построен, а султан не разрешит им пользоваться?

Скептиков Лессепс успокоил заверением, что к тому времени будет достигнуто общее политическое соглашение между великими державами.

Когда в Европе распространились слухи о том, что Лессепс серьезно замышляет начать строительство канала, английские газеты перестали публиковать о нем анекдоты, а во дворце Мухаммеда Саида не успевали открывать дверь.

Австрийского генерального консула египетский правитель заверил в том, что без санкции султана он не разрешит начать работы. Генеральному консулу Грину заявил: «Пока не позволит Стамбул, не будет выкопано ни пяди земли».

В сообщении в Лондон Грин так объяснял позицию Египта:

«Кажется, последние события открыли правителю глаза. Он увидел опасные черты характера своего друга».

В ответ на инструкции лорда Малмсбери окончательно привлечь Мухаммеда Саида на сторону противников канала Грин пишет: «Проектировщики находятся в ситуации тонущего. Их положение столь отчаянно, что хватаются и за соломинку, поэтому от них следует держаться подальше. Я знаю, что Лессепс написал его

величеству злонамеренное письмо, которое его очень расстроило».

В канун приезда Лессепса в Египет Грин с удовлетворением цитирует в донесении лорду Малмсбери слова Мухаммеда Саида: «Если бы Англия искала человека, который должен был бы вредить делу строительства канала, лучше Лессепса она не нашла бы».

Донесение датировано 12 марта 1859 года. Несколько дней спустя Лессепс появился в Египте. На протяжении месяца Лессепс избегал встречи с Мухаммедом Саидом. Но кажется, и Мухаммед Саид не жаждал увидиться с Лессепсом. Возможно, это делалось по взаимной тайной договоренности.

И вот в один из дней апреля, а точнее, 25-го, в восемь часов утра, когда египетское солнце было еще милосердным к европейцам, на том самом месте, где в настоящее время расположен Порт-Саид, символически были начаты работы. Лопата погрузилась в землю, и первые килограммы грунта были выкопаны для дела будущего соединения двух морей.

В Лондоне сообщение об этом вызвало переполох.

Крайне взволнованный, лорд Малмсбери телеграфировал в Стамбул новому послу сэру Генри Булверу: «Турецкое правительство должно немедленно дать указание остановить работы. Все это предприятие является политическим обманом, совершаемым к тому же частным лицом».

1 июня Мухаммед Саид получил от главы турецкого правительства предостерегающее письмо, в котором его настоятельно призывали запретить всякие действия на перешейке, пока не будет получено согласие султана. Если же он не предпримет соответствующие шаги, то турецкое правительство вынуждено будет сделать серьезные выводы.

Мухаммеду Саиду ничего не оставалось, как издать официальное предписание Лессепсу прекратить работы на стройке.

Лессепс на это не обратил никакого внимания и продолжал начатое.

Для того чтобы и волки были сыты и овцы целы,

Мухаммед Саид приказал египетским рабочим покинуть стройку. Это был чувствительный удар. Ведь Мухаммед Саид давал в распоряжение своего друга ежемесячно 20 тысяч феллахов.

Но и это не остановило Лессепса. На стройке продолжали трудиться европейские рабочие и технические специалисты. Лессепс понимал, что не смеет прервать работы ни на один день, что его сила в выдержке.

Английский генеральный консул вновь посетил Мухаммеда Саида и от имени своего правительства выразил резкий протест против того, что Саид-паша позволяет продолжать строительство канала. Такой же протест заявил и австрийский генеральный консул. Но особым успехом они похвастаться не могли. Мухаммед Саид ответил им достаточно хитро:

— Господа, все, что зависело от меня, я сделал. На стройке нет ни одного моего подданного. Там работают лишь ваши люди, европейцы. А в соответствии с договором 1841 года, который вы навязали моему отцу, европейцы в Египте подлежат юрисдикции только консульств.

Консулы европейских государств, за исключением консула Франции, приказали своим согражданам покинуть Египет до 1 ноября.

До конца октября большая часть европейских рабочих из Италии и с Балкан вернулась домой.

Это была настоящая катастрофа.

«Дело Суэцкого канала оказалось в том положении, которое можно назвать похоронным,— писал с чувством удовлетворения от хорошо выполненной миссии австрийский генеральный консул Шрайнер своему шефу, графу Буолю, в Вену.— Никто не удивится такому исходу, так как он был предрешен с самого начала».

Казалось, развитие событий неизбежно идет к трагическому финалу.

Лессепс впервые осознал, что стоит на краю пропасти. Выманил у многих тысяч простых французов их последние сбережения, а что дальше?

Работы на перешейке практически прекратились. На стройке осталась только небольшая группа французов.

Лессепсу удалось распространить в Англии слух о том, что он потребует от правителя Египта возмещения ущерба. А поскольку у Саид-паши денег нет, то в качестве компенсации предложит продать ему железную дорогу Суэц—Александрия.

В Лондоне вновь потеряли покой.

Фердинанд Лессепс стал для Англии врагом номер один. Сколько пришлось израсходовать энергии, послать корреспонденций, депеш, нот, сколько провести совещаний, парламентских дискуссий — и все из-за этого наглого, бесцеремонного проходимца, которого выставляют за дверь, а он уже лезет в окно.

Ни один правитель Европы не доставлял Британии столько забот, сколько этот человек.

Однако заботы англичан не облегчили участь Лессепса. Никогда раньше он не был так близок к проигрышу.

Все шло к концу. Есть ли вообще кто-нибудь, кто бы его спас?

Есть. Наполеон III.

Евгения Монтихо, теперешняя императрица Евгения, обязана заступиться за него у императора и добиться, чтобы на чашу весов он наконец положил свое слово.

Он должен выступить в защиту своих подданных, деньги которых поставлены на карту.

В последних числах июля Лессепс уехал в Париж.

Написал послание Наполеону III. Описал ситуацию и в конце подчеркнул, что дальше бороться против Англии в одиночку не может, а поэтому просит его поддержки в интересах французских акционеров. Если он этот бой проиграет, то компания будет ликвидирована, а тем самым потерпят крах множество французских кредиторов.

Император не ответил. Он был занят последней фазой своей итальянской авантюры.

В начале октября, будучи в отчаянии, Лессепс посылает письмо Евгении. Он не таясь пишет ей, что вмешательство императора на этот раз является жизненной необходимостью для компании, существование которой висит на волоске.

«На последнем заседании административного совета компании я назвал Вас ангелом-хранителем этого великого проекта. Для дела соединения двух морей Вы являетесь тем, чем была Изабелла Кастильская для открытия Америки».

Он не забыл также добавить, что первое общее заседание компании он назначил на 15 ноября, то есть в день святой Евгении.

Такое письмо тронуло бы и самую бессердечную женщину, а молодая честолюбивая императрица такой не была.

Не прошло и недели, как Лессепса пригласили во дворец французских правителей в Тюильри.

Это был великий, решающий момент. Лессепс вновь надел фрак свободного покроя, на грудь прикрепил все ордена и перекинул через плечо ленту ордена Почетного легиона.

Взглядом невыразительных серых глаз император внимательно смерил протезе жены. Искал ответ на вопрос, чем этот человек со взъерошенными седыми волосами, напоминающий дирижера, очаровывает окружающих.

— Вы можете мне объяснить, мсье Лессепс, как случилось, что столько умных людей выступает против вашего предприятия?

Понимая, что от того, что он сейчас скажет, зависит его будущее, Лессепс сразу же ответил:

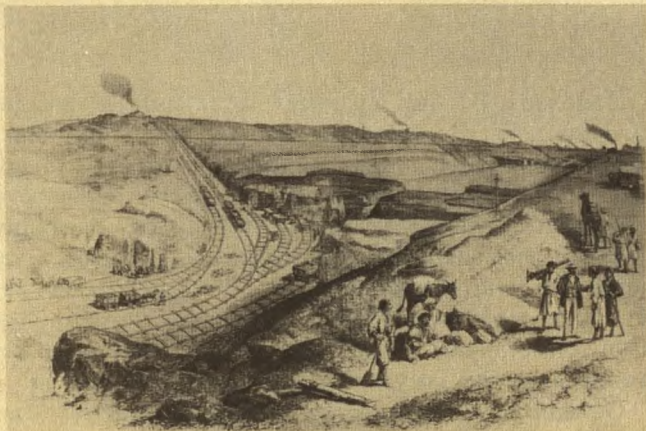
— Сир, это происходит потому, что многие люди считают, что ваше величество не собирается поддерживать проект.

Император слегка наклонился в кресле, пальцами почесал клинышек бородки, на его лице было выражение, будто в эту минуту решал судьбы мира. После минуты напряженной тишины сказал:

— Можете рассчитывать на мою поддержку и защиту, господин Лессепс.

Лессепс с трудом сдержался, чтобы не дать выход своей бурной радости. Горячо, но с достоинством поблагодарил императора. Его глаза горели. Он выиграл. Дело не будет прекращено. А сейчас он всему миру покажет, кто такой Фердинанд де Лессепс.

## Глава 22



Строительство Суэцкого канала  
(рисунок современника)

## Дуэль продолжается в Стамбуле

Наполеон III был правителем хитрым и коварным. Ни один из его современников на тронах европейских государств не мог с ним в этом сравниться. За время своего долголетнего правления Наполеон III нисколько не изменил свой характер политического авантюриста.

В тот момент, когда он пообещал Лессепсу императорскую защиту и поддержку, он как раз вышел сухим из воды после итальянской авантюры, которая имела, как и много других его начинаний, весьма неожиданный для европейских государственных деятелей конец.

Объединенная франко-сардинская армия нанесла сокрушительный удар австрийским войскам в битве при Сольферино. Деморализованная тяжелым поражением, австрийская армия быстро отступала. В этой ситуации французский император посылает в ставку австрийского императора Франца Иосифа I флигель-адъютанта с предложением заключить перемирие. Европа была поражена. И больше всего сардинский король Виктор Эммануил II и его первый министр Кавур.

8 июля 1859 года оба императора подписали в городе Виллафранке перемирие. Наполеон III уехал в Париж, не сказав ни единого слова своему верному союзнику Виктору Эммануилу II. В одиночку Сардиния воевать не могла. Война закончилась.

Зачем Наполеон III сделал это?

Он достиг всего, к чему стремился. Получил Савойю и Ниццу. К тому же он вовсе не был заинтересован в том, чтобы победа над Австрией привела к объединению итальянских государств, в особенности центральной Италии — Тосканы, Пармы и Модены, — с Сардинским королевством. В этом случае французский гарнизон должен



был бы уйти из Рима, Наполеон III не смог бы посадить на трон Тосканы своего двоюродного брата, а по соседству с Францией возникла бы вместо карликовых государств сильная держава. Кроме того, своим великодушием в отношении Австрии он обеспечил себе поддержку венского двора в вопросе Суэцкого канала.

После того знаменательного дня, когда император заявил Лессепсу, что он может рассчитывать на его содействие и защиту в деле о канале, лед тронулся. Ведь сейчас стройка имела благословение самого французского императора.

Представители Наполеона III за рубежом — консулы, послы и посланники — получили сообщение о новой позиции своего правителя и инструкции, как поступать в данной ситуации.

Началась война на дипломатической арене, война без оружия, но велась она не менее жаростно.

Главным полем битвы стал Стамбул. Именно сюда были посланы лучшие дипломаты ее величества королевы Виктории и его величества императора Наполеона III, чтобы защищать интересы своих монархов.

Францию представлял опытный дипломат, посол Ту-венель, Англию — не менее опытный сэр Генри Булвер.

Они почти не встречались. Как будто работали не в одном городе. Ловко избегали друг друга. И знали друг о друге все или почти все. Кто что предпринимает, где был или куда собирается идти, кому наносит визит, сколько времени провел у султана до обеда и сколько после обеда в резиденции турецкого правительства.

В конце ноября в Стамбуле появился главный участник сложной игры за канал, держатель редкостного и одновременно сомнительного документа об исключительном праве на строительство канала, господин Фердинанд Лессепс.

Его приезд вызвал определенную нервозность. Какой ход предпримет этот изворотливый человек?

Уже 23 ноября Лессепс пишет в Париж своим друзьям:

«Я еще не был у турецких властей, и предстоящий визит меня очень волнует. У сэра Генри Булвера в день

моего приезда была лихорадка. Но мое появление подействовало на него как добрая доза хинина. Уже на следующий день он ринулся в бой».

Лессепс вновь обрел уверенность, к нему вернулось и чувство юмора. Ведь он располагал словом императора.

Тувенель выбрал единственно правильную тактику: избегать политической стороны вопроса, придерживаться исключительно финансового мотива. Его главной картой было сохранение европейского частного денежного вклада. И здесь он легко нашел союзников: австрийского посла, русского посла, испанского посла и дипломатического представителя Пьемонта и Сардинии. Это был сильный фронт, хотя и не всегда надежный.

Сэр Генри Булвер оказался в изоляции. Лондон ежедневно бомбардировал его инструкциями. Работы у него было предостаточно. Булвер вынужден был вести наблюдение за всем дипломатическим корпусом. Следить за действиями послов, их визитами в резиденции турецкого правительства, к отдельным министрам, быть в курсе настроений в правительстве и быть готовым немедленно вмешаться, если какой-нибудь турецкий министр вдруг проявит колебания или готовность к уступке.

— Мои личные отношения с сэром Булвером,— говорил Лессепс,— очень дружественные. Мы не позволяем увлечь себя спором. Сэр Булвер не скрывает от меня, что утром он стремится ликвидировать то, что вчера вечером сделал господин Тувенель. Увы, у него плохая привычка, он просыпается слишком поздно.

Граф Валевский попытался решить проблему путем непосредственных переговоров с Лондоном.

С октября премьер-министром правительства ее величества вновь стал Пальмерстон. В ноте английскому правительству Валевский указывал, что проект канала поддерживает французский император, поэтому было бы желательно, чтобы английское правительство отказалось от своего отрицательного отношения к строительству канала. Он предлагал, чтобы английское правительство или прямо поддержало французское правительство в его усилиях получить согласие султана на строительство канала, или хотя бы не препятствовало этому. В заключе-

ние он подчеркнул, что Франция готова встретиться с Англией на уровне правительств и обсудить эту проблему.

Ответ пришел за подписью министра иностранных дел лорда Рассела: «Позиция правительства ее величества остается прежней, поэтому дискуссия не имеет надежды на благоприятный исход».

Турецкое правительство вновь оказалось в водовороте событий.

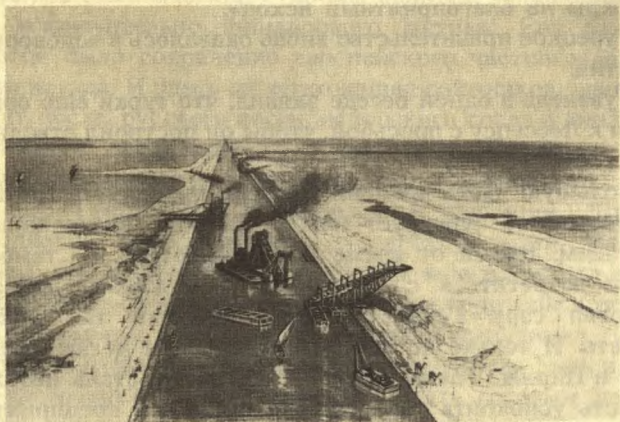
Тувенель в одной беседе заявил, что турки еще обратятся к Лессепсу с просьбой, чтобы он построил отводной канал для их слез.

Большую часть времени Лессепс проводит в Египте. Он постоянно курсирует между Каиром, Александрией и Суэцем. Время от времени наведывается в Стамбул, чтобы встретиться с Тувенелем и пожелать доброго здоровья сэру Генри Булверу, который так любит поспать. И только по самым неотложным делам приезжает в Париж. Таким делом, в частности, стала необходимость успокоить тех, кто вложил в его предприятие деньги, заверить их, что работы продолжаются.

С того дня как император Наполеон III открыто поддержал проект строительства канала, существенно изменились отношения между Мухаммедом Саидом и Лессепсом. И хотя они не обнимают друг друга, как это было раньше, ведь оба они уже в возрасте и умеют подавлять свои чувства, по крайней мере Мухаммед Саид, дружба восстановлена настолько, что египетский правитель послал своего сына в имение Лессепса Ла Шенэ, чтобы он научился хорошим французским манерам.

Мухаммед Саид вновь обрел твердость духа, чувствуя поддержку французского императора. Он вновь мог себе позволить водить за нос английского генерального консула и его австрийского коллегу. Последним не оставалось ничего другого, как писать своим министрам, что Мухаммед Саид — человек настроения, весьма ненадежный, непостоянный, находящийся полностью под влиянием своего бывшего учителя верховой езды Фердинанда Лессепса.

## Глава 23



На строительстве Суэцкого канала впервые были применены паровые землечерпалки

## **Мухаммед Саид — главный акционер канала**

В апреле 1860 года Лессепс приехал в Париж на общее собрание акционеров Компании Суэцкого канала.

На этот раз в отличие от прошлого года Лессепс чувствовал себя победившим полководцем и соответственно вел себя на собрании.

— Все нападки успешно отражены, и мы продолжаем наше великое дело,— заявил он.

Когда один из присутствовавших спросил, как обстоят дела с непроданными акциями, Лессепс с готовностью ответил на этот вопрос:

— Оставшиеся акции купит его величество египетский паша.

Весть об этом молниеносно распространилась по всем европейским столицам, а в Лондоне произвела эффект взорвавшейся бомбы. Там произвели подсчет. Выходило, что Мухаммед Саид будет обладателем 177 642 акций, включая и те, которые Лессепс первоначально резервировал для продажи в Австрии, Англии и других государствах. В результате он станет главным акционером Суэцкого канала.

Никто в то время не предполагал, какие трагические последствия для Египта будет иметь этот шаг.

Английский генеральный консул получил из Лондона сердитую телеграмму. Почему он не знал о намерениях Мухаммеда Саида? В ответной телеграмме генеральный консул только грустно извещал, что за несколько дней до 15 мая Саид-паша сказал ему следующее: «Компания Суэцкого канала хочет взвалить на мои плечи оставшиеся акции. Я никогда с этим не соглашусь».

«Правитель показал свое истинное лицо»,— сокрушенно констатировал генеральный консул. В заключение

он попытался найти оптимистический проблеск в столь неблагоприятном для Британии развитии событий: «Покупка акций неизбежно приведет к полному финансовому краху».

Тем временем Мухаммед Саид вживался в роль собственника канала. Расстроенному британскому дипломату он злорадно заявил: «Этот проект — детище моей собственной воли. Я считаю его своим великим жизненным делом и хотел бы, чтобы оно стало делом, достойным сына великого отца. Вы должны понять, наконец, что я не желаю таскать каштаны из огня для Англии».

Мухаммед Саид был в прекрасном, боевом настроении. В этот момент его смелость не знала границ: «Если Англии не нравится строительство канала, пусть направит сюда свой флот и возьмет на себя всю ответственность за этот шаг».

Мухаммед Саид намекал на инцидент, происшедший в августе 1859 года, когда несколько английских военных кораблей появилось неожиданно в александрийском порту. Турецкое правительство расценило это как демонстрацию силы и предупреждение о том, что может предпринять правительство ее величества, если бы султан дал согласие на строительство канала.

Действия Саид-паши взволновали также правительственные круги Австрии. Генеральный консул Австрии Шрайнер в своем сообщении в Вену назвал Саид-пашу полусумасшедшим и идиотом.

В Лондоне целый штаб чиновников министерства иностранных дел занят был поисками способа, как перехитрить Саид-пашу и Лессепса. Умные головы в Лондоне, как им казалось, нашли верный путь. Нужно немедленно выступить против использования египетских крестьян на стройке канала.

Согласно дополнению к концессии от 5 января 1856 года египетское правительство обязалось предоставить Компании Суэцкого канала столько рабочей силы, сколько потребуют инженеры. Правительство Великобритании начало острую кампанию против средневековых, бесчеловечных методов эксплуатации рабочей силы на строительстве канала.

Это обвинение оказало свое воздействие на Мухаммеда Саида, и он начал ограничивать количество египетских феллахов на стройке.

Но Лессепс не сдавался. Британскому министру иностранных дел он написал резкое письмо.

«По какому праву Англия критикует условия работы на строительстве канала, если всем известно, что при прокладке железной дороги в Египте английские инженеры также прибегали к помощи египетских крепостных? Если допустить, что принудительный труд есть специфика Египта или составляет сущность государственной системы, разве иностранное правительство имеет право вмешиваться во внутренние дела другого государства? В Америке существует рабство. Но разве Англия оказывала когда-нибудь давление на правительство в Вашингтоне, чтобы оно отменило рабство? В России 40 миллионов крепостных. Предполагала ли Англия когда-нибудь выразить русскому правительству свое неудовольствие наличием крепостного права в России?»

Лессепс был противником с чрезвычайно быстрой реакцией и потому особенно неприятным. Что могли ответить в Лондоне на его письмо?

В решении вопроса о феллахх Лессепс и Саид-паша пошли на компромисс. Саид-паша сократил принудительную посылку феллахов на перешеек, но в то же время разрешил Лессепсу проводить свободный набор египетских рабочих. Конечно, это было не одно и то же. Но установить, работают ли феллахи по приказу Саид-паши или по найму Лессепса, было довольно затруднительно.

Несмотря на все препятствия, на все способы саботажа работ британскими агентами, стройка продолжалась.

27 апреля 1862 года был положен первый камень в строительство города Тимсах, позже переименованного в Исмаилию, а 18 ноября этого же года был закончен начальный важный участок канала от Средиземного моря к озеру Тимсах.

По этому случаю Лессепс устроил большие торжества. Гости приехали особым поездом из Каира в Эз-Заказик и оттуда приплыли на лодках по только что

законченному каналу. В Тимсахе гостей приветствовали музыкой. Торжественно прозвучал французский гимн, а минуту спустя оркестр заиграл «God save the queen» («Боже, спаси королеву»).

Сделал ли это Лессепс злонамеренно?

Звуки английского гимна имели особую окраску на большом празднестве в Тимсахе. В Египте проводил «отпуск с лечением» сэр Генри Булвер. В торжествах в Тимсахе он, конечно, участия не принимал. Целью «лечебного отпуска» Булвера было увидеть собственными глазами, как обстоят дела с этой канавой и кто, собственно, правит в Египте, Мухаммед Саид или паша Лессепс, как говорил британский министр иностранных дел.

Сэр Генри Булвер был человеком рассудительным, дипломатом с широким кругозором и богатым опытом. И то, что он увидел в Египте — на перешейке и в Каире, — его ужаснуло.

«Многие из тех, кто в Англии писал о канале, серьезно недооценили то, что было сделано, и переоценили те трудности, которые стоят еще перед строителями. Работы на строительстве канала идут полным ходом. Кажется, что единственная проблема здесь — это деньги. Возглавляет предприятие человек чрезвычайно активный, целеустремленный и упорный. Он окружил себя людьми способными, решительными и опытными. Эти люди, и прежде всего французы, делают свое дело с чувством национальной гордости и с огромной любовью. Все это я видел собственными глазами, иначе, признаюсь, не поверил бы, что здесь все обстоит именно так».

Это письмо Булвер адресовал не жене и не другу, а министру иностранных дел Великобритании. Конечно, адресата оно обрадовать не могло. И чтобы у министра не создалось впечатление, будто Булвер ослеплен успехами французов, он добавил: «Я твердо убежден, как и прежде, что железная дорога имеет свои преимущества по сравнению с каналом. Но в то же время не считаю канал чем-то абсолютно ненужным. Если мы удержим и дальше первенство на морях, то именно нам, а не какой-то другой нации будет по плечу овладеть им. И это



необходимо сделать, потому что Порт-Саид, Тимсах и Суэц вот-вот станут французскими городами, а зона канала — французской территорией. Поэтому мои оговорки касаются не канала вообще, а только канала, который строит французская компания».

Сэр Генри Булвер посетил в Египте также Саид-пашу. Он предупредил его об опасности усиления влияния Франции и превращения Египта в колонию Франции. Булвер советовал паше не посылать феллахов на стройку и не оказывать финансовой помощи строительству канала. При этом заверял его, что, опираясь на Англию, Саид-паша может не опасаться демарша с французской стороны.

— Во время визита к Саид-паше у меня сложилось впечатление, что мои советы он считает искренними,— заявил Булвер.

Неужели сэр Генри Булвер оказал воздействие на Саид-пашу?

Увы, ни Булвер, ни кто-либо другой убедиться в этом уже не смогли.

18 января 1863 года вечером правитель Египта Мухаммед Саид после непродолжительной болезни скончался.

Лессепс был на стройке у Горьких озер, когда ему принесли телеграмму, извещавшую о болезни его друга Саид-паши.

Лессепс немедленно оседлал коня и, несмотря на свои 58 лет, проскакал верхом весь путь до Эз-Заказика. Там приказал подать паровоз и к вечеру приехал в Каир.

В тот момент, когда он сходил с паровоза в Каире, на цитадели приспустили флаг с тремя полумесяцами.

Лессепса никто не остановил, когда он быстрым шагом прошел через ворота дворца. Не было в Каире такого человека, который бы его не знал.

Он долго стоял у гроба рядом с высшими египетскими чиновниками и генералами. Кажется, именно в этой траурной тишине он впервые осознал, что Мухаммед Саид в этом авантюрном предприятии был его самым верным другом. Какие только выходки с его стороны вынужден был терпеть египетский правитель! Не будь

Саид-паши, сидел бы он до самой смерти в кресле управителя имения Ла Шенэ. До старости жил бы спокойной жизнью провинциала. Целыми днями разъезжал бы по каштановым аллеям, ходил по заброшенным лесным тропам, вечером сидел бы у пылающего камина. Но было ли это достойно имени Лессепса? Разве кто-либо из рода Лессепсов жил такой идиллической жизнью провинциального помещика? Разве не его дальний родственник Бартелеми Лессепс участвовал в известной экспедиции графа Лаперуза на корабле «Астролябия» к берегам Камчатки, а когда корабль потерпел крушение, с собачьей упряжкой пустился в путь из Петропавловска через Камчатку и Сибирь в Петербург?

Но было ли что-нибудь подобное нынешним событиям в судьбе других Лессепсов? Если он закончит строительство канала через Суэцкий перешеек и соединит Средиземное море с Красным...

А человек, который ему во всем помогал, лежит сейчас в гробу.

Лессепс плакал.

## Глава 24



Исмаил-паша,  
внук великого Мухáммеда Али

## Большая игра Исмаил-паши

Исмаил-паша, внук Мухаммеда Али, племянник Мухаммеда Саида, сын генерала Ибрахим-паши, выглядел скорее шустрым торговцем с каирского базара, нежели египетским правителем. Он был невысокого роста, полноватый — в молодости отец не вверил сына Лессепсу, чтобы тот научил его ездить верхом. У него были живые глаза и открытое лицо.

Не успел Исмаил-паша занять трон, как к нему тут же бросились, словно египетская саранча, представители европейских государств, чтобы привлечь его на свою сторону, одни за канал, другие — против.

Мухаммед Саид умер 18 января, а 24 января генеральные консулы Франции — Боваль, Великобритании — Колквихаун, Австрии — Шрайнер в донесениях своим министрам иностранных дел давали характеристику Исмаил-паше.

«Новый правитель сказал мне, что является большим сторонником канала, чем сам господин Лессепс, но прежде всего он реалист. Правитель убежден, что в настоящее время нет более важного дела, которое имело бы такое огромное экономическое значение для Египта, чем канал, однако, по его мнению, в современном положении предприятие стоит на глиняных ногах. Он намерен прежде всего создать крепкую основу, чтобы потом с еще большим упорством, чем его предшественник, бросить все силы на завершение строительства. Пока же по данному вопросу он никаких изменений предпринимать не будет, подождет указаний из Стамбула». Таково было сообщение господина Боваля.

«После беседы с новым правителем у меня сложилось

впечатление, что он настроен против канала и будет очень рад, если в скором времени избавится от этого бремени», — писал Колквихаун.

«Исмаил-паша полагает, что его будут поддерживать только французы. По всей вероятности, он продолжит традицию дружественных отношений египетских правителей с правительством Франции. В этой линии поведения исключением был только Аббас-паша». Донесение Шрайнера.

Выступая перед консульским корпусом спустя несколько недель после прихода к власти, Исмаил-паша заявил, что отменяет барщину.

Как только Исмаил-паша произнес это, весь дипломатический корпус с ухмылкой посмотрел на французского генерального консула, чтобы насладиться кислым выражением его лица.

Англия предполагала, что отмена принудительных работ вызовет катастрофические последствия для строительства канала. Ведь, согласно концессии, Египет должен был посылать на стройку 20 тысяч египетских рабочих.

Новый правитель готовился к поездке в Стамбул на аудиенцию к султану в связи со вступлением на трон.

Сэр Генри Булвер и новый французский посол в Стамбуле де Мустье готовились, каждый по-своему, к встрече с Исмаил-пашой.

Сэр Генри встал раньше обычного и опередил всех дипломатов. В очереди ожидавших приема у Исмаил-паши он был первым.

— Строительство канала — это большое несчастье для Египта, в жизни же часто так случается, что мы стремимся избежать зла, но все усилия оказываются тщетными, — сказал дипломатично Исмаил-паша Булверу.

— Ваше величество, наступил критический момент, и нужно сделать решающий шаг. Нетрудно догадаться, что задачей Компании Суэцкого канала является превращение Египта во французскую колонию, — мудро произнес сэр Генри.

— Могу вас заверить, что я с удовольствием выполнил бы указания султана, но не чувствую себя достаточно

сильным, чтобы противоборствовать Франции,— хитро добавил паша.

Сэр Генри Булвер решил идти напролом.

— Если бы Англия хотела захватить Египет, то она давно могла это сделать. Но мы никогда к тому не стремились. Мы, англичане, предпочитаем, чтобы Османская империя и Египет оставались независимыми. Но если египетское правительство и султан окажутся неспособными выполнить свои обязанности и защитить свою суверенность, если они превратятся в прислугу иностранного захватчика, то в таком случае будет лучше, если они будут как можно скорее устранены с занимаемого ими места.

Булвер счел, что нагнал страху на Исмаил-пашу и тот ополчится против компании. Ведь яснее, чем он сказал, уже не скажешь. Или паша выступит против канала, или Англия лишит его трона.

Де Мустье имел беседу с египетским монархом немного позже.

— Я убежден в том,— заявил Исмаил-паша,— что только Франция проводит дружественную Египту политику. Я сделаю все для завершения строительства канала.

Этот человек с внешностью египетского лавочника был намного хитрее своего предшественника. С самого начала он с большим удовольствием вел двойную игру. Каждому из своих собеседников он говорил то, что тот желал услышать, не раскрывая при этом своих замыслов.

После возвращения паши в Каир к нему тотчас пришел нетерпеливый Лессепс. Не дав Исмаил-паше открыть рот, он попытался применить по отношению к нему ту же тактику, с помощью которой долгие годы воздействовал на его дядю. Он подчеркнул, что канал прославит его больше, чем прославили фараонов все пирамиды, вместе взятые.

Исмаил-паша благосклонно улыбнулся. Его не нужно было убеждать.

— Мсье Лессепс, если бы вы были одновременно египетским правителем и президентом Компании Суэц-

кого канала, то и в этом случае вы не могли бы сделать для Суэцкого канала больше, чем я.

Лессепс потерял дар речи. Разве в состоянии кто-либо сделать больше для строительства канала, чем сделал он, Фердинанд Лессепс?

Несколько дней спустя после этой беседы Исмаил-паша подписал важное соглашение с компанией. Оно касалось финансового участия египетского правительства в делах компании.

От имени египетского правительства Исмаил-паша заявил о принятии на себя обязательства своего дяди, главного акционера компании. Вспомним, что Мухаммед Саид купил навязанные ему Лессепсом акции с условием уплатить пока только 100 франков за каждую акцию. Таким образом, он возместил лишь одну пятую стоимости 177 642 акций, что составляло 88 821 000 франков.

В соответствии с новым соглашением правительство Египта обещало выплатить вторую и третью части суммы взносами по 1,5 миллиона франков в месяц, начиная с 1 января 1864 года, но при условии, что последние два взноса будут внесены на основании нового соглашения с компанией, сообразно с финансовыми возможностями страны.

Договор о финансовом участии Египта был для Лондона неожиданным ударом. Министр иностранных дел лорд Рассел разочарованно заявил: «Этого человека вовлекли в предприятие, сущность которого он, разумеется, не понимает».

Лорд Пальмерстон реагировал более раздраженно и упрекнул Рассела в том, что в его ведомстве работают бездарные дипломаты. Рассел свое бешенство излил на Булвера, а тот в свою очередь всю вину за провал возложил на голову Колквихауна.

«В то время как я здесь, в Стамбуле, прилагаю все старания, чтобы дело канала отправить на тот свет, Колквихаун позволил паше подписать новое соглашение с Лессепсом. Это ужасно», — писал вконец расстроенный Булвер лорду Расселу.

Рассел послал срочную телеграмму Колквихауну. Тот незамедлительно должен был предупредить Исмаил-

пашу, что Лессепс подорвал авторитет Англии и что он, паша, может лишиться трона.

«Используйте все свое влияние для того, чтобы правитель отказался от соглашения»,— указывалось в строгой инструкции.

Но бедняга Колквихаун не имел в Каире никакого влияния. Там господствовал господин де Лессепс.

В Стамбуле Булвер делал все, что было в его силах. Хотя ему было далеко до Стрэтфорда, перед которым дрожал даже глава турецкого правительства, тем не менее Булверу не раз удавалось заставить власти в Стамбуле поступать против своей воли.

В результате под строгим надзором Булвера великий султан написал письмо египетскому правителю, в котором жестко потребовал запретить немедленно использование египетских феллахов на строительстве канала и заставить Компанию Суэцкого канала вернуть земли, которые были ей переданы.

Исмаил-паша оказался в очень трудной ситуации. Письменный ответ, считал он, ничего не даст. Так, может быть, попытаться найти разумное решение путем личных переговоров? Правитель решил послать в Стамбул министра иностранных дел Нубар-пашу. Ведь строительство канала было уже в такой стадии, что настало время урегулировать наконец и юридические вопросы.

Однако кандидатура Нубар-паши была не самой лучшей для такой миссии. В душе он был противником канала. А точнее говоря, был завербован английскими агентами.

Из Стамбула Нубар-паша привез следующую директиву: Компания Суэцкого канала должна возратить Египту всю территорию, которую получила от Мухаммеда Саида, количество же египетских феллахов на стройке должно быть уменьшено до 6 тысяч. Свое требование турецкое правительство обосновало тем, что строительство отвлекает от египетского сельского хозяйства 40 тысяч феллахов и тем самым наносит ему непоправимый ущерб. Эту цифру в Стамбуле определили, исходя из схемы: Исмаил-паша поставляет на стройку ежемесячно 20 тысяч феллахов; в то время как 20 тысяч человек



работают на различных участках канала, другие 20 тысяч находятся на пути домой.

Лессепс, оправдываясь, вновь и вновь повторял, что принудительные работы в Египте являются обычным делом и что работающие на стройке феллахи чувствуют себя хорошо. Они обеспечены всем необходимым, в том числе и медицинским обслуживанием. Кроме того, компания выплачивает им заработную плату. А земля, которую на основании концессии предоставил компании Мухаммед Саид? Но ведь речь идет о ранее никем не использовавшейся земле, которую в настоящее время компания обрабатывает.

На все строгие предписания Лессепс отвечал так же строго.

— Я скорее доведу это дело до крайности, чем откажусь от столь важных привилегий,— заявил он Исмаил-паше.

В душе правитель был согласен с ним. Еще бы, ведь это был его канал. Разве не он является самым крупным его акционером? И разве не строится уже сейчас на трассе канала порт, который будет наречен его именем,— Исмаилия?

Но как найти решение, которое бы наконец обеспечило ему спокойствие? Доводить дело до конфликта — значит рисковать потерей трона. А может быть, и больше. Разве не найдется опять какой-нибудь солдат личной охраны с ножом, предназначенным именно ему? Он не забыл, чем кончил Аббас-паша. И тогда ему было бы все равно, что где-то на перешейке, близ заброшенного недостроенного канала, засыпанного песком, находится городок с названием Исмаилия.

Очевидно, всякие оговорки и увертки уже невозможны, ибо турецкое правительство заявило, что если не будут приняты выдвинутые им условия, то оно без колебаний применит военную силу с целью прекратить работы на перешейке.

Положение становилось критическим.

## Глава 25



Император Наполеон III  
с императрицей Евгенией на балу во дворце  
Тюильри

## Когда в роли арбитра выступает сам император...

Между Исмаил-пашой и Фердинандом Лессепсом состоялась длительная и важная беседа.

Исмаил-паша не скрывал от Лессепса, что они оба находятся по одну сторону баррикад. Но что ему делать в данном случае? Его отставка Лессепсу никак не помогла бы, скорее наоборот. Есть ли вообще какой-нибудь выход из данной ситуации?

Лессепс выход нашел.

По его мнению, речь шла о юридическом споре. С одной стороны, существуют обязательства египетского правителя согласно концессии, а с другой стороны — условия, которые ставит турецкое правительство в связи со строительством канала. Самым справедливым будет предложить этот спор на решение арбитра.

— Но кто может быть арбитром в вопросе, который выходит за рамки одного государства? — спросил Исмаил-паша, как бы обращаясь сам к себе.

У Лессепса уже была кандидатура на эту роль, и он без колебаний сказал Исмаил-паше:

— Его величество император Наполеон III.

Лессепс не сомневался в том, что Наполеон даст свое согласие. В последние годы между ними благодаря Евгении установились дружественные отношения. Какие доброжелательные, можно смело сказать, сердечные поздравления он получал от императора! Последнее по случаю Нового, 1864 года. А когда Лессепс приезжал в Париж, император всегда охотно его принимал. А что он каждый раз наносил визит своей прекрасной племяннице, в этом можно было не сомневаться.

Исмаил-паша был вначале удивлен этим предложением. Затем на его круглом лице появилась плутовская улыбка. Лессепс предпринимал дальнейшие шаги для завершения комбинации.

Уже 6 января администрация компании обратилась к императору с просьбой, чтобы он в интересах французских акционеров взял на себя роль арбитра в споре между компанией и правительством Египта.

Как и предполагал Лессепс, император не колеблясь принял предложение.

В эти неприветливые дни, когда и прекрасный Париж может быть непривлекательным, во французской столице находился английский дипломат высшего класса, лучший знаток проблем Османской империи, сэр Генри Булвер. На сей раз он приехал в туманный Париж не для лечения, а по делам службы.

Такому видному дипломату, конечно, даже император не мог отказать в приеме. Тем более, что между Англией и Францией не было никаких противоречий, скорее наоборот.

В беседе во время приема император и Генри Булвер коснулись различных проблем, и прежде всего проблемы канала. Это была сердечная беседа, по крайней мере так о ней писали газеты. Ну и насколько сердечным мог быть сэр Генри. Сразу же после встречи с императором он послал секретное донесение в Лондон.

«Я объяснил императору, что Англия в принципе не против канала, она выступает против того способа, каким осуществляется этот проект, и если принудительные работы будут отменены, а земля возвращена египетскому правительству, то правительство ее величества не будет препятствовать дальнейшим работам на перешейке».

О прекрасной идее Лессепса сделать императора арбитром именно по этим вопросам Булвер еще не имел ни малейшего представления.

Все, что говорил Булвер, Наполеон III принимал за чистую монету. Он тоже хотел бы эту чертовски трудную проблему канала привести к какому-то концу, не усложняя при том отношений с Англией.

Наполеон III назначил комиссию во главе с бывшим французским послом в Стамбуле Тувенелем, которая должна была изучить проблему и найти выход.

Комиссия закончила работу во второй половине июня, а 6 июля император как арбитр вынес свое решение.

Ввиду того что египетское правительство, согласно концессии от 20 июля 1856 года, взяло на себя обязательство поставлять рабочую силу в необходимом количестве, но в дальнейшем отказалось его выполнить, оно должно уплатить компании 38 миллионов франков компенсации. Часть пресноводного канала от Суэца до Тимсаха переходит в собственность египетского правительства, которое, однако, должно разрешить компании использовать все пресноводные каналы для транспортировки материала, требуемого для сооружения главного канала. Компания вернет правительству Египта 60 тысяч гектаров земли, оставив под своим контролем 10 тысяч гектаров, на которых непосредственно ведется строительство. В качестве вознаграждения за возврат территории египетское правительство выплатит компании 46 миллионов франков.

Лессепс утверждал, что снижение числа египетских рабочих с 20 тысяч до 6 тысяч человек, согласно указанию турецкого правительства, означало для компании потерю 40 миллионов франков, так как она вынуждена была вербовать рабочих в Европе и платить им более высокую заработную плату, а также покупать дорогостоящие землечерпалки и транспортеры.

В целом египетское правительство обязывалось уплатить компании в качестве компенсации 85 миллионов франков. Эта сумма должна была быть погашена на протяжении 15 лет.

Наполеон III полагал, что тем самым будут удовлетворены главные, по словам сэра Генри Булвера, требования Англии: отмена принудительных работ и возвращение земель Египту.

На самом деле Булвер был крайне удивлен, когда прочитал документ, подписанный арбитром-императором.

— Я полагаю, император вынес это решение под

сильным давлением. Иначе он, человек дальновидный, не мог бы поставить сам себя в столь неловкое положение.— Затем добавил: — Англия будет придерживаться прежней позиции до тех пор, пока не утратится впечатление, что тот способ, которым ведется строительство, позволяет компании превратить перешеек в свою колонию, а торговые склады вдоль трассы канала — в замаскированные крепости. Признать современное положение означает для Англии чувствительную потерю ее влияния на Ближнем Востоке.

В тот момент, когда комиссия разрабатывала текст решения, в Египет вновь приехал для лечения сэр Генри Булвер, чтобы убедиться в губительных для строительства канала последствиях его действий и заодно получить новый импульс к дальнейшей борьбе.

В отношении первой части программы визита сэр Генри был удовлетворен. Строительство еще не достигло той фазы, которой оно должно было достичь согласно плану. Он убедился в том, что уменьшение количества египетских рабочих на стройке нанесло ей чувствительный удар, ему даже показалось, что на стройке проявляется общая усталость и растерянность.

Но с импульсом дело обстояло хуже. Несмотря на всю предвзятость и стремление видеть хаос даже там, где его не было, Булвер вынужден был признать на ужине, устроенном в его честь: «Я убежден в успехе того дела, которое поразило меня величиим идеи».

И в эти дни из Лондона пришло сообщение о смерти лорда Пальмерстона.

Умер враг канала. И какой враг! Самый стойкий. В Англии не было другого такого государственного деятеля, который бы боролся против канала с таким фанатичным упорством. Но кто знает, сумел бы даже Пальмерстон предотвратить то, что произошло весной следующего года.

В январе и феврале 1866 года были подписаны два соглашения между Исмаил-пашой и Фердинандом Лессепсом, как этого требовало турецкое правительство. Теперь уже ничто не могло помешать осуществлению проекта. Не было ни Пальмерстона, ни Стрэтфорда,

а Булвер был рад, что смог наконец сконцентрировать свои усилия на других, более важных задачах британской имперской политики.

19 марта 1866 года турецкое правительство официально признало концессию египетского правительства от 5 января 1856 года.

В заявлении султана есть следующие слова: «Постройка канала между Средиземным и Красным морями была бы самым важным событием века».

К осознанию этого факта вел извилистый путь, многолетняя упорная дипломатическая борьба, подобную которой в богатой событиями истории дипломатии найти не легко.

В Париже ликовали мелкие французские вкладчики и крупные акционеры, в Каире ликовал Исмаил-паша (несмотря на то что погряз в долгах), на перешейке ликовали инженеры и техники. Императрица Евгения была счастлива, ведь она была ангелом-хранителем канала.

А Лессепс?

Общее собрание акционеров, состоявшееся в августе того же года в Париже, он использовал для своего триумфального выступления.

— С сегодняшнего дня канал является не только нашей общей страстью, но и неопровержимым фактом,— заявил Лессепс с таким видом, будто только что вознесся на Олимп.

## Глава 26



Феллахи на строителстве канала



## Те, кто строил канал

Стройка, торжественно начатая при участии Лессепса в апреле 1859 года, поручена была коллективу инженеров компании. Генеральным директором строительства был назначен инженер Вуазен, главным инженером — Скиам. Трассу канала разделили на четыре участка, ведущими инженерами которых стали Бертуль, Живиа, Ларусс и Ларош.

У Лессепса не было технического образования, тем не менее он очень быстро вошел в роль предпринимателя-строителя. Он усвоил самые необходимые специальные знания, чтобы самому с пониманием следить за ходом строительства.

Все время Лессепс, если не боролся с британскими дипломатами в Стамбуле, не вел переговоры с императором в Париже или не искал деньги, пребывал на перешейке. Хотя как президент компании имел собственную резиденцию в Париже.

Находясь в Египте, Лессепс систематически поставлял французской и мировой прессе, а также собственному корреспонденту компании обширные статьи, ответы на всевозможные выпады против стройки, сообщения о ходе работ. И каждая статья была воплощением оптимизма.

Трасса канала проходила через пустыню.

На первом этапе строительства любую мелочь доставляли сюда издалека: строительный материал, инструменты, продукты, то есть все то, что было необходимо для стройки и обеспечения огромной армии рабочих и техников.

До тех пор пока египетский паша под давлением Стамбула не прекратил поставку феллахов на стройку,

на перешейке порой работало до 35 тысяч человек одновременно. Единственным же транспортным средством были верблюды. Только на северном участке при высоком уровне воды в Ниле появлялась возможность перевозить продукты и материалы на лодках с низкой осадкой. Но даже для таких ограниченных перевозок потребовалось построить хотя бы миниатюрный канал.

Одна из сложных проблем — обеспечение питьевой водой — решена была прокладкой пресноводного канала от Нила до озера Тимсах. Сооружение канала было закончено в 1858 году. На нескольких его участках инженеры использовали сохранившееся искусственное русло времен фараона Нехо (VII век до нашей эры). Ширина канала по дну равнялась 8 метрам, по зеркалу воды — 14 метрам. Шлюз в верхней части канала регулировал прилив воды из Нила. У устья уровень воды на 6 метров превышал уровень воды в Суэцком канале. Пропуск воды регулировали два шлюза длиной 30 метров и шириной 0,5 метра. Каждый шлюз представлял собой трехметровую водяную ступень. Приблизительно через 10 километров на запад на озере Тимсах встали еще два шлюза — на другом пресноводном канале, который вел к Суэцу. В Порт-Саид пресная вода перекачивалась по трубам с помощью насосов из озера Тимсах.

Пока не была построена эта достаточно сложная система, питьевую воду привозили на стройку с большого расстояния караваны верблюдов. Бесперебойное снабжение водой десятков тысяч людей, работающих целый день под палящими лучами египетского солнца в сухой пустыне, было чрезвычайно трудным и дорогостоящим делом.

Однако самой важной проблемой строительства оказалась проблема рабочей силы. Эта хроническая болезнь начиная с 1863 года несколько раз парализовала работы на перешейке.

Инженеры пребывали в отчаянии. Опустевшая стройка, полузасыпанные песком лопаты и кирки являли собой грустную картину.

Эта проблема не исчезла и с приездом европейских рабочих, главным образом из балканских стран, кото-

рые должны были заменить египетских феллахов. Европейские рабочие с трудом переносили жару, производительность труда у них была низкая, тем не менее компания оплачивала их труд по расценкам, более высоким, чем у египетских рабочих.

Чтобы сдвинуть дело с мертвой точки, компания вынуждена была купить машины.

Всеобщее волнение вызвало появление на перешейке ужасающего стального монстра, первого парового экскаватора фирмы Кувро. Оправдает он надежды или нет? Специалисты, рабочие, феллахи с напряжением следили, как бесформенное чудище с грохотом и пыхтением вгрызалось в землю на самой высокой точке трассы канала у Гизры.

Ковш экскаватора поднимал грунт на высоту 14 метров и с грохотом опрокидывал его в железный желоб, в который насосы постоянно качали воду. Водный поток уносил землю.

Машина выдержала испытание, и фирма Кувро поставила плавучую землечерпалку, изготовленную специально для нужд строительства Суэцкого канала. Таким образом, канал способствовал техническому прогрессу и механизации гидротехнических работ.

Испытанные на трассе Суэцкого канала, такие машины были впоследствии применены на строительстве Северо-Восточного морского канала, Манчестерского канала, Панамского канала и других крупных рукотворных водных путей.

Люди и машины должны были в общей сложности переместить 75 миллионов кубических метров грунта.

Особенно дорогостоящими оказались затянувшиеся работы на побережье Средиземного моря, где требовалось создать заново искусственную гавань с двумя молами длиной 2 километра каждый.

На другом конце канала, в заливе Красного моря, ситуация была проще, так как Суэц имел естественную гавань.

Работы по прокладке канала начались в направлении с севера на юг и только после 1866 года также с юга на север.

На 160-километровой трассе выросли поселки, проложена была узкоколейка, установлена телеграфная линия.

Несмотря на трудности со снабжением стройки продовольствием и питьевой водой и большое скопление людей без должных санитарных условий, состояние здоровья рабочих по сравнению с другими стройками такого масштаба было на удивление хорошим. Во всяком случае, так заявляли представители компании и работавшие на строительстве.

Вдоль трассы было построено несколько больниц.

Статистика компании свидетельствует о минимальной смертности: на 1000 человек только 1,5 случая. В 1866 году, когда в Египте свирепствовала холера, на трассе отмечалось только 2,5 случая заболевания холерой на 1000.

Английские источники дают совершенно иную картину: «Египетские феллахи работали в рабских условиях. Страдали от жары, недоедания и болезней и получали за рабочий день всего от 1,5 до 3 пиастров. Среди феллахов была высокая смертность от истощения и эпидемий. Стройка унесла 120 тысяч жизней».

## Глава 27



Торжественное прохождение кораблей  
по Суэцкому каналу 17 ноября 1869 года

## **День, которого человечество ожидало тысячу лет**

В день 25 апреля 1859 года, когда Фердинанд Лессепс близ старого рыбацкого поселка Саид торжественно вонзил в землю лопату, он пообещал, что в течение шести лет построит канал.

В 1865 году он посулил акционерам, что первое судно пройдет по каналу в конце 1868 года.

Праздновали наступление Нового, 1869 года, а стройка на участке у Горьких озер была далека от завершения.

Исмаил-паша проявлял нетерпение. Все более решительно требовал от Лессепса ускорения работ.

В марте вода из Средиземного моря пришла в Горькие озера, а в октябре Горькие озера были соединены с Красным морем.

Но поскольку уровень Горьких озер значительно ниже уровня обоих морей, нужно было подождать определенное время, пока полтора миллиарда кубических метров воды не восполнят разницу. В конце октября уровень воды в Горьких озерах сравнялся с уровнем воды в морях.

Тем не менее оставалось еще много работы по завершению строительства молов, строений, коммуникаций, укреплению берегов.

Но Исмаил-паша не желал больше ждать.

Он назначил торжественное открытие этого важного водного пути мира, который должен был сократить плавание из Европы в Индийский океан на 2 тысячи километров, а из Лондона в Кувейт — на 10 тысяч километров, на 17 ноября 1869 года. С того дня, когда официально была названа эта дата и Исмаил-паша с радостью и гордостью подписывал своим новым наследственным титулом хедива приглашения, адресованные королям

и принцам, государственным деятелям и генералам, дипломатам и ученым, художникам и инженерам, среди строителей царила нервозность.

Хедив настаивал, чтобы церемония открытия состоялась 17 ноября 1869 года. Инженерам не оставалось ничего иного, как обратиться к испытанному способу «потемкинских деревень».

2 ноября, за две недели до запланированного торжества, землечерпалка натолкнулась в русле канала у Халуфа на мощный скальный массив на глубине 4,5 метра.

Машина безнадежно застряла. Инженеры долго рассуждали, можно ли применить взрывчатку. Грозила опасность разрушения берега или повреждения русла, а для восстановительных работ времени не оставалось.

В конце концов после вмешательства Лессепа и по его приказу скала была взорвана.

Но тут же обнаруживались другие неполадки, которые нужно было срочно, частью ночью, при свете факелов, устранять.

13 ноября в Порт-Саид прибыли голландский принц и принцесса. В порту находилась уже флотилия египетского хедива с его свитой министров, генералов и других высокопоставленных лиц.

14 ноября приехал Лессепс со всеми членами своей семьи.

15 ноября прибыл австрийский император Франц Иосиф I с министром иностранных дел Андраши.

Вечером внезапно в городе вспыхнул пожар. На борьбу с огнем было брошено две тысячи египетских солдат. Но языки пламени никак не удавалось укротить. И только в последний момент, когда пожар почти достиг складов со взрывчаткой и городу грозила катастрофа, солдатам и пожарным удалось локализовать огонь.

На следующий день, когда солдаты все еще воевали с огнем, в порт вошел фрегат «Герта» с прусским принцем на борту. В полдень в порту появилась элегантная белая яхта «Эгль» в сопровождении 10 французских военных кораблей. В порту стояло уже около 80 судов.

С трапа яхты сошла императрица Евгения. Она пора-

зила присутствующих своим очарованием и великолепным нарядом серебристого цвета. Но мало кто догадывался, что в 30 чемоданах у нее припасено еще 250 других не менее роскошных туалетов.

— Ничего прекраснее я до сих пор не видела,— сказала императрица Евгения, ступив на египетскую землю и еще не успев ничего увидеть. Главное то, что в центре великого события была она, первая дама Второй империи.

Именно этого момента ожидал Лессепс. Наконец он мог сказать Евгении:

— Мадам, строительство канала закончено. Канал ждет, чтобы вы его открыли.

Он жаждал этой встречи, готовился к ней, предвкушал, как будет развлекать императрицу забавными случаями из закулисной жизни строительства канала. Сейчас уже о многом можно было рассказать. Канал построен, и завтра непременно состоится его открытие.

Его дружественная беседа с императрицей была прервана срочной телеграммой: «В 30 километрах от Порт-Саида в канале застрял турецкий корвет».

Лессепс побледнел. Евгения вопросительно посмотрела на него, и он не сумел скрыть случившегося. Она вдруг почувствовала приступ мигрени. Такого позора она не переживет.

Лессепс немедленно выехал к месту происшествия. Рабочие, моряки, инженеры пытались сдвинуть корабль, но это им никак не удавалось. Не помогли и стальные тросы, закрепленные на берегу. Между тем солнце спряталось за горизонт, и на пустыню опустилась ночная мгла.

Внезапно на коне в сопровождении 50 человек с факелами в руках появился хедив Исмаил. Он спросил, сколько времени нужно для того, чтобы вызволить корвет.

Когда ему ответили, что это может длиться и сутки, он, долго не раздумывая, приказал: «Взорвать!»

Напрасно капитан умолял не уничтожить его корабль.

Рассказывали, что, когда уже горел бикфордов шнур, на палубе корвета появилась фигура в форме морского



капитана. Но предпринять что-либо было уже невозможно. Корабль взлетел на воздух.

Наконец наступил великий день.

Без пяти минут восемь Лессепс находился уже на борту императорской яхты «Эгль» рядом с императрицей Евгенией. На нем были лента Почетного легиона, ордена, которые привезла ему Евгения по поручению Наполеона III. На груди красовалась полученная от хедива Большая лента ордена Османского двора. Франц Иосиф I наградил его Большим крестом ордена Леопольда, Италия преподнесла Большой крест ордена св. Маврикия и Лазаря.

Позже все эти награды были дополнены Большим крестом Индийской Звезды — подарок британской королевы Виктории.

В восемь часов прогремел мощный залп береговых батарей. Звуки оркестров смешались с криками восторженной толпы.

«Эгль» поднимает якоря и как флагманский корабль начинает путь длиной всего лишь 160 километров, и тем не менее путь великий.

За яхтой выстраиваются в кильватер корабли под разными флагами.

Вечером флотилия прибыла в Исмаилию, бывший Тимсах.

19 ноября корабли с высокими гостями прошли через Горькие озера и 20-го бросили якоря в Суэце.

Время плавания яхты «Эгль» из Порт-Саида в Суэц составило 16 часов, обратно — 15 часов.

Лессепсу казалось, что силы его оставляют. Почти всю дорогу он спал в каюте императорской яхты.

В длинном караване судов, открывших плавание по каналу, двигался невзрачный серый пароход без гирлянд и иллюминации. На борту у него не было никакой знаменитости или высокопоставленного лица, и появился он здесь не ради праздника. Это было первое торговое судно, которое плыло по Суэцкому каналу. Пароход «Хаук» принадлежал компании «Бритиш-Индиен телеграф компани».

Первым судном, которое прошло через Суэцкий канал

на пути из Индии в Европу, было судно «Дэнюб», на мачте которого реял британский флаг.

Никогда раньше Египет не знал таких торжеств и не принимал такое количество высоких европейских гостей.

Празднование длилось семь дней и ночей. Открытие канала влетело хедиву в копеечку — 28 миллионов золотых франков.

И только один пункт программы не был выполнен. Известный итальянский композитор Джузеппе Верди не успел закончить заказанную по этому случаю оперу «Аида», премьера которой должна была обогатить программу праздника. Вместо премьеры в Порт-Саиде был устроен большой праздничный бал.

В эти же дни, когда одна императрица, один император, несколько принцев и принцесс, государственные деятели, хедив и Лессепс предавались развлечениям, в витринах парижских книжных магазинов появилась брошюра под названием «Строительство канала на Суэцком перешейке» и с подзаголовком «Анфантен — мсье Лессепс». Автор на титульном листе указан не был. Брошюра в один момент исчезла из магазинов.

Анфантен умер в Париже в 1866 году. И эта книжечка была единственным напоминанием о человеке, который так страстно и бескорыстно боролся за великую идею.

В брошюре напечатаны были его слова, сказанные в минуту горького разочарования из-за действий Лессепса:

«Если великое дело, которое я предсказал, свершится, то я стану первым, кто поздравит его создателя. Конечно, было бы справедливым, чтобы будущие поколения знали, что пионерами исполнения этого прекрасного замысла были мы. Но впрочем, пусть нас рассудит история. Когда канал будет построен, хоть и без нашего участия, все же именно нам следует воскликнуть: “Аллах керим!”».

Много лет спустя, в ненастный осенний день 11 ноября 1929 года, на центральное венское кладбище пришла группа дипломатов, которую приветствовал сам австрийский федеральный канцлер Миклас. Здесь присутствова-

ли послы Италии и Египта, временный поверенный в делах Чехословакии, представитель шведского правительства. Кроме дипломатов, были также венские профессора, члены союза инженеров и торговцев. Гости окружили могилу, над которой возвышался памятник, закрытый покрывалом. После выступления итальянского посла по указанию Микласа памятник был открыт. Он имел следующую надпись:

«Алоис Негрелли, рыцарь «von Moldelbe». Мир благодарит его за Суэцкий канал».

## Глава 28



Суэцкий канал в первые месяцы после открытия

## Лавровый венок, полный тернийев

В день открытия канала Лессепсу исполнилось 64 года. Теперь он мог спокойно уйти на пенсию. Это будет заслуженный отдых. Оспорить это не могли бы даже самые последовательные его противники. Его ожидал замок Ла Шенэ, своим комфортом и красотой окрестностей как бы уготованный для старости известного деятеля.

Но Лессепс вовсе не собирался уходить со сцены. Он хотел наслаждаться славой. Запланировал путешествие по Европе. Первой он хотел бы посетить Англию. Там он будет принимать поздравления с особым удовольствием.

Но, прежде чем покинуть Египет, где его миссия была закончена, так как в роли президента компании он мог спокойно руководить делами из Парижа, Лессепс вновь удивил мир только ему свойственным способом. 25 ноября во французском консульстве в Исмаилии он зарегистрировал свой новый брак, венчание происходило в церкви св. Франциска, здесь же в Исмаилии. Его второй женой стала Луиза-Элен Отар де Брагар. Она родилась на острове Маврикий, в городе Порт-Луи, где ее отец был последним французским губернатором. Южная красавица, которой известный французский поэт посвятил стихи. Ей как раз исполнился 21 год. Как с ней познакомился Лессепс, осталось тайной. Вокруг этого важного события в жизни Лессепса в свете возникло очень много различных предположений и двусмысленных анекдотов. Но настоящий сюрприз для парижского света был еще впереди. За шестнадцать лет супружества южная красавица родила Лессепсу шесть мальчиков и шесть девочек.

В июне 1870 года Лессепс плыл через пролив Ла-

Манш, направляясь в Англию. В кармане его сюртука лежало поздравительное письмо от правительства ее величества. Его написал сам лорд Кларендон. «Великолепный успех, которого Вы достигли в борьбе против всевозможных препятствий, увенчал Ваше непреодолимое стремление. С особым удовольствием поздравляю Вас от имени правительства ее величества с постройкой транспортной артерии между Востоком и Западом, от которой мы ожидаем благодаря Вашим усилиям много политических и экономических выгод».

Если политический деятель хочет сохранить занимаемое им кресло, то он должен стать скорее толстокожим, нежели с готовностью признавать свои ошибки. Ибо второе не способствует сохранению кресла.

Лессепсу был оказан прием, какого он не ожидал.

Он подробно сообщал своему сыну о всех банкетах, приемах, аудиенциях, которые устраивались в его честь у лордов и мэров городов:

«Воодушевление англичан растет со дня на день. На приеме, устраиваемом в четверг в мою честь в Хрустальном дворце, будет присутствовать от 30 до 40 тысяч человек. Сегодня большой обед у герцога Сатерлендского. Тост будет произносить премьер-министр Гладстон. После обеда прием нескольких высокопоставленных дам, а около полуночи бал у принцессы Уэльской».

На банкете в лондонской мэрии провозглашавший тост мэр города заметил: «Плавание из Мадраса в Лондон сократилось на 21 день. Господин Лессепс сдержал свое слово. Суэцкий канал стал действительностью».

На торжественном заседании муниципального совета Лессепсу было присвоено звание почетного гражданина Лондона. В ответном слове Лессепс сказал:

— Франция, настоящий друг Англии, является одним из знаменосцев цивилизации и свободы как в мирные дни, так и в военное время.

**Военное время!**

Лессепс сказал это в самый раз. Франция вновь оказалась в состоянии войны. Несмотря на преклонный возраст и слишком слабое здоровье, император Наполеон III пустился в новую военную авантюру.

Как это было и раньше, императора поддерживала прекрасная и болезненно честолюбивая Евгения.

— Война необходима, чтобы этот ребенок унаследовал императорское кресло,— и императрица указала пальцем на милого курчавого сыночка.

Но на этот раз хитрейший правитель попал в ловко поставленную прусским князем Отто фон Бисмарком ловушку. Результат был катастрофический.

Французская армия терпела одно поражение за другим.

Император, уехавший в армию, чтобы собственными глазами видеть, что делают его генералы, из Парижа получал от Евгении тревожные телеграммы:

«Мы должны победить, иначе...»

Но император Наполеон III не победил.

Его авантюра кончилась в тихом городке, который, как он узнал от своего адъютанта, называется Седан. Может быть, он надеялся, что богатую приключениями жизнь авантюриста он кончит в бою. Но не умер. Он попал в плен.

Маленького курчавого мальчика увезли из Тюильри в безопасное место, так как маленькие дети не должны видеть печальный конец великой славы.

Евгения сидела одна в королевском дворце.

В эти драматические дни Лессепс был вновь в Париже. Утром 4 сентября, узнав, что толпы парижан идут к Тюильри, он отправился туда же. С большим трудом ему удалось войти во дворец. Там он проник в приемную кабинета, в котором заседал совет министров под председательством императрицы Евгении.

Вдруг Евгения появилась в дверях. Выглядела на удивление спокойно.

Пригласила Лессепса на завтрак. Во время чая Лессепс советовал ей передать власть в руки Законодательного собрания.

Один из генералов, находившихся в то время в Париже и приглашенный императрицей на завтрак, спросил Лессепса, как человека опытного, что он думает о сложившейся ситуации. Лессепс ответил:

— Думаю, мой генерал, что это последний завтрак, на котором вы присутствуете в Тюильри.

Но императрица Евгения также последний раз завтракала в Тюильри.

Лессепс посоветовал Евгении, чтобы она ушла из дворца тайным ходом, который вел через Лувр. Ход этот использовался редко, и поэтому долго не могли найти ключи.

С улицы все чаще доносились крики: «Да здравствует Республика!»

В то время, когда Евгения направлялась в Англию, перед парижской ратушей была провозглашена Третья республика.

18 сентября началась осада Парижа. Пруссаки 131 день штурмовали Париж. Среди осажденных начался голод. Но парижские рабочие героически защищали свой город, так как знали, что прусские юнкеры пришли, чтобы затушить очаг революции.

Лессепс быстро приспособился к новой ситуации. Ведь жизненный опыт у него был хороший. Он не был горячим сторонником империи Наполеона III. В принципе был человек современных взглядов, образованный, свободолюбивый. Во время осады Парижа Лессепс с семьей находился в городе. Его сын Шарль служил офицером в Национальной гвардии, младший, Виктор, которому исполнилось 22 года, был адъютантом генерала Дюкро де Мобилена и 19 января в бою у Бузенваля возле Парижа был тяжело ранен. За храбрость, проявленную при обороне Парижа, он стал рыцарем ордена Почетного легиона.

28 января республиканское правительство прекратило всякое сопротивление и вопреки воле народа заключило с немцами перемирие.

Наступило 18 марта. В Париже всюду звучал один лозунг:

«Да здравствует Коммуна!»

В программном заявлении Центрального Комитета Национальной гвардии, ставшего фактически временным революционным правительством, указывалось: «Пролетариат перед лицом постоянной угрозы своим правам



и полного отрицания всех своих законных стремлений, видя разгром родины и крушение всех своих надежд, понял, что повелительный долг и безусловное право требуют, чтобы он взял ее судьбы в свои руки и обеспечил себе торжество, овладев властью».

26 марта состоялись выборы в Коммунальный совет (Коммуну) Парижа, состав которой был объявлен спустя два дня. Духовный вождь I Интернационала приветствовал ее следующими словами:

«Какая гибкость, какая историческая инициатива, какая способность самопожертвования у этих парижан! После шестимесячного голодания и разорения, вызванного гораздо более внутренней изменой, чем внешним врагом, они восстают под прусскими штыками, как будто войны между Францией и Германией и не было, как будто бы враг не стоял еще у ворот Парижа! История не знает еще примера подобного героизма!»\*

Республиканское правительство, находившееся в Версале, охваченное паническим страхом, вступает в союз против парижских рабочих с бывшим врагом. Отто Бисмарк, канцлер Германской империи, освободил для борьбы против Парижской Коммуны десятки тысяч военнопленных французских солдат и офицеров бывшей императорской армии, в том числе маршала Мак-Магона, генерала Галифе и даже самого императора Наполеона III.

Версальская контрреволюционная армия окружает Париж: со 2 апреля Парижская Коммуна находится в осаде, возобновились военные действия.

С 20 мая идут уличные бои в городе. Началась неравная, героическая борьба.

Последние коммунары окружены и расстреляны на кладбище Пер-Лашез. 28 мая Парижская Коммуна пала.

Бисмарк потребовал высокую плату за последнюю авантюру последнего французского императора. Согласно условиям мира, подписанного в Версале, Франция обязалась заплатить военную контрибуцию в сумме пяти миллиардов франков золотом — за такие деньги можно

---

\* К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 33, с. 172.

было бы построить десять таких каналов, как Суэцкий.

В то время, когда парижане героически защищали Коммуну, у Лессепса были другие заботы. Финансовые заботы, которые не мог решить ни он, ни вице-президенты компании.

Когда в конце 1869 года подводили баланс, то оказалось, что строительство канала обошлось в 400 миллионов франков, а точнее, 432 807 882 франка вместо первоначально запланированных 200 миллионов. Разница была возмещена из неустойки, которую заплатил Исмаил-паша, и ценных бумаг, которые продавались в форме лотереи. В результате 1 января 1870 года в кассе компании был всего 21 миллион франков наличными и множество платежных обязательств.

Компания рассчитывала, что имевшуюся недостачу возместят прибыли после открытия канала.

Предполагалось, что за первый год через канал пройдут суда общим тоннажем 1 миллион тонн. Однако расчеты не оправдались. До конца 1870 года через канал проследовало только 486 судов общим тоннажем 440 тысяч тонн.

В результате имевшегося в наличии 21 миллиона франков не хватило даже на покрытие расходов, связанных с деятельностью компании, которая вынуждена была оплачивать 5-процентные дивиденды, а также высокие проценты по ссудам.

В первый год дефицит составил почти 10 миллионов франков. На Парижской бирже цены на акции Суэцкого канала упали до 272 франков, а в начале 1871 года — до 168 франков. А ведь акционеры рассчитывали, что вложенный капитал вернется им сразу, как только канал начнет функционировать.

Компания оказалась на грани банкротства. Она прекратила выплату дивидендов.

20 июля состоялось драматическое заседание общего собрания акционеров. Лессепс выступил с предложением взять в долг у французских мелких вкладчиков еще 20 миллионов франков.

Но у французов были уже иные заботы, чем вклад капитала в сомнительное предприятие. В том, что Суэц-

кий канал золотой жилой не является, уже никто не сомневался.

В Каире в эти годы британским генеральным консулом был весьма предприимчивый полковник Стэнтон. Он проявлял большой интерес к Суэцкому каналу с первого дня своего появления в Египте. С огромным интересом следил за трудностями, которые переживали создатели канала, в том числе и сам хедив. А полковник Стэнтон особенно усердно посещал хедива, когда последний испытывал финансовые осложнения.

«Его величество, рассказывая о финансовых трудностях Компании Суэцкого канала, высказал интересную мысль о том, что единственный способ, который бы гарантировал превращение канала в доступную для всех транспортную артерию,— это участие Англии в делах компании. Я также считаю такую точку зрения правильной».

Это сообщение полковник Стэнтон послал министру иностранных дел, копию в британское адмиралтейство и министерство торговли.

Но правительство Гладстона не выразило к этой проблеме никакого интереса. Просто удивительно, какую тупость проявляли в Англии, как только речь заходила о Суэцком канале. Страусиная политика, и только.

Потеряв надежду на улучшение финансовой ситуации, Лессепс предлагает хедиву продать канал, разумеется с согласия великих держав, международному обществу крупнейших банков.

Тут заявило о себе турецкое правительство. Его посол в Лондоне получил указание пресекать любые махинации с каналом, так как султан в принципе против продажи канала и учреждения международного контроля на территории Османской империи. Господин Лессепс имеет лишь концессию на канал и никаких прав на определение его судьбы. Компания Суэцкого канала является египетским обществом и подлежит юрисдикции Османской империи.

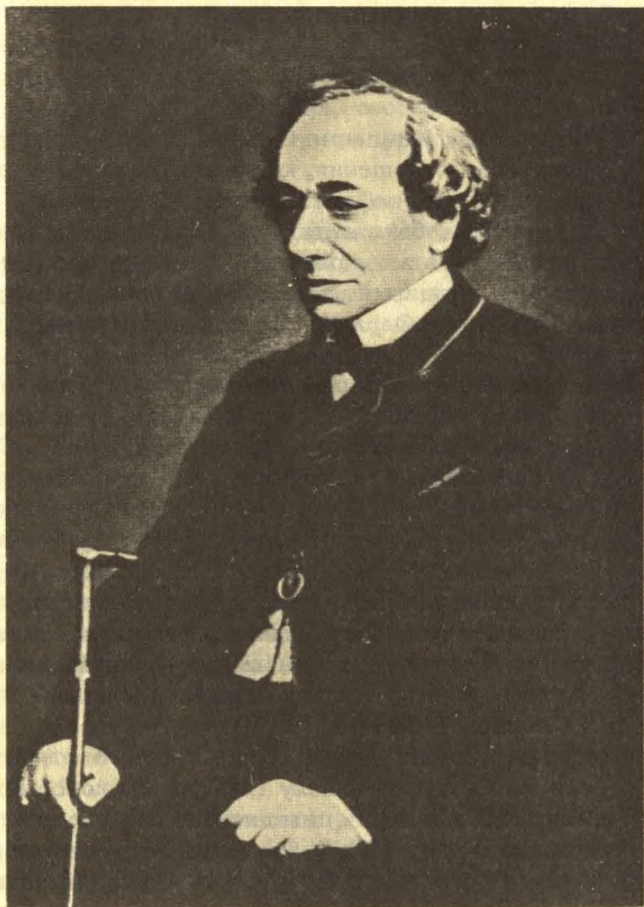
Но уже через год все волнения оказались напрасными.

Тоннаж судов, прошедших через канал в 1875 году, достиг 2 миллионов тонн. Чистая прибыль составляла

12 миллионов франков. На шестом году действия канала компания наконец вышла из финансовых затруднений. С этого момента канал начинает работать все более интенсивно.

Компания Суэцкого канала стала одним из самых выгодных капиталистических предприятий в мире. На Парижской бирже пятисотфранковые ценные бумаги Суэцкого канала в течение 50 лет поднялись в цене до 17 тысяч франков.

## Глава 29



Бенджамин Дизраэли,  
любимец королевы Виктории

## Человек, подаривший королеве Виктории Суэцкий канал

В то время как Компания Суэцкого канала процветала в финансовом отношении, когда ни Лессепсу, ни другим директорам уже не приходилось ломать голову, где достать деньги, чтобы залатать то там, то здесь возникшие пробоины в великолепном здании предпринимательского гения, главный пайщик Суэцкого канала хедив Исмаил боролся с неразрешимыми денежными трудностями.

Египетский властелин унаследовал от своего дяди Мухаммеда Саида не только египетский трон, но и внушительные долги. То была сумма, которую Мухаммед Саид вынужден был занять у европейских банков, чтобы произвести частичный платеж за акции Суэцкого канала, которые ему всучил его друг Лессепс в 1862 году. Исмаил-паша не только не уменьшил эту задолженность, но год за годом продолжал брать новые кредиты, мало задумываясь о последствиях. Он предавался разгульной жизни, подражая и восточным владыкам, и европейским монаршим дворам. А во что ему обошелся пышный спектакль 17 ноября 1869 года!

Шесть лет спустя после торжественного открытия движения по Суэцкому каналу главный акционер крупнейшей стройки в истории цивилизации оказался на грани финансового краха. В декабре истекли сроки выплаты долгов различным банкам, а казна была абсолютно пуста.

Европу стремительно облетела весть о катастрофическом положении хедива, о том, что у него, вероятно, нет иного выхода, как продать свой пай Суэцкого канала. А это был огромный пакет — 177 642 акции!

Одновременно ходили слухи, что этим единственным в своем роде пакетом акций интересуется группа ведущих французских банкирских домов.

Если бы операция «купля-продажа» была осуществлена, то канал, эта важнейшая водная артерия в мире, полностью переходил бы в руки французов.

Британский министр иностранных дел лорд Дерби тотчас же послал в Египет срочную депешу генеральному консулу Стэнтону, чтобы он немедленно разузнал все, что касается канала, и сообщил, соответствует ли истине слух об интересе, проявляемом французскими банками к пакету акций хедива.

Через день Стэнтон телеграфировал в Лондон: «Сведения соответствуют действительности. Хедив находится в затруднительном финансовом положении, и можно полагать, что он будет вынужден принять предложение».

Стэнтон старался из всех сил. Он повсюду расставил осведомителей, чтобы ни один, даже самый ничтожный факт не прошел мимо его внимания. О малейшем изменении ситуации он немедленно сообщал в Лондон.

Но Стэнтону требовалось четкое разъяснение, интересуется ли сам Лондон этими акциями или он только стремится к тому, чтобы они не попали к французам.

Шефа Стэнтона, министра иностранных дел лорда Дерби, мало привлекала вся эта запутанная история, и он, вероятно, и дальше следовал бы традиции английской дипломатии, занимавшей стороннюю позицию по отношению к каналу, если бы над ним не стоял человек, который в отличие от своих предшественников вбил в голову идею заполучить канал для Англии.

Кто же был этот в высшей степени прозорливый человек?

Двадцатилетним юношей он мечтал, сидя в адвокатской конторе на лондонской Фредерис-Плэйс, об ином будущем, нежели карьера знаменитого лондонского адвоката.

Бархатные глаза, прямой нос, бледное, оливкового цвета лицо, нервный рот с тяжелой нижней губой. Уже тогда его внешность выдавала упрямую тщеславность. В высшей степени умный и образованный для своего воз-

раста, прекрасно воспитанный, обходительный, хотя и не выпускник прославленных Оксфорда или Итона, предназначенных для сынков аристократов. Блестящий собеседник. Экстравагантный, относящийся с легким пренебрежением к женщинам и с острой иронией к мужчинам. Одеждой типичный лондонский щеголь, представитель «молодой Англии», которая хотела соединить прежнюю рыцарскую славу Альбиона с репутацией современной промышленной мастерской мира, каковой эта страна себя считала. Романтический циник.

Автор романов, чрезвычайно популярных в высшем свете. Знаток английской истории, с которым мало кто из его сверстников мог соперничать.

Он любил Англию и молодую королеву Викторию.

У него были все предпосылки для головокружительной политической карьеры. И только один недостаток. Происхождение.

Он не был отпрыском какой-либо старинной добропорядочной английской фамилии. Более того, его предки вообще не были англичанами. Пришелец — так называли его враги.

Более ста лет назад в Лондон приехал молодой венецианский купец еврейского вероисповедания, Бенджамин Дизраэли. На первых порах ему не очень везло в Лондоне. Но потом он женился на богатой невесте из известной испанской еврейской семьи, и фортуна повернулась к нему лицом. У него родился сын Исаак. Родители хотели, чтобы он стал великим финансистом, как барон Ротшильд. Но Исаак, вместо того чтобы посвятить себя изучению экономики и денежной системы, читал французских философов-просветителей Вольтера и Руссо. Он даже принялся сочинять поэмы, обличавшие торговлю как «занятие, пагубное для человечества». В конце концов он стал историком литературы, большим поклонником и знатоком старой английской словесности. Не поладив с еврейской религиозной общиной, он вышел из церкви. Старший сын его, родившийся в 1804 году, был назван в честь деда Бенджамином.

Того, чего другие достигали в течение нескольких лет благодаря аристократическому происхождению, Бенд-



жамин Дизраэли должен был добиваться непрерывным, упорным и целеустремленным трудом на протяжении четырех десятилетий.

Только в тридцать пять лет он впервые стал членом парламента. В шестьдесят четыре года он надевает черную шелковую мантию, щедро украшенную золотыми галунами, мантию первого человека британской империи, премьер-министра правительства ее величества королевы Виктории.

Правда, ненадолго. Но в семьдесят лет он снова становится первым министром. На этот раз практически до конца жизни.

Из молодой привлекательной женщины королева Виктория превратилась тем временем в дебелую, разочарованную и строптивую старуху, в неизменном черном траурном платье. Романтический юноша Бенджамин Дизраэли стал сгорбленным старцем с козлиной бородкой, морщинистым пергаментным лицом, отвисшей нижней губой и темными набухшими мешками под глазами.

Эта странная пара, связанная удивительным и трогательным взаимным расположением, правила самой крупной империей XIX столетия — королева и ее любимый Диззи, как его называли в частной жизни близкие друзья.

Но этот согбенный старец с острой бородкой и сморщенной кожей лица видел намного дальше вперед, чем все его сверстники. Он решил заполучить для Великобритании Суэцкий канал, потому что знал, что тот будет незаменимой отмычкой для новых колониальных захватов.

Но даже такой прозорливый человек, каким был Бенджамин Дизраэли, не мог предполагать, что Суэцкий канал уже в конце столетия превратится в нечто значительно большее, чем просто отмычка, что он станет жизненно важной артерией всей Британской империи. Потому что в год, когда он был премьер-министром британского правительства, он не мог еще знать о том, что в семье Дизелей в Париже в 1858 году родился сын Рудольф, которому предстоит стать гениальным изобретателем двигателя внутреннего сгорания, что благодаря Дизелю нефть окажется топливом номер один в истории

современного транспорта и что крупнейшие запасы этого драгоценного сырья будут открыты в районе Персидского залива, ближайший путь к которому лежит именно через Суэцкий канал.

17 ноября Стэнтон получил от лорда Дерби телеграмму следующего содержания:

«Чрезвычайно важно, чтобы доля акций египетского вице-короля в Компании Суэцкого канала не попала в руки иностранной компании. Уговорите его повременить с переговорами и дайте понять, что правительство ее величества готово купить акции на определенных условиях».

Стэнтон поспешил с телеграммой к хедиву. Хедив вел себя так, словно над ним не висел дамоклов меч. Он был рожден для азартных игр.

Он весьма удивил Стэнтон, заявив, что отнюдь не собирается продавать акции.

Стэнтон был озадачен.

— Но если...

— Если этот вопрос возникнет,— успокоил хедив нетерпеливого Стэнтон,— тогда я отдам предпочтение Великобритании.

Стэнтон был удовлетворен. Но едва он вошел в здание генерального консульства, как узнал о том, что египетский министр иностранных дел Нубар-паша ведет переговоры с французскими банкирами.

Он тотчас же отправился к Нубару и резко выбранил его.

«Я заявил его светлости, что неприятно удивлен принятием такого предложения и тем, что мне об этом не сообщили. Египетское правительство вряд ли может полагать, что правительство ее величества будет индифферентно смотреть на то, как хедив отдает предпочтение иностранной компании. Я заверил его светлость, что условия, которые может предложить Англия, были бы значительно выгоднее условий, предлагаемых любой другой страной»,— писал Стэнтон лорду Дерби.

Соперником генерала Стэнтон в Египте был не французский консул, как можно было бы ожидать, а господин Эдуард Дервьё. Точнее говоря, братья Дервьё,

банкиры, пайщики фирмы «Дервьё, Шено и компания», которая владела банками как в Париже, так и в Александрии. Управляющим Александрийского банка был Эдуард Дервьё, превосходно знавший финансовое положение хедива Исмаила. Он мог определить состояние египетской государственной казны лучше, чем сам хедив. Приобретение крупнейшего в мире пакета Суэцких акций было его голубой мечтой. Он постоянно поддерживал телеграфную связь со своим братом в Париже, и они сообща подготавливали создание союза нескольких банкирских домов, ибо ни один банк не был в состоянии самостоятельно выплатить 80 или 90 миллионов франков в течение нескольких дней.

Однако реализовать свой план братьям не удавалось. Во Франции они натолкнулись на мощное и непреодолимое сопротивление финансовой группы, объединенной вокруг самого влиятельного банка «Креди Фонсье», который имел своих людей даже в правительстве. Он решительно выступил против выкупа акций, ибо был самым крупным кредитором хедива. Его поддержали «Креди Льёнэ» и «Сосьете женераль». По тем же соображениям.

Египетский долг этим банкирским домам составлял почти миллиард франков. Единственную гарантию погашения кредитов банки усматривали именно в акциях, принадлежавших хедиву. Если он их продаст, то нечего уже будет взыскивать с беспечного правителя Египта.

Рассуждения с точки зрения финансистов справедливые и все-таки недалёковидные.

И здесь-то Эдуард Дервьё придумал новый ход.

Он предложил хедиву, положение которого становилось просто угрожающим, в долг 80 миллионов франков сроком на три месяца по 18-процентной учетной ставке. Кредит должен был обеспечиваться акциями и 15-процентной долей хедива в чистом доходе Компании Суэцкого канала. Если хедив не погасит кредит по истечении трех месяцев, акции и 15-процентная доля дохода переходят в руки кредитора.

Хедив согласился на эти условия.

Теперь оставалось только провести проект в Париже. Эдуард телеграфировал брату, чтобы тот начал дей-

ствовать, а от хедива потребовал до 26 ноября не вступать в переговоры с другими заинтересованными сторонами. В Париже за дело принялся сам Лессепс. Но потерпел фиаско. Министр иностранных дел и министр финансов, оба находившиеся в близких отношениях с «Креди Ффонсье», решительно высказались против такого варианта. У министра иностранных дел герцога Даказа нашлись даже политические аргументы. Он не желал восстанавливать Англию против Франции в трудной ситуации, когда Бисмарк в знаменитой майской речи 1875 года забряцал оружием и заявил, что только Англия и Россия удержали его от похода на Францию.

Стэнтон телеграфировал 23 ноября лорду Дерби:

«Господин Лессепс предлагает его величеству за акции 100 миллионов франков, причем без комиссионного вознаграждения или процента. Его величество готов за эту сумму продать акции правительству ее величества. Предложение господина Лессепса исходит, по всей вероятности, от французского правительства. Ответ необходимо получить до следующего четверга».

Откуда взял Стэнтон такую информацию, никто не знает. Лессепс никогда ничего подобного не предпринимал. Да и откуда он взял бы такую сумму?

И вот наступил звездный час для Дизраэли. Он всегда руководился принципом: «Нет такой ситуации в жизни, которая бы не имела кульминационного момента».

Времени на советы и размышления не оставалось.

Дизраэли немедленно пригласил членов кабинета. Секретарю Монтегю Корри приказал ждать в соседнем с залом заседаний помещении. Если он откроет дверь и даст сигнал, тот должен немедленно отправиться в карете в резиденцию барона Лионеля Ротшильда и попросить у него ссуду в четыре миллиона фунтов стерлингов.

На созванном в пожарном порядке заседании кабинета развернулись бурные дебаты. Лорд Дерби, сэр Стеффорд Норткот и ряд других членов кабинета были против этой затеи. Но в решающий момент они не отважились проголосовать против Дизраэли. Таким образом, кабинет правительства ее величества одобрил пред-

ложение Дизраэли о покупке акций канала. Впрочем, для членов кабинета это было до известной степени формальностью, ибо они хорошо знали, что денег все равно нет.

— У меня нет такой суммы, Диззи,— сказал после голосования с оттенком злорадства министр финансов Норткот.

Дизраэли вышел из-за стола, вокруг которого только что кипели страсти, открыл дверь в соседнюю комнату и подал условный знак нетерпеливо переминавшемуся с ноги на ногу Корри. Потом вернулся в зал и самоуверенно заявил:

— Я их достану.

Корри тем временем поспешил к стоявшему наготове у дома № 10 по Даунинг-стрит экипажу и поехал к барону Лионелю Ротшильду в Нью-Корт.

Банкир отдыхал, удобно устроившись в мягком кресле. Рядом на массивном столике стояла ваза с отборными гроздьями испанского винограда. Ротшильд отщипывал ягоду за ягодой и выплевывал кожуру прямо перед собой. Он невозмутимо посмотрел на запыхавшегося секретаря своего друга.

— Премьер-министру необходимы завтра четыре миллиона фунтов стерлингов,— взволнованно выпалил Монтегю Корри.

Ротшильд выплюнул кожуру и строго спросил:

— Кто поручитель?

— Британское правительство,— ответил находчиво Корри.

Ротшильд оторвал очередную ягоду и спустя минуту произнес:

— Он их получит.

В тот же день Дизраэли написал письмо королеве, которая с преданностью старого друга желала ему успеха во всех его начинаниях и затеях, ибо непоколебимо верила в то, что ее Дизраэли, любимый советчик и собеседник, неизменно очаровательный, несмотря на почтенный возраст, всегда и во всем прав и всегда действует правильно:

«Дело сделано. Четыре миллиона фунтов стерлингов!

К тому же одним мановением руки. Есть только одна фирма, которая способна на такое,— Ротшильды. Они поступили замечательно, одолжив деньги под низкие проценты, и вся доля хедива теперь Ваша, мадам».

Лорд Дерби сразу же после заседания кабинета послал Стэнтону телеграмму, в которой сообщал:

«Правительство ее величества решило приобрести 177 645 акций вице-короля за четыре миллиона фунтов стерлингов и рекомендовать парламенту одобрить эту договоренность».

26 ноября Стэнтон направился во дворец хедива за акциями. Они хранились в семи огромных ящиках. Когда их стали пересчитывать, выяснилось, что их не 177 645, а только 176 602. Эта недостача, разумеется, не меняла существа дела, лишь подтвердила, что хедив уже не имел никакого представления о своем финансовом положении. Он никак не мог вспомнить, кому и когда продал 1043 акции. Пришлось незадачливому хедиву вместо 4 миллионов получить 3 976 580 фунтов стерлингов.

Семь ящиков, куда более драгоценных, чем набитые золотом и жемчугом, награбленным испанскими конкистадорами, ящики Дрейка и Моргана, Стэнтон отправил на специальном судне в Лондон.

Когда в Англии распространилась весть о том, что правительство ее величества приобрело самый крупный пакет акций, находившийся в одних руках и составлявший почти половину всех акций Компании Суэцкого канала, восторг охватил финансистов, торговцев, судовладельцев, заводчиков, словом, всех британских предпринимателей.

Королева Виктория предвидела такую реакцию. Сообщение Дизраэли она встретила словами:

— Это большое и значительное событие будет популярно в стране.

Очевидцы утверждают, что давно королева Виктория не была в столь приподнятом настроении, когда читала поздравительные телеграммы со всех концов света. Бельгийский король Леопольд II писал ей:

«Это самое крупное событие современной истории».

А уж бельгийский король был знатоком в такого

рода предпринимательских операциях! Достаточно вспомнить его «личное» королевство в Конго.

Бисмарк телеграфировал Дизраэли:

«Правительство ее величества предприняло правильный шаг в нужный момент».

То-то, господин канцлер! Недаром королева Виктория, узнав о рыцарском поступке своего любимца Дизраэли, тотчас же злорадно подумала о том, каким это будет ударом для отвратительного бульдога Бисмарка. Ведь несколько дней назад он дерзко заявил: «Англия перестала быть великой державой на политической арене!»

И те же самые лондонские газеты, которые несколько лет назад писали о проекте Лессепа как о гигантском мыльном пузыре, теперь состязались между собой в изъявлении восторга по поводу величия произошедшего события.

«Никакой отсрочки до парламентской сессии, никакой оглядки на общественное мнение, никаких строго секретных указаний, которые должны были бы подготовить столицу и страну к чему-то чрезвычайному. Когда нация утром проснулась, она обнаружила, что на ее плечи легла значительная доля ответственности за безопасность и благополучие другой далекой страны и что этот факт воспринимается всем миром как начало новой фазы восточной политики», — написала 26 ноября лондонская «Таймс».

Та же газета днем позже в передовой статье высказывалась так:

«Последствия этого национального капиталовложения могут быть настолько большими и необозримыми, что было бы напрасной тратой времени пускаться в самые смелые предположения. Мы являемся крупнейшими пайщиками, и нет надобности подчеркивать, что другие будут пристально следить за тем, как мы обращаемся с этим достоянием, в сколь добрые отношения вступаем с местным правительством и с другими мировыми державами. Нашей стране будет принадлежать право решения всех вопросов технического, финансового либо политического характера. Управление и реализация будут в наших руках, а поскольку мы обладаем властью,

мы, конечно, будем нести ответственность перед миром».

Дизраэли в интеллектуальном отношении намного превосходил человека, который благодаря своему поразительному упорству и бесцеремонности в конце концов пробил идею строительства канала,— Лессепса. Но как ни различались эти два человека, у них была одна общая черта — безграничное тщеславие и самолюбие. Черта, которая иногда помогает продвинуть мир на большой отрезок вперед. Но иногда толкает его на край пропасти.

«В результате двух недель чрезвычайно напряженной работы и опасений я купил,— между нами, и только между нами, будь это сказано, я могу быть в данном случае эгоистичным,— итак, я купил для Англии долю египетского хедива в Суэцком канале. Против нас были все азартные игроки, промышленники, мировые банкиры, организованные шайки грабителей и тайные агенты на каждом углу. И мы всех обвели вокруг пальца, и ни на мгновенье никто нас не заподозрил».

В таком авантюристическом стиле живописует свой рыцарский поступок романтик Бенджамин Дизраэли в письме к одной знакомой, леди Брэдфорд, с которой обменивался интимными посланиями, полными нежности и благоговения.

Однако влиятельная либеральная оппозиция не собиралась оставить эту историю без последствий. Она выступила в парламенте с резкой критикой правительства за превышение полномочий, выразившееся в том, что оно одолжило столь большую сумму без согласия парламента. Она утверждала, что подобный шаг является нарушением конституции, ибо парламент обладает неотъемлемым правом контролировать государственную казну.

Но эти упреки несколько не портили настроения Дизраэли. У него было обоснованное чувство, что он, которого иные аристократы — члены парламента считают здесь чужаком, иноземцем, сделал для Британской империи за эти две недели больше, чем все они, вместе взятые.

— Не произошло никакого нарушения закона. Я не сомневаюсь, что «Бэнк оф Ингланд» согласился бы авансировать правительству четыре миллиона фунтов



стерлингов легальным путем. Ротшильды же эти четыре миллиона фунтов стерлингов не авансировали. Мы спросили: «Вы готовы заплатить за акции, если мы дадим обязательство, что обратимся к палате депутатов с требованием, чтобы она их у вас приобрела?» — и они согласились. Это был большой риск, и я убежден, что они не пошли бы на него, если бы не сознавали, что этот шаг будет иметь огромные последствия для нашей страны и что, следовательно, они должны его сделать.

Дизраэли допустил в своей речи неточность. Ротшильды не купили акции, как утверждал Дизраэли. Они одолжили деньги правительству. Именно в таком смысле с Лионелем Ротшильдом вел Дизраэли переговоры 18 ноября, а затем в кульминационный день его секретарь Монтегю Корри.

Но в конце концов это не меняло существа дела.

В Париже воцарилось глубокое уныние. А ведь то было только начало британского наступления.

Впрочем, генеральный директор Компании Суэцкого канала Фердинанд Лессепс опять показал себя «странным» предпринимателем, которому абсолютно безразлично, в чьих руках акции. Главное, что каждый школьник на уроках истории будет говорить: Суэцкий канал построил Лессепс.

Мысли Лессепса были уже совсем в иной точке земного шара. словно ему еще только предстояло начать свой жизненный путь. В семьдесят лет и с авторитетом, каким могли похвастаться немногие смертные.

В 1873 году он был избран членом Французской Академии наук. После смерти адмирала Ла Ронсьера стал председателем Парижского географического общества. По случаю назначения на этот высокий и почетный пост премьер-министр Леон Гамбетта назвал его Великим Французом, поставив тем самым в один ряд с наиболее выдающимися деятелями французской политической и культурной истории. И, наконец, он стал президентом Академии.

Скорее к нему, нежели к Наполеону III, следует отнести слова, которые в узком кругу ближайших друзей произнес лорд Пальмерстон: «В голове императора

столько же авантюристических проектов, сколько кроликов в крольчатнике».

Уже в 1873 году Лессепс подумывал о строительстве трансконтинентальной железной дороги, которая бы вела из Западной Европы через Москву и Среднюю Азию в Индию (с веткой на Пекин). И подумывал всерьез. Он направил своего младшего сына Виктора в Индию, к самому подножию Крыши мира. Правда, он немного опоздал, этой идеей уже занималась царская Россия.

Что касается железной дороги по территории Индии, то ему пришлось бы бороться с Англией, вероятно, очередные двенадцать лет.

Но у Лессепса в резерве был еще один проект. Правда, не абсолютно оригинальный, но ведь в конце концов и идея Суэцкого канала не принадлежала Лессепсу. Офицер Рудьер предложил создать в Северной Сахаре искусственное море и превратить часть величайшей пустыни мира в цветущий оазис. Требуется только прорыть канал через маленькую полоску земли у Габеса, и вода сама неудержимо начнет заполнять впадину Шотт. Однако техническая комиссия обнаружила неосостоятельность этого замысла.

В научных кругах Парижа о Лессепсе как неисчерпаемом источнике сумасбродных идей уже начали рассказывать анекдоты. Все чаще стали раздаваться голоса, что престарелый «герой Суэца» впадает в детство, что у бедняги, дескать, не все в порядке с головой.

Но Лессепсу, наоборот, превосходно думалось. И его идеи отнюдь не были наивно-детскими, скорее, юношески отважными и весьма рискованными.

С неукротимой волей, с легкостью и увлеченностью молодого искателя приключений пустился он в ошеломляющее предприятие, о котором начиная уже с XVI столетия мечтали мореплаватели, конкистадоры, государственные деятели, философы и ученые. Соединить Тихий океан с Атлантическим.

Рассказ об этой поразительной по своей легкомысленности в истории современной цивилизации, почти уникальной аванюре мы изложим во второй части книги, которая называется «Панамский канал».

## Глава 30



Английские военные корабли ведут обстрел  
Александрии

## Англичане захватывают канал

Для хедива четыре миллиона фунтов стерлингов, полученные за акции Суэцкого канала, были каплей в море. Ростовщические проценты французских и английских банкирских контор его окончательно разорили. Одному только банку Оппенгеймов он должен был ежегодно выплачивать два с половиной миллиона фунтов стерлингов.

В начале 1876 года хедив прекратил выплату всяких процентов. Платить было нечем. Этот мужчина с обликом египетского лавочника оказался никудышным финансистом. Искушенные многоопытные директора парижских и лондонских банков безжалостно затягивали петлю на шее хедива.

И в этот момент правительство ее величества порекомендовало Исмаилу взять английских специалистов помочь привести его финансовые дела в порядок. Но главное, они должны были проследить за тем, чтобы английские кредиторы получили свои деньги обратно. Хедиву Исмаилу не оставалось ничего иного, как принять этот дружеский совет. Он был полностью во власти кредиторов.

Вскоре с аналогичной рекомендацией к хедиву поспешили и французы; разница, естественно, состояла в том, что они предложили египетскому правителю услуги французских экспертов.

Специалисты определили общую сумму долгов хедива «всего» в 91 миллион фунтов стерлингов. Это в 20 раз превышало сумму, полученную Исмаилом за его главное достояние,— ценные бумаги Суэцкого канала.

Добывать средства для погашения столь гигантской задолженности в египетские деревни посылались вместе со сборщиками податей воинские подразделения, которые отнимали у египетских крестьян весь урожай и скот. Несчастливым феллахам оставалась лишь скудная египетская трава.

В стране начался жестокий голод. Десятки тысяч деревенских жителей умирали от истощения и эпидемий.

Но даже эти бесчеловечные, беспощадные методы не давали тех результатов, которые могли бы удовлетворить банкиров Парижа и Лондона. И тогда прибегли к уникальному в истории нового времени решению. Французский советник Блинье стал египетским министром общественного труда, а англичанин Вильсон — египетским министром финансов.

Два европейца в ранге министров египетского правительства безнаказанно и беспрепятственно выжимали из Египта последние соки.

Это была далеко не безопасная игра с огнем.

На протяжении всего XIX столетия, год от года, копилась в египтянах ненависть к европейцам, которые пользовались в их стране разнообразными преимуществами и льготами в ущерб коренному населению и всегда вели себя как высокомерные завоеватели. Чаша терпения народа начала быстро наполняться.

А египетский правитель лишь беспомощно наблюдал, как два «эксперта» из Европы, рассеявшиеся в министерских креслах, без зазрения совести бесчинствуют в его стране.

Единственной силой в Египте, способной оказать сопротивление бесцеремонному хозяйничанью европейцев и избавить народ от рабского состояния, была армия. Но Вильсон и Блинье решили, якобы в целях экономии, уволить из армии несколько тысяч офицеров.

В один из февральских дней 1879 года две с половиной тысячи оказавшихся не у дел офицеров направились к дворцу правителя в Каире и потребовали отставки министров-европейцев. К офицерам присоединились студенты, египетская интеллигенция.

Патриотические силы страны возглавил энергичный и образованный человек — полковник Араби-паша.

«Египет — египтянам!» Этот призыв стал боевым лозунгом национально-освободительного движения, направленного не только против европейцев, но и против ненавистного турецкого правительства.

В Лондоне были напуганы.

Едва они успели заполучить самый крупный пакет ценных бумаг Суэцкого канала, как какой-то египетский полковник осмеливается провозглашать дерзкий лозунг: «Египет — египтянам!»

Не меньше были напуганы и в Париже. Как и англичане, французы боялись восстания в Египте. Ведь несмотря на поразительно ловкий ход Бенджамина Дизраэли, Суэцкий канал остается прежде всего французским. Разве не построил его Великий Француз Фердинанд де Лессепс? Разве не дали на его строительство свои последние сбережения французские патриоты? Но еще больше остерегались в Париже англичан, опасаясь, что те используют волнения в Египте и предпримут какие-либо шаги без консультации с Францией. Потому французы гораздо пристальнее следили за тем, что делается в Лондоне, чем за событиями в Египте.

Во французском парламенте об этом откровенно говорили депутаты, выражая мысли рядовых сограждан:

— Внимательно следите за англичанами! Не дайте себя одурачить! Контролируйте каждый их шаг!

Между Лондоном и Парижем шел «любезный» обмен письмами. Французское правительство старалось склонить английское к совместным действиям. Но англичане были неприятно безразличны. Их немногословность была в высшей степени подозрительной. Их поведение не поддавалось расшифровке.

Тем временем в Египте произошли изменения. Хедив Исмаил полагал, что успокоит народ, лишив двух пресловутых министров-европейцев их постов. Для того чтобы провести эту операцию безболезненно, он попросту распустил египетское правительство с той мотивировкой, что сумеет с успехом управлять страной единолично. Однако турецкому султану такое поведение по уши увязшего

в долгах вассала не понравилось, он лишил Исмаила трона, отправив его в изгнание. Новым правителем был назначен его сын Тауфик. Тот, чтобы парализовать активность патриотического движения, поставил полковника Араби во главе военного ведомства.

Но уже ничто не могло помешать приближавшейся буре. И никто не мог предсказать, кого поразят ее молнии.

Майским днем 1882 года в александрийском порту внезапно появились английский и французский военные флоты.

Несколько дней спустя в Александрии вспыхнуло народное восстание. Было убито несколько сотен человек, среди них 50 европейцев. Военный министр Араби распорядился возводить в александрийском порту оборонительные сооружения.

3 июля британский адмирал Сеймор, который со своей эскадрой стоял на рейде против Александрии, получил предписание из Лондона: уничтожить александрийские фортификации огнем корабельной артиллерии, если Араби откажется немедленно прекратить их строительство.

Адмирал послал Араби ультиматум:

«Прикажете немедленно разобрать береговые укрепления, в противном случае я начну бомбардировку города!»

Араби отверг безапелляционное обращение британского адмирала.

11 июля в семь часов утра адмирал Сеймор отдал военному флоту ее величества английской королевы приказ начать обстрел города. К десяти часам весь город был в огне. Население и войска бежали из горящей Александрии. После полудня, ближе к вечеру, адмирал Сеймор приказал морской команде высадиться на берег и захватить город.

В Париже началась в буквальном смысле слова паника. Срочно были созваны правительство и парламент. Французы пытались спасти то, что еще можно было спасти. Они хотели предложить Англии совместную охрану Суэцкого канала, жизненно важного водного пути для обеих великих держав.

— Мы займем северную часть канала, англичане

с таким же контингентом войск — южную часть, — весьма наивно заявлял французский премьер-министр.

Все происходившее напоминало дешевый фарс. Англичане не нуждались во французах. Им представился сейчас уникальный случай захватить канал военной силой. И было бы грубейшей ошибкой прозевать его.

И если в Париже фарс начинал приобретать все признаки трагедии, то в Лондоне царило ожидание счастливого конца.

В Египте расширились военные действия.

Араби обратился с воззванием к народу:

«Между египетской нацией и Англией идет непримиримая война».

Из городов и деревень в армию приходили все новые и новые добровольцы.

Хедив остался в Александрии, под охраной англичан, и предложил Араби прекратить сопротивление. Однако Араби отверг капитуляцию и призвал народ не подчиняться распоряжениям хедива, который стал пленником и игрушкой в руках англичан.

Араби решил, сконцентрировав свои силы, вести оборону на севере и юге страны. Он исключал возможность атакующих действий противника со стороны Суэцкого канала. В случае если англичане попытаются оккупировать канал, он был полон решимости перегородить водопад, соединявший Нил с озером Тимсах, и тем самым прервать доставку питьевой воды.

В Порт-Саиде неожиданно появился престарелый господин Лессепс. Уже более года продолжались земляные работы на Панамском перешейке. Но у семидесяти-семилетнего Великого Француза еще было достаточно энергии, чтобы отправиться в Египет.

Сразу же по приезде он послал полковнику Араби следующую телеграмму:

«Англичане никогда не вступят в зону канала. Не предпринимайте никаких шагов к прекращению эксплуатации моего канала. Я здесь... Я беру на себя ответственность за все!»

Араби ответил по телеграфу:

«Горячо благодарю. Заверение отрадное, но в сло-



жившейся ситуации недостаточное. Оборона Египта требует временно прекратить работу канала».

Лессепс отправился не в Александрию, к хедиву, а к действительному правителю Египта в эти бурные дни — к полковнику Араби, в его ставку. И вообще он не скрывал того, что вождь национального движения ему очень симпатичен. Араби высоко оценил тот факт, что человек со столь громким авторитетом, «строитель» двух каналов, находится на его стороне, а не на стороне продавшегося хедива.

Но Лессепса, конечно, интересовал прежде всего канал.

— Англичане не захватят канал, даю вам честное слово,— заявил он самоуверенно Араби и потребовал, чтобы тот в свою очередь дал гарантию, что будет уважать нейтралитет канала.

И Араби пообещал ему это.

— Если бы у хедива была голова на плечах, он присоединился бы к национальному движению. Араби — умный и способный человек,— сказал Лессепс своим знакомым. Главному уполномоченному Компании Суэцкого канала в Исмаилии он послал телеграмму следующего содержания:

«Любые военные действия запрещены как у входа, так и по всей трассе морского канала. Концессия объявляет канал абсолютно нейтральным. Араби-паша будет уважать нейтралитет канала до тех пор, пока он не станет объектом злоупотреблений враждебной державы».

И затем вернулся в Париж.

В Лондоне с большим неудовольствием следили за действиями Лессепса.

— Хорошо всем известный старый интриган опять вставляет нам палки в колеса,— заявил британский премьер-министр по адресу Лессепса,— но на этот раз мы потянем веревочку за правильный конец.

В первые дни августа адмирал Геветт вошел с британским флотом в Суэцкий порт и занял город. Одновременно генерал Уолсли с бенгальскими конниками овладел Порт-Саидом.

От канала британские подразделения направились в сторону Каира. На подходе к Каиру у Тель-эль-Кабира 13 сентября 1882 года произошло решающее сражение.

Араби еще попытался с наиболее стойкими частями защитить столицу, но был предан и вместе с ближайшими соратниками схвачен английским авангардом. Национальное движение лишилось своего вождя.

Знаменитая битва у Тель-эль-Кабира была воспринята во Франции как национальное бедствие. Как еще одно Ватерлоо.

— Этих англичан оттуда уже никто и никогда не выгонит,— говорили прозорливые политики.

— Постоянная оккупация — шаг, на который мы никогда не пойдем,— заявил премьер-министр правительства ее величества королевы Виктории уже через несколько дней после захвата Суэцкого канала.

Французский историк Жюльетта Адам не пожалела сил и времени и подсчитала, что только за сорок лет, последовавших после высадки британских военно-морских сил в Александрии, британское правительство 66 раз заверяло мир, что британские подразделения будут выведены из Египта.

Слова, слова, слова...

И потому в сознании нескольких поколений англичан Египет был их территорией, Суэцкий канал — их каналом.

# Глава 31



Французские подразделения высаживаются  
у Порт-Саида в ноябре 1956 года

## Прелюдия к пиратским действиям

История не повторяется. Но события, пусть и происходящие в разные эпохи, могут быть внешне поразительно похожими.

Шел 1956 год.

С начала эксплуатации Суэцкого канала минуло восемьдесят семь лет. С момента захвата зоны канала британскими военно-морскими силами — семьдесят четыре года. За это время мир очень изменился. Человечество открыло электроэнергию, была изобретена электрическая лампочка, сконструирован двигатель внутреннего сгорания, и нефть стала самым распространенным источником энергии.

На протяжении этих лет мир пережил две самые страшные войны в истории человечества — первую мировую и вторую мировую. Свершилась величайшая революция, в результате которой появилось первое социалистическое государство. Распалась крупнейшая из всех существовавших когда-либо на Земле империй — Британская, и Соединенные Штаты Америки завладели скипетром наиболее сильной и наиболее богатой страны западного мира... В Египте уже не было ни паши, не хедива, ни даже короля. Патриотически настроенные офицеры четыре года перед этим свергли с трона последнего египетского властителя — короля Фарука, который ничем не уступал легкомысленному Исмаилу и его преемникам. О его разгульной жизни ходили легенды. Он мог в течение одной ночи не моргнув глазом спустить в игорном доме миллионы фунтов стерлингов. Он жил за счет египетского народа, кровью и потом оплачивавшего его колоссальные долги. Более того, был жалкой марионеткой в руках англичан.

Во главе египетской революции стоял энергичный, твердый и гордый человек — полковник Гамаль Абдель Насер, во многом напоминавший широко образованного и деятельного Араби, военного министра Исмаил-паши.

Полковник Насер хотел превратить свою отсталую и зависимую от иностранных держав родину в современное, суверенное, экономически процветающее государство. Поэтому он, естественно, должен был вернуться к великой, но до сих пор не осуществленной идее своих прозорливых предшественников — построить на Ниле у Асуана мощное гидросооружение, которое бы позволило использовать воды животворной реки не только для повышения плодородия жаждущей египетской земли, но и для производства электроэнергии, необходимой для развития экономики страны.

Но где взять деньги для такого гигантского предприятия?

В египетской государственной казне после многолетнего владычества расточительных правителей — хоть шаром покати. И полковник Насер решил обратиться к самой богатой стране западного полушария, к Соединенным Штатам Америки, с просьбой предоставить молодой Египетской республике необходимую ссуду на эту грандиозную стройку.

Государственным секретарем США был в те годы человек, которого даже его противники — а таких было немало — признавали одной из самых ярких и сильных фигур в Америке послевоенного периода. Особенно он выигрывал на фоне тогдашнего американского президента генерала Эйзенхауэра. Шестидесятилетний мужчина, ростом в шесть футов, с неприятно пронзительным взглядом за старомодными очками, с тонкими губами, неприязненным выражением лица, руки глубоко засунуты в карманы долгополого пиджака, развевающегося за спиной, словно зловещие крылья ворона, — он производил впечатление неприступного учителя гимназии, абсолютно лишённого чувства юмора. Смех, по его мнению, является формой легкомысленного ухода от ответственности и выполнения долга.

Джон Фостер Даллес был первым американским государственным секретарем, который поставил цель во что бы то ни стало закрепиться на Ближнем Востоке и вытеснить Англию из этого важного нефтеносного района с исключительно удобной транспортной артерией — Суэцким каналом, по которому проходит шестая часть мирового тоннажа и переправляются три четверти всего объема нефти, потребляемого Европой.

Ловким давлением он заставил Англию подписать англо-американский договор о выводе британских воинских подразделений из зоны канала и тут же предложил египетскому президенту Насеру американское оружие с условием, что египетское правительство разрешит открыть в стране американскую военную миссию.

Еще не завершился вывод британских частей, а в Египте уже собираются расположиться американские солдаты!

Насер предусмотрительно отверг такое предложение.

Для Даллеса это была весьма горькая пилюля.

И в этот момент поступила просьба Египта о займе на строительство Асуанской плотины. Быть может, удастся прельстить Египет деньгами! Ведь речь шла об огромной сумме: 1300 миллионов долларов.

В Каир направился директор Международного банка реконструкции и развития (МБРР) Юджин Блэк для обсуждения с Насером условий займа. А условия, выдвигавшиеся американской стороной, были следующими.

Египетское правительство обязуется в течение периода строительства плотины, то есть пятнадцати лет, направлять все внутренние ресурсы страны на эту стройку. Кредиторам будет дана возможность наблюдать за выполнением данного обязательства и ревизовать египетскую экономику. Далее, Египет не имеет права на протяжении этого времени брать кредиты у другого государства. (Под ним откровенно подразумевался Советский Союз.) МБРР, который бы гарантировал получение кредита, компетентен следить за экономикой Египта и контролировать его государственный бюджет, чтобы иметь представление, до какой степени Египет в состоянии выплачивать долг...

Президент Насер задумчиво смотрел на господина Блэка, сидевшего напротив в кресле. Его воображение рисовало ему Фердинанда Лессепса. Вспомнилось все, что довелось о нем читать. Как он пришел к Мухаммеду Саиду и уговаривал его строить канал, который, мол, принесет Египту славу и благополучие. Вспоминал, конечно, Насер и о той роли, какую сыграли француз Блинье и англичанин Вильсон, почти столетие назад приезжавшие сюда тоже контролировать египетскую экономику...

Неудивительно, что с такими условиями президент Насер согласиться не мог.

— Быть может, нам предоставит кредит другая великая держава. И без унижительных оговорок,— сказал Насер.

Блэка испугало замечание президента. И он пообещал Насеру, что, вернувшись в Америку, приложит все силы для поисков решения, которое было бы приемлемо для египетского правительства.

Когда Д. Ф. Даллес узнал о результатах вояжа директора МБРР, он почувствовал себя глубоко уязвленным в своей ипостаси государственного секретаря самой могущественной державы. Что этот полковник себе там в Египте позволяет?

— Соединенные Штаты не допустят загнать себя в положение, при котором Советы пустопорожными предложениями заставили бы нас делать все большие и большие уступки только для того, чтобы побить их козыри. Советы ставят на кон лишь пустые обещания — откуда они возьмут столько денег! А господин Насер, пользуясь этим, хотел бы выжать из нас миллиард долларов за красивые глаза, не сделав со своей стороны никакой услуги,— горячился Даллес.

Каир спустя годы снова оказался в эпицентре мировой политики. За короткий срок здесь побывали с визитом, сменяя один другого, французский министр иностранных дел, его английский коллега, американские политики, банкиры, экономические советники, проницательные агенты разведслужб.

18 июня в Порт-Саиде состоялась массовая народная

манифестация по случаю ухода из Египта последнего британского солдата.

— Наша политика совершенно ясна,— сказал, обращаясь к нескольким сотням тысяч собравшихся сограждан, президент Насер.— Мы будем сотрудничать с любым государством, которое готово сотрудничать с нами.

Произнося эти слова, Насер повернулся к почетному гостю на трибуне — стоявшему рядом с ним советскому министру иностранных дел.

Эта, на первый взгляд, второстепенная деталь была отмечена всей мировой прессой.

Ровно через месяц египетский посол д-р Хусейн отправляется в Вашингтон, чтобы лично от американского государственного секретаря Даллеса узнать об окончательной позиции американского правительства в отношении ходатайства Египта о кредите на строительство Асуанской плотины.

Вероятно, никогда ни прежде, ни позже не переживал Джон Фостер Даллес столь трудных мгновений. Беспрепятственные телефонные звонки из Лондона и Парижа: премьер-министры и министры иностранных дел настоятельно предостерегали от опрометчивых решений. Лучше попытаться выиграть время. Ни в коем случае не давать египетскому послу категорического отрицательного ответа.

«Мы оставляем на Ваше усмотрение подтверждение или отказ в кредите. Но мы были бы очень опечалены, если бы Вы действовали второпях. Разумнее всего отложить окончательное решение»,— телеграфировал еще в среду вечером 18 июля Антони Иден, премьер-министр правительства ее величества английской королевы Елизаветы II.

В четверг 19 июля Даллес, как обычно, встал в половине седьмого утра и ровно в восемь уже находился в рабочем кабинете. Быстро просмотрев по заведенной многолетней привычке две нью-йоркские газеты и одну вашингтонскую, он снял трубку белого телефонного аппарата, который соединял его непосредственно с президентом Эйзенхауэром.



Президент и госсекретарь еще раз уточнили сценарий действий в вопросе кредитов:

«Оставить дело открытым!»

Потом Даллес отдал секретарю распоряжение пригласить к 15 часам д-ра Хусейна в министерство иностранных дел.

До трех оставалось несколько минут, когда на столе у Даллеса зазвонил черный телефон. Бесстрастный голос вымуштрованного чиновника сообщил, что египетский посол д-р Хусейн уже следует в кабинет министра.

Ровно в 15 часов посол Египта в сопровождении работника посольства вошел в кабинет государственного секретаря США.

Даллес пригласил гостей сесть на удобную тахту, обтянутую мягкой кожей, а сам устроился в кресле с другой стороны кофейного столика.

Педантично правильным литературным американским языком он стал обстоятельно излагать всевозможные трудности, которые нужно преодолеть в вопросе о кредите. При этом он затронул проблему, ранее вообще не упоминавшуюся. Необходимо-де предварительно договориться с Суданом, которому принадлежит верхнее течение Нила. Все это произносилось тоном, неприятно предостерегающим, поучающим, призывающим еще раз взвесить то да се. Д-р Хусейн, воспользовавшись небольшой паузой в неудержимом потоке даллесовской речи, попытался опровергнуть ошибочные аргументы руководителя американского внешнеполитического ведомства.

Но Даллес не позволил себя прервать. И продолжал стоять на своем.

Д-р Хусейн, естественно, был человеком с горячей южной кровью. Ораторские приемы, которые демонстрировал мистер Даллес, ему уже весьма надоели. Он наклонился над столиком и раздраженным голосом спросил:

— Господин министр, вы, надеюсь, не будете утверждать, что берете назад свое предложение только потому, что у меня здесь, в правом кармане, лежит предложение русских о финансировании строительства плотины?

Ни к чему не был Даллес так чувствителен, как к сло-

ву «русский». Губы его еще больше сузились, а серо-голубые глаза за очками, казалось, совершенно исчезли. Судорожное подергивание лица усилилось.

— Хорошо, раз у вас уже есть деньги, в наших вы не нуждаетесь! Я беру свое предложение назад!

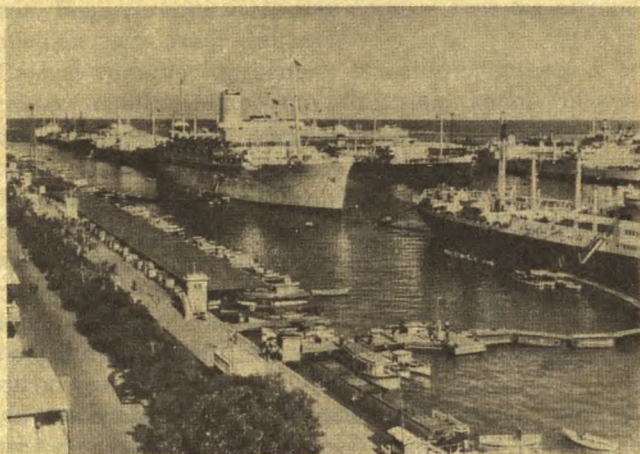
Дело было сделано.

Уже через несколько часов западные информационные агентства разнесли по всему миру сенсационное сообщение:

«Соединенные Штаты отказались предоставить кредит Насеру! Даллес заявил египетскому послу: «Можете отправляться за деньгами в Москву!» Египет остался на бобах. Насер наконец-то проучен. Теперь раскроется блеф Москвы».

На Западе были убеждены, что Советский Союз не в состоянии финансировать столь большой проект.

## Глава 32



Суэцкий канал —  
транспортная артерия мирового значения

## Суэцкий канал становится египетским

В тот жаркий июльский день, когда господин Даллес, министр крупнейшей империалистической державы, сделал, мягко говоря, довольно опрометчивый шаг, египетский президент Насер находился на югославском острове Бриони в обществе двух крупнейших политических деятелей послевоенного периода — югославского президента Броз Тито и индийского премьер-министра Джавахарлала Неру. В обществе, где не надо было опасаться коварных интриг и уловок, относиться к произнесенным словам с недоверием, усматривая в них какой-то подтекст, постоянно быть настороже, пытаться угадать, что у партнера на уме.

На следующий день он узнал из утренних газет об отказе в кредите. Вечером его самолет приземлился в Каире.

Насер немедленно созвал своих министров и тщательно изучил донесение посла д-ра Хусейна. Потребовал для информации все важнейшие американские и английские газеты.

24 июля мировая печать сообщила о том, что президент Египта пообещал в течение двух дней дать ответ Западу.

В Лондоне и Париже заволновались. Что намерен предпринять Насер?

26 июля, в четвертую годовщину свержения короля Фарука, в Александрии, на исторической площади Мухаммеда Али, недавно переименованной в площадь Освобождения, состоялась народная манифестация. Людские потоки заполнили широкое пространство. Египтяне пришли сюда отпраздновать юбилей своей революции,

которая после стольких столетий чужеземного владычества принесла их родине подлинную свободу.

На Александрию опустился вечер. На площади яблоку негде упасть. Острые лучи прожекторов рассекают южную тьму. С нетерпением ожидает речи египетского президента и группа иностранных дипломатов и журналистов. Ведь сегодня истекает срок, в течение которого он обещал дать ответ Западу.

Свыше трех часов говорил Насер, обращаясь к египетскому народу, подробно объяснял, какое значение имела бы для Египта плотина, рассказывал о ходе переговоров о кредите, о том, как американцы и англичане выдвигали неприемлемые условия.

Западные журналисты, теряя терпение, ерзали на трибуне и отмечали про себя: «Ничего нового. Обычная критика колониализма и американского империализма».

Некоторые, не дождавшись окончания речи президента, отправились в гостиницы, чтобы в уютных барах смочить пересохшее на александрийском ветру горло виски с содовой.

Уже приближался десятый час, когда на площади Освобождения раздались исторические слова:

— Сегодня я подписал, а правительство утвердило закон о национализации Всеобщей компании Суэцкого морского канала. Все имущество, права и обязанности компании переходят в руки государства. Все организации и комиссии, которыми распоряжается компания, упраздняются. Суэцкий канал принадлежит нам. Нам будут принадлежать и прибыли. Канал построили египтяне...

В эти часы в Каире, в районе Гарден-сити, на улице Эль-Затра, где находится огромное белое здание компании канала, стоит автомобиль. В нем сидит египетский саперный офицер Махмуд Юнис. Он напряженно слушает по радио каждую фразу оратора на александрийской площади Освобождения. Ждет условленного пароля. Пальцы нервно мнут запечатанный конверт.

С таким же напряжением — в руках точно такие же запечатанные конверты! — приникли к радиоприем-

нику еще два египтянина — Абдель Ахмед Абу-Бакр и Эррат Адель, один в Исмаилии, другой в Порт-Саиде.

Когда до десяти оставались считанные минуты, в приемнике прозвучали слова:

— Лессепс. Да, его звали Лессепс.

Для офицера Юниса это условный знак. Он срывает сургуч с конверта и читает тайную инструкцию. И тотчас же отдает приказ находящемуся в боевой готовности воинскому подразделению немедленно занять административное здание Компании Суэцкого канала. Одновременно части египетской армии занимают служебные здания компании в Исмаилии, Суэце и Порт-Саиде.

Уже через десять минут после окончания речи Насера операция завершена. Приняты все меры против любой попытки саботажа со стороны иностранцев. Движение по каналу может беспрепятственно продолжаться... Инженер Юнис назначен директором национализированного управления Суэцкого канала, Абу-Бакр — секретарем, Адель — его заместителем.

В американском посольстве в Лиме в это время проходил прием в честь американского государственного секретаря Даллеса и его супруги. В 8 часов 56 минут вечера по вашингтонскому времени позвонили из столицы США.

— Насер захватил Суэцкий канал! — сообщил Даллесу трагический голос.

Даллес потерял дар речи. Губы искривила судорога. По лицу заплясал тик. Этого он не ожидал. Это было дипломатическое поражение!

В самом начале десятого по лондонскому времени Антони Идена оторвали от приятной беседы с друзьями. Звонил его личный секретарь. Сдержанным тоном сообщил премьеру последнюю новость из Александрии.

Иден побледнел. Вынул белоснежный платок и вытер выступившую на лбу испарину. Он был настолько потрясен, что выпалил новость всем присутствующим прежде, чем успел снова занять место у роскошно сервированного стола и немного прийти в себя. Гости окаменели. Воцарилась мертвая тишина. Потом все быстро покинули подавленного хозяина.

Антони Иден распорядился немедленно созвать своих ближайших сотрудников. Через час после получения ошеломляющей вести в его рабочем кабинете собрались министр иностранных дел Селвин Ллойд, начальник Генерального штаба генерал Темплер и первый лорд британского адмиралтейства лорд Маунтбэттен.

Наступил момент, когда Англии предстояло исправить то, что испортил мистер Даллес. Теперь инициативу возьмет на себя Англия. Великобритания должна любой ценой защитить свои интересы в этом регионе, защитить свой канал. Если потребуется — даже ценой военной акции. «Египтяне наложили лапу на нашу артерию», — заявил трагическим тоном премьер Иден.

Ночью он приказал разбудить французского посла Шовеля и американского поверенного Фостера для того, чтобы те изволили немедленно прибыть на Даунинг-стрит, 10, и ознакомиться с позицией правительства ее величества.

Премьер-министр ее величества Антони Иден и французский премьер-министр Ги Молле решили пуститься в авантюру, не имеющую аналогии в послевоенной истории. И нашли для этого необходимого союзника — Израиль.

Британский генерал Чарлз Кейгтли со штабными офицерами разработал оперативный план для военно-морских сил. Французский генерал авиации Морис Шалль подготовил воздушную операцию. В обстановке глубочайшей секретности оба военачальника наметили координацию будущих действий. Совместной операции они дали претенциозное кодовое название «Мушкетер». Главная задача состояла в высадке десанта в Александрии и стремительном продвижении на Каир.

На Кипре срочно перекрашивали танки. В типографиях печатались оккупационные листовки и деньги для британской и французской экспедиционных армий в Египте. В портах Мальты бросили якоря корабли военно-морских флотов Англии и Франции.

Ранним утром 29 октября израильские войска вторглись на египетскую территорию и двинулись через Синайский полуостров в сторону Суэцкого канала.

Спустя 24 часа английское и французское правительство направили Египту ультиматум с требованием безотлагательно предоставить их вооруженным силам ключевые позиции на египетской территории в Суэце, Порт-Саиде и Исмаилии «в интересах предотвращения военных действий между Израилем и Египтом». Как и следовало ожидать, египетское правительство эти требования отвергло.

31 октября в 17 часов 40 минут среднеевропейского времени по приказу генерала Чарлза Кейгтли, отданному с согласия французского вице-адмирала Барриота, с Кипра поднимаются в воздух бомбардировщики «Вайян» и «Канберр» со смертоносным грузом на борту.

В 18 часов в Каире раздались первые взрывы бомб.

Генерал Абдель Хаким Амер отдает приказ частям на Синайском полуострове оторваться от противника и сосредоточиться на линии обороны вдоль канала.

Английские военные корабли приближаются к египетским берегам.

После пяти дней ожесточенных бомбардировок 5 ноября в семь часов утра началось англо-французское вторжение. Десантные подразделения французской и английской армий начали занимать зону Суэцкого канала.

Мир был в напряжении.

Председатель Совета Министров СССР направил американскому президенту в четыре часа пополудни историческое послание, в котором говорилось о том, что Советский Союз и Соединенные Штаты являются двумя великими державами, обладающими самым современным оружием, совместное и немедленное использование которого обеспечило бы быстрое прекращение агрессии против египетского народа, и что пиратская война развязана с целью установить в Египте колониальный режим. Если эта война не будет остановлена, грозит опасность, что она перерастет в третью мировую войну.

Вслед за тем пришла телеграмма от американского посла в Москве:

«Если англичане и французы немедленно не прекратят военные действия, Советский Союз примет меры».



Поднялась паника. В Вашингтоне, Лондоне и Париже.

Телеграмма летела за телеграммой. Весь день и всю ночь в кабинетах премьер-министров в Париже и Лондоне без умолку звонили телефоны. Препирательства, угрозы, взаимные обвинения и упреки.

Американский президент Эйзенхауэр позвонил Антони Идену и Ги Молле:

«Немедленно прекратите военные действия!»

В конце концов Франции и Англии не оставалось ничего иного, как отказаться от своих захватнических планов.

Так завершилась одна из крупнейших авантур послевоенного периода.

22 декабря 1956 года британские и французские подразделения покинули зону Суэцкого канала. На этот раз — навсегда.

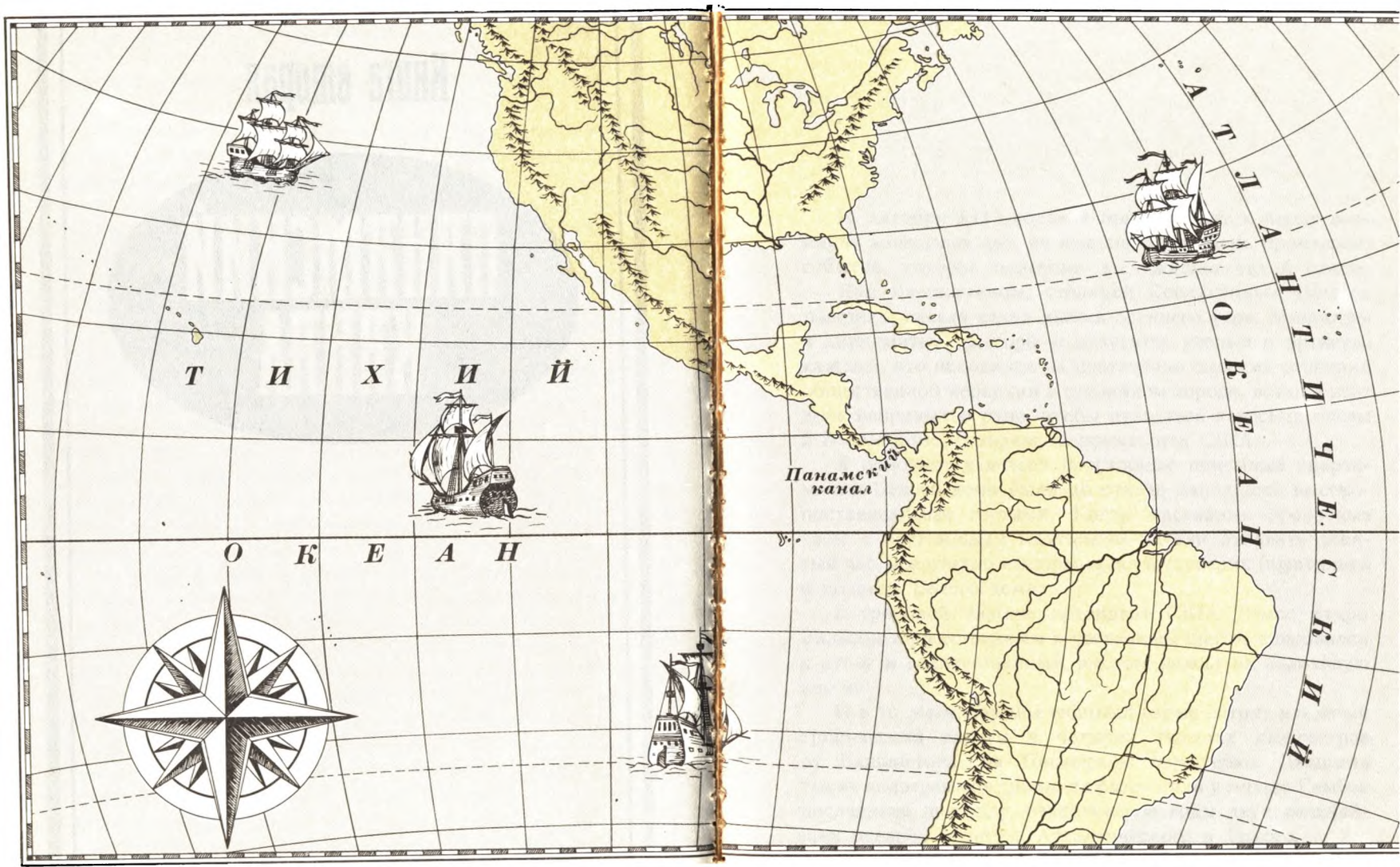
Историки подсчитали, что тысячелетние усилия человечества сократить путь между Европой и Азией стоили ему около 400 тысяч людских жизней. А сколько жизней унесли войны, ведшиеся с целью захвата этого грандиозного создания человеческого гения!

Надо надеяться, что для последующих поколений слово «Суэц» не будет символом интриг, обмана и мошенничества, людских страданий и трагедий, а станет напоминанием о благородной вековой мечте человечества, как ее выразил поэт Иоганн Вольфганг Гёте — *aperire gentibus terram!*



Книга вторая

**ПАНАМСКИЙ  
КАНАЛ**



Т И Х И Й

О К Е А Н

Панама́к канал

А Т Л А Н Т И Ч Е С К И Й О К Е А Н



10 октября 1913 года не принадлежит к числу всемирно известных дат, но именно в этот день произошло событие, которое поистине заслуживает такой славы.

Над Вашингтоном, столицей Соединенных Штатов Америки, висела седая дымка осеннего утра. Министры и дипломаты, сенаторы и депутаты, ученые и артисты, каждый, кто находился на достаточно высоких ступенях общественной иерархии в столичном городе, встал в этот день непривычно рано, чтобы оказаться к восьми часам в Белом доме, резиденции президента США.

В половине девятого просторные приемные апартаменты Белого дома были до отказа наполнены высокопоставленными гостями. Когда массивные бронзовые часы с неутомимым маятником начали отбивать девятый час, все стихло и взоры присутствующих обратились к хозяину Белого дома.

В гробовой тишине президент США Томас Вудро Вильсон торжественным и уверенным шагом направился к столу и величественным жестом нажал на золоченую кнопку.

И в то же мгновение мощный взрыв сотряс влажный тропический воздух в четырех тысячах километров от Вашингтона, на Панамском перешейке. Двадцать тысяч килограммов динамита разрушили у города Гамбоа последнюю преграду, разделявшую воды двух величайших океанов планеты, Атлантического и Тихого.

Спустя несколько минут в Белый дом на имя президента была доставлена телеграмма от главного инженера строительства канала Джорджа Вашингтона Гётальса:

«Все произошло в соответствии с расчетами».

Присутствовавшие встретили это сообщение бурными аплодисментами, звоном хрустальных бокалов, восторженными тостами.

Кабель длиной в четыре тысячи километров, соединявший Белый дом с динамитным зарядом, помещенным в тело перемычки у Гамбоа, послушно выполнил волю президента. В тот памятный день, 10 октября 1913 года, все действительно шло как по маслу. Но то, что предшествовало напыщенной церемонии в Белом доме, было отнюдь не столь благоприятным, отнюдь не столь бесконфликтным и радостным.

Не много найдется мест на нашей планете, которые бы стали сценой для столь драматических событий, как эта узкая полоска земли, служащая естественным мостом между Южной и Северной Америкой.

Все началось миллионы лет назад, когда Земля неистово создавала и уничтожала, когда одни континенты рождались, а другие бесследно исчезали в водных пучинах, когда соединились две великие части света и разделили две величайшие океанские поверхности естественной перемычкой длиной в 3300 километров, достигающей в самом узком месте едва 45 километров.

Это была великая драма природы.

Человеческая драма началась спустя миллионы лет, а если быть точным — во второй год XVI столетия нашей эры, когда нога европейца впервые ступила на Панамский перешеек.

# Глава 1



Панамский перешеек  
соединяет две части Американского континента



## Tierra firme

15 марта 1493 года в испанском порту Палос бросили якоря после семимесячного, полного приключений плавания по неизведанным водным просторам западного полушария два корабля — «Нинья» и «Пинта». Вернулся генуэзский капитан Христофор Колумб. Вместе со своими товарищами он видел сказочные острова с дивными растениями и плодами, природу, которая может разве только присниться, горные ручьи и реки, где в сети попадаются вместо рыбы золотые слитки.

Обо всем увиденном рассказывал этот красноречивый искатель приключений и мечтатель, один из самых бесстрашных мужей в тысячелетней истории человечества, не принявший слепо, на веру утверждения бытовавшей в те времена птолемеевой географии о том, что Атлантический океан является бесконечной водной пустыней, которую нельзя преодолеть. Он рассказывал это своим жадным и очарованным слушателям по дороге из Палоса в королевскую резиденцию, куда спешил с вестью о великом открытии.

Жителей Пиренейского полуострова охватило какое-то удивительное ощущение праздничного восторга, упоения. Ощущение, которое, вероятно, испытал бы современный человек, если бы космический корабль с экипажем на борту, вернувшись с другой планеты, привез весть о том, что она заселена живыми существами. Во власть этого чувства попадали деревенские жители и горожане, люди благородного происхождения и низы, образованные и те, кто не умел ни читать, ни писать, ремесленники и крестьяне, писари и пастухи, купцы и солдаты — каждый, кто обладал хотя бы малой толикой того дра-

гоценного человеческого качества, которое именуется фантазией, воображением.

Каждодневный изнурительный труд на скудных полях, окучивание виноградных лоз на иссушенных склонах, работа у дурно пахнущих кожаных чанов или у обдающих нестерпимым жаром горнов, вечные препирательства на рынках ради сбыта товаров, тоскливое высиживание в писарских конторах — все эти и другие занятия показались вдруг необычайно нудными, скучными, примитивными, глупыми.

Есть два типа людей. Одних чувство упоения через сравнительно краткое время покинет, и они снова примутся с прежним пылом и увлечением за каждодневную работу. Таких, к счастью, большинство. Однако есть и другие, которых это удивительное состояние беспокойного восторга держит, словно впившийся клещ.

В ту пору жил в Триане, предместье живописного испанского города Севильи, почтенный гражданин, имя которого было Родриго Бастидас. Сей муж отличался большой образованностью и потому всеми был весьма почитаем. Более того, его любили за веселый нрав. Изодня в день жители Трианы видели его шагающим с доброй улыбкой в контору и в столь же прекрасном расположении духа возвращающимся через площадь Сан-Педро домой, когда церковные колокола уже призывали на вечернюю молитву.

— Наш дон Родриго — счастливый человек, — говорили обитатели Трианы и были правы. Дон Родриго Бастидас любил свою профессию, ибо она давала ему ощущение важности и полезности. Он был нотариусом.

Но вот наступил этот удивительный день, 15 марта, и все разом переменялось.

Дон Родриго ходил задумчивый, едва замечая, что делается вокруг, на приветливые обращения горожан отвечал небрежно и уже не останавливался перекинуться словечком на рыночной площади перед собором святого Петра.

С лихорадочной жадностью следил он за полными приключений и опасностей экспедициями отважных мореплавателей через океан, в сказочную страну, где

были поражающая воображение природа и реки, несущие золото.

Он проявлял интерес к подготовке Христофора Колумба, возведенного тем временем в чин адмирала, ко второй исторической экспедиции. Она вышла в сентябре того же года из Кадиса, на ее 17 кораблях находились 1500 человек, лошади, крупный рогатый скот, свиньи и собаки.

10 апреля 1495 года был издан королевский указ, согласно которому частным лицам дозволялось предпринимать путешествия с целью открытия новых земель, лишь имея специальное королевское разрешение.

С небольшими интервалами четыре экспедиции отправились из испанских портов курсом на запад.

Командиром первой был Алонсо Охеда, участник второго плавания Колумба. На борту были Хуан де ла Коса, первый картограф Нового Света, и флорентиец Америго Веспуччи, которого человечество удостоило самой высокой чести среди всех мореходов, назвав его именем, собственно говоря не по праву, вновь открытый материк. Охеда достиг южноамериканского побережья к югу от устья Ориноко и возвратился на родину через Большие Антильские острова с крупной партией рабов.

Вторую экспедицию возглавил Педро Алонсо Ниньо, также принимавший участие во втором плавании Колумба. И ему удалось достичь южноамериканского берега и вернуться с большой добычей жемчуга.

Третьим отплыл Висенте Яньес Пинсон, командовавший одной из трех каравелл в первом путешествии Колумба. Он достиг бразильского побережья и впервые в морской истории пересек экватор в западной части Атлантического океана. Вернулся он с большими людскими потерями — два корабля его экспедиции потерпели крушение и утонули вместе с экипажами.

Во главе четвертой экспедиции стоял Диего Лепе. Как и его предшественники, он натолкнулся на Южноамериканский материк и дальше, естественно, не продвинулся.

В один прекрасный день дон Родриго Бастидас закрыл свою нотариальную контору, тщательно проверил

запоры дверей и ставни своего роскошного дома и направился, прихватив все сбереженные золотые монеты, в Кадис. Там он разыскал знаменитого и опытного кормчего Хуана де ла Косу, который недавно вернулся из Нового Света. И тот дал обещание, что, если Бастидасу удастся снарядить экспедицию, он поплывет с ним в качестве штурмана.

Однако организовать экспедицию в ту пору было делом непростым. На корабли и опытных моряков был большой спрос. Успех одного мечтателя и любителя приключений вызвал безграничный энтузиазм и волну отваги у целого поколения. Каждый, кто недоволен был своим сословным или имущественным положением, каждый, кто чувствовал себя обделенным или обманутым судьбой, жадно смотрел на покачивавшиеся в портах корабли с единственной мыслью — преодолеть океанские просторы и попасть в только что открытый рай.

Долго бродил Бастидас по пристани и завистливо смотрел на корабли, бросившие якоря в голубом заливе. Прошли месяцы и годы, прежде чем его мечта осуществилась. Он добыл два ветхих корабля и с утроенной энергией принялся за приготовления к отплытию. В один из октябрьских дней 1500 года экспедиция севильского нотариуса покинула кадисский порт; на борту одного из кораблей был и Хуан де ла Коса.

После долгих недель изнурительного и опасного плавания корабли достигли южноамериканских берегов у современной Венесуэлы. Штурман Хуан де ла Коса изменил затем курс на запад. Экспедиция обогнула мыс Ла-Вела, открыла устье реки Аtrato и Дарьенский залив, проплыла дальше вдоль Панамского перешейка до Номбре-де-Диос и, вероятно, достигла тех мест, где в наше время расположен Портобело.

Бастидасу и его мореходам принадлежит приоритет открытия панамского побережья. Они были первыми европейцами, вступившими на Панамский перешеек.

С большим грузом награбленного золота и жемчуга корабли Бастидаса направились затем к острову Эспаньола, ныне Гаити.

В это время на Эспаньоле находился великий Христо-

фор Колумб, который здесь готовился к разведывательному плаванию в западном направлении. Он внимательно выслушал рассказ Хуана де ла Косы о маршруте экспедиции Бастидаса. Затем Колумб двинулся в направлении с севера на юг, вдоль побережья Центральной Америки.

Как и Хуан де ла Коса, он достиг берегов Панамы, и идеальную естественную гавань, в которой корабли Колумба стали на якорь, назвал Пуэрто-Бельо, то есть «прекрасная гавань» (на современных картах Порто-бело). Но пройти на запад не удалось и ему.

Словно мухи на стекло, наталкивались мореплаватели на Американский континент. Напрасно крейсировал Бастидас с юга на север, а Колумб с севера на юг. Найти вождеденный «западный проход» в «Южное море» они не смогли. А ведь они хорошо знали о том, что отсюда в западном направлении еще расстилаются огромные пространства вселенной. Окружность земного шара была известна уже в 275 году до нашего летосчисления. Выдающийся греческий математик Эратосфен Киренский в своих расчетах ошибся лишь на 400 километров и определил длину экватора в 40 500 километров.

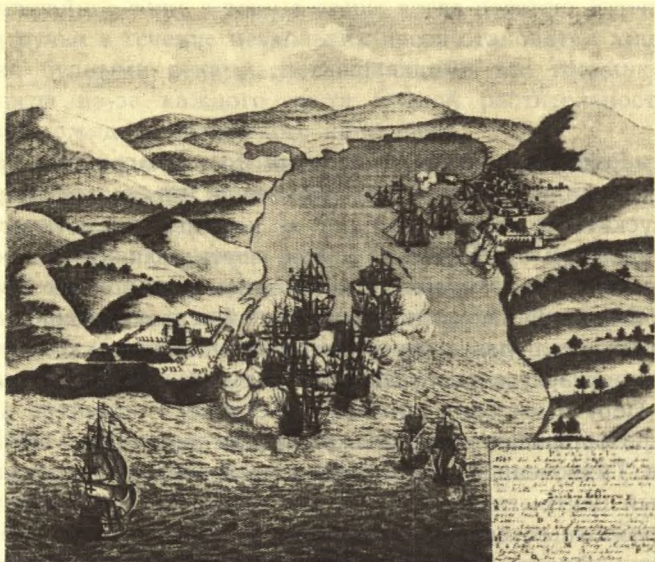
Мореплаватели и завоеватели были людьми бесстрашными и настойчивыми. Ничто не могло их остановить. Снова и снова предпринимали они попытки поймать птицу удачи — открыть водный путь дальше на запад. Они замучили тысячи индейцев, требуя от них, чтобы те выдали им тайну несуществующей водной артерии. Христофор Колумб даже проплыл по реке Чагрес внутрь материка в надежде, что она выведет его на запад. Увы, напрасно. Безуспешно прошел 300 километров по реке Аtrato и Америго Веспуччи. И даже могучее течение реки Ла-Платы не было той дорогой, которая бы вела через континент в другое море.

Любопытно, что и среди туземцев от Мексики до Перу бытовало предание о том, что такой водный путь где-то существует.

Стена, на которую наталкивалась каждая из экспедиций, была названа *Tierra firme* — Твердая земля.

Это была часть света — Америка.

## Глава 2



Английская флотилия перед началом атаки  
на Пуэрто-Бельо

## Camino real — королевский путь

Если в Индию и на Дальний Восток мореходы принимали опасные плавания ради пряностей, перца, мускатного ореха, имбиря и корицы, косметических изделий и шелка, то на запад, через великий Атлантический океан, корабли отправлялись ради золота. Жертвой золотой лихорадки, охватившей испанских конкистадоров, стали два крупнейших на Американском континенте государства с древнейшей культурой — империя инков в Перу и империя ацтеков в Мексике.

Небольшая индейская рыбацкая деревенька Панама на Тихоокеанском побережье превратилась в оживленный центр, главный пункт по перевалке сокровищ, награбленных испанцами в империи инков. Сотни и тысячи килограммов золота, серебра, жемчуга и сказочно красивых материй наполняли возведенные на скорую руку склады. Словно грибы после дождя здесь за короткий срок выросли роскошные деревянные дома, окруженные садами, кабаки и магазины, рыночная площадь. Все тщательно обнесено крепостными стенами и бастионами.

На площади возводили великолепный каменный храм в испанском стиле.

Отсюда, из Панамы, проходил через перешеек к Карибскому морю так называемый королевский путь — Camino real. Он вел через густые джунгли, по горным тропам, по глубоким каньонам, опасными и коварными склонами в порты Номбре-де-Диос и Пуэрто-Бельо.

Из этих портов испанские корабли, осевшие по ватерлинию от драгоценного груза, направлялись через океан, на родину.

Насколько все было бы проще, если бы здесь существовал водный путь! Отпала бы нужда в двойной погрузке и разгрузке, в многочисленных складских помещениях. А главное — не было бы изнурительных переходов через джунгли в тропическую жару или под непрерывным ливнем, когда местность превращается в бескрайние топи, а топи в озера, когда невинно журчащие ручьи в течение нескольких часов становятся хищными бурными реками, поглощающими все тропинки, и когда из-за каждого куста буйной растительности можно ожидать вражеского нападения.

О необходимости построить водный путь первым задумался капитан Эрнан Кортес, покоритель империи ацтеков.

— Никакого водного прохода через *Tierra firme* нет.

К этому выводу он пришел, изучив все тщетные попытки испанских мореплавателей таковой обнаружить. Кортес отдал приказ своему офицеру, выдающемуся математику и географу Альваро Сааведре, разработать план прорытия канала.

Так в 1529 году появились на свет первые четыре проекта строительства канала через Панамский перешеек.

По первому проекту канал предполагалось вести из залива Сан-Мигель на Тихоокеанском побережье в залив Ураба. По второму — из Панамы в Номбре-де-Диос, по третьему — через озеро Никарагуа, по четвертому — через перешеек Теуантепек.

Но Сааведра умер, прежде чем успел представить свои замечательные проекты испанскому королю Карлу V.

Двадцать лет спустя к идее строительства канала вернулся португальский мореплаватель Антонио Гальвао. Любопытно, что его четыре варианта прокладки водного пути через Американский континент в основном совпадали с предложениями его предшественника.

Но и Гальвао не сумел познакомить со своими расчетами и чертежами тогдашних властителей.

Спустя два года, в 1551 году, идеей соединить Атлантический океан с Тихим загорелся испанский историк Франсиско Лопес Гомара, который не раз плавал в Но-



вый Свет с испанскими конкистадорами и собственными глазами убедился в том, что бы это значило, если бы испанские корабли могли попадать по каналу из Атлантики в Тихий океан, на Тихоокеанском побережье загружать трюмы сказочными богатствами инков и без перевалки брать курс сразу на родину.

Гомара решил написать о том своему государю Карлу V:

«Да, безусловно, горы препятствуют прорытию канала, но здесь есть не только горы, но и руки. Стоит Вам принять решение, и великолепный замысел будет осуществлен».

Франсиско Лопес Гомара был выдающимся историком, обладавшим исключительным умением проникнуть в суть проблемы. К тому же он принадлежал к числу тех немногих людей, которые целиком могут отдать себя грандиозной идее. Однако в XVI столетии такая идея была технически неосуществимой фантазией. Распоряжения о строительстве водного пути от Карла V не последовало. У него было множество других забот, связанных с его «постом».

Карл V, испанский король и император Священной Римской империи, внук Изабеллы Кастильской и Фердинанда Католического, завершивших политическое объединение Испании, в свои пятьдесят лет обнаружил, что после тридцатипятилетнего правления все его грандиозные планы создания единой католической семьи европейских народов, во главе которой стоял бы он, Карл V, рухнули. В 1556 году он отрекается от трона и удаляется в монастырь.

Письмо Гомары затерялось в мадридском королевском архиве.

И по-прежнему золото и серебро, жемчуг и другие драгоценности переправлялись на спинах мулов и индейцев-рабов через весь перешеек от Панамы до Номбре-де-Диос и Пуэрто-Бельо.

Индейцы с трудом переносили рабство и умирали сотнями и тысячами. Многие бежали от испанских захватчиков в дремучие девственные леса, где под руководством предводителя Уррака девять лет с успехом защи-

щались от набегов испанских рыцарей. Там, в непроходимых джунглях, в дарьенских горах, их потомки живут до сих пор.

Испанцам не оставалось ничего иного, как доставлять на королевский путь рабов либо из Африки, либо с Антильских островов.

Немецкий естествоиспытатель и путешественник Александр Гумбольдт определяет приблизительно стоимость золота и серебра, вывезенного из Америки в Европу за три столетия, в шесть миллиардов долларов.

Европейские правители и авантюристы самого разного происхождения с нескрываемой завистью смотрели, как испанский король и его конкистадоры набивают казну и сундуки золотом из бездонных перуанских и других рудников.

Словно пчелы за медом, тянулись пиратские корабли в Карибское море. Здесь они подкарауливали испанские суда, неповоротливые из-за набитых доверху драгоценным грузом трюмов. Только за годы правления Карла V в руки французских, голландских и главным образом английских пиратов попало свыше 650 испанских кораблей, груженных золотом.

Более двух столетий Карибское море было ареной невероятных эскапад пиратского племени. Схватки с течением времени превратились в настоящие морские баталии. Еще бы, ведь речь шла о золоте!

Растущая мощь английского морского флота стала одной из причин того упорства, с каким испанский королевский двор отвергал всякую мысль о строительстве канала на американской земле. Водный путь через перешеек еще в большей мере привлек бы в эти широты флотилии с черными флагами на мачтах.

Испанский король Филипп II обосновал эту трезвую идею о неуместности прорытия канала благочестивым аргументом в христианском духе:

— Что бог соединил, человеку не должно разъединять.

Так смелая идея испанских первопроходцев и мореплавателей соединить Атлантический и Тихий океаны была временно отложена.

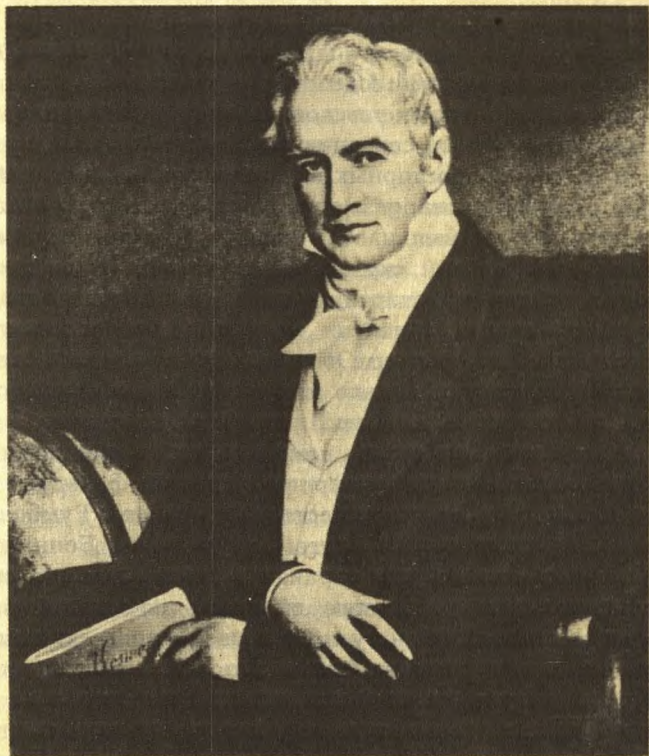
В конце концов испанцы решили переправлять добычу из своих латиноамериканских колоний на родину более длинным, но зато более безопасным путем вокруг мыса Горн, чтобы уклониться от встреч с пиратскими кораблями, поджидавшими их в Карибском море.

Оживленный торговый пункт снова превращается в тихий, заброшенный рыбацкий городишко Панаму. Роскошные дома ветшают, сады с беседками зарастают сорняками, питейные заведения закрываются, торговцы покидают свои лавки, склады разваливаются.

Такую же картину являл собой и некогда шумный Пуэрто-Бельо.

Camino real, королевский путь, жадно поглощает буйная тропическая растительность, навсегда стирая следы беспримерного опьянения сказочным богатством, следы человеческих трагедий, разыгравшихся здесь в первые два столетия Нового времени.

## Глава 3



Александр Гумбольдт,  
знаменитый немецкий естествоиспытатель

## Парижская встреча

Стояла осень 1804 года.

В салонах наполеоновского Парижа оживленно обсуждали очередную сенсацию культурной жизни.

В одном из просторных выставочных залов французской столицы была размещена любопытная выставка. Ее организатором был на сей раз не знаменитый живописец и не модный скульптор, а ученый. И не какой-нибудь почтенный старец, а молодой человек, едва за тридцать, как и Наполеон Бонапарт, новоиспеченный французский император. Этот мужчина был тоже своего рода завоевателем. Только для его побед не потребовалось ни мушкетов и пушек, ни убитых и раненых.

Александр Гумбольдт, немецкий естествоиспытатель и путешественник, по материнской линии француз.

Целых пять лет путешествовал молодой Гумбольдт со своим французским другом и учеником Бонпланом по латиноамериканским странам и теперь демонстрировал парижанам собранную во время поездок поразительную коллекцию, в ту пору в своем роде единственную в мире, научный потенциал которой был столь огромен, что остальные тридцать лет жизни Гумбольдт посвятил ее тщательному классифицированию и описанию.

Парижская публика оказала молодому ученому поистине триумфальный прием. Открытие выставки стало событием огромной общественной важности. Кто не мечтал встретиться с отважным и симпатичным человеком и пожать ему руку!

Выставочный зал превратился в излюбленное место свиданий представителей парижского высшего света.

Среди многочисленных мимолетных встреч и светских знакомств одно имело, безусловно, непреходящее значение. Гумбольдту представили смуглого стройного юношу

в безукоризненном костюме, сшитом по последней парижской моде. Учтивый поклон в соответствии с общепринятым этикетом молодой человек сопроводил своим именем: Симон Боливар.

Ни тот, ни другой не предполагал, что их пути уже пересекались пять лет назад.

Именно тогда, когда Гумбольдт плыл через океан в Южную Америку, шестнадцатилетний креол, потомок испанских завоевателей Симон Боливар был на пути из Венесуэлы в Европу. Богатые родители отправили сына учиться в Париж, в страну великих мыслителей — Руссо и Вольтера.

Молодой Боливар был растроган до слез, когда Гумбольдт рассказывал о его родине. Здесь, в тысячах километров от родной земли, он впервые слышал столь прекрасные и поощрительные слова о таланте жителей Южной Америки, о былой великой культуре и о великом будущем своего народа. Благодаря господину Гумбольдту его родина на некоторое время оказалась в центре внимания Парижа, да и вообще всей Европы. Но в центре внимания не завоевателей, конкистадоров, пиратов, прочих авантюристов разных мастей, а гуманистов, вольнодумцев, ученых мужей, людей, воспитанных Великой французской революцией.

Неудивительно, что Боливар с радостью отказался от всяких развлечений, которые юноше из состоятельной семьи в изобилии предлагал Париж, и ежедневно посещал выставку экспонатов из Латинской Америки, чтобы иметь возможность перекинуться хотя бы парой слов с Гумбольдтом.

Немецкий ученый очень привязался к молодому креолу и часто приглашал его к себе в свою парижскую квартиру.

В одной из вечерних бесед Гумбольдт обратился к Симону Бовивару с такими словами:

— Америка, будь она освобождена от испанского гнета, достигла бы огромного расцвета. Я убежден, что люди достаточно созрели для него. Но где тот человек, у которого бы хватило сил осуществить это?

Симон Боливар был настолько взволнован, что не смог выдать из себя ни одной путной фразы. Он покинул дом Гумбольдта словно одурманенный. До глубокой ночи бродил по набережным Сены и думал о вещах словах своего великого друга, навсегда запавших ему в душу.

Испания как колониальная держава была в начале XIX столетия сильна лишь обширными территориями своих латиноамериканских колоний. А по сути же являлась колоссом на глиняных ногах. Английским пиратам удалось разгромить главную военную силу испанской империи — морской флот, а английские предприниматели сумели использовать золото, захваченное у испанских конкистадоров, для раскручивания маховика первой промышленной революции и превращения Англии в главный фабричный цех мира.

После единичных и локальных бунтов против испанского господства по всей Южной Америке прокатывается волна организованных восстаний, кульминация которых пришлась на 1816—1817 годы и которые привели к полному поражению испанского колониального владычества в Америке.

В один из октябрьских дней 1825 года, двадцать один год спустя после памятной парижской встречи, на вершине Серебряной горы в Колумбии в присутствии огромных толп народа, в том числе дипломатов, прозвучали пламенные слова:

— В великой борьбе, продолжавшейся 15 лет, мы свергли тиранию, произвол и гнет рабства трех столетий. Они хотели, чтобы мы жили как рабы! С беспримерным мужеством и упорством добились мы свободы! Ступая сегодня на вершину Серебряной горы, из недр которой испанцы 300 лет черпали средства для нашего угнетения и порабощения, я думаю о славе, которая несла знамена нашей свободы через весь континент от Ориноко до вершины этой горы!

Произнес их сорокадвухлетний освободитель Колумбии и Перу Симон Боливар.

С именем Боливара неразрывно связаны революционные выступления в южно- и центральноамериканских

странах против Испании. Его имя стало символом свободы для всего тогдашнего мира.

Вероятно, никто в Европе не следил с такой личной заинтересованностью и огромной симпатией за жизненным путем Симона Боливара, как Александр Гумбольдт. Когда он узнал о том, что его молодой парижский друг стал президентом Великой Колумбии, которую образовали нынешние Колумбия, Венесуэла, Эквадор и Панама, он послал ему письмо, в котором обратился к нему как крупному государственному деятелю с призывом осуществить на земле Великой Колумбии давнюю мечту человечества — проложить искусственный водный путь между Атлантическим и Тихим океанами.

Гумбольдт лично разработал девять проектов прорытия канала.

Четыре были приблизительно аналогичны планам Сааведры и Гальвао. Остальные выглядели несколько иначе. Ученый, в частности, предложил построить канал, который бы соединял реку Колумбию через Большое Невольничье озеро с рекой Маккензи. Это был водный путь из Тихого океана через Канаду в Северный Ледовитый океан. Однако Гумбольдт признавал, что из-за недостаточности географических сведений об этих районах такая альтернатива была бы весьма затруднительной. Другой проект предлагал использовать русло реки Колорадо, от которой следовало протянуть 13-мильный канал по горной местности к реке Рио-Браво-дель-Норте, впадающей в Мексиканский залив. На юге Гумбольдт считал выгодным использовать течение реки Сан-Хуан, которая вливается у Хока в Тихий океан, и реки Аtrato, несущей свои воды в Карибское море. Восьмой проект предусматривал соединить перуанскую реку Рио-Гуаура с притоками реки Амазонки. И наконец, девятый проект посвящен каналу, который бы мог связать атлантические заливы Св. Георгия или Св. Юлиана с заливом на тихоокеанской стороне. После подробного изложения всех вариантов ученый рекомендует как самый подходящий соединение рек Сан-Хуан и Аtrato.

Гумбольдт сознавал ограниченность технических возможностей своего времени и оттого в собственных



проектах учитывал судоходность рек и не искал кратчайшего пути от Атлантического побережья к Тихоокеанскому. Поэтому ни один из его планов не рассматривает никарагуанский или панамский маршруты, где пришлось бы преодолевать большие перепады высот, бурные реки и вулканические нагорья.

«Из всего того, что я узнал о Панамском перешейке при тщательном изучении проблемы во время пребывания в Картахене и Гуаякиле, представляется, что следовало бы отказаться от канала, который бы при глубине 7—8 метров и ширине 22—23 метра заменил морской пролив... Гряда гор потребует строительства подземных штолен или целой системы шлюзов... Все народы, которые были бы заинтересованы в использовании этого пути, зависели бы от страны, которая стала бы хозяином перешейка и канала».

Дальнейший ход событий подтвердил, сколь правдивы были взгляды немецкого ученого не только на техническую, но и на политическую стороны проблемы.

Проекты Гумбольдта восхитили Симона Боливара. Он видел в строительстве канала важный политический акт, составную часть своего плана создания федерации латиноамериканских государств и экономического укрепления молодой республики. Увы, оба великих плана остались нереализованной мечтой. Внутренние распри, соперничество между вождями революции, честолюбие и диктаторские тенденции привели к тому, что вместо сильной федерации возникли небольшие, в экономическом отношении слабые государства, которым было трудно противостоять экспансии крупных колониальных держав.

Грандиозные планы Гумбольдта вдохновили и семидесятивосьмилетнего Иоганна Вольфганга Гёте. Секретарь великого поэта Иоганн Петер Эккерман записал 21 февраля 1827 года чрезвычайно интересную беседу, которую передает следующими словами:

«Много и с восхищением говорил Гёте об Александре Гумбольдте и его труде «Через Кубу и Колумбию», который начал читать. Прежде всего его, видимо, заинтересовало отношение Гумбольдта к плану прорытия

канала через Панамский перешеек. „Гумбольдт,— сказал Гёте,— с большим знанием дела наметил и другие точки, через которые, используя реки, впадающие в Мексиканский залив, прокладывать канал, пожалуй, даже удобнее, чем через Панаму. Все это, конечно, принадлежит будущему и великой предприимчивости. Ясно одно, что если такой канал будет построен и суда любого размера с любым грузом смогут проходить из Мексиканского залива в Тихий океан, то выгоды, которые канал принесет всему человечеству, цивилизованному и нецивилизованному, поистине будут неисчислимы. Впрочем, я буду удивлен, если Соединенные Штаты не приберут к рукам такое начинание. Можно смело предсказать, что это молодое государство с его явно выраженной тягой к западу через тридцать-сорок лет завладеет земельными пространствами по другую сторону Скалистых гор и сумеет заселить их. И точно так же не подлежит сомнению, что по всему побережью Тихого океана, где сама природа образовала обширные и надежные гавани, мало-помалу вырастут большие торговые города, которые станут способствовать оживленной торговле между Китаем, Индией и Соединенными Штатами. А в таком случае возникает необходимость, чтобы как торговые, так и военные корабли могли быстрее проходить между восточным и западным побережьем Северной Америки, чем это возможно сейчас, когда им приходится совершать длительное, тяжелое и дорогостоящее плавание вокруг мыса Горн...“»

Какая прозорливость у человека, никогда не ступавшего на американскую землю! Ведь в 1827 году Соединенные Штаты Америки были слабым государством, будущий Сан-Франциско — неприметной рыбацкой деревней, а то, что происходило за Скалистыми горами, вообще никого не интересовало. Какая политическая проницательность во времена, когда мировая политика делалась исключительно на европейской кухне! И каким военным стратегом был создатель бессмертного «Фауста»!

В начале XIX столетия еще никто не обладал смелостью пуститься в столь гигантское и рискованное

предприятие, как строительство искусственного водного пути, который бы рассек Американский континент надвое.

Семена любой идеи не взойдут, пока производительные силы и производственные отношения не подготовят соответствующей общественной почвы. Однако идея канала сохранилась в мыслях ученых и авантюристов, предпринимателей и политиков.

## Глава 4



Рыбацкая деревня Сан-Франциско  
стала со временем оживленнейшим городом  
американского Запада

## **Золотая лихорадка, на этот раз американская**

В ту пору, когда по Европе прокатилась волна революций, когда в Париже сбросили короля и французы провозгласили республику, когда на улицах Праги и Вены сражались на баррикадах против закоснелой габсбургской монархии, когда Джузеппе Гарибальди возглавил революционное движение в Италии, а в Венгрии Лайош Кошут повел за собой народ на борьбу за независимость, Новый Свет охватил приступ золотого безумия.

Шел исторический 1848 год.

15 марта местная газета в небольшом рыбацком городке Сан-Франциско поместила на последней странице набранное неброским шрифтом короткое сообщение, которое перевернуло с ног на голову весь американский уклад жизни от Западного побережья до Атлантики, от Сан-Франциско до Нью-Йорка.

«В русле ручья, который приводит в движение пилу, недавно установленную капитаном Саттером в поселке Американ-Форт, было обнаружено в значительном количестве золото. Один из работников капитана Саттера всего за пару часов собрал золота на сумму около 30 долларов».

Газета «Кэлифониен» тут же прекратила свое существование. Все, от редактора до наборщика, кинулись в горы. Фермеры и торговцы, парикмахеры и портные, врачи и судьи оставляли свои занятия и мчались в Сьерру, чтобы в числе первых оказаться у сказочного родника счастья.

Стремительно вырастали поселки и города, трактиры и кабаки, банки и игорные залы. Тихие, неприметные рыбацкие деревни превращались в шумные центры золо-

тоискателей. Заштатные городки в течение ночи становились городами, в которых бурлила жизнь Дикого Запада. Револьверы и ружья были средством общения, пулями оплачивались векселя и долги.

Кто станет работать за несколько долларов в месяц, если за один день человек может намыть золота на сумму 100 долларов?

Началось невиданное в истории человечества, видимо единственное в своем роде, «переселение народов». Все, у кого были здоровые руки и ноги, спешили пешком, верхом либо на повозках, крытых брезентом, часто со всей семьей, через широкий Американский континент, через Скалистые горы в Калифорнию.

Но что делать с намытыми золотыми сокровищами? Как увезти это сказочное богатство, которое становится реальностью только в цивилизованной части Соединенных Штатов, то есть на востоке, в Нью-Йорке? Опять пересекать весь континент, но теперь в обратном направлении? Через дикие степи, опасные горы, через пади и каньоны, дремучие леса, где за каждым деревом, за каждой скалой вас могут подстергать жестокие и беспощадные авантюристы и грабители, которые хладнокровно отберут драгоценный груз, как это делали морские пираты, нападая на испанские корабли?

И снова после многолетней спячки пробуждается к жизни знаменитый некогда Camino real на Панамском перешейке.

Из калифорнийских гор золото везут на «кораблях прерий» — «prairie schooners», в фургонах переселенцев, в калифорнийские гавани, здесь его грузят на суда, которые отправляются в Панаму. В Панаме его перегружают на спины мулов и негров, а там, где позволяет дорога, и на повозки и переправляют на Атлантическое побережье в порт Чагрес, где золото опять спускают в трюмы кораблей, которые берут курс на Нью-Йорк.

Так Дикий Запад оказался на Панамском перешейке. В Панаме снова открываются гостиницы и кабаки, магазины и игорные дома. На улицах города опять, как во времена испанских конкистадоров, слышны стрельба и галдеж пьяных золотоискателей.

В эти годы от трех до четырех тысяч мужчин с рюкзаками на плечах ежемесячно пробирались через джунгли, болота, карабкались по палям и скользким обрывистым скалам, в тропический зной и в тропические ливни, по местности, где беспощадно свирепствуют лихорадка и малярия, тиф и дизентерия.

Здесь начинался заветный путь к быстрому обогащению. Или — кому как повезет — к скорой гибели.

За первые три года после памятного дня, когда в местной газете заштатного городка Сан-Франциско появилось сообщение о находке золота на ранчо капитана Саттера, по тропе из Панама к устью реки Чагрес было переправлено золото стоимостью почти 100 миллионов долларов. Тогда же США заплатили Мексике за Калифорнию, Техас, Аризону, Нью-Мексико и т. д. отступного на общую сумму 26 800 тысяч долларов. Вот это были операции!

Золото стоимостью почти 100 миллионов долларов переправлялось через перешеек тем же примитивным способом, как и во времена испанского короля Карла V. А ведь уже в 1846 году существовало регулярное железнодорожное сообщение между Оломоуцем и Прагой, а значительно раньше — между Линцем и Ческе-Будеёвице.

Но эра караванов вскоре кончилась и здесь.

Три предприимчивых американца, У. Эспинуолл, Генри Чонси и Джон Стивенс, получили от колумбийского правительства монопольное право на прокладку железной дороги, которая бы вела через Панамский перешеек и соединяла Тихоокеанское побережье с наиболее удобным портом в Карибском море.

В 1850 году американцы начали строительство самой дорогостоящей и одновременно самой прибыльной железной дороги в мире.

Да, самой дорогостоящей, потому что каждая миля железнодорожного полотна обходилась в 150 тысяч долларов, а каждая шпала стала надгробным памятником одной из 60 тысяч жертв — китайских, ирландских и негритянских рабочих.

Пять лет продолжалось строительство трассы длиной в неполных 80 километров, которая вела из Панама

в новый, специально построенный порт на берегу Карибского моря, о названии которого американские предприниматели так и не смогли договориться с колумбийским правительством.

Американцы после получения концессии на строительство железной дороги стали вести себя весьма самоуверенно и в неразборчивой форме давали понять, что дорога будет американской, а следовательно, и вся территория, по которой проходит трасса, является также в известной мере частью Соединенных Штатов. В духе своих амбиций они решили начальную станцию новой железнодорожной линии на Карибском побережье назвать по имени главного пайщика стройки — Эспинуолл.

Для колумбийского правительства подобные действия янки, как повсеместно называли самоуверенных американцев, были весьма неприятны. Ведь еще свежи были в памяти старшего поколения воспоминания о многолетней освободительной борьбе народов Латинской Америки против испанского владычества. Неудивительно, что каждое проявление властолюбия и высокомерия глубоко задевали патриотические чувства народов этого региона. Правительство недвусмысленно дало понять американцам, что они находятся на территории Колумбии, и не согласилось принять американское наименование нового портового города. Оно решило назвать его Колон, в честь Христофора Колумба, первым из мореплавателей открывшего бухту.

Но американцы стояли на своем. Ведь это их стройка!

Как же случилось, что миру все-таки ничего не известно о городе Эспинуолл?

«Ответственность» несет колумбийское почтовое ведомство. Оно приняло решение не вручать почтовые отправления, адресованные в Эспинуолл, заявив, что не знает такого города. И вся корреспонденция, направлявшаяся в Эспинуолл, возвращалась назад в США. Хочешь не хочешь, американцам пришлось согласиться с тем, что железная дорога поведет из Панамы в Колон, а не Эспинуолл.



А как обстояло дело с рентабельностью предприятия?

Бухгалтерские ведомости панамской дороги свидетельствуют о том, что уже через несколько месяцев после ввода ее в эксплуатацию все расходы окупились. Ну а те 60 тысяч рабочих, которые погибли на строительстве, в бухгалтерских книгах, естественно, не фигурируют.

Перевозочные тарифы на дороге были более чем завышены. Нигде в мире не платили столько за проезд и провоз багажа, как здесь, на Панамском перешейке. Американские предприниматели могли себе это позволить без сколь-нибудь серьезного риска. Вам не нравятся цены? Вы можете топтать через джунгли, болота, в ливень или в изнурительный, смертельный зной, подставить себя полчищам комаров...

И золотоискатели платили и платили, а господин Эспинуолл и его компаньоны, ни разу не посетившие золотоносные дремучие леса Калифорнии и никогда не державшие в руках кирки или сетки для промывания песка, помещали в нью-йоркский банк куда больше золота, чем самые усердные старатели.

Но вот появились другие, не менее предприимчивые американцы, которые предложили золотоискателям переправлять их добычу в Нью-Йорк значительно дешевле и на более выгодных условиях. Они открыли регулярное пароходное сообщение между Сан-Франциско и Нью-Йорком вокруг мыса Горн.

Это, конечно, был долгий путь, но зато куда более безопасный, без перегрузок и пересадок, а главное — более дешевый.

И постепенно снова повторилась ситуация тех давних времен, когда испанские конкистадоры и мореплаватели, стремясь уклониться от встречи с пиратами в Карибском море, плыли вокруг мыса Горн.

И вновь бурная жизнь Дикого Запада на Панамском перешейке сменилась патриархальной тишиной. Правда, на этот раз не на столь длительный срок, как полтора столетия назад.

В ту пору, когда Эспинуолл с партнерами принялся за строительство железной дороги, в Европе в немецком

журнале «Нойе райнише цайтунг» появилась поразительная по осведомленности статья о событиях, происходивших на другом конце океана, в Новом Свете: «Открытие калифорнийских золотых приисков довело до апогея американское процветание... значение этого открытия... заключается не в увеличении количества золота вследствие открытия новых приисков, хотя и это увеличение средств обмена, конечно, не может не иметь благоприятного влияния на торговлю в целом. Оно заключается в том толчке, который минеральные богатства Калифорнии дали капиталам на всем мировом рынке, в оживлении, охватившем все западное побережье Америки и восточное побережье Азии... Благодаря Калифорнии создалась необходимость в совершенно новых мировых путях, которые в скором времени по своему значению превзойдут все остальные. Главный торговый путь к Тихому океану — океану, который, в сущности, лишь теперь открыт и становится самым важным океаном в мире, — отныне проходит через Панамский перешеек. Открытие сообщений через этот перешеек путем прокладки шоссе, постройки железных дорог и каналов стало теперь настоятельной потребностью для мировой торговли, и работы эти местами уже производятся. Железная дорога из Чагреса в Панаму уже строится. Американская компания производит измерения в бассейне реки Сан-Хуан в Никарагуа, чтобы соединить оба океана сперва посредством трансконтинентальной дороги и затем посредством канала. Другие пути — через Дариенский перешеек, дорога через Аtrato в Новой Гранаде, через перешеек Теуантепек — обсуждаются в американских и английских газетах. При неожиданно обнаружившемся теперь незнакомстве всего цивилизованного мира с условиями местности Центральной Америки трудно с определенностью сказать, какой путь наиболее удобен для прорытия большого канала. Судя по немногим известным данным, путь по реке Аtrato и путь через Панаму представляют наибольшие преимущества. В связи с устройством путей сообщения через перешеек столь же настоятельной оказалась надобность в быстром расширении океанского пароходства. Уже

установлено пароходное сообщение между Саутгемптон-ном и Чагресом, Нью-Йорком и Чагресом, Вальпараисо, Лимой, Панамой, Акапулько и Сан-Франциско; но этих немногих линий с их незначительным числом пароходов далеко не достаточно. Расширение пароходных сообщений между Европой и Чагресом с каждым днем становится все более необходимым, а рост сношений между Азией, Австралией и Америкой требует новых пароходных линий огромных масштабов от Панамы и Сан-Франциско до Кантона, Сингапура, Сиднея, Новой Зеландии и важнейшей станции Тихого океана, Сандвичевых островов...

В этом устремлении капитала в трансокеанское пароходство и в строительство канала через американский перешеек уже заложена основа для чрезмерной спекуляции в этой области. Центром такой спекуляции по необходимости является Нью-Йорк, который получает наибольшее количество калифорнийского золота и уже захватил в свои руки главную часть торговли с Калифорнией, да и вообще играет для Америки ту же роль, какую Лондон играет для Европы. Нью-Йорк уже представляет собой центр всего трансатлантического пароходства; все пароходы Тихого океана также принадлежат нью-йоркским компаниям, и почти все новые проекты в этом деле возникают в Нью-Йорке. Спекуляция вокруг трансокеанских пароходных линий в Нью-Йорке уже началась. Компания Никарагуа, основанная в Нью-Йорке, также кладет начало спекуляции вокруг прорытия каналов через Панамский перешеек. Очень скоро здесь разовьется чрезмерная спекуляция...»

Авторами статьи были Карл Маркс и Фридрих Энгельс\*.

---

\* К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 7, с. 461—463.

# Глава 5



Лондонская атмосфера в духе концепции  
«мир принадлежит нам»

## Лорд Пальмерстон против канала

В самом деле, пришло время осуществить мечту столетий и прорыть канал через естественную преграду, соединяющую Северную и Южную Америки, но разделяющую Тихий и Атлантический океаны. Человечество переживало огромный промышленный подъем, а в мировой системе транспортных путей происходили прямотаки революционные перемены. В Европе уже несколько лет функционировало Исследовательское общество, которое объединило известных инженеров стран, разрабатывавших план Суэцкого канала. На фоне этих достижений абсурдным казалось то обстоятельство, что корабли вынуждены были плыть из Сан-Франциско вдоль всего Американского континента к самой южной его оконечности и, миновав узкий Магелланов пролив, возвращаться снова вдоль всего континента в Нью-Йорк, то есть преодолевать лишних более 24 тысяч километров.

Но кто возьмется за решение этой задачи? Кто рискнет начать самую гигантскую стройку XIX столетия?

Здесь, весьма далеко от Европы и еще дальше от Ближнего Востока, от Суэцкого перешейка, где велась борьба за прорытие Суэцкого канала, ситуация была во многом сходной. В Египте столкнулись интересы двух европейских держав, Великобритании и Франции. В Латинской Америке — интересы Великобритании и Соединенных Штатов Америки — молодого, чрезвычайно агрессивного, напористого государства, которое после открытия калифорнийского золота пережило в поразительной короткий срок мощный экономический подъем.

Англия со времен своих знаменитых пиратов Фрэнсиса Дрейка и Генри Моргана постоянно наступала

в Латинской Америке на пятки Испании. И тогда, когда Александр Гумбольдт с искренней симпатией следил за национально-освободительной борьбой народов Латинской Америки против испанского владычества, в Лондоне, в резиденции премьер-министра на Даунинг-стрит, 10, готовились быстро занять освободившееся место в этой части света. Место Испании. И действительно, блестящим английским дипломатам удалось утвердить во многих латиноамериканских странах сильное влияние ее величества английской королевы.

Полные молодой энергии, чрезвычайно пробивные Соединенные Штаты с большой неприязнью следили за маневрами Англии.

Но об открытом столкновении и думать не могли. Кто бы отважился в середине прошлого столетия померяться силой с крупнейшей морской державой мира! Поэтому США сосредоточили свои усилия до поры до времени на приобретениях в Северной Америке. Спровоцировав войну с Мексикой, они отторгли от нее Техас, Нью-Мексико, Калифорнию и Орегон.

В Лондоне начали испытывать явное беспокойство от возрастающей напористости молодой державы. Англичане были достаточно опытными политиками, чтобы знать, что аппетит приходит во время еды.

Оба соперника отчетливо понимали, что на узкой полоске суши, образующей естественный мост между южной и северной частью Американского континента, находится ключ к воротам Тихого океана, к господству в Карибском море, ключ к новым территориальным захватам в Тихоокеанском регионе.

И этим ключом является канал.

Поэтому отношение к идее создания канала менялось как в Вашингтоне, так и в Лондоне в зависимости от того, насколько сильной чувствовала себя та или другая сторона.

Еще в 1825 году, то есть в период, когда у США еще не было ни Техаса, ни Калифорнии, когда еще никто не подозревал о том, что в Калифорнии находятся гигантские месторождения золота, американский государственный секретарь Генри Клей заявил:

— Строительство канала не должно стать самостоятельной акцией какой-то одной державы без сотрудничества и помощи других. Более того, даже доход и польза, от него получаемые, не могут принадлежать одной стране, а должны быть поделены между всеми странами мира.

И еще спустя несколько лет можно было услышать в Вашингтоне ту точку зрения, что каналу надлежит быть «свободным и нейтральным».

После открытия калифорнийских месторождений ситуация изменилась. Все чаще в США стали раздаваться голоса, вещавшие о том, что канал на Американском континенте должен принадлежать самому могущественному государству в Новом Свете, каким, безусловно, являются Соединенные Штаты, способные не только реализовать данный проект, но и обезопасить его от возможного врага.

Лорд Пальмерстон не выносил подобных разговоров. Не откладывая дело в долгий ящик, он предпринял меры, чтобы поставить США в надлежащие рамки. Он потребовал от Никарагуа передать Великобритании устье реки Сан-Хуан. В противном случае эта область-де будет захвачена силой. Устье реки представлялось одним из идеальнейших мест для начала канала. Никарагуа была слишком слабым государством, чтобы оказать сопротивление. Она обратилась за помощью к США, повергнув последние в состояние полной растерянности. Ведь даже они не могли себе позволить пойти на конфронтацию с Великобританией.

В этой ситуации в дело вмешались два весьма энергичных дипломата, действовавшие в значительной степени на свой страх и риск.

Первый из них, американский посланник в Манагуа Элиаш Хайз, заключил с Никарагуа — как утверждают, без согласия Вашингтона — договор, по которому США обязались предоставить Никарагуа помощь в защите ее границ, а никарагуанское правительство взамен предоставляло США преимущественное право на строительство канала на своей территории.

Столь же энергичным, как и господин Хайз, оказался

английский консул в Гватемале. Он хотел стяжать лавры в Лондоне. Консул договорился с британским адмиралом Горнби, флот которого стоял на якоре в Карибском море. И, не ожидая ничего согласия, оба господина ничтоже сумняшеся оккупировали остров Тайге-Айленд.

В Вашингтоне испугались. Боялись целого каскада ответных действий со стороны способного на все лорда Пальмерстона. Срочно отозвали из Манагуа господина Хайза и обратились к лорду Пальмерстону, что были бы рады послать в Лондон делегацию, которая бы объяснила возникшие недоразумения.

В Лондон отправился по поручению американского президента влиятельный сенатор Риверс.

В ходе лондонских переговоров выяснилось, что оба соперника предпринимают все возможное, чтобы не позволить один другому получить концессию на строительство канала у одного из центральноамериканских государств.

Лорд Пальмерстон без всякого смущения заявил главе американской делегации, что к захвату устья реки Сан-Хуан его вело единственное побуждение — воспрепятствовать тому, чтобы Соединенные Штаты построили там канал.

Лорд Пальмерстон был непримиримым противником канала и обладал исключительным нюхом на людей, которые выдумывают подобные проекты. Великобритания не была заинтересована в канале, ибо она обладала морским флотом, с которым никто не мог соперничать и который с одинаковой безопасностью преодолевал путь как вокруг мыса Доброй Надежды, так и вокруг мыса Горн. Но более всего она была заинтересована в том, чтобы никто вообще ничего не строил.

19 апреля 1850 года в Лондоне был подписан англо-американский договор, вошедший в историю как договор Клейтона—Булвера, поскольку от имени Великобритании его подписал У. Г. Литтон-Булвер, а от имени США — Джон Мидлтон Клейтон. Оба государства принимали на себя обязательство не предпринимать никаких шагов к установлению одностороннего контроля над будущим каналом в Никарагуа и возведению на его



трассе укреплений, не стремиться к колонизации или закабалению какой-либо части Центральной Америки. Обе державы, говорилось в договоре, будут охранять безопасность и нейтралитет предполагаемого водного пути и окажут поддержку любой компании, которая предпримет достаточные подготовительные усилия, чтобы взяться за строительство канала.

Этот договор был несомненным успехом английской дипломатии, и в первую очередь лорда Пальмерстона. Британцы достигли того, чего желали, американцы подписали то, чего не хотели. И на протяжении последующих двух десятилетий не было среди дипломатических бумаг документа, о котором бы в Америке столь много писали и говорили, как о договоре Клейтона-Булвера.

В Вашингтоне царило пораженческое настроение. Горечь, негодование и всепоглощающая ненависть к этим смехотворным аристократам-англичанам.

Вскоре у американцев появились иные заботы, нежели канал. Минуло лишь семьдесят лет после победоносной освободительной войны против Англии и образования Соединенных Штатов Америки, как молодую страну охватило пламя Гражданской войны между Севером и Югом.

После победы северян положение в стране быстро стабилизировалось, сознание собственного достоинства вновь поднялось, и снова начались дискуссии о позорном договоре Клейтона-Булвера.

Улисс Грант стал первым американским президентом, который категорически поддержал точку зрения, гласившую: «Канал только под американским контролем!» И едва утихли страсти Гражданской войны, послал государственного секретаря Гамильтона Фиша в Колумбию принудить тамошнее правительство к договору о строительстве канала.

После многонедельных переговоров 26 января 1870 года между Колумбией и США был подписан договор, согласно которому Колумбия уступала Соединенным Штатам право на строительство канала на своей территории и одновременно право контроля над каналом. Взамен США обязались признать суверенитет Ко-

лумбии и гарантировали ее защиту от внешней агрессии.

Однако, когда текст договора был предложен колумбийскому парламенту, депутаты изъявили готовность ратифицировать его только в том случае, если Колумбии будет гарантирован суверенитет и в зоне канала.

Американский конгресс с такой поправкой к договору не согласился и продолжал настаивать на том, что канал должен принадлежать США. Все старания Гамильтона Фиша пошли насмарку, радость Вашингтона была преждевременной.

Тогда президент Улисс Грант решил попытать счастья в Никарагуа. Но и там повторилось то же, что было в Колумбии. И здесь американцам не удалось провести требование неограниченного контроля над зоной канала.

Переговоры господина Гамильтона Фиша не удалось сохранить в тайне от всего мира. В Лондоне громко возмущались действиями американцев, взявших на себя двадцать лет назад в договоре Клейтона—Булвера обязательство не предпринимать никаких шагов в этом вопросе самостоятельно, без консультаций с Великобританией.

Соперники обменивались резкими нотами, в которых обвиняли друг друга в несоблюдении договора.

В Лондон отправилась американская делегация во главе с государственным секретарем для того, чтобы попытаться добиться изменения договора или — в случае удачи — его отмены. Но англичане даже слушать что-либо подобное не желали и упорно настаивали на полном сохранении договора. Американским дипломатам пришлось вернуться в Вашингтон с пустыми руками.

А тем временем, пока две могучие державы ревниво следили за каждым действием друг друга, на авансцену вступил человек, который не опирался ни на государственную поддержку, ни на авторитет и власть американского президента или английской королевы.

## Глава 6



Семидесятишестилетний Фердинанд Лессепс  
пускается в новую авантюру

## Фердинанд Лессепс снова на сцене

Судьбы некоторых людей бывают столь красочны, что перед ними блекнут пророчества и предсказания самых изобретательных гадалок. Нуньес де Бальбоа начал жизненный путь фермером и виноделом, потом вместе с нотариусом Бастидасом отправился в Новый Свет, первым из европейцев увидел Тихий океан, а жизнь окончил на эшафоте. Генри Морган был слугой, стал королем пиратов Карибского моря, потом пэром королевы Елизаветы и наконец вице-губернатором Ямайки. Граф Фердинанд де Лессепс поступил на службу чиновником консульства, потерпел фиаско на дипломатическом поприще, вышел на пенсию и стал крупным землевладельцем, затем — героем Суэцкого канала и, наконец...

Полуправда всегда обладает чрезвычайной живучестью.

17 ноября 1869 года был торжественно открыт Суэцкий канал. В мировом общественном мнении Лессепс слыл не только предпринимателем, но и непосредственным строителем, гениальным создателем первого международного канала — величайшего детища своей эпохи. Он был избран членом Французской Академии наук и получил звание инженера, хотя и не проучился ни одного семестра в техническом вузе.

Для всего мира Суэцкий канал на многие годы был неразрывно связан с именем Фердинанда Лессепса.

И хотя средства связи в семидесятые годы прошлого столетия ограничивались телеграфом, дилижансной, железнодорожной и паровой почтой, этого оказалось достаточно, чтобы и в далекой Колумбии люди узнали о деяниях француза Лессепса.

Однажды в Боготе появились два французских морских офицера, Арман Реклю и Люсьен Наполеон-Бонапарт Виз, правнук великого полководца. Они привезли с собой послание от престарелого героя Суэца. В нем содержалось заманчивое предложение: используя свой уникальный опыт строительства Суэцкого канала, французы берутся построить и второй крупнейший канал в мире. Они не требуют от колумбийского правительства никаких уступок и льгот, никакого ограничения суверенитета или контроля за областью, по которой пройдет канал. Это будет чисто коммерческое частное дело. Французам, разумеется, не требовалось объяснять колумбийскому правительству, что значило бы для экономики бедной страны появление на ее территории главной транспортной артерии между американским востоком и американским западом, между Европой и Тихим океаном. Достаточно было в качестве примера указать на исключительное влияние Суэцкого канала на мировую торговлю.

Колумбийское правительство со всей серьезностью рассмотрело предложение двух французов и в конце концов согласилось с тем, чтобы французская частная компания принялась за это грандиозное предприятие.

Но не только успех строительства Суэцкого канала, который рассматривался тогдашним миром как триумф, принадлежащий исключительно французам, повлиял на решение колумбийского правительства. Существенным оказалось и другое обстоятельство. Две соперничающие державы, Великобритания и Соединенные Штаты Америки, вследствие откровенно империалистической политики, проводившейся ими в этом регионе, были крайне опасными партнерами для слабого колумбийского государства, в то время как Франция считалась другом центральноамериканских республик. Американский континент уже давно перестал быть сферой интересов французской империи.

Заручившись согласием колумбийского правительства, французы победоносно вернулись в Париж, где вместе с Фердинандом Лессепсом основали Между-

народную компанию по постройке межокеанского канала. Компания получила от колумбийского правительства преимущественное право на строительство канала на территории Панамского перешейка, являвшегося тогда частью Колумбии.

Международная компания по постройке межокеанского канала созвала в Париже международное совещание специалистов-инженеров, мореплавателей, экономистов для обсуждения планов строительства. На совещании председательствовал Фердинанд Лессепс, предложивший участникам встречи французский проект: канал на уровне моря, без шлюзов, с туннелем длиной от шести до девяти километров сквозь возвышенность, имеющуюся на трассе между Колоном и Панамой.

На совещании развернулась оживленная дискуссия. Перед присутствовавшими здесь английскими и американскими специалистами стояла важная задача: дискредитировать французский проект и добиться строительства канала в Никарагуа, которая, опасаясь потерять шанс построить канал на своей территории, была теперь готова пойти на серьезные уступки.

Но благодаря престижу и авторитету Фердинанда Лессепса французской стороне удалось провести свой план.

Американским делегатам, адмиралу Дэниелу Аммену и инженеру морского министерства Г. А. Менокалу, пришлось сообщить в Государственный департамент США неприятную весть о том, что своей цели они в Париже не добились и что французы вот-вот приступят к выемке первого грунта.

Их отчет содержит много любопытных наблюдений.

«Состав участников совещания был весьма пестрым. Наряду с инженерами — которых ничтожное меньшинство — приглашены маклеры, предприниматели, банкиры. С самого начала было ясно, что не техническая сторона дела, а личные интересы будут решающими для результата совещания. Технический комитет совещания высказался за канал на уровне моря, то есть без системы шлюзов, по образцу Суэцкого канала. Голосование в этом, с позволения сказать, техническом комитете за-

вершилось следующим образом: 16 голосов — за, 3 — против, 11 — воздержались, а 7 членов на заключительное голосование не явились вовсе. Среди 16 положительных голосов 8 принадлежали явным ставленникам Лессепса, 5 — лицам, никогда не имевшим ничего общего с техникой. И вообще из общего числа 98 делегатов один-единственный, инженер панамского происхождения, бывал в Центральной Америке и знал местные условия».

Нет оснований ставить под сомнение точность отчета американских делегатов. Просто невероятно, какой магической силой может обладать популярность одного человека и сколько образованных и здравомыслящих людей могут потерять благоразумие и рассудительность.

После «успешного» завершения международного совещания Фердинанд Лессепс создал акционерное общество под названием Всеобщая компания Панамского межокеанского канала.

Это произошло в 1879 году, ровно через десять лет после завершения строительства Суэцкого канала.

Таким образом, пока Англия сторожила каждый шаг Соединенных Штатов, а Соединенные Штаты следили за Англией, Фердинанд Лессепс провел их обоих.

В Вашингтоне кипели от негодования. Проклятые французы! И будь у американцев возможность, они чинили бы им те же препятствия, какие чинила Англия строителям Суэцкого канала. Но, во-первых, Колумбия была суверенным государством, а не вассальной страной, как Египет, и, во-вторых, США, несмотря на всю свою экономическую и великодержавную мощь, достигнутую в беспримерно короткий срок — в течение неполного столетия, — по-прежнему еще не могли позволить себе в мировой политике то, что позволяло себе британское правительство.

В американском конгрессе велись бурные дебаты о недопустимой наглости французов. Сенаторы с возмущением заявляли о том, что действия французской стороны нельзя квалифицировать иначе как недружественный акт по отношению к США.

Трудно сказать, изучали или нет американские се-

наторы историю Суэцкого канала, но их выступления дословно совпадали с ругательствами, которые адресовали Фердинанду Лессепсу лорд Пальмерстон и английские депутаты двадцать лет назад.

И престарелый Лессепс не поленился отправиться в Вашингтон, чтобы на месте, по уже проверенному рецепту, переговорить с представителями торговых и предпринимательских кругов. Он хотел убедить их в том, что все делается ради их блага, в интересах мировой торговли, в интересах человеческого прогресса.

Посетил Лессепс и Белый дом, где был принят президентом Ратерфордом Хейсом с теми же чувствами и нескрываемой холодностью, какие в свое время проявил при встрече с ним лорд Пальмерстон.

Сразу же после визита Лессепса президент США решительно заявил:

— Высшие интересы страны требуют, чтобы канал находился под американским контролем. Речь идет о канале, который соединяет наш тихоокеанский берег с нашим атлантическим берегом.

Это заявление было уже целиком выдержано в духе новой американской политики, провозгласившей: «Америка принадлежит американцам», — что подразумевало включение всего Американского континента в сферу жизненных интересов Соединенных Штатов.

В сложившейся ситуации французское правительство сочло необходимым заявить — как оно сделало это несколько десятилетий назад во время споров вокруг Суэцкого канала, — что речь идет о сугубо частном предприятии господина Лессепса и его компаньонов, с которым французское правительство не имеет ничего общего.



# Глава 7



Зал заседаний во французском парламенте,  
где происходили драматические события  
после панамского скандала

## Слава и крах, или грандиозная «панама»

1 февраля 1881 года Колон, порт на берегу Карибского моря и начальная станция американской железной дороги в Панаму, купался в лучах невиданной славы. Все напоминало обстановку, царившую на открытии Суэцкого канала двенадцать лет назад. А предстояло всего-навсего совершить первую символическую выемку грунта.

Насколько скромным было открытие работ на Суэцком перешейке, настолько пышным здесь, в Колоне.

Фейерверк и шампанское, фраки и вечерние туалеты. Развертывалось грандиозное действо, гала-концерт, роскошью которого был бы удовлетворен даже изощренный Париж. Принимала участие в этом великолепном представлении и легендарная Сара Бернар, одна из величайших актрис всех времен и народов.

Все было срежиссировано великолепно и стоило кучу денег. Но вот наконец пробил час, когда человечество приступило, точнее сказать, престарелый Фердинанд Лессепс, герой Суэца, о котором в парижском обществе ходили слухи, что у него уже не все в порядке с головой, приступил к реализации гигантской задачи — следовало рассечь исполинский Американский континент на две части и соединить два крупнейших океана планеты.

На следующий же день после пышных торжеств французская компания принялась за строительство. Впрочем, пока за строительство роскошных вилл для руководящих администраторов, инженеров и техников разного ранга. Денег было предостаточно. Директорам,

их заместителям, главным, старшим и прочим инженерам выплачивались фантастические оклады как здесь, на перешейке, так и в Париже.

На французскую компанию стоило работать!

Откуда же Лессепс взял столько денег?

Когда Фердинанд Лессепс создал акционерную компанию, он решил действовать так же, как в свое время действовала Всеобщая компания Суэцкого канала. Он рассчитывал на миллионы мелких французских вкладчиков, на ремесленников, торговцев, лавочников, парикмахеров, офицеров, врачей и чиновников. Он считал, что достаточно одного имени «Лессепс», чтобы французы бросились к нему со своими сбережениями и просьбой продать им акции будущего канала.

Выяснилось, однако, что одного имени Лессепса недостаточно. Суэц был близко, Панама — далеко. Большинство французов впервые слышали это географическое название.

Но сие не смутило Лессепса. Он знал, как преодолеть настороженность. Ему нужны два рычага, определяющие содержание и уровень общественного мнения в стране: банки и газеты.

И благодаря блестящей рекламной деятельности этих двух неопределимых помощников подписка на акции в течение короткого времени принесла вдвое больше ожидаемой суммы. Разумеется, банки и печать оказали эту услугу не из благотворительных побуждений. Они получили солидный куш.

Но денег хватало.

Поскольку трасса проектируемого канала в нескольких местах пересекалась с американской железной дорогой, французская компания вынуждена была выкупить ее со всем оборудованием, зданиями, строительным материалом, складами. И заплатила сумму, втрое превышавшую реальную стоимость.

Денег хватало.

Таким образом, еще до начала земляных работ уже были истрачены десятки миллионов долларов.

Когда же наконец приступили к прорытию канала, возникли непредвиденные трудности.

Отрезок, на котором сегодня был вынут грунт, на следующий день засыпала обвалившаяся земля. Неудача следовала за неудачей. Французов преследовало невезение.

Наибольшие бедствия приносила Крокодилья река — Чагрес. В сезон тропических дождей, с мая по декабрь, уровень свирепой реки поднимался на 14 метров. При особенно сильных ливнях, случалось, уровень повышался за двое суток на 9 метров. В сезон дождей уничтожалось то, что в невероятно тяжелых условиях удавалось сделать в сухую погоду.

Малярия, желтая лихорадка, тиф, дизентерия свирепствовали немилосердно. Кладбище Моунт-Хоп не успевало принимать тысячи жертв.

Здесь, в этом аду, под смертоносными лучами тропического солнца, среди миллионного роя комаров работал поденщиком и знаменитый французский художник Поль Гоген. Как он сюда попал? Он хотел отправиться на тихоокеанские острова, но денег для этого не хватало, и тогда он решил воспользоваться «легким заработком» в Панаме, как уверяли французские газеты. «Я надеялся,— писал он в полном отчаяния письме своей жене Метте,— что мне не придется делать ничего другого, как киркой и лопатой добывать золото». Гоген был, несомненно, оригиналом, а его представления о золоте, возможно, объясняются тем фактом, что по материнской линии он был перуанцем.

«Под тропическим солнцем и дождем я должен махать киркой от половины шестого утра до шести вечера, и так каждый день. Ночью меня жрут комары. Что касается смертности, то она не столь ужасающа, как об этом говорят в Европе. Негров, выполняющих тяжелую работу, умирает девять из двенадцати, зато остальных — только половина».

На французской стройке погибло от желтой лихорадки и малярии более 25 тысяч человек.

Кто ответствен за это?

«Великий» Лессепс и его компаньоны, которые пустились в гигантское предприятие без самой элементарной подготовки, с легкомысленностью, присущей крупным

авантюристам и спекулянтам, манипулирующим деньгами и жизнью людей.

Уже истрачены первые 60 миллионов, но французы по-прежнему были готовы покупать все новые и новые акции благодаря дьявольски изощренной работе печати, которая умело скрывала истинное положение вещей и пророчески предсказывала делу Лессепса великое будущее. Вся эта рекламная шумиха, а точнее сказать, беззастенчивая ложь газетных воротил щедро оплачивалась.

Но всему приходит конец.

С того высокаторжественного февральского дня, когда Сара Бернар дала в Колоне пышный сольный концерт, минуло пять лет, а стройка практически не сдвинулась с места. В Париже акционерами овладело беспокойство. Новые суммы акций лежали без движения. И услужливая печать уже была бессильна что-либо изменить. Не помогло даже высокопарное заявление Лессепса, сделанное им после возвращения из Панамы в 1885 году:

— Я построю канал к 1889 году!

Его сын Шарль, вице-президент компании, искал в парижских высших кругах человека, который бы помог в возникшей тяжелой финансовой ситуации. И нашел банкира Гуга Обендёрфера. Тому пришла в голову блестящая мысль устроить лотерею. За эту идею Гуго Обендёрфер получил от панамской компании «небольшое» вознаграждение — 2049 тысяч франков.

— Идеи капиталистов дороже идей простых смертных,— заявит позже Шарль Лессепс на суде.

Затея с лотереей была недурна, но ее нужно было внести в парламент в форме предложения правительства и получить одобрение депутатов. В 1885 году компания подала соответствующее прошение правительству. Но оно было отклонено. Тогда Лессепс лично нанес визит министру внутренних дел.

— За моей спиной вся печать и влиятельные круги, они могут быть вам полезны на будущих выборах, господин министр. Вам нужны фонды для избирательной кампании, а я знаю, что у вас их недостаточно.

Наша компания охотно выделит для вас несколько сотен тысяч франков.

Но министр внутренних дел отверг сделку.

Министр труда через доверенное лицо в банке «Креди Лье́нэ» сообщил Лессепсу, что за круглую сумму в один миллион франков он готов внести необходимый законопроект об издании лотерейных билетов.

Лессепс договорился с distinguished министром следующим образом: в день подачи законопроекта ему вручат 375 тысяч франков, в день голосования 125 тысяч, а после выпуска тиража лотереи — оставшиеся полмиллиона.

Несмотря на то что законопроект в парламенте горячо поддерживал даже премьер-министр, он не прошел. Затем в течение короткого времени сменилось несколько премьер-министров. И почти каждому из них компания преподносила какой-нибудь «сувенир», стоимость которого всегда превышала 100 тысяч франков.

Но необходимо было еще обработать депутатов.

Их взял на свое попечение барон Рейнах, получивший от компании на «пропагандистские» цели три миллиона франков. Размеры сумм, вручавшихся парламентариям, зависели от степени влиятельности каждого. Например, депутат Мишель принял 10 тысяч франков за то, что вторично выдвинул законопроект в парламенте. Бывший министр сельского хозяйства Барбье, предводитель группы депутатов, которая в 1886 году способствовала провалу закона, получил полмиллиона. Чеки выписывались бароном Рейнахом прямо на имена депутатов, в лучшем случае на их агентов. В общем списке было 104 фамилии.

После длительной борьбы законопроект в 1888 году был наконец принят.

Но было уже поздно. Вместо предполагавшихся 720 миллионов франков лотерейные билеты принесли лишь 254 миллиона.

Компания вытянула из карманов 700 тысяч мелких вкладчиков сумму в 1 335 538 454 франка, которые разошлись, растаяли словно дым. К этому времени была прорыта едва ли четвертая часть трассы канала.

Чтобы нагляднее показать реальное содержание этой десятизначной цифры, переведем франки в доллары. Компания Лессепса протранжирила сумму в 262 миллиона долларов. О том, что на эту сумму кое-что все-таки можно было построить, свидетельствуют сухие данные других строек. Так, строительство девяти крупнейших каналов той эпохи обошлось в общей сложности в 1264 миллиона долларов: Суэцкий канал — 90 миллионов, Манчестерский — 75 миллионов, Кильский — 40 миллионов, Кронштадский — 10 миллионов, Амстердамский — 10 миллионов, канал, соединивший озера Эри и Онтарио, — 24 миллиона и т. д.

Уже давно была отвергнута идея построить канал без шлюзов и пропускных плотин. В невозможности реализовать такой вариант в достаточной степени убедила Крокодилья река.

Лессепсу не помогло даже то обстоятельство, что он пригласил к себе на службу талантливого и тогда уже весьма известного инженера А. Эйфеля, создателя стальной башни перед дворцом Шайо в Париже.

В 1889 году работы на Панамском перешейке были приостановлены. Непрерывное движение человеческого муравейника сменилось кладбищенским покоем. Тысячи брошенных лопат и кирок лежали без дела, бараки зияли пустотой, землечерпалки и паровозы были отданы на откуп капризам тропического климата. В недоконченной борозде, которой намеревались разрезать материк, угасли тысячи жизней. Трасса являла собой картину проигранной битвы.

«Тысячи брошенных вагонов всех типов стоят на подъездных путях и строительных площадках. Они гниют и ржавеют либо завалились, как и прочие механизмы, в песок и топь. Все здесь уже не дороже металлолома, продающегося по 12—15 франков за тонну. Рельсы утонули в песке и грязи — результат разгула стихии в сезон дождей. На «главной транспортной артерии мира», там, где она еще не оказалась под водой, растут кукуруза и банановые деревья, пасутся коровы...»

Так описывает трассу Колон — Панама в 1892 году очевидец, немецкий географ Полаковский.

А в Париже?

«В предчувствии катастрофы все, казалось, находилось на точке замерзания. Даже записные краснобаи говорили вполголоса. Многие же просто не отваживались произнести хотя бы слово... Взгляды одних были уклончивы, других — направлены с выражением ужаса на испуганные лица главных зачинщиков. Раздалась трель электрического звонка. Он приглашал депутатов в зал заседаний. Не в одном сердце он отозвался словно звук топора палача... Одни лица потно блестели от затаенного страха, другие пылали лихорадочным огнем любопытства».

Это описание атмосферы, царившей во французском парламенте в первые дни банкротства, принадлежит опять-таки очевидцу.

Дебаты в парламенте, где депутаты обменивались взаимными обвинениями в коррупции, ничем не отличались от схваток в знаменитом «Чреве Парижа». Депутат Жюль Рош со сжатыми кулаками, с глазами, налитыми кровью, спускаясь с трибуны, орал:

— Вы все мерзавцы!

А на улицах толпы мелких вкладчиков кричали опозоренным законодателям:

— Долой жуликов!

Барон Рейнах, имевший самый исчерпывающий список министров и депутатов, которых компания не обошла вниманием, то бишь «сувенирами», умер при загадочных обстоятельствах. Самоубийством покончили депутат Ришар, в свое время докладывавший Национальному собранию законопроект об издании лотерейных билетов, и несколько других депутатов, у которых либо отказали нервы, либо заговорили остатки совести.

Министр юстиции Рикар, приветствуя в 1881 году в Лионе Лессепса, заявил: «Вы, как и Виктор Гюго, добились бессмертия уже при своей жизни». А в 1893 году тот же Рикар отдал распоряжение о возбуждении уголовного дела против Фердинанда Лессепса, Шарля Лессепса, инженера Эйфеля и других лиц.

К пяти годам тюрьмы были приговорены эти господа, но ни один из них не отсидел срока. Граф Фердинанд



де Лессепс вообще не присутствовал на суде, как поговаривали, из-за помешательства. Ничего удивительного!

Словно средневековый феодал, посиживал он в удобном кресле-качалке во дворце Ла Шенэ и забавлялся со своей любимицей — ручной обезьянкой. Его мало интересовали три четверти миллиона французских вкладчиков, которых он привел к разорению. Ни разу его сердце не дрогнуло при мысли о страданиях семей тех 25 тысяч жертв, могилы которых окаймляют 20-километровый отрезок канала.

Так французская буржуазия вкупе с дворянином Лессепсом позаботились о расширении семантического значения слова «панам», которое на многие десятилетия стало синонимом беспардонного крупного мошенничества.

Панамский скандал потряс до основания Третью республику и уже в девяностые годы прошлого столетия полностью обнажил нравственный облик буржуазии, с которой уже раньше маску ханжеской морали сорвали Оноре де Бальзак в великой эпопее «Человеческая комедия» и Оноре Домье в гениальных сатирических рисунках.

## Глава 8



Американская железная дорога прорезает джунгли

## Американская «панاما»

В Париже царило похоронное настроение. А в Вашингтоне потирали от удовольствия руки.

Теперь за это дело возьмемся мы, американцы. Только вот досада — до сих пор остается в силе проклятый договор Клейтона—Булвера.

С неослабным интересом за неудачами французов на Панамском перешейке наблюдал также инженер американского морского министерства Г. А. Менокал, который все случившееся предвидел. На парижском совещании специалистов, созванном Фердинандом Лессепсом с целью заполнить «добро» экспертов французскому проекту канала, он не переставал удивляться той дерзости, безответственности и неподготовленности, с какой французы приступали к столь сложнейшему предприятию.

В период, когда французская авантюра уже неудержимо катилась к катастрофическому финалу, инженер Менокал отправился во главе группы технических работников в Никарагуа, чтобы провести на местности топографические изыскания наиболее выгодной трассы для строительства канала.

Выбранная Менокалом трасса шла из Грейтауна на Атлантическом побережье через озеро Никарагуа в Брито на Тихоокеанском побережье.

После возвращения в Вашингтон проект Менокала был одобрен морским министерством как наилучшее решение. Чтобы избежать неприятностей со стороны Великобритании, США решили придать всей акции сугубо приватный характер. Была образована частная ак-

ционерная компания, рассчитывавшая, как и французская, на продажу ценных бумаг.

Увы, американцы выбрали крайне неподходящее время для реализации акций будущего канала. Уже в течение нескольких недель все газеты были запружены сообщениями о скандале в Париже, о фиаско героя Суэца, Фердинанда Лессепса, на Панамском перешейке. И поэтому, несмотря на соответствующую, чисто американскую рекламу, Американская строительная компания не добилась доверия ни солидных банков, ни мелких вкладчиков.

В конце концов компании пришлось распродавать акции за половину первоначальной цены.

Однако, к немалому удивлению широкой общественности, весьма слабая в финансовом отношении компания принялась-таки в 1890 году, спустя год после того, как французы окончательно прекратили всякую деятельность в Колоне, рыть канал у Грейтауна в Никарагуа.

Земляные работы продвигались вперед со скоростью улитки. Денег было мало, приходилось экономить всюду, где только возможно, — на материалах, на инструментах; рабочим платили мизерную плату, жили они и питались в нечеловеческих условиях. Не удовлетворялись самые элементарные требования гигиены.

И три года спустя Грейтаун являл собой ту же картину, что и Колон после ухода французов.

Заброшенные бараки, запертые американские магазины, владельцы которых рассчитывали на большие барыши, ржавеющие паровозы, вагоны, рельсы, штабеля стройматериалов, занесенные песком и затягиваемые топью.

Кончились деньги, и не было никого, кто бы пожелал вложить хотя бы цент в это ненадежное предприятие. Не осталось средств даже для того, чтобы отправить стройматериалы, паровозы, вагоны, инструменты обратно в США.

Американская строительная компания обанкротилась.

Соединенные Штаты также не избежали своей, пусть не столь масштабной, «панамы».

# Глава 9



Путь через континент был долгим и опасным

## История боевого корабля «Орегон»

К концу XIX столетия был практически завершен раздел мира между великими державами. Только полярные льды да пингвины избежали этой участи.

Англия захватила почти всю Индию, Малакку, Цейлон, Трансвааль, Оранжевую провинцию, Судан, Сомали, Кению, Уганду, Золотой Берег, Нигерию и тысячи квадратных километров островной территории во всех частях света. Франция расположилась в Алжире, Тунисе, Марокко, Сенегале, Гвинее, Северном Конго, Чадской территории, образовала Французскую Западную Африку, прибрала к рукам Сомали, Мадагаскар, аннексировала Индокитай, Камбоджу и т. д. Голландия владела индонезийскими островами. Бельгийский король, воспользовавшись соперничеством других держав, захватил каучуковое королевство — Конго. Завоевав Того, Камерун Юго-Западную Африку, Танганьiku, часть Новой Гвинеи и некоторые тихоокеанские острова, вошла в число колониальных держав и Германия. Испания и Португалия еще сохраняли за собой остатки их огромных колониальных империй.

Ну а Соединенные Штаты?

Они опоздали к разделу мира. Они превращаются в империалистическую державу и догоняют европейские промышленно развитые страны в то время, когда добыча уже поделена между хищниками.

Прошрое столетие — эпоха всеобъемлющего раздела мира. В начале же XIX столетия США, как известно, еще были страной политически не консолидированной и экономически слаборазвитой. Они не могли сопер-

ничать ни с Великобританией, ни с Францией, поэтому свои агрессивные устремления ограничивали только Американским континентом, где в начале столетия происходил стремительный распад одной из крупнейших колониальных империй — испанской.

Победа промышленного Севера над рабовладельческим Югом в Гражданской войне обусловила резкий поворот в развитии Соединенных Штатов Америки. Невиданными темпами в стране росла промышленность. Еще в 1860 году Англия производила чугуна и тканей и добывала угля больше, чем США, Германия, Франция, Россия, Италия и Япония, вместе взятые. В конце столетия США прочно обосновались на верхней ступеньке мировой иерархии.

Стали поглядывать Соединенные Штаты на чужие земли и за пределами Американского континента. Но все было занято.

Как же добиться перекройки мира?

Было два пути: отвоевать себе какую-то территорию либо действовать по принципу «за долларом идет флаг».

Единственной колониальной державой, с которой Соединенные Штаты, пожалуй, отважились бы померяться военной силой, была полуфеодалная Испания. Но испанское правительство, прилагавшее последние силы для подавления сопротивления на Кубе, принимало поэтому все возможное для того, чтобы не дать Соединенным Штатам повода для конфликта. Господа в Вашингтоне и Нью-Йорке, наоборот, делали все возможное, чтобы такой повод найти.

Когда в конце января 1898 года на гаванских улицах произошло вооруженное столкновение патриотов с испанскими войсками, морской министр Теодор Рузвельт отдал приказ крейсеру «Мэйн» в полной боевой готовности отправиться в гаванский порт «для защиты американских граждан».

«Мэйн» бросил якорь у кубинских берегов, капитан Сигсби как истинный вояка с нетерпением ждал, когда его «поприветствуют» орудия испанской береговой артиллерии. Но взамен этого еще вечером того же дня он

был приглашен вместе с другими офицерами испанским губернатором на ужин в его резиденцию.

Вероятно, никогда капитан Сигсби не отправлялся в гости с такой кислой физиономией, как в тот раз.

Президент Мак-Кинли и морской министр Рузвельт ломали голову над тем, как выйти из этого щекотливого положения. Ведь они-то жаждали войны.

Господин Херст, владелец крупнейших американских изданий, даже послал в Гавану своего фоторепортера Ремингтона, чтобы газеты первыми опубликовали подлинные фотографии с места военных действий. Ремингтон после ужина у губернатора телеграфировал шефу: «Здесь ничего не происходит. Быть может, мне вернуться? Ремингтон».

И тут же получил ответ:

«Останьтесь. Я обеспечу войну, а вы обеспечите фотографии. Херст».

А потом... Это было ровно в 21 час 45 минут гаванского времени. Из порта донесся страшный взрыв, по городу прошла мощная взрывная волна. Американские морские офицеры, развлекавшиеся в городских барах, закричали: «Наш корабль!»

И представьте себе, угадали. Какая интуиция!

15 февраля 1898 года в 21 час 45 минут американский крейсер «Мэйн» взлетел на воздух. Погибло 266 человек, из них 260 негров — и ни одного офицера.

Итак, повод появился, и США объявили Испании войну.

Так была развязана первая война эпохи нового передела мира, первая истинно империалистическая война.

В нескольких сражениях испанские военно-морские силы были на голову разбиты, и по договору, подписанному воюющими сторонами в Париже 10 декабря 1898 года, Испания отказалась от притязаний на Кубу и отдала Соединенным Штатам Филиппины, острова Гуам и Пуэрто-Рико.

Мы обычно не придаем особого значения небольшим эпизодам в той или иной истории. Но в испано-американской войне был эпизод, сыгравший огромную, если



не сказать решающую, роль в дальнейшем развитии событий вокруг постройки канала.

Флот США готовился к решающему удару против испанских кораблей, однако ему пришлось на месяц отложить начало атакующих действий, потому что один из крупнейших американских боевых кораблей, «Орегон», стоял на якоре в тихоокеанских водах и, чтобы присоединиться к остальному флоту у берегов Ки-Уэста, должен был преодолеть путь вокруг мыса Горн длиной около 13 тысяч миль.

В Вашингтоне это вызвало серьезную тревогу. Морские силы США были в то время слабее морских сил Англии, России и даже Японии. К тому же они были разделены на тихоокеанскую и атлантическую части. Современник Вуган Корниш описывает настроение публики в Америке тех дней.

«Вся нация в течение нескольких недель находилась в состоянии крайнего нервного напряжения. В будущем правительство должно оградить своих граждан от подобных переживаний».

И в Вашингтоне решили. Если мы хотим принимать участие в мировой политике и достичь мирового господства, мы должны обладать каналом, который станет нашим достоянием, будет нами полностью контролироваться и охраняться. Вопрос о том, быть США великой империалистической державой или не быть, был прямо связан со строительством канала. Принцип экспансии с помощью торговли и всемогущего доллара, доминировавший еще в середине XIX столетия, отступил на задний план. Канал на Панамском перешейке стал стратегической проблемой великодержавной политики США.

## Глава 10



Ход англо-бурской войны оказался неожиданным. Тысячи молодых англичан не вернулись домой

## «Обида» полувековой давности

Итак, в Вашингтоне приняли решение. Но некоторые препятствия еще предстояло устранить. К самым трудным относились — по мнению Соединенных Штатов — последствия дипломатического поражения 1850 года, когда был подписан договор Клейтона—Булвера. Необходимо было во что бы то ни стало спровадить со света божьего этот документ, напоминавший о прежней слабости и страхе США перед Великобританией и глубоко задевавший чувства американцев.

Однако Великобритания хорошо сознавала ценность этого соглашения и не желала отказываться от выгод, которые ей предоставлял договор Клейтона—Булвера в западном полушарии.

Дипломатические переговоры не приводили к желанным результатам. В Вашингтоне росли нетерпение и раздраженность. Приходилось ждать удобного случая. И он подвернулся скорее, чем на это надеялись американцы.

Еще не прошло и года после окончания войны в западном полушарии, как вспыхнула новая война. На этот раз в Южной Африке. Великобритания уже долгое время зарилась на бурские республики в южном углу Африканского материка. Здесь, в Трансваале, в 1886 году были обнаружены крупнейшие в мире месторождения алмазов.

Английский король бриллиантов Сесил Родс являлся практически монопольным хозяином добычи алмазов и золота в Южной Африке. Но этого ему казалось мало. Была у него тщеславная мечта заполучить целиком область для Британской империи, и он весьма искусно спровоцировал войну с бурами.

В Лондоне лорды полагали, что расправиться с двумя крохотными, слабыми в экономическом и военном отношении республиками будет весьма несложно. Население Англии подверглось психологической обработке в том духе, что речь, мол, идет о рыцарской обязанности защитить интересы английских поселенцев от «преследований» со стороны бурских правительств. В действительности же речь шла о владении самыми богатыми в мире шахтами по добыче золота и алмазов.

Английские войска неожиданно потерпели три тяжелых поражения кряду.

«В стране возник переполох, и стало слышно, как ее европейские соседи посмеиваются над неудачами огромной империи, спасовавшей перед горсткой решительно настроенных добровольцев. Было что-то странное и беспокоящее в том, как великую державу одолевает незримая сила земледельцев-колонистов, которые, отправляясь в поля, брали с собой кружку с кофе и Библию и шли на войну, подпоясав обычные сюртуки простыми патронташами...» Так писал англичанин Филипп Гедалла.

Произошла смена командования, английские войска возглавили генералы Робертс и Китченер. Вместо месяцев потребовались годы, прежде чем крупнейшая великая держава расправилась с двумя «незначительными» южноафриканскими республиками. При этом война велась отнюдь не джентльменскими, рыцарскими методами, достойными офицеров ее величества королевы Виктории. Безжалостно истреблялось гражданское население. Повседневными стали грабежи и поджоги деревень.

Наконец война окончилась. Британская империя, облегченно вздохнув, спокойно переваривала лакомый кусок, поначалу едва не застрявший в горле. Но рубец остался. Национальная спесь была глубоко уязвлена тем открытием, что для устранения двух крохотных государств понадобились не месяцы, а годы. Неудивительно, что британский налогоплательщик стал сомневаться в том, что военное министерство сумеет расправиться, вспыхни вдруг военные действия, с русскими, французами или пруссаками.

И в такой внутривластической и внешнеполитической ситуации Вашингтон швырнул на стол правительству ее величества договор Клейтона—Булвера.

Британская дипломатия еще попыталась предпринять кое-какие маневры, но в конечном итоге ей не осталось иного выхода, как заключить в 1901 году новый договор. В нем было зафиксировано, что канал на Панамском перешейке построят Соединенные Штаты: либо само правительство, либо через посредничество некой частной фирмы, которую определит правительство США. Канал будет объявлен свободным для плавания всех торговых и военных кораблей всех народов на основе полного равноправия, однако гарантию «нейтралитета» и свободы прохода через канал будут обеспечивать отныне единственно Соединенные Штаты, которые вправе держать в зоне канала вооруженную охрану.

Так была «устранена обида полувековой давности». Это была крупная дипломатическая победа США, отражавшая новое соотношение сил на мировой арене. Великобритания признала за США исключительное право на строительство канала и единоличный контроль над ним. Она навсегда отказывалась от своей прежней, проводившейся в течение трех столетий политики в этом регионе мира и перед лицом изменившихся обстоятельств уступала его США.

В одном лишь результате схватки между двумя державами в 1850 году сопоставимы с результатами 1901 года: и тогда и сейчас речь шла об области, не принадлежавшей ни Соединенным Штатам Америки, ни Великобритании. Она принадлежала латиноамериканским республикам, мнения которых никто не спрашивал.

## Глава 11



Американский президент Уильям Мак-Кинли  
за несколько минут до покушения

## Юг против Севера, на этот раз без оружия

Итак, теперь можно было приниматься за работу.  
Но где?

На Панамском перешейке или в Никарагуа?

Разумеется, там, где для того существуют более благоприятные географические и геологические условия. Но эти факторы оказались второстепенными при определении района будущего канала. Дилемма — Панамский перешеек или Никарагуа — стала объектом ожесточенной политической схватки двух капиталистических группировок внутри США.

На трибуне американского сената изощрались в ораторском искусстве, сменяя друг друга, сенаторы с Севера и Юга.

Главным сторонником канала в Никарагуа стал сенатор Морган из Алабамы. Он был крайне заинтересован в трассе Грейтаун — Брито, ибо надеялся, что ее создание послужит мощным толчком для расширения его личных финансовых и экономических операций в Алабаме.

Самым серьезным противником выступил совладелец знаменитой нью-йоркской юридической конторы Кромвелл-Салливан.

К Моргану присоединились другие сенаторы с Юга. Ведь Галвестон, Новый Орлеан, Мобил и Пенсакола на 1200—1300 километров ближе к Никарагуа, чем Нью-Йорк, Филадельфия или Бостон. Прокладка канала позволила бы значительно увеличить производство хлопка и стали, главных видов продукции в штатах Алабама и Джорджия. Южан поддержала группа финансовых тузов — владельцев пакета акций Никарагуан-

ской морской компании, возглавляемой адмиралом Джоном К. Уокером. В ноябре 1898 года в Манагуа был даже подписан предварительный договор между США и Никарагуа о строительстве канала.

Уильям Нельсон Кромвелл не принадлежал к числу тех, кого могли так легко испугать высокомерные и откровенно наглые действия южан. Это был умный адвокат и, вероятно, еще более умный финансовый спекулянт. Положение его было отнюдь не легким, поскольку становилось очевидным, что американское общественное мнение склоняется скорее к никарагуанскому варианту.

Тому были три причины.

После банкротства французской компании в Париже была создана Новая компания Панамского канала. С небольшим капиталом, но со всеми правами старой компании. Главная задача новой компании, получившей от колумбийского правительства продление концессии на следующие десять лет, состояла в сохранении всего, что удалось унаследовать от обанкротившейся предшественницы. В Америке не знали, как отнесутся французы к предложению передать уже выкопанный участок трассы. Сколько потребуют отступного. Это одна причина. Вторая? В Соединенных Штатах для общественного мнения типичным была искусственно выпестованная мания величия. Американцы хотели иметь *свой* канал, *американский* от начала и до конца, они не желали продолжать то, что не завершили французы. Наконец, третьей причиной были опасения, что, поскольку Колумбия более сильный партнер, чем Никарагуа, могут возникнуть серьезные препятствия на пути установления американского контроля и ограничения колумбийского суверенитета в зоне канала.

Американскому конгрессу было над чем задуматься. Ему был предложен для изучения шестисотстраничный фолиант с картами, графиками, планами и чертежами двух вариантов.

Какими интересами руководствовался в этом деле Уильям Нельсон Кромвелл?

Акционеры французской Новой компании Панамского канала понимали: если проект строительства канала



в Никарагуа будет одобрен американским конгрессом, они с чистой совестью могут ликвидировать свое предприятие без надежды вернуть хотя бы один франк или превратить в деньги хотя бы один килограмм уже завезенных материалов. Поэтому они обратились к лучшему адвокату Нью-Йорка Уильяму Нельсону Кромвеллу, с тем чтобы он представлял их интересы и попытался протащить панамский вариант строительства, включая выкуп концессии вместе со стройматериалами и техникой у французской компании. Французская компания предлагала продать все «дело» за 100 миллионов долларов. Явно завышенная стоимость.

Задача, поставленная перед Кромвеллом, была чрезвычайно сложной, но в своей борьбе он мог рассчитывать на поддержку более чем достойного помощника. Им был представитель Новой компании Панамского канала, ближайший сотрудник Фердинанда Лессепса в годы строительства канала, Филипп Бюно-Варилья.

Этот человек, в равной степени обладавший как французским обаянием, так и деловой хваткой, имел богатый перечень профессий: инженер, предприниматель, дипломат. Почти все как у его бывшего шефа, позднее тестя Фердинанда Лессепса, лишь в обратной последовательности. Кроме того, у него было еще одно существенное отличие от героя Суэца: Филипп Бюно-Варилья получил звание инженера в Высшей технической школе в Париже, тогда как Лессепсу этот титул присвоило общественное мнение.

И вот два человека, Кромвелл и Бюно-Варилья, вступили в борьбу с мощной группой южан при явном нерасположении к защищаемой ими идее американских деловых кругов и хозяев Белого дома.

Кромвелл организовал в Нью-Йорке агентство печати и информации ради одной-единственной цели — обрабатывать общественное мнение в пользу панамского варианта. Агентство издавало иллюстрированный журнал, специальные публикации и брошюры, где откровенно восхвалялись преимущества панамской трассы. Затем Кромвелл образовал международную техническую комиссию в составе 16 крупных инженеров из Франции,

Германии, США, России, Бельгии и Колумбии. Все, разумеется, были сторонниками панамского варианта.

Но несмотря на все усилия этих двух энергичных джентльменов, первый раунд остался за Морганом из Алабамы. Сенат высказался в пользу никарагуанского проекта.

И все-таки последнее слово еще не было сказано.

Для полной картины сложившейся ситуации нужно упомянуть о том, что, кроме этих двух групп, существовала еще третья, вообще не заинтересованная в канале. Это были акционеры Тихоокеанской железной дороги, опасавшиеся чувствительного снижения своих прибылей.

Но торговые интересы должны были отступить перед высшими интересами империалистического государства.

Казалось, внутривполитическая жизнь Соединенных Штатов сосредоточилась на единственной проблеме: в каком месте строить канал.

В обоих лагерях велась лихорадочная деятельность. Президент Мак-Кинли решил создать комиссию для изучения имеющихся вариантов.

Кромвелл предложил свои услуги в подборе компетентных лиц. Мак-Кинли от предложения отказался и назначил главой комиссии адмирала Уокера, благосклонно относившегося к никарагуанскому решению. Получив необходимые полномочия, комиссия отправилась в вояж за рубеж. Она осмотрела Кильский канал, Манчестерский канал, остановилась в Париже, где канала не было, но был роскошный прием, устроенный в ее честь Бюно-Варильей. Потчует членов комиссии французскими винами и коньяками, он объяснял коллегам, «какое безумство строить канал в Никарагуа».

Комиссия заколебалась.

Морган внимательно следил за небывалой активностью агентства Кромвелла и счел нужным в письме к государственному секретарю Хею предостеречь последнего от нажима со стороны некоторых лиц в Нью-Йорке.

«Заверяю вас,— пишет Хей в ответном письме Моргану от 22 апреля 1902 года,— что у меня нет намерения настаивать на Панаме, пока я не использовал всех

возможностей в Никарагуа... Принципиальная трудность состоит в том, что как в Колумбии, так и Никарагуа в значительной степени игнорируют требования США. В обеих странах правительства убеждены в том, что их путь является единственно верным и что США будут вынуждены рано или поздно принять их условия».

Пока в сенате шла борьба между сторонниками Панама и Никарагуа, Хей прилагал немалые усилия, чтобы заполучить от никарагуанского и колумбийского правительства тексты договоров, в которых бы они отказались от суверенитета в зоне канала. Но, как подтверждает письмо Хей Моргану, у правительств не было ровным счетом никакого желания делать это.

Тем временем приближалась кульминация схватки между Морганом и Кромвеллом.

Филипп Бюно-Варилья, не вполне полагаясь на ловкость Кромвелла, сам отправился в Соединенные Штаты. Он вел беседы в торговой палате города Цинциннати, выступал в Обществе гражданских инженеров в Кливленде, читал лекции в Чикаго и Бостоне, произносил речи в торговой палате Нью-Йорка, убеждал сенаторов. Был он, безусловно, способнейшим учеником своего тестя Лессепса.

После трехчасовой беседы Бюно-Варилья с одним из весьма влиятельных сенаторов, Марком Ханной, последний заявил:

— Мистер Бюно-Варилья, вы убедили меня!

И Марк Ханна не был единственным.

Бюно-Варилья вполне мог быть удовлетворен результатами турне. Послушаем его собственные впечатления:

«В то время как я излагал свои аргументы, менялось постепенно выражение их лиц; сомнения вытеснил восторг. И когда я завершал свою речь, взгляды моих слушателей уже совершенно изменились».

Так было в Цинциннати. А в Кливленде?

«В присутствии двадцати самых влиятельных мужей Кливленда я развивал свои доводы в пользу Панама на торжественном обеде, который продолжался до половины шестого. И не напрасно. В мыслях этих людей не осталось ни тени сомнения».

Ловкий француз беседовал также с президентом Соединенных Штатов Мак-Кинли и даже с главным своим противником Морганом.

Морган оказался единственным, кого он не переубедил. Сенатор с экспансивностью истинного южанина отреагировал на тонкие дипломатические ходы Бюно-Варильи словами:

— Уберите ваш трухлявый план!

И вот наступило 4 июня 1902 года. Последний раунд состязания. В этот день еще никто — ни в Америке, ни в какой-нибудь иной точке земного шара — не знал, где же пройдет трасса канала: от Грейтауна до Брито или от Колона до Панамы.

Морган вступил в зал конгресса с самоуверенностью главнокомандующего непобедимой армии. Он начал сражение мощным наступлением. Бросал своим звучным баритоном в лицо присутствующим страшные слова: землетрясения, обвалы, оползни, политическая ненадежность, ужасающий климат, неприемлемые условия колумбийского правительства.

Одним из главных докладчиков против Морганом был сенатор Ханна. Поговаривали, что агентство Кромвелла по отношению к нему было очень щедрым. Он получил 60 тысяч долларов в избирательный фонд республиканской партии.

— В Никарагуа речь идет не только о землетрясениях, господин Морган, а о непосредственной вулканической активности,— кричали оппоненты и размахивали экземплярами газеты «Нью-Йорк таймс» от 9 мая, где было помещено сообщение о том, что вулканическая деятельность Монтань-Пеле вызвала многочисленные человеческие жертвы, и газетой «Нью-Йорк сан», где была корреспонденция о приведшем к сильному землетрясению извержении вулкана Момотомбо на берегу озера Манагуа, в ста милях от намечаемой трассы в Никарагуа.

Морган не сдавался. Он неожиданно заявил, что никарагуанский президент Селая лично опроверг сообщения о землетрясении. (Ведь он опасался выйти из игры.) Морган даже сослался на информацию, полученную от

американского посла в Манагуа Уильяма Л. Меррихо, где подчеркивалось, что трасса никарагуанского канала лежит вне районов, подверженных землетрясениям.

Сторонники Кромвелла моментально переправили мяч на чужую половину поля:

— Мнение мистера Меррихо нас абсолютно не интересует, поскольку он является акционером Никарагуанской морской компании.

Шли дни, конгрессмены и сенаторы участвовали в дебатах с выносливостью марафонцев, и никто не мог предсказать, чем завершится это «соревнование».

Бюно-Варилья находился в Вашингтоне и с напряжением следил за битвой. Он очень сожалел, что не может сам появиться в накаленном от страстей зале и своим красноречием способствовать единственно правильному решению.

Однажды ему пришла в голову гениальная идея, как все-таки — пусть бестелесно — проникнуть в конгресс. Он достал 90 никарагуанских марок, выпущенных в обращение в 1900 году, с изображением дымящегося вулкана Момотомбо на берегу озера Манагуа. Наклеил каждую на листок бумаги и подписал:

«Официальное свидетельство о вулканической деятельности в Никарагуа».

Эти листки он тайком переправил в конгресс, и, когда 16 июня сенаторы заняли свои места, чтобы продолжить дебаты о канале, они обнаружили на креслах скромный сувенир от французского инженера.

Бюно-Варилья категорически утверждает, что марки сыграли решающую роль. После этой отнюдь не последней в истории Панамского канала ловкой проделки Бюно-Варильи сенатор Ханна произнес большую речь, подготовленную совместно с Кромвеллом и Бюно-Варильей, где привел неопровержимые аргументы в пользу Панамского перешейка.

Панамская трасса составляет 80 километров, никарагуанская — 296 километров, северный путь гораздо более извилист; переправа через Панамский перешеек займет около 12 часов, через Никарагуа — 33 часа; количество шлюзов в первом случае будет предположительно от 5 до

8 с сохранением возможности переоборудовать канал в бесшлюзовый, в Никарагуа такой вариант даже не может быть предметом рассмотрения; на панамской трассе уже сейчас есть порты Колон и Панама, тогда как Грейтаун и Брито еще предстоит построить; панамский водный путь пройдет через область со следами прежней цивилизации, тогда как в Никарагуа строителей ждут дикие места, где еще не ступала нога человека; мы уже знаем, что нас ожидает в Панаме, в Никарагуа — нет; французская компания снизила продажную цену до 40 миллионов долларов.

И группировка южан — Морган, Харрис, Тернер, Перкинс, Стюарт и другие — проиграла. Сенат одобрил панамский вариант.

Принятый закон о строительстве канала получил официальное название Билль Спунера, по имени сенатора, представившего контрпроект против проекта Моргана.

## Глава 12



Симон Боливар,  
освободитель Колумбии и Перу

## Колумбийцы отвергают золотой доллар

28 июня 1902 года американский конгресс принял решение о Панамском канале. Кромвелл и Бюно-Варилья праздновали победу. Правительство США выразило желание немедленно выкупить за 40 миллионов долларов имущество французской компании, как только будет подписан договор с Колумбией о строительстве канала, контроле и правах США в его зоне.

Эпицентр активных действий переместился из здания конгресса в Вашингтоне в Белый дом, в кабинет государственного секретаря Хейя и в резиденцию колумбийского посла д-ра Сильвы и его преемника д-ра Кончи.

После победоносной испано-американской войны 1898 года слава вскружила Соединенным Штатам голову, они не могли даже предположить, что может существовать опасность сопротивления или несогласия со стороны слабого в экономическом и военном отношении латиноамериканского государства.

Пока сенаторы в Вашингтоне спорили о лучшем месторасположении канала, в Буффало был убит президент Мак-Кинли, и его место занял Теодор Рузвельт, прозванный американцами «великий Тэдди».

Теодор Рузвельт был солдатом. Он терпеть не мог ответа «нет», если Соединенные Штаты говорили «да». Все вопросы он предпочитал решать в лоб, коротко и ясно. Он был убежден в том, что Америке нужен в Белом доме именно он, солдат, чтобы обеспечить по праву принадлежащее ей место в мире — первое.

Незавидным было положение двух дипломатических представителей Колумбии в Вашингтоне, когда им пришлось, защищая интересы родины, бороться с такими



людьми, как Рузвельт, Кромвелл и особенно Бюно-Варилья. Тем более что у правительства в Боготе не было достаточно твердой точки зрения.

Теодора Рузвельта, человека, в общем-то, уравновешенного и дисциплинированного, затянувшиеся переговоры с Колумбией, мягко говоря, выводили из себя.

«Почему мы не можем приобрести Панамский перешеек целиком, почему мы должны арендовать его у Колумбии? Мне кажется, что это было бы правильное решение. Я думаю, что колумбийцы изменят свою конституцию, если мы предложим им хорошую сумму», — писал Теодор Рузвельт Джону Хею в Нью-Гэмпшир, где госсекретарь на своем ранчо наслаждался отпуском после изнурительных и малоуспешных дипломатических переговоров с Колумбией.

Рузвельт верил в силу доллара. Разве за доллар нельзя купить все, что угодно? Все зависит от того, сколько предложить. Территория, конституция, правительство, дипломаты...

Но в Колумбии считали, что спешить с договором не следует, и, уж во всяком случае, не в той редакции, в какой его представляли в Вашингтоне.

«Эти колумбийцы — бесстыдные негодяи и оборванцы», — выражался в личной переписке президент США.

Было от чего прийти в бешенство: эти креолы позволяют себе неуважительно относиться к золотому американскому доллару.

Тогда Вашингтон прибегнул к другому испытанному средству — к дипломатии канонерок.

В один прекрасный день у Колона и Панамы появились корабли американского военного флота. Крейсера «Рейнджер» и «Висконсин» вошли в панамский порт, а крейсер «Цинциннати» бросил якорь на колонском рейде.

Американские действия вызвали в Колумбии бурю негодования. Колумбийцы устраивали массовые демонстрации на улицах Боготы и требовали решительных контрмер против США. Колумбийское правительство заявило Вашингтону резкий протест в связи с действиями американского военного флота.

Джон Хей испугался антиамериканского движения в Колумбии, которое отнюдь не способствовало в данной ситуации решению вопроса о канале, и направил в Боготу письмо с извинениями и разъяснением, что американские военно-морские силы получили инструкции ни в коем случае не нарушать независимости Колумбии.

Маневры с флотом были, по мнению вашингтонских сведущих кругов, задуманы в неудачное время. Нужно было вернуться к иным формам дипломатического давления.

Д-ру Кончи, стремившемуся честно защищать интересы Колумбии в Вашингтоне, приходилось трудно. Он сообщал в Боготу:

«Против меня работают Хей и Кромвелл, не исключено, что они захотят от меня избавиться, я для них — персона, которую они не уважают, но неуважение таких людей — для меня честь».

Задача д-ра Кончи осложнялась еще и тем, что в Боготе правительство постоянно маневрировало в опасении, что США в конце концов склонятся в пользу Никарагуа, которая была согласна отказаться от автономии в зоне канала.

«Что касается проблемы канала,— пишет в частном письме вице-президент Колумбии,— то я в страшном смущении. Для того чтобы североамериканцы завершили канал, необходимо сделать уступки в области суверенитета, но правительство не имеет на это права. Если же мы не уступим, то североамериканцы не остановятся перед таким пустяком, каким является для них наше несогласие, и мы потеряем суверенитет в еще больших размерах... История скажет обо мне, что я уничтожил перешеек и всю Колумбию, не позволив строительство канала. А если я дам согласие, скажут, что я грубейшим образом попрам права родины. Единственный выход — избавиться от этой ответственности. Пусть принимает решение парламент».

Да, такова была тактика колумбийского правительства. Заключить договор, как того желают в Вашингтоне, а потом пусть колумбийский парламент решает, ратифи-

цировать его или нет, и тем самым берет на себя всю меру ответственности.

Д-р Кончи получил из Боготы телеграмму:

«Добиться договора во что бы то ни стало!»

Но Кончи не был только исполнительным дипломатом, он был патриотом. Он ответил: «Договор в том виде, в каком его желают видеть США, подписать не могу...» — и настоятельно потребовал своего отзыва и передачи полномочий на переговорах секретарю д-ру Эррану.

Д-р Кончи не выдержал напора интриг и давления и заболел нервным расстройством. Он отбыл из Вашингтона, не нанеся даже предписанного дипломатическим этикетом визита вежливости в государственный департамент США.

Вице-президент Маррокуин прокомментировал этот поступок весьма кратко: «Я понимаю д-ра Кончи...»

Д-р Эрран был дипломат по профессии, тогда как д-р Кончи был возведен в ранг посланника именно для дипломатических переговоров о канале. Д-р Эрран уже обладал богатым опытом службы в Лондоне, Париже, Лиме, Гамбурге и практически вырос в Вашингтоне, где его отец также состоял на дипломатической службе. Но вашингтонской атмосферы долго не выдержал даже искушенный Эрран:

«Я совершенно одинок, мое положение неопределенно, у меня нет сотрудников и советников... очень мало надежд на то, что я буду способен выполнить пожелания своего правительства в этой борьбе. На первом этапе, когда нужны были аргументы в соревновании между панамским и никарагуанским вариантами, нашими весьма ценными союзниками были агенты Новой компании Панамского канала, особенно Уильям Нельсон Кромвелл, адвокат компании, умнейший человек, с неисчерпаемой энергией и широкими связями. Пока интересы Колумбии совпадали с интересами компании, это сотрудничество было весьма ценным, но сейчас интересы расходятся, и я вынужден работать в полном одиночестве. Агенты компании настаивают теперь на быстром подписании договора без учета того, во что это обойдется Колум-

бии...» — писал Эрран министру иностранных дел за несколько дней до того, как после ультиматума Хея и категорической депеши из Боготы договор был заключен.

22 января 1903 года в Вашингтоне был подписан договор Хея—Эррана, по которому Колумбия уступала на 99 лет зону канала шириной 10 километров за компенсацию в 10 миллионов долларов и за последующую ежегодную аренду в 250 тысяч долларов. Соединенные Штаты получали право оккупировать в Панамском заливе острова Перико, Наос, Кулебру и Фламенко, право контролировать и военными средствами обеспечивать безопасность канала, право осуществлять военное вмешательство для нужд охраны канала в случае чрезвычайных обстоятельств без предварительного согласия колумбийского правительства и т. д.

Спустя три дня, 25 января, Эрран получил телеграмму от вице-президента Маррокуина с распоряжением договор не заключать и ждать дальнейших инструкций. А днем раньше, 24 января, Теодор Рузвельт уже предложил договор Хея—Эррана на рассмотрение сената.

Противоречивые телеграммы из Боготы свидетельствовали о нарастающей растерянности правительственных кругов Колумбии. Неудивительно, что Эрран тоже не выдержал этой войны нервов, и подписание унижающего договора стало его последним дипломатическим актом. Спустя год он умирает от инфаркта.

В Вашингтоне откровенно ликовали. Газеты на первых полосах помещали пространные репортажи о дипломатической победе.

«Нью-Йорк таймс»:

«Колумбийское правительство уполномочило Эррана подписать договор. Ожидается, что Богота немедленно его ратифицирует».

Это опубликовано именно в тот день, когда Эрран получил распоряжение вице-президента не ставить свою подпись под договором.

«Нью-Йорк сан»:

«Договор для Колумбии слишком выгоден, чтобы она отвергла его. Колумбийские государственные деятели, вероятно, любят между собой препираться, но в целом

они не дураки. Особенно Маррокуин — этот отнюдь не глупец».

Ведь в Соединенных Штатах имел силу и, видимо, живуч и поныне единственный критерий: если тот, кому предлагают доллары, берет их, значит, это умный человек, отвергает — дурак и сумасшедший.

О подлинных настроениях в Колумбии Вашингтон и Нью-Йорк были информированы в высшей степени плохо. В том, что ни Белый дом, ни Государственный департамент не имели четкого и верного представления об истинном отношении колумбийской общественности к договору, виноват был американский посол в Боготе Харт, предпочитавший заниматься различными финансовыми махинациями и торговыми операциями, нежели дипломатическими делами. Поэтому его срочно отозвали, а его преемник Бупре уже после нескольких дней пребывания в Боготе телеграфировал в Вашингтон:

«Не может быть сомнений в том, что общественное мнение в сильной степени настроено против ратификации договора парламентом...»

Как диаметрально противоположен тон колумбийской печати тону североамериканской!

«Ла Конституьсон» 27 января писала в передовой статье: «Если мы действительно поверили в то, что только Северная Америка в состоянии построить крупнейшее сооружение XX столетия, то мы позволили себя обмануть, как дети. Мы должны предъявить свой ультиматум в ясной и исчерпывающей форме: или компания будет общей, или мы построим канал сами — рано или поздно...»

Спустя несколько дней «Эль порвенир» затронула ту же тему:

«Господство янки на перешейке, как бы мы его ни характеризовали — постоянное управление, надзор частного капитала или неопределенная форма контроля, — несовместимо с суверенитетом родины. Это означало бы появление сильного государства внутри слабого государства... Колумбия не желает таких авантюр. Ни грана нашего суверенитета, ни пяди нашей территории!»

«Эль коломбиано» 24 марта поместила следующую патриотическую статью:

«С момента, когда действие законов государства ограничивается в пользу другого государства, с момента, когда страна отказывается от правомочий по отношению к части населения, живущего на ее территории, с момента, когда она лишается возможности облагать этих граждан налогами, такое правительство должно быть квалифицировано как правительство с ограниченным суверенитетом. И такая область должна называться иначе, чем родина. Мы не понимаем, как представитель Колумбии мог подписать договор, находящийся в вопиющем противоречии не в одном, а во многих пунктах с конституцией, уважать которую он присягал. Имеет ли право нынешнее поколение ради каких-то прибылей и нескольких миллионов, которые все равно не в состоянии разрешить наши современные финансовые проблемы, запятнать нашу независимость?»

Генерал Франсиско Й. Вергара-э-Веласко заявил:

«Продажа зоны канала за 10 миллионов долларов — безумный поступок, который бы народ никогда не простил».

Таков был ответ колумбийской общественности на голоса из США, утверждавшие, что колумбийцы пытаются лишь выторговать бóльшую сумму.

С особым возмущением и ненавистью реагировал колумбийский народ на такие слова Теодора Рузвельта:

«Соединенные Штаты стремятся единственно к тому, чтобы в соседних странах царили стабильность, порядок и благосостояние. Любое государство, народ которого ведет себя примерно, может положиться на нашу сердечную дружбу. Если тот или иной народ подтвердит, что он умеет в социальных и политических делах действовать эффективно и честно, если он сохраняет общественный порядок и выполняет свои обязательства, он может не опасаться вмешательства со стороны Соединенных Штатов. Однако хронические беспорядки либо недееспособность, вызванная общим разложением общественных отношений, могут вызвать в Америке, как и повсюду в мире, вмешательство цивилизованного народа. В запад-

ном полушарии доктрина может заставить Соединенные Штаты взять на себя, даже к своему великому сожалению, в крайних случаях беспорядка и недееспособности роль международной полиции».

От имени всех латиноамериканских народов на это имперское заявление ответила колумбийская газета «Эль порвенир»:

«Процитированные слова являются законченной квинтэссенцией американского образа мыслей, поразительного по своему лицемерию. Они являются серьезным предостережением для нашей страны. Эта убежденность в несомненном превосходстве и силе приводит к тому, что янки, начиная с господина Рузвельта и кончая последним дворником, обращаются с беспокойными республиками Латинской Америки надменно и пренебрежительно. Эти слова показывают, что янки смотрят на нас как на территорию, которую можно завоевать, и обращаются с нами как надменные завоеватели. Если у нас хаос, то он в нашем собственном доме, и никто не имеет права вмешиваться в наши дела».

Таковы были настроения в Колумбии накануне заседания колумбийского парламента, посвященного ратификации договора.

В Вашингтоне и Нью-Йорке поняли наконец-то, что дела плохи.

Сложившейся ситуации испугался даже Кромвелл. Он уже мечтал покончить с вопросом ликвидации французской компании, включая операции с 40 миллионами долларов. Теперь надо было срочно предпринимать контрмеры в самой колумбийской печати, чтобы разрядить напряженную атмосферу накануне решающего заседания колумбийского парламента. Кромвелл вступил в контакт с несколькими влиятельными людьми в Панаме и Колоне, которые служили на американской железной дороге или же были тесно с нею связаны. Он объяснил им, что значил бы канал для их личного торгового предпринимательства. Он искусно подогревал их честолюбие и широким жестом предлагал им различные важные посты, если...

Кто же были эти благородные господа? Хуан Антонио

Энрикес, служащий Компании американской железной дороги в Панаме, Пабло Аросемена, советник компании, Мануэль Амадор Герреро, врач компании, Хосе Габриэль Дуге, натурализованный американец, издатель газеты «Ла эстрелла де Панама», один из влиятельнейших людей города, директор панамской лотереи.

Одновременно Кромвелл развил бурную деятельность и в Вашингтоне. Он посетил президента Рузвельта и вел с ним многочасовую беседу, которой во влиятельных дипломатических и журналистских кругах придавалось большое значение.

Когда Кромвелл уже под вечер покидал Белый дом, в вестибюле его поджидала многочисленная группа журналистов. Все их вопросы, однако, остались без ответа. Он не проронил ни слова, не выдал ни малейшей детали, только удовлетворенно улыбался.

Потом он пригласил к себе своего агента по делам печати Роджера Л. Фарнхема и дал ему подробные инструкции, что следует публиковать в газете «Нью-Йорк уорлд».

На следующий день на первой странице этого издания появилась любопытная статья, из которой читатель узнал, что «из хорошо информированных кругов нам сообщили, что Панама готова отделиться от Колумбии и заключить с США договор о канале». А несколькими строчками ниже:

«Президент Рузвельт полон решимости добиться Панамского перешейка для строительства канала. Нет смысла начинать переговоры с Никарагуа».

И еще ниже, словно бы вскользь, мимоходом:

«Уильям Нельсон Кромвелл имел вчера еще одну беседу с президентом».

Статья была адресована не столько американской общественности, сколько деятелям в Боготе. Это был ловко задуманный акт политического давления, достойный прославленного адвоката компании «Кромвелл энд Салливан».



# Глава 13



Жилища бедняков в Панаме

## Драма во дворце Сан-Карлос

Был час дня, 20 июня 1903 года.

Во дворце Сан-Карлос в Боготе открылось историческое заседание колумбийского парламента. Атмосфера накалена до предела, все в напряжении. Галерея и места для публики заполнены дипломатами, журналистами, гражданами — яблоку негде упасть. Здесь же посол США Бупре, он чувствует себя явно неуютно.

На трибуну поднимается сенатор Мигуэль Антонио Кара, основатель Колумбийской Академии наук, выдающийся знаток греческой литературы и страстный оратор.

Присутствующие заворожены артистизмом его красноречия, великолепной дикцией и голосом, который буквально электризовал слушателей и побуждал их к взрывам патриотических чувств.

Это была феерия ораторского искусства. Сокрушительная атака на правительство, которое изменило отечеству, допустив уже само заключение договора Хея—Эррана.

Затем Антонио Кара, все повышая голос, зачитал текст статьи 2 унижительного договора.

«США будут иметь исключительное право в течение ста одного года, с возможностью возобновить это право только с исключительного и абсолютного согласия США на столь же длительный период,— здесь оратор сделал небольшую паузу и, еще более возвысив голос, с немалой долей иронии продолжал,— если США того пожелают, прорыть, построить, содержать, контролировать и охранять морской канал со шлюзами или без них из Атлантического океана в Тихий через территорию Колумбии

*(В зале шум, свист.)*... В стремлении обеспечить США реализацию прав и привилегий, гарантируемых данным договором, Колумбийская республика предоставляет правительству США право использовать и контролировать в течение ста одного года, с возможностью возобновлять это право только с исключительного и абсолютного согласия США на столь же длительный период, если США того пожелают, участок территории вдоль будущего канала шириной 5 километров по обе стороны канала, считая от его оси, включая необходимые вспомогательные каналы, причем удаление ни в коем случае не должно превышать расстояние 15 миль от главного канала и остальных построек, включая 20 метров поверхности воды в заливе Лимон и по крайней мере 3 морские мили от береговой линии во время отлива на обоих концах канала в Карибском море и Тихом океане. Если это будет необходимо для строительства, содержания и эксплуатации канала, США будут использовать и займут группу малых островов в Панамском заливе: Перико, Наос, Кулебру и Фламенко...»

День ото дня поднималась волна бурных антиамериканских настроений.

У Бупре было полно забот. Сообщение за сообщением о ситуации во дворце Сан-Карлос летели по телеграфу в Вашингтон.

Рузвельт дал указание все телеграммы доставлять ему немедленно в Ойстер-Бей, где он проводил жаркие летние месяцы. Оттуда он слал распоряжения Джону Хею:

«Дайте в руки Бупре козыри. Пусть эти гадкие твари в Боготе поймут, какой опасности они подвергают дело и собственное будущее».

Телеграммы спешили из Вашингтона в Боготу и из Боготы в Вашингтон. Главный колумбийский телеграф никогда не работал с такой нагрузкой.

И вдруг в кульминационный момент телеграфная связь была прервана. Оказалось, что Центральноамериканская и Южноамериканская телеграфные компании закрыли свои бюро, поскольку колумбийское правительство своевременно не возобновило с ними контракт на

обслуживание. Потребовалось несколько дней, прежде чем все опять вошло в свою колею.

В Вашингтоне в дни, пока отсутствовала связь, царила откровенная нервозность. К тому же поступило сообщение, будто бы строительством канала интересуются немцы, что они согласны выкупить концессию у французской компании и не возражают против участия в строительстве колумбийского правительства.

Хей моментально телеграфировал в Берлин послу Тауэру, чтобы тот «деликатно» разузнал, насколько это сообщение соответствует истине. Одновременно он обратился к Бупре с требованием использовать все связи и выяснить, действительно ли некоторые европейские государства предпринимают какие-то шаги в этом направлении.

Бупре частным путем узнал, что один из колумбийских сенаторов в самом деле обратился к немецкому послу барону Грунау с вопросом, не проявят ли немцы интереса к строительству канала в случае, если парламент отклонит договор Хей—Эррана.

Антиамериканские настроения довел до точки кипения сам Бупре, пустив в игру «козырные карты», как того требовал Теодор Рузвельт. Он направил колумбийскому правительству две очень резкие, наглые и высокомерные ноты, в которых категорически заявил, что США не намерены ни на йоту уступать в своих требованиях о зоне канала. Когда письмо Бупре зачитали в парламенте, в зале разразилась буря негодования, с галереи неслись возгласы: «Никаких соглашений с янки!»

12 августа судьба договора Хей—Эррана была решена. Подавляющим большинством голосов колумбийский конгресс отказался его ратифицировать.

# Глава 14



Молодая индианка из Дарьена

## Революция с клеймом «Сделано в США»

На этот раз Вашингтон был достаточно информирован о ходе дебатов в колумбийском парламенте, однако самоуверенность настолько ослепляла американские правящие круги, не допускавшие даже мысли о поражении, что отклонение договора произвело впечатление разорвавшейся бомбы.

Сообщение застало президента Теодора Рузвельта в его летней резиденции в Ойстер-Бей, когда он наслаждался коллекцией предметов старины, а Хей оторвало от рыбалки в укромных местах Ньюбери.

Только Кромвелл не обращал внимания на жаркое лето и оставался в шумном и душном Нью-Йорке.

Рузвельт пришел в негодование. Он приказал тотчас же вызвать в Ойстер-Бей председателя сенатской комиссии по иностранным делам Каллома.

Каллом незамедлительно прибыл в резиденцию президента.

В Вашингтоне представители прессы с нетерпением ожидали его возвращения. Но услышали от него лишь несколько слов:

— Мы не должны заключать договор обязательно с Колумбией...

Государственный секретарь Хей в письме к Рузвельту в Ойстер-Бей писал:

«Я бы не медля ни минуты приехал в Ойстер-Бей за Вашими указаниями, если бы не был убежден, что в настоящий момент нет возможности что-либо сделать. Прежде чем состоится заседание конгресса, Вы наверняка решите, какой нам избрать путь. Простое и легкое никарагуанское решение или значительно более сложный

и проблематичный план строительства канала в Панаме вопреки Боготе... Но я полагаю, что будет правильным ничего окончательного не предпринимать до заседания конгресса...»

Рузвельт читал письмо министра в весьма мрачном настроении. Потом он грохнул кулаком по столу и произнес один из самых кратких своих монологов:

— Канал будет в Панаме!

Несколько дней спустя Рузвельту доставили объемистую рукопись, автором которой был «лучший» в США знаток международного права Джон Бэссет Мур, назвавший ее: «Имеет ли Колумбия право препятствовать прорытию канала?»

К чести господина Мура, следует сказать, что его полемический опус был направлен на то, чтобы склонить Колумбию к положительной позиции путем переговоров. У него даже мысли не было о возможности насильственного решения. Но уже сама постановка вопроса «Имеет ли Колумбия право...» не имела смысла, потому что и колумбийское правительство, и колумбийский парламент неоднократно заявляли о том, что они чрезвычайно заинтересованы в канале и согласны, чтобы строили его Соединенные Штаты. Однако они никоим образом не могут согласиться на то, чтобы при этом Соединенные Штаты нарушали суверенитет Колумбии.

Но Рузвельт откровенно сказал Муру:

— Я не желаю более вести переговоры с этими глупцами из Боготы!

Пока президент вел беседы с Муром и обменивался письмами с Хеем, куда более инициативно действовал в Нью-Йорке Кромвелл.

В городе Панаме уже в июне один из добрых знакомых Кромвелла образовал семейную заговорщическую группу, членами которой были Хосе Августин Аранго, три его сына и зять. Позднее к ним присоединился Карлос Констансио Аросемена. О деятельности этой в численном отношении весьма скромной группы был хорошо осведомлен американский капитан Бир, который по поручению Кромвелла проводил летние месяцы в Панаме. Этот американский капитан спешно отбыл в конце

июля в Нью-Йорк, чтобы информировать Кромвелла о положении дел. Уже 4 августа он снова возвратился в Панаму и вручил заговорщикам переданный Кромвеллом шифровальный код.

По случаю возвращения капитана Бира в доме Аранго был устроен торжественный ужин, в котором приняли участие все члены заговорщической группы и директор американской железной дороги в Панаме Герберт Г. Прескотт.

Был на ужине у Аранго и новый член тайного сообщества д-р Мануэль Амадор Герреро, врач Компании американской железной дороги в Панаме. Быть бы Мануэлю Амадору Герреро безвестным провинциальным лекарем, не вступи он в брак с самой красивой женщиной города, Марией де ла Осса, которая открыла ему путь в высшее общество.

Мария де ла Осса не желала мириться с тем, что ее супруг всего-навсего врач. Когда она прослышала о том, что затевается в Панаме при поддержке Вашингтона, она решила использовать представившийся случай и протолкнуть супруга на высшую ступеньку политической иерархии. Правда, претендентов на пост главы государства на ужине у Аранго было немало. Но эти заботы Мария де ла Осса взяла на себя.

И уже в сентябре Мануэль Амадор Герреро направляется морем в Нью-Йорк, имея в кармане рекомендацию от Аранго к Кромвеллу. На том же судне плывет и Хосе Габриэль Дуге, издатель газеты «Ла эстрелла де Панама».

Хосе Габриэль Дуге опередил Мануэля Амадора Герреро и уже в день прибытия корабля в порт назначил свидание Кромвеллу в канцелярии американской фирмы «Андреас энд компани».

Жаль, что не существует стенограммы беседы этих двух джентльменов. Она наверняка была весьма любопытной, поскольку в заключение Кромвелл предложил Дуге президентское кресло в Панаме, если тот успешно осуществит на перешейке «революцию». Вот еще один претендент на президентство! Одновременно Кромвелл вручил Дуге 100 тысяч долларов на неотложные



расходы. После окончания беседы он тотчас же позвонил в Вашингтон, чтобы договориться о встрече Дуге с министром Хеем.

Государственный секретарь Хей разговаривал с издателем газеты «Ла эстрелла де Панама» весьма осторожно, однако заверил его в том, что США построят канал на Панамском перешейке.

После этого визита произошло событие, которому до сих пор нет убедительного объяснения. Хосе Габриэль Дуге из здания Государственного департамента отправился прямо в колумбийское посольство, где откровенно рассказал послу Эррану о готовящемся пассаже. Если Богота спешным образом не одобрит договор, будет провозглашена Панамская Республика. Быть может, у Дуге заговорила совесть?

Эрран срочно телеграфировал правительству:

«Компания по строительству канала и Компания американской железной дороги в Панаме вступили в заговор против Колумбии. Агенты заговора из Панамы находятся здесь. Вчера издатель «Ла эстрелла де Панама» имел длинную беседу с Хеем. Если договор не будет ратифицирован, вполне вероятно, что произойдет революция с американской помощью».

Одновременно он сообщил колумбийскому генеральному консулу в Нью-Йорке, что канцелярия американской фирмы «Андреас энд компани» является главным штабом заговора. Эрран послал также письма Кромвеллу и правлению Компании по строительству канала в Париже с предупреждением, что Колумбия будет считать их несущими всю ответственность за каждое действие, связанное с восстанием на перешейке. А колумбийскому министру иностранных дел Рике писал, в частности:

«Президент Рузвельт полон решимости построить Панамский канал и надеется, что торжественная выемка первого ковша грунта состоится еще во время его президентства. Ваше сиятельство хорошо знакомо со вспыльчивым характером президента и, безусловно, учитывает, с какой настойчивостью и решительностью тот добивается задуманного».

Кромвелл был крайне растерян, читая письмо Эррана.

В его богатейшей адвокатской практике еще не было случая, чтобы кто-либо так надул его, как этот старый Дуге. Кромвелл утратил свое знаменитое хладнокровие и самоуверенность, был выведен из равновесия. Это был стыд и срам для всей юридической конторы. Именно тогда в его канцелярию явился с визитом Мануэль Амадор Герреро. У Кромвелла не было ни малейшего желания усложнить жизнь еще контактами с безвестным панамским врачом, и он быстро от него отделался.

Мануэль Амадор Герреро был маленьким человеком, и нелюбезный прием его потряс. Он вдруг почувствовал себя в Нью-Йорке совершенно одиноким, словно утлая лодчонка в разбушевавшемся море. Он успел лишь дать своим соратникам в Панаме телеграмму, состоявшую из одного слова: «Провалилось».

Панамский врач собирал чемоданы и готовился к печальному возвращению несолоно хлебавши.

И тут, словно *deux ex machina*\*, 22 сентября в Нью-Йорке неожиданно появился инженер Филипп Бюно-Варилья.

Француз приехал, чтобы выразить свое почтение президенту Рузвельту и помочь исполнить его желание, которое тот сформулировал в частном письме:

«Я был бы крайне рад, если бы Панама стала независимым государством».

Когда Герреро узнал о приезде Бюно-Варильи в Нью-Йорк, он отложил свое возвращение домой и встретился с инженером.

Француз внимательно выслушал рассказ удрученного панамского врача. А потом весело проронил:

— Не расстраивайтесь по пустякам. Кромвелл в этом деле ничего не смыслит. Я сам займусь этим вопросом. Поговорю с Рузвельтом.

То был типичный стиль Бюно-Варильи. Он вбил себе в голову, что он, зять Лессепа, сделает из Панамы новую республику.

---

\* В античном театре внезапное появление на сцене бога, который своим вмешательством приводит пьесу к развязке.

9 октября он добился аудиенции у Теодора Рузвельта.

Когда после часовой беседы Бюно-Варилья покидал Белый дом, Рузвельт полностью разделял мнение, высказанное ему однажды в письме Бэссетом Муром:

«Два весьма непродолжительных разговора с Бюно-Варильей были для меня достаточны, чтобы я мог утверждать, что он является одним из умнейших людей, которых я когда-либо знал».

Бюно-Варилья нанес затем визит Хею.

— Вы должны принять необходимые меры, если не хотите, чтобы события застали вас врасплох. Вся история, несомненно, завершится революцией,— сказал Бюно-Варилья Хею с присущей ему самоуверенностью.

Но Хей находчиво ответил французу:

— Нас ничто не застанет врасплох, мистер Бюно-Варилья, военно-морскому флоту в Тихом океане уже отдан приказ направиться к перешейку.

Через несколько дней Бюно-Варилья вернулся в Нью-Йорк, где его с нетерпением поджидал Герреро.

— Революция будет сделана в Вашингтоне.

Таковы были первые слова, с которыми Бюно-Варилья обратился к панамскому врачу.

20 октября Мануэль Амадор Герреро в высшей степени удовлетворенным покидал Нью-Йорк. Он ехал обратно в Панаму. От Бюно-Варильи он получил 100 тысяч долларов на неотложные расходы, план военных операций в связи с готовящимся заговором, шифровальные коды, текст декларации о независимости Панамского государства, проект новой конституции, текст телеграммы, которую он должен был дать в Вашингтон после успешного переворота, и даже, как говорят, новый государственный флаг (выполненный будто бы по эскизу супруги Бюно-Варильи, дочери Фердинанда Лессепса).

В колонском порту Герреро поджидал Герберт Прескотт, для того чтобы — ради безопасности — взять привезенный ценный груз и положить его в служебный сейф.

Заговорщическая группа в Панаме тут же пустила в ход все 100 тысяч долларов. 50 тысяч получил командир местного гарнизона колумбийской армии генерал

Уэртас. Его достоинство не позволяло, видите ли, за меньшую сумму перейти на сторону заговорщиков. Генерал Рубен Варон согласился поддержать заговор своей канонеркой «Падилла» за 35 тысяч долларов.

Генерал Уэртас, желая избежать сложностей с личным составом гарнизона, который отнюдь не был склонен предавать интересы Колумбии, отослал несколько подразделений в северном направлении под предлогом умиротворения волнений на никарагуанской границе.

Хосе Габриэль Дуге, который так странно вел себя в Вашингтоне, образовал из местной добровольной пожарной команды «армию». Команда состояла из 287 молодых людей, в большинстве своем отпрысков местных тузов.

Когда колумбийское правительство получило сообщение о том, что группа заговорщиков на перешейке пытается вызвать волнения, оно немедленно отрядило туда военные подразделения.

Панамская заговорщическая группа, узнав о решении правительства, испугалась. Ей казалось, что все уже потеряно. Мануэль Амадор Герреро в панике послал отчаянную телеграмму Бюно-Варилье в Нью-Йорк.

Тот не поленился тотчас отбыть в Вашингтон и обеспечить все необходимое. Потом дал телеграмму в Панаму, что все в порядке, не следует ничего опасаться, помощь уже в пути.

И в самом деле, американский крейсер «Нэшвилл» уже разрезал волны Карибского моря, держа курс на Колон. Одновременно получили приказ незамедлительно направиться к перешейку крейсера «Марблхед» и «Конкорд», стоявшие на якоре в мексиканском порту Акапулько.

«Нэшвилл» уже вечером 2 ноября бросил якорь в колонском порту.

В полночь прибыло колумбийское судно «Картахена» с генералами Тобаром и Амайей и батальоном колумбийских солдат.

В Панаму поступило уведомление, что колумбийские войска уже выгружаются в Колоне.

Мануэль Амадор Герреро утратил всякую способность к действию, он находился на пороге нервного расстройств. Он даже не был в состоянии сообщить эту новость остальным членам заговорщической группы. Пришлось вмешаться Марии де ла Осса. Она не мешкая отправилась к директору американской железной дороги в Панаме Герберту Прескотту, и они вдвоем составили стратегический план. Результат был следующим.

Компания американской железной дороги в Панаме предоставила в распоряжение прибывших в Колон командиров колумбийских частей, генералов Тобара и Амайи, «специальный поезд» в Панаму с обещанием через несколько часов подать составы для переброски рядового состава под командованием полковника Торреса. Генералы уже располагались в поезде, когда вся эта история вдруг показалась им подозрительной. Они решили выйти, но уже было поздно. Вероятно, никогда прежде поезд из Колона в Панаму не мчался с такой скоростью. Без остановок. И колумбийские генералы прибыли в город без войск. Их дружески приветствовали местные тузы, так что на какое-то мгновение их опасения развеялись.

Тем временем американскому консулу в Панаме спустя всего полчаса после того, как он получил сообщение о выгрузке колумбийских частей в Колоне, была послана телеграмма из Вашингтона:

«Части, высадившиеся в Колоне, не должны попасть в Панаму».

Это было в 8 часов 45 минут 3 ноября 1903 года.

В 10 часов 30 минут Хей лично направляет телеграмму следующего содержания:

«Информируйте немедленно капитана корабля «Нэшвилл», что он должен воспрепятствовать продвижению правительственных войск на Панаму».

В Вашингтоне Белый дом и Государственный департамент работали не покладая рук. У телефонов и телеграфных аппаратов нетерпеливо сидели чиновники в ожидании вестей из Панамы. Близился вечер, никакой информации из Панамы не поступало, и нервозность в Вашингтоне достигла кульминации. Хей, не

выдержав томительного ожидания, послал депешу консулу в Панаме:

«Подтвердите известие о восстании на перешейке!»

В 20 часов 15 минут консул телеграфировал:

«До сих пор никакого восстания нет. Утверждают, что оно произойдет ночью».

К вечеру генералы Тобар и Амайя разгадали все коварство, но время было уже упущено. Предатель генерал Уэртас приказал арестовать бывших коллег. Герреро пустился что было духу в здание американского консульства.

И лишь тогда, в 21 час 15 минут, консул послал следующую телеграмму:

«Восстание вспыхнуло к вечеру. Ночью будет образовано правительство».

Ночью, согласно предсказаниям американского консула, действительно было создано новое правительство: Хосе Аранго, Федерико Бойд и Томас Ариас. Президентом был выбран Мануэль Амадор Герреро. Мечта госпожи Марии де ла Осса осуществилась. Она стала госпожой президентшей.

4 ноября, еще до восхода солнца, в портах Панамы и Колона стояли на якорях десять военных кораблей американского флота. А когда солнце поднялось над Золотой горой, президент Мануэль Амадор Герреро уже обращался с балкона дворца на Кафедральной площади к собравшемуся народу:

— ...весь мир потрясен нашим героизмом. Президент Рузвельт обещал нам помощь. Да здравствует Панамская республика! Да здравствует президент Рузвельт! Да здравствует американское правительство!

Чести поднять панамский флаг был удостоен майор американской армии Муррей Блэк.

Колумбийские войска в Колоне, взятые под прицел американскими орудиями, были принуждены снова погрузиться на суда и покинуть порт.

В Боготе начались бурные демонстрации протеста против разбойничьей акции США. Вокруг здания американского посольства пришлось выставить плотное оцепление регулярных войск. Тысячи колумбийских

граждан изъявили желание добровольно вступить в армию. Но бороться с северным колоссом в ту пору было равносильно самоубийству. И тем не менее подразделения добровольцев попытались проникнуть через джунгли и дарьенские болота в Панаму.

Попытки были безуспешными.

Колумбийское правительство обратилось за помощью в Международную судебную палату в Гааге. Но Теодор Рузвельт заявил:

— Я не намерен позволить какому-то судье диктовать, какой должна быть политика Соединенных Штатов.

Колумбии пришлось уступить перед насилием. В 1926 году США выплатили Колумбии за потерю Панамы денежное возмещение в сумме 25 миллионов долларов.

Если в 1903 году Рузвельт пытался создать впечатление, что речь шла о подлинно революционном взрыве, то в 1911 году он сказал без обиняков:

— Я захватил перешеек...

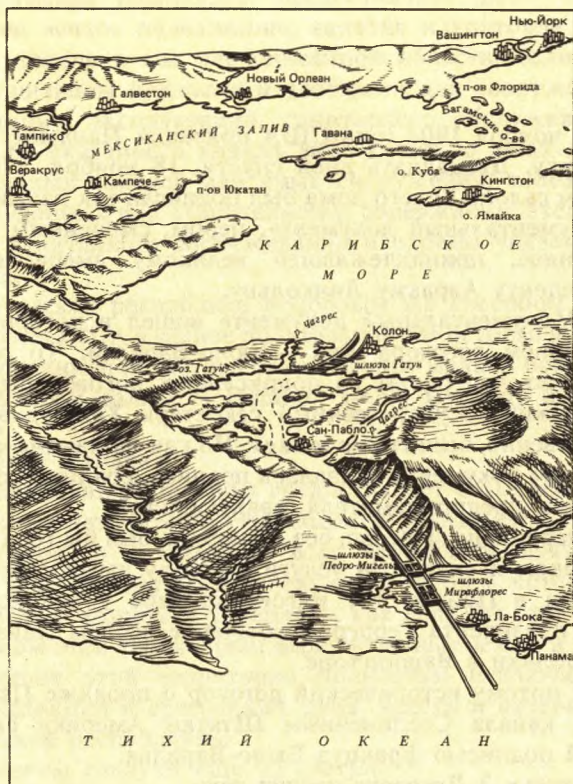
А вот точка зрения американского посла в Боготе на «панамскую революцию»:

— Рузвельт утверждает, что панамский народ недвусмысленно высказался за отделение от Колумбии. Нет и не может быть большей лжи. Я полностью сознаю свою ответственность, когда заявляю, что переворот в Панаме был делом рук полдюжины людей, руководствовавшихся личной выгодой. Не наберется даже одного процента населения провинции Панама, который бы имел малейшее представление о том, что происходит, до того как американский офицер в парадной форме военного флота США не поднял на флагштоке флаг республики.

А что сказал сам президент Рузвельт?

— В истории Соединенных Штатов много величественных глав, но ни одна из них не сравнится в этой величественности с той, которая повествует о пути, обеспечившем нам право построить Панамский канал.

# Глава 15



Канал на Панамском перешейке



## Американскому каналу открыт зеленый свет

6 ноября 1903 года США признали Панамскую республику. Двенадцать дней спустя, 18 ноября, в Малом синем салоне Белого дома был подписан так называемый «монументальный документ», пером, смоченным в чернильнице, принадлежавшей великому американскому президенту Аврааму Линкольну.

«Монументальный документ» вошел в историю под названием договора Хей — Бюно-Варильи. То обстоятельство, что одним из подписавших договор был американский государственный секретарь Хей, удивления, естественно, вызвать не может. Но как на панамо-американском документе оказалась подпись французского инженера, предпринимателя, авантюриста?

Фердинанд Лессепс, без сомнения, был бы горд своим учеником и зятем. За услуги в пользу заговорщической группы в Панаме тот выговорил себе у новоиспеченного президента Герреро назначение послом Панамской республики в Вашингтоне.

И потому исторический договор о продаже Панамой зоны канала Соединенным Штатам Америки скрепил своей подписью француз Бюно-Варилья.

Статья 2 Договора звучит так:

«Панамская республика предоставляет США на вечные времена право пользования, оккупации и контроля над областью земель и вод для сооружения канала, содержания, эксплуатации, санитарного обслуживания и охраны действующего канала шириной 10 миль, распространяющейся на расстояние 5 миль по каждую сторону от осевой линии будущего канала; указанная область начинается в Карибском море, в 3 морских

милях от берега во время отлива, и тянется через Панамский перешеек с тем исключением, что на города Панама и Колон и гавани, принадлежащие этим городам, которые находятся внутри намеченных границ и вышеописанной области, это право не будет распространяться.

Панамская республика предоставляет далее США право на вечное пользование, занятие и контроль всех других земель и вод вне описанной области, если они будут признаны нужными и удобными для сооружения, содержания, эксплуатации, санитарного обслуживания и охраны указанного канала либо каких-то иных вспомогательных каналов или иных сооружений, необходимых и удобных для строительства, содержания, эксплуатации, санитарного обслуживания и охраны указанного комплекса.

Панамская республика подобным же способом предоставляет США в вечное пользование все острова внутри вышеописанной области, а также группу мелких островов в Панамском заливе — Перико, Наос, Кулебру и Фламенко».

Статья 3 гласит:

«Панамская республика предоставляет США все права, власть и авторитет внутри области, указанной в статье 2 Договора, и в границах всех вспомогательных земель и вод, упомянутых и описанных в статье 2, которыми США будут владеть и управлять, как если бы они были сувереном этой территории; перечисленные земли и воды в границах этой территории полностью исключаются из юрисдикции и суверенных прав, власти и авторитета Панамской республики».

И потом следуют еще 23 статьи.

Соединенные Штаты получили право на возведение военных укреплений, на содержание воинских подразделений и на строительство военных баз в зоне канала:

«Если когда-нибудь возникнет необходимость прибегнуть к оружию для обеспечения эксплуатации или обороны канала, США имеют право по собственному усмотрению использовать свою полицию и ввести свои наземные и морские военные подразделения».

За 1434 квадратных километра Панамская республи-

ка получила 10 миллионов долларов единовременно и после строительства канала 250 тысяч долларов ежегодной арендной платы.

Но и это было еще не все. Конституция новой республики, разработанная в Вашингтоне при участии Бюно-Варильи, содержала, например, такие положения:

«США обеспечивают независимость Панамской республики... США имеют право занять любую часть Панамской республики для восстановления спокойствия и законного порядка в случае, если бы такое спокойствие и порядок были нарушены».

Весь латиноамериканский мир пылал негодованием и искренней ненавистью к северному соседу, к янки, которые, утвердившись на Панамском перешейке, представляли откровенную и опасную угрозу его свободе и независимости.

«То, что произошло с Колумбией, завтра может случиться с нами» — так думали в латиноамериканских странах.

В истории американской внешней политики не так уж много проблем, о которых было бы написано столько пухлых книг, сколько о «панамской революции». Историки и публицисты, дипломаты и политики снова и снова возвращаются к этой теме и пытаются оправдать действия США на Панамском перешейке. Но ни одна из публикаций не может опровергнуть того факта, что панамский прецедент решающим образом повлиял на будущие взаимоотношения между латиноамериканскими странами и США.

Из многих авторов процитируем одного из самых серьезных и солидных — Дуайта К. Майнера:

«Грандиозное сооружение, соединившее восток с западом, к несчастью, стало барьером между севером и югом».

Когда в 1912 году в США готовились к очередным президентским выборам, кандидату республиканцев Теодору Рузвельту от демократической партии противостоял Томас Вудро Вильсон. Существует давняя традиция, по которой предвыборные кампании в США про-

ходят под знаком разоблачения различных грязных махинаций, взаимных обвинений, привлечения моментов из сугубо личной жизни — одним словом, копаются в грязном белье. И хотя все рассчитано прежде всего на эффект и успех у падкой на сенсации публики, перед глазами общественности, хотят того или нет участники этих кампаний, предстает в обнаженном виде внутривнутриполитическая жизнь Соединенных Штатов.

Во время предвыборной кампании 1912 года демократическая партия издала брошюрку Леандра Чемберлена, называвшуюся «Глава национального позора».

Автор открыто обвиняет Рузвельта в том, что тот полной мерой способствовал ухудшению отношений между латиноамериканскими странами и США. Нет, автор не выражает своего несогласия с американским вмешательством во внутренние дела латиноамериканских государств, он упрекает Рузвельта в ошибочной тактике в истории с «панамской революцией», в результате чего Соединенные Штаты предстали в малоприятном свете перед лицом всего мира. Он писал, адресуясь непосредственно к Рузвельту: «Защитник порядка сам стал бандитом».

Журнал «Уорлд» и индианаполисский журнал «Ньюс» обвинили Кромвелла в коррупции, а Теодора Рузвельта — в махинациях.

Конгресс дважды проводил расследование, в чьи же руки попали те 40 миллионов долларов, которые правительство США выплатило какой-то французской компании. Но все было напрасно. Специальным комиссиям не удалось раскрыть имена акционеров. Говорили, будто бы сумму в 40 миллионов долларов правительство передало французским акционерам через посредничество Дж. П. Моргана, крупнейшего банкира мира. Рузвельт попытался успокоить разбушевавшиеся страсти, заявив:

— Мистер Кромвелл сообщил мне их имена в доверительном порядке.

Были ли это французы? Кто знает. Скорее всего, американские банкиры: те, правда по слухам, получили 15 миллионов долларов. Кто разделил между собой

остаток в 25 миллионов, неизвестно. Сколько загребли адвокат Кромвелл и посол Бюно-Варилья, тоже осталось в глубокой тайне. Индианаполисский судья Альберт Барнс Андерсон, имевший возможность проштудировать скандальные документы, высказался весьма уклончиво:

— Вокруг Панамского канала и всей истории, связанной с ним, нагромоздилось множество неясных обстоятельств.

## Глава 16



Природа восставала против вторжения человека

## Большая авантюра

Так говорили сами американцы. И последующее десятилетие прошло под знаком этой гигантской затеи — крупнейшей стройки империалистической эпохи.

Все политические препоны были устранены. Договор Клейтона—Булвера аннулирован. Конгресс ратифицировал Билль Спунера; вместо строптивного колумбийского парламента появился новый партнер — сговорчивое панамское правительство; был подписан договор Хея—Бюно-Варильи. Теперь дело было за устранением технических препятствий.

Заплатив 40 миллионов, США получили от французской компании несколько километров выкопанной трассы, которая тем временем заросла буйной тропической растительностью, и заржавевший машинный парк. (Кроме, разумеется, тех вагонов и рельсов, экскаваторов и буровых машин, которые навсегда исчезли под мощными наносами песка либо погрузились в болотные топи.)

Теперь, когда казалось, что все помехи позади, великий северный исполин вдруг словно исчерпал свои силы в более чем полувекковой изнурительной борьбе.

Без господ во фраках и цилиндрах, без фейерверков и торжественных речей, с поразительной скромностью 4 марта 1904 года был спущен в Колоне со здания управления строительства французский трехцветный флаг, чтобы уступить место звездно-полосатому полотнищу.

На этой неприметной церемонии США представлял никому не известный поручик Марк Брук.

Мир ожидал, что теперь-то американцы засучив рукава без промедления примутся за дело.

Но с того дня, когда поручик Марк Брук поднял американский флаг в Колоне, прошло три долгих года, наполненных бесконечными спорами о различных финансовых и технических проблемах.

Американский конгресс, демонстрировавший поразительную активность и находчивость, когда речь шла о захватнических планах, проявлял удивительную близорукость и нерешительность при голосовании о бюджетных статьях, касавшихся гигантской стройки.

Депутаты и сенаторы начали вдруг считать каждый доллар, особенно когда это касалось одобрения социальных и санитарных мероприятий на стройке. Не могли понять, что общего со строительством канала имеют канализация, фильтровальные станции питьевой воды, система пунктов неотложной помощи. Все это они считали роскошью. Ведь рабочими будут негры, индейцы, мулаты.

После года деятельности, наполненной отчаянной и безрезультатной борьбой с господами в Вашингтоне, ушел с должности главного инженера строительства Джон Финдли Уоллас.

Президент Теодор Рузвельт назначил новым главным инженером и одновременно шефом строительства известного американского специалиста в области гидростроения Дж. Ф. Стивенса.

Только тогда, когда этот человек взял на себя руководство стройкой, было наконец-то решено, что Панамский канал в отличие от Суэцкого канала будет оснащен хитроумной системой шлюзов.

Но Стивенсу контакты с Вашингтоном давались несколько не легче, чем его неудачливому предшественнику. В Колоне и Вашингтоне говорили на разных языках. Вся атмосфера на стройке была в значительной мере обусловлена поразительной нерадивостью, безответственностью, препирательствами и вообще мелкотравчатостью людей в Вашингтоне.

— Три болезни свирепствуют на перешейке: желтая лихорадка, малярия, а главное, уныние,— часто повторял разочарованный шеф стройки Дж. Ф. Стивенс.

И когда президент Рузвельт без предварительного согласования направил в один прекрасный день к нему



на стройку группу саперных инженеров американской армии, он тоже ушел со своего поста.

Узнав об этом, президент был крайне возмущен. Действия Стивенса он квалифицировал как государственную измену.

— Подобное строительство нуждается в суровых людях, а не в каких-то бабах,— заявил Рузвельт и решил поручить эту миссию такому же, как и он, военному человеку.

В 1907 году, спустя три года после подъема флага в Колоне, президент Рузвельт назначил губернатором зоны канала, руководителем строительства и главным инженером Джорджа Вашингтона Готхолса.

Высокий, широкоплечий мужчина, слегка расположенный к полноте, седоватые волосы, разделенные посередине пробором, седая борода. Энергичное лицо. Пронзительные до неприятности глаза. Уверенный в себе, выдержанный, целеустремленный. Уже с первого взгляда этот человек вызывал глубокое почтение.

Готхолс стал на целых семь лет неограниченным хозяином зоны канала. Даже в пору расцвета абсолютизма ни один правитель не обладал большей властью, чем полковник Готхолс.

Появившись на Панамском перешейке, он тотчас заявил своим сотрудникам:

— Я уже не командир американской армии. Теперь я командую армией рабочих и техников здесь, в Панаме. Мой враг — Кулебрская выемка, шлюзы, плотины.

Да, это были три главные технические проблемы. Но прежде чем Готхолс с армией в 50 тысяч рабочих и техников принялся за решение этой по тогдашним временам гигантской задачи, нужно было выиграть иное сражение. И выиграл его не служака Готхолс, а человек, который не обладал ни солдатской выправкой, ни энергичными жестами. Наоборот, у него был мягкий, приветливый взгляд, что, впрочем, не мешало ему иметь высокий воинский чин.

Это был полковник д-р Уильям Крофорд Горгас.

Он по праву должен быть увенчан вместе с десятками тысяч рабочих лаврами за строительство канала, за

сохранение тысяч и десятков тысяч человеческих жизней, за неустанный, сверхчеловеческий труд, за неутомимую, героическую борьбу против желтой лихорадки и малярии, жертвами которых на строительстве американской железной дороги и французского канала стали 90 тысяч человек.

Панамский перешеек повсеместно называли «могилой для белых». Название весьма и весьма неточное. Ведь от губительных болезней погибло гораздо больше китайцев, негров, мулатов, индейцев, нежели белых. Но в те времена умерших цветных не считали. Людями слыли только белые.

Панама пользовалась репутацией одного из самых страшных по климату мест земного шара. Дизентерия, желтая лихорадка, малярия, тиф и полдюжины других болезней поджидали здесь свои жертвы. Существовала поговорка, что каждому вновь назначенному британскому консулу приходится отправлять своего предшественника на родину в гробу.

Военный врач Горгас был назначен главным врачом зоны канала.

Конгресс и Белый дом не предполагали, что Горгас при всем видимом добродушии — человек весьма последовательный и настойчивый, когда речь идет о спасении людей. Еще меньше они предполагали, что такая настойчивость будет стоить кучу денег. Горгас решил превратить зону канала в приемлемую для обитания в санитарном и климатическом отношении область. Свое решение он основывал на небывалом подъеме медицинской науки во второй половине прошлого столетия. Золотым годом для медицины стал год 1880-й.

В 1880 году французский врач Шарль Луи Альфонс Лаверан обнаружил в крови своих алжирских пациентов возбудителя малярии. В том же году немецким бактериологам Карлу Йозефу Эберту и Роберту Коху удалось открыть бактерию тифа. Год спустя кубинский врач Карлос Финлей открыл переносчика желтой лихорадки. В 1897 году живший в Индии английский врач Роналд Росс установил в самке комара рода *Anopheles* — одного из десятков видов moskitov, населяющих джунг-

ли,— переносчика паразита, вызывающего малярию. Позднее было определено, что десятки других видов комаров также разносят эту болезнь.

Вооруженный знаниями современной медицины, д-р Горгас вступил в изнурительную, требовавшую воистину сверхчеловеческих усилий борьбу с мириадами комариных личинок, гнездившихся в болотах и прудах. Он создал знаменитую «бригаду против москитов», насчитывавшую свыше полутора тысяч человек.

Десять тысяч гектолитров керосина, смешанного с карболовой кислотой, распыскивала ежегодно горгасовская бригада негров. Повсюду, по всей трассе канала, где имелись стоячая вода, болота и топи, можно было встретить людей с баками на спинах и шлангами в руках.

Не избежали «свирипых методов» обработки города и деревни, поселки и форты. Здесь Горгас боролся с грязью, мусорными свалками — рассадниками самых различных болезней, прежде всего тифа. Он взял на себя роль грифа, хищной птицы устрашающего вида, которая, как и гиены, заботится о том, чтобы падаль не разлагалась слишком долго под жгучими лучами тропического солнца.

За действиями взбалмошного старого доктора местное население наблюдало с явным недоверием и с минимальным пониманием. Но вскоре Горгас стал настолько «симпатико», что народ был готов сделать для него все, что угодно. Население перешейка оценило нечеловеческие усилия американского врача. Люди поняли, кто их истинный друг.

Куда меньшее понимание находил Горгас в конгрессе. За каждый доллар на якобы «побочные расходы», не связанные непосредственно с прорытием канала, конгресс голосовал с огромной неохотой. Горгас стоял костью в горле у конгрессменов. В общем-то миролюбивый старый человек по отношению к Вашингтону был на удивление неуступчив. Ведь господам в Вашингтоне было совершенно безразлично, как складывается санитарно-гигиеническая ситуация на перешейке.

Но еще поразительнее тот факт, что даже «царь

канала», как называли Готхолса, мало сочувствовал доктору и считал его меры напрасными и чрезмерными.

— Доктор, вы знаете, что каждый убитый вами комар обходится Соединенным Штатам в десять, да-да, в д е с я т ь американских долларов? — сказал однажды полковник Готхолс полковнику Горгасу тоном, более угрожающим, нежели ироническим.

— Я знаю об этом, полковник, — ответил обычно неразговорчивый врач из Алабамы. — Но вдруг один такой комар, на котором мы сэкономим эти десять долларов, укусит вас? Какая была бы горькая потеря для нашей страны!

С тех пор, говорят, полковник Готхолс к этому вопросу больше не возвращался.

Наконец и конгрессу был дан суровый урок, когда после нескольких случаев заболевания американских техников среди американских сотрудников возникла страшная паника. Они стали большими группами покидать рабочие места, и даже высокие оклады не могли их удержать на стройке.

До масштабных мероприятий Горгаса руководство стройки пыталось бороться с малярией, используя хинин. В зоне канала потреблялось ежемесячно 220 килограммов хинина в виде полутора миллионов таблеток. Для приема лекарства подавалась сладкая жидкость, чтобы работники не отказывались от горьких пилюль.

Устные предания сообщают, что в первые годы строительства снабжение продуктами питания было столь отвратительно и нормы выдачи столь мизерны, что вместо еды работники принимали двойную порцию хинина со сладкой водой.

В 1907 году была успешно завершена борьба с желтой лихорадкой. С малярией дело обстояло сложнее. Еще в 1906 году на стройке болел малярией 821 человек из 1000. Но к 1913 году и здесь был достигнут значительный прогресс. На 1000 работников приходилось уже только 76 больных малярией.

Есть люди, которые любят поиграть с цифрами. Один из них подсчитал, что Горгас спас жизнь 71 тысяче рабочих и сохранил 40 миллионов рабочих дней, что

составляет одну шестую часть всего объема человеко-дней, затраченных на строительство канала. От малярии и желтой лихорадки погибло в общей сложности 1500 человек. Несмотря на утверждения, что перешеек — это «могила для белых», подавляющее большинство жертв составили цветные.

Некоторые статистики пытались доказать, что в Колоне меньшая смертность, чем в Чикаго. Это было нужно для того, чтобы снизить огромную текучесть в зоне канала. Речь шла прежде всего об американцах. Они, стоило им заработать определенную сумму, моментально уезжали домой. Но эта статистика весьма ненадежна, искажена постоянными переменами местожительства, взаимоперекрещивающимися потоками приезжающих и уезжающих, то приливом, то отливом масс людей.

Но, даже искаженная, статистика не может ни на йоту уменьшить величие подвижнической деятельности д-ра Уильяма Крофорда Горгаса.

## Глава 17



Горный обвал близ Кулебры

## **Три технические проблемы стройки: Крокодилья река, шлюзы и гора Кулебра**

Трасса Панамского канала идет от бухты Лимон в Карибском море, где рядом с городом Колоном вырос город Кристобаль, в южном направлении, потом сворачивает на юго-восток, проходит через холмистое нагорье, достигающее наивысших высот у Кулебры, и завершается в Панамском заливе. Здесь, в конце трассы, напротив города Панама, был построен город Бальбоа. Нагорье сложено третичными известняками, которые ближе к Тихому океану сменяются вулканическими породами. Трасса имеет длину 83,3 километра, включая так называемые подходные каналы в Панамском заливе и в бухте Лимон. Без этих подходов длина канала составляет от океана до океана 67 километров, а по прямой между Колоном и Панамой — 55 километров.

Почти на всем протяжении трассы с северо-запада на юго-восток протекает коварная Крокодилья река — Чагрес, которая во многом виновата в том, что Лессепс потерпел неудачу. В районе Гамбоа здесь в сезон дождей проносится в секунду две трети объема воды Ниагарского водопада. Укrocщение дикой реки стало технической задачей номер один.

Как хотели решить ее французские инженеры? При помощи водоотводных каналов и планировки берегов и русла. Американские инженеры отдали предпочтение варианту с насыпкой плотины.

Плотина, крупнейшая в мире, была возведена у города Гатун. В разрезе она представляет собой трапецию с нижним основанием 150 метров и верхним 30 метров. Длина плотины 2,4 километра, высота — 6 метров. Перед плотиной образовалось озеро, равное по величине Цюрих-

скому озеру и в два раза превосходящее озеро Лаго-Маджоре в Италии, его площадь составляет 427 квадратных километров.

Для возведения столь могучей плотины было израсходовано 20 миллионов кубических метров стройматериалов общим весом около 30 миллионов тонн. Его хватило бы, чтобы опоясать по экватору весь земной шар кольцом шириной приблизительно полметра и высотой один метр.

Чагрес затопила широкую долину, которую прежде называли «долиной смерти», и старый поселок Гатун, где во время своих полных приключений походов за золотом останавливались конкистадоры и пираты, а позже золотоискатели из Калифорнии. В восьмидесятые годы французы построили здесь на скорую руку торговые дома, трактиры, бараки для сотен рабочих. Над всем этим заплескались теперь воды озера Гатун.

Искусственное водохранилище, образовав сотни заливов и заводей, полуостровов и островов, в окаймлении буйной тропической растительности, которая роскошествует всеми оттенками зеленого и желтого цветов, превратило эту часть перешейка в сказочно красивый уголок земли.

У селения Кулебра трасса канала вела через горную седловину, на 82 метра превосходившую проектный уровень русла канала. Как намеревались решить эту техническую проблему французы? Оригинальным способом, о котором упоминал еще Александр Гумбольдт, — прорубить 15-километровый туннель. Американцы предпочли прокопать цепь Змеиных холмов, точнее сказать, расщечь их между горами Голд-Хилл и Контрактор-Хилл искусственным перевалом длиной 11,2 километра.

«Если бы американский народ заранее знал о громадных трудностях перерезки гряды гор, соединяющей оба континента, то еще неизвестно, принял ли бы он вообще за такое предприятие. Если бы некий пророк, со знанием дела и приличествующим авторитетом в своем отечестве, явился в конгресс США в 1902 году и заявил, что каждая миля Кулебрской выемки обойдется в 10 миллионов долларов и потребует вывоза более 100 миллионов кубических ярдов грунта, работа эта не была



бы сделана и Панамский канал не существовал бы по сию пору».

Эти слова принадлежат американскому хроникеру Дж. Э. Беннету и относятся к 1915 году.

Целое сонмище препятствий стояло на пути рабочих и инженеров. Динамит использовался в количествах, каких не знала история строительства. Только на одном небольшом участке было израсходовано 30 миллионов килограммов взрывчатки.

Механизация достигла невиданных по тем временам масштабов — сто паровых экскаваторов, сотни пневматических бурильных машин. И конечно, тысячи кирок и лопат...

Но гора словно мстила за то, что человеческие руки вонзают в ее нутро безжалостные буры, желая отбросить ее в сторону с того места, где она стояла миллионы лет. Многократно повторялась однообразная картина полного уничтожения. Когда рабочим и инженерам уже казалось, что русло канала достигло достаточной глубины, неожиданно случались осыпи и обвалы. Рушились скалы, и низвергалась с отвесных стен порода, сметая экскаваторы, паровозы, рельсы, людей...

В один из декабрьских дней 1908 года у Бас-Обиспо раньше срока взорвались 20 тысяч килограммов динамита. В несколько секунд оказались погребенными под земляным завалом механизмы, подъездные пути, люди.

Крупнейшая катастрофа произошла у деревни Кукарача. Нельзя было без содрогания смотреть на разрушительное дело стихии. В мгновение ока выемка длиной 600 метров была засыпана сдвинувшимися камнями.

В памяти строителей канала навсегда остался тот августовский день 1912 года, когда в районе Эмпайра пришла в движение земля. Река Обиспо, уже зарегулированная, вернулась в свое прежнее русло и уничтожила результаты изнурительного многомесячного труда тысяч рабочих. Неделями круглые сутки работали насосы, чтобы освободить трассу.

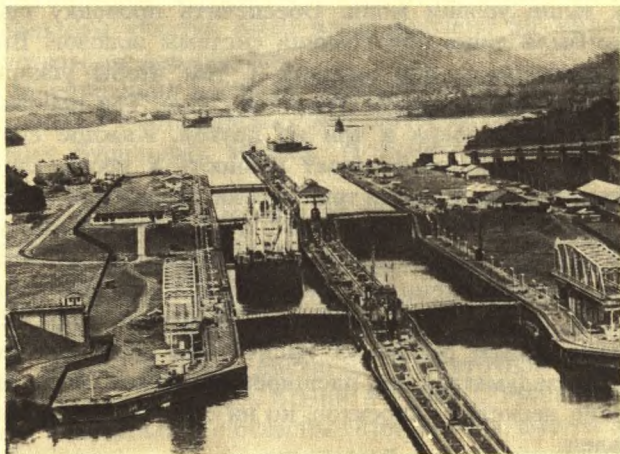
Два года беспрерывно грузили ковши паровых экскаваторов рухнувшую землю. Пришлось дополнительно переместить миллионы кубических метров.

Если бы строительство велось по первоначальному французскому плану, потребовалось бы вынуть еще не менее 100 миллионов кубических метров грунта.

В 1915 году обвал повторился и прервал эксплуатацию уже построенного канала на семь месяцев.

Уровень рукотворного озера Гатун на 26 метров оказался выше уровня моря. Обеспечить проводку судов можно было лишь при помощи системы шлюзов. Было сооружено шесть пар шлюзов, с тем чтобы ускорить движение и обслуживать сразу два судна. Три шлюза на одной стороне озера и три на другой. Каждое судно, таким образом, преодолевает разность в уровне воды, последовательно проходя три ступени. Шлюзовые камеры имеют каждая 304 метра в длину и 33,5 метра в ширину. Такие размеры давали возможность проходить по каналу самым крупным океанским пароходам и военным кораблям той эпохи. В дальнейшем появление пароходов водоизмещением свыше 35 тысяч тонн вынудило американцев задуматься над расширением камер. Было разработано несколько проектов, но ни один из них не осуществлен.

# Глава 18



Шлюзы Мирафлорес

## Подлинные герои канала

Для постройки столь гигантского сооружения в первую очередь нужны были люди. Но где взять 50 тысяч крепких, сильных, выносливых рабочих? И одновременно дешевых. Из южных штатов США? Там достаточно негров. Но этот источник дешевой рабочей силы был сразу же и категорически отвергнут.

Причины? Плантаторы утверждали, что негры, мол, привыкнут к относительно высоким заработкам и после окончания строительства не захотят возвращаться к старым условиям оплаты на хлопковых плантациях. Это во-первых. А во-вторых, здесь кроется немалая опасность, что в большом коллективе во время работы на стройке они могут заразиться бунтарскими, социалистическими идеями. И в конце концов, есть же более дешевый источник рабочей силы, нежели негры из Соединенных Штатов. Было решено вербовать рабочих на Антильских островах, на Барбадосе, в британской Западной Индии.

Американские агенты развернули соответствующую пропаганду: «Вас ждет Панама! Большие заработки! Быстрое обогащение!» И негры с Барбадоса в надежде улучшить свою судьбу отправлялись — кто с семьями, кто в одиночку — искать новое счастье...

Я еду в Панаму,  
чтобы работать ради тебя.  
А когда ты приедешь в Панаму,

какой счастливой ты будешь.  
Ведь деньги растут в Панаме,  
как яблоки на деревьях,—

пели негры, покидая родные хижины и направляясь на перешеек на заработки. Одни впоследствии вернулись, другие остались, но никому не удалось обнаружить в Панаме райские кущи, где бы на деревьях вперемежку с яблоками росли деньги.

Что только не приходит человеку в голову, когда он слышит слово «панаме»! Город и государство, шляпы и рубашки, канал и морские базы, афера и прибыли, роскошь и нищета.

Романтика начисто отсутствовала на пути негров в Панаму, хотя корабли плыли в окружении красивейших пейзажей земного шара, по сказочно голубым карибским водам.

Морские странствия негров за лучшей долей описал очевидец, англичанин Фрезер: «Корабль, на котором я плыл в Колон, сделал остановку на Барбадосе, где на палубу поднялись сотни рабочих вместе с женами и детьми. Вербовщики рассказывали им о несметных богатствах, которые ожидают их в Панаме, поэтому они смотрели в будущее с большими надеждами. Это были специально отобранные молодые люди, высокие, мускулистые и веселые. Их разместили в трюмах и на нижней палубе. У них были особые отсеки, тесно, один к одному, тюк к тюку. Мешанина из людей и поклажи. Никогда раньше я не видел такой ужасающей тесноты и давки...»

В то время как на палубе белым в уютных ресторанах подавались разнообразные яства, сервированные на серебре, в трюмах негры стояли в длинной очереди перед котлом, у каждого должна была быть своя миска, в которую он получал одно блюдо — густую похлебку.

Наверху в музыкальном салоне оркестр играл вальсы Штрауса, внизу звучали протяжные мелодии спиричуэлс...

Великий древнегреческий философ Платон делил людей на четыре категории, исходя из мифа о боге,

сотворившем людей четырех типов: золотые, серебряные, бронзовые и железные.

Американцы упростили эту классификацию. В зоне канала они создали две категории людей: работники «первого сорта» и «второго сорта». «Первого» были янки, было их приблизительно пять тысяч. Род занятий: чиновники, инженеры, бригадиры, священнослужители, начальники участков, врачи, учителя. Пятьдесят тысяч рабочих из Западной Индии, несколько меньшее количество из Испании, Италии и других точек земного шара относились к категории «второго сорта». Янки получали жалованье в американских золотых долларах, остальные — серебряными панамскими долларами.

Одновременно это было признаком принадлежности к расе. Во всех сферах жизни североамериканцы насаждали здесь расистские законы, писанные и неписанные. Они создали «первосортные» и «второсортные» города, кварталы, районы, полицейские участки, туалеты, колодцы с питьевой водой, танцевальные залы, трактиры и даже «первосортные» и «второсортные» окошки в почтовых отделениях. Такое разграничение пустило столь глубокие корни, что официально существовало до 1955 года, а на практике сохраняется и поныне.

Но «второсортными» были не только негры. К ним причислялись также итальянцы, испанцы, греки, армяне, хотя они и пользовались некоторыми социальными привилегиями. Один американский социолог сформулировал это в образной форме:

«Американцы ели в ресторанах, европейцы в столовых, а негры на кухне».

В 1907 году среднемесячная зарплата янки составляла 125 американских долларов, у других она равнялась 40 панамским долларам.

Негры из Вест-Индии прибыли на перешеек, чтобы заработать какие-то деньги, скопить нужную сумму и потом вернуться на острова, которые уже для нескольких поколений стали второй родиной. Чтобы иметь возможность посылать деньги своим семьям или откладывать часть заработанного, они отказывались пи-

таться в американских столовых и жить в бараках, ибо в этом случае им приходилось тратить значительную долю своих скромных доходов. Поэтому негры с островов жили в импровизированных хижинах среди густых зарослей, а женщины готовили им пищу.

Американцы резко возражали против такого образа жизни. Не потому, вероятно, что им претил столь примитивный стиль существования, а потому, что из-за этого, как им казалось, производительность труда негров на стройке падает. Объясняли они это крайне просто: негры мало едят и теряют физическую силу.

Готхолс даже попытался заставить негров в обязательном порядке питаться в американских столовых. Это вызвало среди них огромное волнение, и они стали массами покидать стройку. Ведь они приехали сюда с одной целью: накопить побольше денег и обеспечить себе лучшую долю на островах.

Американской администрации пришлось в конце концов уступить.

Обращение с неграми на первых порах было столь безобразным, что бывали месяцы, когда цветные рабочие покидали стройку тысячами. Текучесть рабочей силы подчас ставила под явную угрозу бесперебойный ход строительства. Но иной формы борьбы против бесчеловечного обращения негры просто не знали.

Готхолс не потерпел бы ни малейшего сопротивления, не говоря уже о забастовке — это было строжайше запрещено.

Изнурительную жару и тяжелый физический труд едва выдерживали даже молодые, сильные негры, и многие возвращались домой, как только удавалось собрать денег на обратный путь.

Начальники бригад, рекрутировавшиеся по большей части из южных штатов США, из Алабамы и Джорджии, применяли по отношению к рабочим-неамериканцам методы плантаторов с Юга. Жестокость надзирателей достигала таких масштабов, что потребовалось энергичное вмешательство самого «царя канала» Готхолса, обосно-

ванно опасавшегося вообще остаться без рабочих рук и поставить под угрозу сроки строительства канала.

Такова была Панама, о которой на пути с вест-индских островов негры пели:

Ведь деньги растут в Панаме,  
Как яблоки на деревьях...



## Глава 19



Американский пароход «Анкон»  
первым прошел по Панамскому каналу

## **Мы плывем из Колона в Панаму**

И вот наступил тот сырой, промозглый, осенний день. Обычный, рядовой день во всем мире. Торжественный — в Вашингтоне и в Гамбоа. Томас Вудро Вильсон в Белом доме в присутствии дипломатов, сенаторов, представителей прессы и других высокопоставленных лиц нажал на золоченую кнопку и взорвал находившуюся на расстоянии 4 тысяч километров последнюю преграду, разделявшую воды двух величайших океанов.

Это произошло 10 октября 1913 года в 9 часов утра.

Потребовалось, однако, еще целых десять месяцев, прежде чем канал стал судоходным на всем протяжении.

15 августа 1914 года по трассе Панамского канала прошло первое судно. Этой чести удостоился американский пароход «Анкон».

Итак, Панамский канал был построен. Завершилась одна из величайших строек в истории, одна из самых значительных «корректировок» природы, предпринятых человеком.

Но свет великой победы человечества над природой померк в вихре первой мировой войны.

Мировая печать на первых страницах приносила сообщения о кровавых бойнях на европейском театре военных действий, в которые капиталистические державы вовлекли миллионные массы людей. Среди них затерялась скромная информация о завершении крупнейшей стройки эпохи империализма.

В 1915 году через Панамский канал проследовало 1085 судов с грузом 4 888 400 тонн, в 1930 году — уже 6027 судов с грузом 30 018 420 тонн. После второй мировой войны ежегодно центральноамериканской водной артерией пользуются в среднем 8000 судов.

Полвека назад через этот всемирный перекресток торговых путей прошел юнгой на грузовом судне «Ханна-вай» выдающийся пражский журналист и репортер Э. Э. Киш.

«Сказочным кажется ночью вход в Панамский канал, особенно для нас, уже давно мечтавших о ярких гирляндах городских огней. Они золотисто отражаются в мягкой воде, в которую мы входим очень медленно, осторожно... Справа — джунгли, слева — белоснежный город. Его порт сияет, словно мраморный дворец султана в Золотом Рого...» — пишет Киш в своем репортаже.

Этот белоснежный город — Колон, и принадлежит он Панаме, хотя расположен в зоне канала; немного поодаль, за портовыми причалами, лежит Кристобаль, принадлежащий американцам.

В бухте Лимон стоят на якоре десятки кораблей со всех концов мира, пассажирские и грузовые, дизельные и паровые, десятки судов американского морского флота.

Складские помещения, доки, самодвижущиеся подъемные краны, железобетонные укрепления.

Военные базы на мысе Торо и на мысе Коко-Соло.

Покинув бухту Лимон, судно 12,5 километра движется на уровне Атлантического океана.

На пути первые шлюзы — Гатун. «Железные мулы» — так здесь называют небольшие локомотивы — медленно втягивают судно в первую шлюзовую камеру. Мощные бетонные стены. Железные ворота толщиной 2 метра неторопливо закрываются, судно поднимается вверх, а 12-метровые стены словно опускаются в глубины мутной воды. Миновав первую ступень, судно оказывается на высоте 8,65 метра над уровнем Атлантического океана. Следующая камера абсолютно аналогична первой. Судно всплывает в нее и поднимается снова на 8,65 метра. Наконец, третья ступень и третий подъем на 8,65 метра.

Перед нами простирается озеро Гатун, с многочисленными затонами, заливами, бухтами, полуостровами и островами, пальмами и зарослями папоротника. Минуем Дарьен с его удивительно красивыми пейзажами,

Лас-Каскадас и приближаемся к знаменитой Кулебрской выемке. По сторонам внушительно возвышаются горы Голд-Хилл и Контрактор-Хилл.

И вот Гамбоа, некогда последняя преграда, последний барьер между Атлантическим и Тихим океанами.

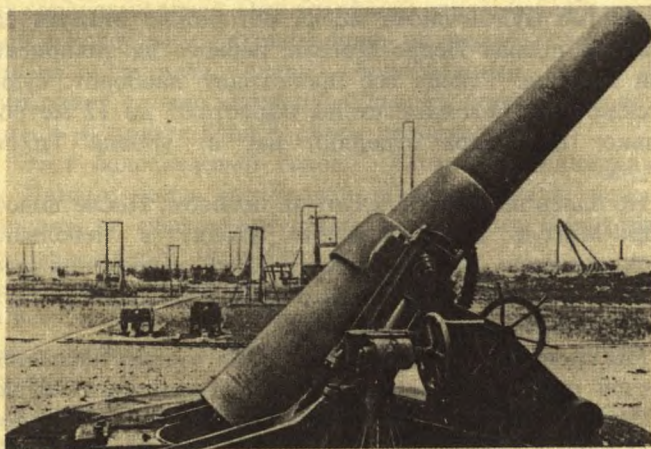
Мы прошли 51 километр. Судно замедляет ход, чтобы «железные мулы» снова могли осторожно втянуть его в камеру шлюза Педро-Мигель, первого на тихоокеанской стороне. Теперь все происходит наоборот: судно опускается, а бетонные стены вырастают до 12 метров. Только 16,8 метра отделяют нас от уровня Тихого океана.

Но здесь шлюз не следует за шлюзом. После шлюза Педро-Мигель судно сначала входит в небольшое водохранилище, образовавшееся после возведения плотины на реке Гранд. И только потом попадает в двухступенчатые шлюзы Мирафлорес.

Мы снова на уровне океана. Судно минует последний отрезок пути в 17,7 километра до Панамского залива, оставляя по левому борту американский город Бальбоа, практически слившийся с Панамой в единый конгломерат.

Складские помещения и подъемные краны, защитные волноломы. Мы завершаем наш путь по знаменитому каналу, о котором столетиями мечтали мореплаватели и купцы, мыслители и политики. Перед нами — Тихий океан.

## Глава 20



Американские тяжелые орудия  
в зоне Панамского канала (1914 год)

## Ахиллесова пята Соединенных Штатов

Американская доля в предприятии Панамского канала составила 380 миллионов долларов, французская — 280 миллионов долларов. В целом стройка и финансовые махинации, с нею связанные, обошлись приблизительно в 660 миллионов долларов. За такую сумму можно было бы построить семь Суэцких каналов.

Но Панамский канал отличается от Суэцкого не только объемом израсходованных средств, техническим решением, географическим положением. Панамский канал не задумывался как объект, приносящий доход.

В 1927 году, который для Панамского канала был одним из самых напряженных перед второй мировой войной, здесь прошли 6456 судов. Доходы от сборов составили в тот год 28 миллионов долларов.

Только спустя 28 лет, как сообщила администрация канала, чистый доход достиг 272 миллионов долларов, то есть сравнялся приблизительно с расходами США на строительство канала.

По Суэцкому каналу в 1927 году проследовало 5545 судов. Доход от сборов составил 8,35 миллиона фунтов стерлингов. Мы знаем, что все строительство обошлось в 19 миллионов фунтов стерлингов. Следовательно, только за один 1927 год была возвращена практически половина всех капиталовложений на возведение канала за вычетом расходов на его содержание. Не секрет, что за 60 лет эксплуатации Суэцкого канала инвестированный капитал вернулся акционерам в семикратном размере. Канал на Ближнем Востоке — одно из самых выгодных капиталовложений всех эпох. Потому-то в 1956 году с таким трудом акционеры расставались с этим золотым дном.

Панамский канал как государственное предприятие приносит иные дивиденды, которые не фигурируют в финансовых отчетах администрации, но зато старательно фиксируются в Вашингтоне. Он стал одним из эффективнейших инструментов американской империалистической политики во всем Латиноамериканском, Карибском и особенно Тихоокеанском регионе.

— Строительство межокеанского канала стало необходимым для перспективы расширения нашего влияния и нашей торговли в Тихом океане,— заявил уже в 1898 году американский президент Мак-Кинли.

Новый водный путь облегчал быстрое маневрирование американского флота, который с военной точки зрения был единственным серьезным средством осуществления великодержавных политических замыслов, позволяя в больших масштабах, чем раньше, применять ударную «дипломатию канонерок».

Без возможности быстрой переброски военно-морских сил из одного океана в другой, концентрирования военной мощи в «горячих точках планеты» США в начале XX века вряд ли смогли бы соперничать с могучим военно-морским флотом Великобритании.

В течение 24 часов по каналу могут пройти 48 судов. Но в феврале 1939 года вооруженные силы США сумели перебросить из Карибского моря в Тихий океан за 36 часов 140 боевых кораблей разного водоизмещения с личным составом 53 тысячи человек.

Великобритания хорошо понимала, какую опасность таит канал через перешеек, будь он построен и попади он в полное распоряжение США. Лорд Пальмерстон недаром делал все возможное, чтобы любой ценой сохранить в силе договор Клейтона—Булвера.

Одновременно Панамский канал стал цепью, которой Соединенные Штаты приковали к своей колеснице страны Латинской Америки, он стал ударной базой, кулаком для военных действий в Тихом океане, средством превращения Тихого океана в «американское море».

Миру хорошо известны данные о расходах на прорытие Панамского канала. Но тщательно засекречены сотни и сотни миллионов, в которые обошлось строитель-

ство военных укреплений канала, десятков военно-морских и авиационных баз в радиусе 2 тысяч километров от канала.

Еще не были завершены работы на самом канале, а в Кристобале уже выгружались первые артиллерийские орудия. И не какие-то гарнизонные пушечки. Длина ствола 25 метров. Калибр 405 миллиметров!

По мнению военных специалистов США, все это было необходимо, поскольку Панамский канал, точнее, американский канал в Панаме является самым уязвимым звеном американской военной системы.

Теорию уязвимости еще усерднее обосновывали по мере развития военной авиации. Достаточно одной бомбы, чтобы канал был выведен на месяцы, быть может на годы, из строя. Как же тогда сможет действовать американский военный флот?!

Да, Панамский канал является ахиллесовой пятой американской военной мощи — так рассуждали генералы в Пентагоне, политики в Белом доме и в конгрессе.

Поэтому необходимо было аннексировать и укрепить все, что только возможно. В бухте Лимон от мыса Торо и вплоть до устья реки Чагрес тянется пятикилометровый оборонительный пояс, который призван защищать плотину Гатун и шлюзы. С севера вход в канал прикрывает база на острове Маргарет, а непосредственно в бухте Лимон на мысе стоит крепость Форт-Лессепс. Неподалеку от устья канала еще одно укрепление — Форт-Амадор. Близ Кристобала — военный аэродром Франс-Филд. Аналогичная картина и на тихоокеанской стороне. У места впадения канала в Тихий океан — островки Перико, Наос, Фламенко. Город Бальбоа стал базой для подводных лодок, а Жемчужные острова, откуда более четырех столетий назад испанский конкистадор и первооткрыватель Тихого океана Нуньес де Бальбоа вывез несметные сокровища, превращены в важный стратегический пункт.

Люди в военной форме осваивают один за другим, казалось, навечно забытые острова — Навассас, Сван, Корн-Айленд. От Дании США получили в 1917 году Виргинские острова, в 1919 году аннексировали ряд



островов в Карибском море. Потребуется указать множество экзотических названий, чтобы перечислить все острова, находящиеся под контролем США. Мы могли бы расширить этот список современными приобретениями\*.

Необходимостью «оберегать» Панамский канал оправдывается сохранение густой сети баз от Перу до Калифорнии, от Бразилии до Флориды.

Панамский канал в решающей степени способствовал появлению «незримой империи» Соединенных Штатов.

Почему «незримой»? Дело в том, что, если не считать эти сотни небольших островов, у США нет на карте мира таких колониальных владений, какие имели европейские колониальные державы.

С точки зрения мировых транспортных связей Панамский канал имеет значение прежде всего для США. Путь из Нью-Йорка в Сан-Франциско с постройкой Панамского канала сократился с 24 500 километров до 9900. Экономия в 14 600 километров!

Для европейских же судов путь на Дальний Восток через Суэцкий канал гораздо выгоднее. Из Роттердама, Лондона, Гамбурга, Марселя или Гавра через Суэц значительно ближе в Шанхай, Гонконг, Сингапур и Иокогаму.

Даже из Нью-Йорка путь в Гонконг по морю абсолютно одинаков, следует ли судно панамской трассой или же суэцкой (21 420 километров).

Плавание через Панамский канал в тихоокеанские промышленные и торговые центры на Дальнем Востоке имеет еще один недостаток. Суда идут тысячи километ-

---

\* В середине 1980-х годов в зоне Панамского канала располагается 6 военных баз США: одна для сухопутных вооруженных сил, 3 — военно-морские и 2 — военно-воздушные, наиболее известны базы в Албрук-Филде и в Форт-Клейтоне.

Военные базы США находятся также в Пуэрто-Рико и в Гуантанамо по кабальному договору, навязанному Кубе в 1903 г. Многочисленные американские базы и военные объекты разбросаны по другим странам и территориям как в Атлантике, так и в Тихом океане.—  
*Прим. ред.*

ров поистине в «тихом» океане, районами, пустынными с точки зрения экономических интересов.

А если направиться через Суэц?

С давних времен на этом пути лежат самые оживленные торговые центры Востока. Ближний и Средний Восток, Бомбей и Калькутта, Бангкок и Хошимин, Сингапур и индонезийские острова...

Итак, с точки зрения торговли Панамский канал имеет значение прежде всего для Американского континента, он на тысячи километров приближает западное побережье к восточному. Американский торговый капитал благодаря панамской артерии во сто крат усилил свои позиции в борьбе с европейскими державами, которые располагали огромным торговым флотом. Задача Панамского канала состояла в том, чтобы ликвидировать явное преимущество Великобритании, России, Германии и Франции на морях и океанах как в военной, так и в экономической сферах.

Панамский канал позволил США в короткий срок лишить Великобританию ее главенствующего положения в Латиноамериканском регионе и реализовать принцип «Америка — для североамериканцев».

Разумеется, все делалось во имя цивилизации и прогресса. На случай, если бы кому-нибудь пришло в голову усомниться в этом, наличествовали «бессмертные» слова основателя американской незримой империи президента Теодора Рузвельта:

«Если существовало когда-нибудь правительство, которое могло бы сказать о себе, что оно было уполномочено цивилизацией свершить дело, которое служит интересам всего человечества, то это правительство Соединенных Штатов, на долю которого выпала миссия построить Панамский канал».

## Глава 21



Антиамериканская демонстрация  
в зоне Панамского канала

# Ненависть

Более восьми десятилетий минуло с того ноябрьского дня 1903 года, когда Панама отделилась от Колумбии, чтобы стать протекторатом США.

Но мало что изменилось в отношениях северного колосса к небольшой банановой республике. И это отчетливо видно в самой Панаме.

Здесь почти все, что представляет какую-то ценность, принадлежит американским концернам, и прежде всего «Юнайтед фрут компани». Плантации, железные дороги, школы, шоссе, банки, суда.

Свыше 90 процентов панамского экспорта идет в США, 60 процентов импорта приходится на долю все тех же Соединенных Штатов.

Каждый четвертый панамский гражданин либо занят в пресловутой «Юнайтед фрут компани», либо работает в зоне канала у американцев.

Разумеется, американцы обладают сильным экономическим влиянием, а значит, и политическими возможностями в большинстве центральноамериканских республик, но в Панаме это особенно бросается в глаза. Здесь американцы непосредственно управляют широкой полосой земли, разделяющей на две части и без того небольшое государство, территория которого едва достигает 75 тысяч квадратных километров.

Панама практически является единой огромной американской военно-морской и авиационной базой.

Однако даже американцы не в состоянии герметически изолировать эту страну от того, что происходит в мире. И жажда свободы и независимости отнюдь

не должна быть пропорциональна размерам территории либо численности населения. Равно как и ненависть к тем, кто его унижает и угнетает.

— Пожалуй, нигде в мире нас не ненавидят так, как на Панамском перешейке. Американская зона канала окружена миллионом врагов. Именно столько в Панаме панамцев, — заявил один американский журналист после нескольких недель пребывания в стране. — Американцы, работающие в зоне канала, жалуются, что, мол, за все то добро, которое сделали Соединенные Штаты для Панамы, панамцы обзывают их кличкой «гринго». Гринго, — объясняет американский журналист, — в представлении панамцев — это нахальный, хвастливый светловолосый парень, который чувствует себя выше всякого, у кого в жилах течет хотя бы капля негритянской крови. Его единственное развлечение — безрассудные игры и оголтелые драки. Его божество — доллары, а родина — северный сосед.

Время от времени правительство США, учитывая растущее сопротивление панамцев и мировое общественное мнение, прибегает к небольшим косметическим коррективам в первоначальном позорном договоре 1903 года.

В 1936 году, за несколько лет до начала второй мировой войны, из старого договора были изъяты положения, низводившие Панаму практически до положения протектората Соединенных Штатов. Ежегодная арендная плата США была увеличена до 430 тысяч долларов. В ответ панамское правительство вынуждено было согласиться с тем, что в случае чрезвычайных обстоятельств, которые могли бы вынудить США незамедлительно обеспечить безопасность канала, последние могут действовать без предварительного согласия панамского правительства.

Именно так и произошло в 1942 году, во время второй мировой войны, когда Соединенные Штаты Америки взяли в свои руки контроль над всеми панамскими портами и практически над всем побережьем. Вне территории зоны канала панамское правительство предоставило США 134 участка под военные базы с тем условием,

что в течение года после окончания войны они будут освобождены американской армией.

Война окончилась, но США очень не хотелось покидать эти опорные пункты. Свое нежелание очистить базы они мотивировали тем обстоятельством, что в мире, мол, беспокойно и существует угроза нового конфликта.

Весть о том, что янки не намерены ликвидировать базы, вызвала волну резкого негодования в стране. В 1947 году проходят чрезвычайно сильные, невиданные ранее по размаху антиамериканские демонстрации.

Когда против американских баз стала выступать даже панамская буржуазия, США прибегли к старой тактике. Пустили в ход угрозы, что построят новый канал в Никарагуа, если панамцы не будут лояльными.

Но народ не поддался шантажу. Никогда еще антиамериканские настроения не были так сильны в Панаме. Тогда американцы решили использовать новый маневр. Они стали утверждать, что панамцы-де сами не имеют ничего против баз американцев и что все это — дело рук коммунистов. Они, дескать, подстрекают и морочат головы порядочным гражданам Панамы. И следовательно, присутствие американцев тем более необходимо, поскольку коммунистические агенты создают угрозу одному из важнейших стратегических звеньев американской военной мощи. Когда и эта версия не помогла успокоить взбудораженный народ, вытащили из колоды новую карту.

В карибских водах, мол, обнаружены неизвестные подводные лодки, над ними — летающие тарелки. Американскому континенту грозит опасность со стороны неустановленной державы.

Панамский народ не верил этим рассказам и все настойчивее требовал ухода янки.

Панамский президент был вызван в Вашингтон для нагоняя. И там втайне от собственного народа заключил договор с Соединенными Штатами, по которому аренда панамских опорных баз американской армией была пролонгирована на последующие годы.

Боевое настроение народа росло.

Панамцы устроили в парке Санта-Ана мощную де-

монстрацию, крупнейшую в истории панамского государства. Из парка толпа отправилась на площадь к зданию парламента, где депутаты должны были ратифицировать новый договор.

В зоне канала объявили боевую готовность.

Американский посол в Панаме настоятельно потребовал от панамского правительства принять меры против демонстрантов.

Слезоточивые бомбы и конная полиция с саблями наголо должны были очистить площадь перед парламентом.

На мгновение толпа замерла, но тут же снова забурлила от гнева.

Смуглые лица рабочих, студентов, чиновников, учителей выражали волю к сопротивлению и ненависть. Ненависть к янки, ненависть к гринго.

Студенты и рабочие забаррикадировались в здании университета. Дула пулеметов были нацелены на этот очаг национального сопротивления.

И в этот момент раздался выстрел. Наступила мертвая тишина. На ступенях кафедрального собора покачалась фигура шестнадцатилетнего юноши.

Весть об убийстве панамского студента молниеносно разнеслась по городу. Мужчины и женщины, дети и старики, рабочие и ремесленники, студенты и учителя — все вышли на улицы. Речь уже шла не о базах, а о чести, о национальном достоинстве. Воздетые вверх кулаки грозили не только гринго. Это относилось и к панамскому правительству.

Ни один из 51 депутата панамского парламента не отважился проголосовать за американо-панамский договор.

Договор провалился.

Когда люди, ждавшие результатов голосования перед зданием парламента, узнали о своей победе, они с песнями и криками “no pasaran” до глубокой ночи маршировали по улицам города.

В Вашингтоне атмосфера напоминала настроения 1903 года, когда североамериканцы получили политическую пощечину от колумбийских законодателей. Когда

более сорока лет назад колумбийцы отказались продать свой суверенитет за миску чечевичной похлебки, Теодор Рузвельт назвал их мерзавцами и нищими. «Нищими и злорадными глупцами» стали теперь для сенаторов США панамцы.

Раздраженные американские конгрессмены требовали от президента США, чтобы тот надлежащим образом проучил Панамскую республику. В противном случае Соединенным Штатам следует построить новый канал в стране, где никто не будет препятствовать американцам иметь столько военных баз, сколько они сочтут необходимым для защиты своих интересов.

Вот только где? Где найдется такая страна? Быть может, сегодня она и отыщется, но что будет завтра? Кто даст гарантии, что история не повторится?

Это был, разумеется, только локальный успех панамского народа в схватке с северным колоссом. Иначе и не могло быть. Правда, американцам пришлось при безграничном восторге панамцев очистить некоторые базы, но часть их перешла в распоряжение американской авиакомпании «Пан-Американ эйруэйз» в качестве «гражданских» аэродромов.

В 1955 году США вынуждены были снова пойти на корректировку американо-панамского договора.

Панамцы провозгласили 18 ноября днем национального траура. В этот день в 1903 году был подписан договор о зоне канала.

Под давлением панамской общественности и парламента президент Ремон отправился в Вашингтон, чтобы нанести визит президенту Эйзенхауэру и обсудить с ним изменения в договоре.

— Вашим согражданам следовало бы нас уважать за то, что мы построили канал,— сказал президент Эйзенхауэр президенту Ремону,— а не ругать и не ставить нам палки в колеса.

— Господин президент, пока панамский водитель грузовика будет получать за час работы 60 центов, а североамериканский водитель за ту же самую работу — два с половиной доллара, пока в зоне канала будет царить расовая и экономическая несправедливость, вас,



североамериканцев и Соединенные Штаты, будут в Панаме ненавидеть,— ответил без всяких обиняков президент Ремон.

В соответствии с новым договором, заключенным двумя президентами в Белом доме, США увеличили сумму ежегодной аренды до 1930 тысяч долларов, что равняется приблизительно 5 процентам от суммы сборов, получаемых США за проход каналом. Далее, США обязались вернуть некоторые участки земли и объекты в зоне канала, железнодорожный парк, построить мост в Бальбоа и устранить неравноправие между американскими и панамскими служащими в зоне канала, утвердив для них единую шкалу заработной платы.

В ответ Ремон предоставил США право на строительство крупной военной базы в районе Рио-Ато, покинутом США в результате народных выступлений 1947 года.

Спустя несколько недель после подписания договора мощные бульдозеры начали земляные работы в Рио-Ато: американцы спешили построить базу в кратчайшие сроки. Расовое неравенство в зоне канала существовало, как и прежде.

— Господа в Вашингтоне могут говорить что их душе угодно, мы же со своей стороны будем делать в зоне то, что считаем правильным,— заявляли американцы в Панаме.

Спустя год после подписания договора Ремона — Эйзенхауэра был национализирован Суэцкий канал.

Мировая печать в связи с этим историческим событием задавалась вопросом: «Что будет с Панамским каналом?»

Американский государственный секретарь Джон Фостер Даллес поспешил выступить с резким и категорическим заявлением:

— Панама — это не Суэц!

Джон Фостер Даллес был прав. Но времена все-таки изменились.

Впервые в истории Организации Объединенных Наций участники Генеральной Ассамблеи в сентябре 1960 года стали свидетелями того, как представитель неболь-

шого государства, практически оккупированного США, отважился на всемирном форуме подвергнуть уничтожающей критике Соединенные Штаты:

«Мы против новых форм экономического и политического колониализма... С 1903 года, когда был подписан договор о Панамском канале, уже несколько поколений борются против одностороннего толкования договора. Панама всегда исходила из той точки зрения, что зона канала никогда не была ни завоевана, ни куплена, ни арендована Соединенными Штатами. Мы требуем, чтобы переговоры по этой проблеме с США велись на основе равноправия... Создание Панамского канала принесло определенные выгоды, но это не должно оправдывать тот факт, что американцы в прилегающих к зоне канала районах вытребовали себе экономические и торговые льготы в ущерб панамской экономике. Договор, заключенный в 1955 году с правительством Эйзенхауэра, знаменовал определенные улучшения по сравнению с договором 1903 года, но он все еще содержит в себе дискриминационные положения, например проводит различие между рабочими канала по национальному принципу. Общественное мнение в Панаме отвергает подобную дискриминацию...»

Под давлением панамской общественности в июне 1962 года президент Панамы Роберто Чиари отправился в Вашингтон, чтобы потребовать от президента США Джона Кеннеди пересмотра старого договора.

В определенных американских кругах забеспокоились, как бы Кеннеди не наобещал слишком многого панамскому президенту.

Газета «Вашингтон пост энд Таймс геральд» в лапидарной форме выразила чувства правящих кругов:

«Соединенные Штаты полностью удовлетворены существующим договором и не видят причин, которые бы побуждали к его ревизии». Американский госсекретарь сверх того заверил журналистов:

— Мы не думаем ни о каких принципиальных изменениях действующего договора.

Но суматоха была совершенно напрасной, ведь Роберто Чиари прекрасно понимал, чего можно и чего

нельзя ожидать от Вашингтона. В Белом доме он высказал президенту Кеннеди два весьма скромных требования: экономическое объединение зоны канала с остальной территорией Панамы и изменение позиции США в вопросе определения срока действия договора, поскольку там до сих пор записано «на вечные времена».

Результатом июньского визита стало совместное коммюнике, в котором констатировалось, что отношения между Соединенными Штатами Америки и Панамской республикой улучшаются. Кеннеди, как и несколько лет назад Эйзенхауэр, пообещал осуществить некоторое выравнивание зарплаты панамских работников и граждан США в зоне канала и разрешить «в удобной форме» вывешивание панамского флага рядом со звездно-полосатым флагом.

О сроке действия договора коммюнике хранило молчание.

20 июня 1962 года в панамской печати промелькнуло сообщение, переданное позже всеми мировыми информационными агентствами:

«Соединенные Штаты всерьез подумывают о строительстве нового канала между Атлантическим и Тихим океанами».

День спустя информационные агентства сообщили о том, что американский госсекретарь пригласил к себе послов Панамы и Колумбии, чтобы любезно информировать их о намерении правительства Кеннеди предложить конгрессу США проект по развертыванию изыскательских работ в связи со строительством нового канала, поскольку пропускная способность старого сегодня едва удовлетворяет потребности и уже к 1980 году он не сможет справиться со все возрастающей нагрузкой. В течение десятилетия (1951—1961) число судов, проходящих по каналу, увеличилось с 5593 до 10 868.

«Правительство Кеннеди,— предали гласности очередную тайну Вашингтона журналисты,— уже давно, не ожидая формального согласия Панамы и Колумбии, отдало распоряжение специалистам рассмотреть возможность строительства нового водного пути».

Государственные инженеры пришли к следующему предварительному выводу: в расчет следует принять перешеек на территории Мексики, Никарагуа, Панамы и Колумбии. Самым подходящим местом является территория между нынешним каналом и колумбийской границей, то есть опять-таки Панама, причем на двух участках: или трасса от залива Сан-Блас через одну небольшую реку, или трасса по реке Сабана в залив Сан-Мигель. Длина канала равнялась бы в этом случае приблизительно 90 километров. Предполагается, что канал будет идти на уровне океана, то есть не иметь шлюзов, что во многом бы облегчило его эксплуатацию. Если нынешний канал обслуживает 14 тысяч человек, то для обслуживания нового достаточно будет 500—600 человек.

Новый канал позволит проходить из океана в океан самым крупным военным кораблям и авианосным плавающим базам.

Сообщение вызвало большую тревогу среди панамской общественности.

Не желают ли янки обзавестись еще одной зоной в Панаме? Или они хотят всю Панаму избороздить американскими «суверенными» полосами?

Союз университетских студентов выступил с заявлением, в котором требовал, чтобы Панама была главным пайщиком в строительстве любого канала. Новый канал должен быть общим делом стран всего мира при сохранении суверенитета Панамы.

Опять нас ждут события драматического 1903 года?

История не повторяется!

1 октября 1979 года, то есть спустя семьдесят шесть лет, над Панамским каналом взвился панамский флаг. Флаг поднял лично президент Панамы в присутствии четверти миллиона панамцев и почетных гостей, среди которых были президенты Боливии, Коста-Рики, Колумбии, Мексики, Перу и Венесуэлы и вице-президент США. Этим торжественным актом началась поэтапная передача зоны канала и его сооружений под панамский контроль.

Согласно новому договору о Панамском канале, подписанному в 1979 году президентом США и президен-

том молодого на Американском континенте государства — Панамы, Панамский канал с 1 января 2000 года должен перейти под полную юрисдикцию Панамской республики.

Это событие достойно ознаменует вступление человечества в новое тысячелетие.

# Именной указатель

## Принятые сокращения

*адм.*— адмирал  
*ген.*— генерал  
*генер.*— генеральный  
*геогр.*— географ  
*гос.*— государственный  
*деп.*— депутат  
*дипл.*— дипломат  
*ж. д.*— железная дорога  
*инж.*— инженер  
*ин.*— иностранный  
*ист.*— историк  
*кан.*— канал  
*комп.*— компания

*конс.*— консул  
*мин.*— министр  
*морепл.*— мореплаватель  
*морск.*— морской  
*парл.*— парламент  
*полит.*— политический  
*предпр.*— предприниматель  
*пред.*— председатель  
*секр.*— секретарь  
*стр-во* — строительство  
*упр.*— управление  
*фин.*— финансовый

Аббас-паша, правитель Египта  
48, 49, 59, 102, 104—107, 213,  
217

Абу Бакр А., секр. упр. Суэцкого  
кан. 278

Абу Джафар, егип. полководец  
67

Адам Ж., франц. ист. 266

Адель Эр., член упр. Суэцкого кан.  
278

Али-паша, великий визирь Ос-  
манской империи 156, 157, 175,  
183

Алисон, англ. посол в Турции  
174, 177

Альберт, англ. принц 158, 171

Амайя, колумб. ген. 381—383

Амер Абдель Хаким, егип. ген.  
280

Американская строительная ком-  
пания 341

Аммен Д., амер. адм. 327

Андерсон А., амер. судья 390

Андраши Д., мин. ин. дел Австро-  
Венгрии 231

«Андреас энд компани», амер.  
фирма 377, 378

Анфантен Бартелеми Проспер,

франц. социалист-утопист 60—  
63, 66—71, 73, 80—82, 86, 91—  
93, 95, 98—102, 109—111, 113,  
119—121, 132, 133, 136, 148,  
234

Араби-паша (Ораби-паша), егип.  
полит. деятель 262—266, 269

Аранго Х., панам. гос. деятель  
376, 377, 383

Ардэй, франц. банкир 67

Ариас Т., панам. гос. деятель 383

Аристотель, др.-греч. философ  
63

Арле-Дюфур, франц. предпр. 81,  
82, 110, 111, 119—121, 132—  
134

Аросемена К., панам. предпр. 376

Аросемена П., советник Комп.  
амер. ж. д. в Панаме 369

Барбье, деп. франц. парл. 335

Бариот, франц. вице-адм. 280

Барро О., франц. генер. конс. в  
Египте 75, 77, 104, 105

Барро, франц. инж. 162

Бастидас Р., исп. морепл. 291—  
294, 325

- Бенетти, франц. посол в Турции 125, 127, 129
- Беннет Дж., амер. хроникер 402
- Бернар Сара, франц. актриса 331, 334
- Бертуль, франц. инж. 225
- Бир, амер. офицер 376, 377
- Бисмарк Отто фон, канцлер Германской империи 239, 241, 252, 255
- Блинье, мин. обществ. труда в Египте 261, 271
- Блэк М., амер. морск. офицер 383
- Блэк Юд., директор Межд. банка реконструкции и развития 270, 271
- Боваль, франц. генер. конс. в Египте 212
- Бойд Ф., панам. гос. деятель 383
- Боливар Симон, полит. и гос. деятель Ю. Америки 303—306, 360
- Бонапарт Жозеф, франц. гос. деятель 41
- Брокгауз Г., нем. финансист 91
- Брук К., австр. гос. деятель 91, 120, 133, 134, 151, 155, 183—185, 191
- Брук М., амер. офицер 392, 393
- Брюс, англ. генер. конс. в Египте 114—116, 127, 166, 170, 174
- Булвер Г., англ. посол в Турции 195, 201—203, 208, 209, 213—216, 220—223, 321
- Буоль, австр. гос. деятель 106, 155, 156, 171, 183, 184, 196
- Бупре, амер. посол в Колумбии 366, 371—373
- Буно-Варилья Ф., франц. инж., дипл. 354—358, 361, 362, 379—381, 386, 388, 390
- Валевский А., франц. гос. деятель и дипл. 139—142, 156, 183, 202
- Валетт де ля, франц. посол в Турции 106
- Вальднер де, барон 52
- Варон Р., колумб. ген. 381
- Вергара-э-Веласко Ф., колумб. ген. 367
- Верди Дж., итал. композитор 234
- Веспуччи Америго, флорентийский морепл. 292, 294
- Виз Л., франц. морск. офицер 326
- Виктор Эммануил II, король Сардинии 183, 184, 200
- Виктория, королева Великобритании 104, 114, 119, 125, 128, 142, 144, 158, 171, 172, 174, 176, 177, 186, 201, 233, 245, 248, 249, 254, 255, 266, 349
- Вильсон, мин. финансов в Египте 261, 271
- Вильсон Томас, президент США 287, 388, 411
- Вольней К., франц. просветитель 53
- Всеобщая компания Панамского межокеанского канала 328
- Всеобщая компания Суэцкого морского канала (Компания Суэцкого канала) 115, 150—153, 191—194, 197, 198, 205, 206, 209, 213, 214, 216, 217, 220—222, 225, 227, 228, 242—244, 246, 250, 251, 254, 257, 265, 277, 278, 332
- Вуазен, франц. инж. 225
- Галлоуэй Дж., англ. инж. и предпр. 71, 74
- Гальвао Антонио, португ. морепл. 297, 305
- Гама Васко да, португ. морепл. 51, 88, 89
- Гамбетта Л., франц. гос. деятель 257
- Гарибальди Джузеппе, народный герой Италии 42, 310
- Геветт, брит. адм. 265
- Гейне Генрих, нем. поэт 62
- Геродот, др.-греч. ист. 63—65
- Герреро М., президент Панамы 369, 377, 379—383, 386
- Герстнер-младший, чеш. инж. 86
- Герстнер-старший, чеш. инж. 86
- Гётальс Дж., амер. инж. 287

- Гёте Иоганн Вольфганг, нем. писатель 30, 88, 89, 281, 306, 307
- Гизо Ф., франц. гос. деятель, ист. 36, 39, 40, 77, 92
- Гладстон У., англ. гос. деятель 179, 181—183, 238, 243
- Гоген Поль, франц. художник 333
- Гомара Ф., исп. ист. 297, 298
- Горгас У., амер. врач 394—398
- Горнби, брит. адм. 321
- Готхолд Дж., руководитель стр-ва Панамского кан. 394, 397, 408
- Грант У., президент США 322
- Грин, англ. посол, генер. конс. в Египте 174, 194, 195
- Грунау, нем. посол в Колумбии 373
- Гумбольдт Александр, нем. ученый, путешественник 30, 87, 88, 91, 137, 299, 301—307, 319, 401
- Даказ, франц. мин. ин. дел 252
- Даллес Дж. Ф., гос. секр. США 270—276, 278, 279, 426
- Дарий I Гистасп, др.-перс. царь 64, 65
- Деламалль В., член администрации Комп. Суэцкого кан. 193
- Дерби Э., мин. ин. дел, премьер-мин. Великобритании 176, 180, 247, 250, 252, 254
- Дервьё Э., франц. банкир 250, 251
- Дизель Р., нем. инж. 249
- Дизраэли Бенджамин, гос. деятель Великобритании 245, 248, 249, 252—257, 262
- Диодор Сицилийский, др.-греч. ист. 63, 65, 66
- Дрейк Фрэнсис, англ. морепл., пират 254, 318
- Дуге Х., панам. издатель 369, 377—379, 381
- Дюфур-Феронс А., лейпц. банкир 81, 84, 87, 88, 91, 93, 98, 99, 102, 118—120
- Евгения (Монтихо Евгения), императрица Франции 41, 46, 108—110, 130, 133, 142, 158, 197, 218, 219, 223, 231—233, 239, 240
- Елизавета II, королева Великобритании 272, 325
- Женуи де, франц. вице-адм. 147
- Живиа, франц. инж. 225
- Жорес, франц. морск. офицер 147
- Ибрахим-паша, егип. гос. деятель 212
- Иден Антони, гос. деятель, премьер-мин. Великобритании 272, 278, 279, 281
- Изабелла II, королева Испании 39, 41
- Исмаил-паша, правитель Египта 49, 211—217, 219, 220, 222, 223, 230, 232, 242, 246, 251, 260, 262, 263, 268, 269
- Исследовательское общество Суэцкого канала 82, 84, 90, 91, 109—111, 113, 114, 118—121, 132—134, 136, 137, 139, 163, 187, 188, 318
- Кавур Камилло, гос. деятель Сардинского королевства 183, 200
- Каллом, пред. сенатской комиссии по ин. делам 375
- Кара Мигуэль, гос. деятель Колумбии 371
- Карл Альберт, король Сардинии 87
- Карл V, король Испании 297—299, 312
- Карл VII, король Франции 45, 59
- Каули, англ. посол во Франции 130, 139, 140
- Кейгтли Ч., брит. ген. 279, 280
- Кеннеди Джон, президент США 427, 428
- Киш Эрвин, чеш. журналист и писатель 412



- Кларендон Дж., брит. мин. ин. дел 140—143, 156, 157, 171, 176, 238
- Клей Г., гос. секр. США 319
- Клейтон Дж., гос. секр. США 321
- Клейтона—Булвера договор, 1850 321—323, 340, 348, 350, 392, 416
- Колквихаун, англ. генер. конс. в Египте 212, 213, 215, 216
- Колумб Христофор, морепл. 290, 292—294, 313
- Колычев С. А., рус. гос. деятель и дипл. 56
- Компания американской железной дороги в Панаме 369, 377, 378, 382
- Конрад, голл. инж. 147
- Кончи, колумб. посол в США 361, 363, 364
- Корри М., секр. Дизраэли 252, 253, 257
- Кортес Эрнан, исп. конкистадор 29, 297
- Коса Хуан де ля, исп. морепл., картограф 292—294
- Кох Роберт, нем. микробиолог и врач 395
- Кошут Лайош, венг. полит. деятель 310
- Кромвелл У., амер. адвокат 352—358, 361—364, 368, 369, 375—379, 389, 390
- Ксеркс I, др.-перс. царь 65
- Куби, швейц. архитектор 147
- Кюбек фон, пред. Придворной палаты Австро-Венгрии 89
- Кямиль-паша, гос. деятель Османской империи 128, 129
- Лаверан А., франц. ученый 395
- Ламартин Альфонс, франц. писатель, полит. деятель 40, 92
- Ла Ронсьер, пред. Парижского геогр. об-ва 257
- Ларош, франц. инж. 225
- Ларусс, франц. инж. 225
- Лаурин, австр. генер. конс. в Египте 75—77, 80, 104, 105
- Лентце, прус. гос. деятель 147
- Леопольд II, король Бельгии 254
- Лепе Диего, исп. морепл. 292
- Лепер Ж., франц. инж. 55, 61, 114, 161, 162
- Лессепс Фердинанд де, дипл., инж., предпр. 38—46, 48—53, 55—59, 61, 63, 69, 71, 73, 109—115, 117—122, 124—128, 130, 132—137, 139, 141—144, 146—149, 151—153, 155—159, 161, 165, 166, 168—171, 174—176, 178, 181, 183, 184, 191—198, 200—203, 205—210, 212, 214—217, 219, 220, 222, 223, 225, 230—234, 237—240, 242, 243, 246, 252, 255—258, 262, 264, 265, 271, 278, 324—329, 332—338, 340, 341, 354, 356, 379, 380, 386
- Лессепс Шарль, вице-през. Всеобщей комп. Панамского меж-океанского кан. 46, 147, 240, 334, 337
- Линан, франц. инж. 69, 88, 90, 91, 95, 96, 114, 120, 132, 147, 161, 162
- Линкольн Авраам, президент США 386
- Литтон-Булвер У., брит. посланник в США 321
- Ллойд С., англ. мин. ин. дел 279
- Лофтус, англ. дипл. 183, 184
- Луи Наполеон Бонапарт, см. Наполеон III
- Луи Филипп, король Франции 35—39, 50, 77, 91, 92, 99, 132, 133
- Льёссон, франц. гидрограф 147, 164
- Людовик IX Святой, король Франции 53
- Людовик XIV, король Франции 52
- Магаллон, франц. генер. конс. в Египте 54
- Мадзини Джузеппе, итал. гос. деятель 44

- Майнер Д., амер. ист. 388  
 Мак-Кинли У., президент США 345, 351, 355, 357, 361, 416  
 Макклейн, англ. инж. 147  
 Максимилиан I, австр. эрцгерцог 120  
 Малмсбери, англ. мин. ин. дел 176, 177, 180, 194, 195  
 Маррокуин, вице-през. Колумбии 364—366  
 Маунтбэттен, брит. гос. и воен. деятель 279  
 Международная компания по постройке межокеанского канала 327  
 Международный банк реконструкции и развития 270, 271  
 Менокал Г., амер. инж. 327, 340  
 Меррихо У., амер. посол в Никарагуа 358  
 Меттерних К., австр. гос. деятель и дипл. 76, 77, 80, 89, 99, 130, 184,  
 Миклас, австр. канцлер 234, 235  
 Мишель, деп. франц. парл. 335  
 Молле Ги, франц. гос. и полит. деятель 279, 281  
 Монтесин, исп. гос. деятель 147  
 Монтихо Евгения де, см. Евгения  
 Морган, амер. сенатор 352, 355—357, 359  
 Морган Генри, англ. пират 254, 318, 325  
 Морган Дж., амер. финансист 389  
 Морни, пред. Законодательного корпуса Франции 120  
 Мужель, франц. инж. 120, 132, 161, 162  
 Мур Дж., амер. дипл. и юрист 376, 380  
 Муррей, англ. генер. конс. в Египте 75  
 Мустье де, франц. посол в Турции 213, 214  
 Мухаммед Али, правитель Египта 48—50, 57, 58, 63, 68—71, 73—77, 80, 88, 95, 96, 100, 102, 104, 105, 112, 114, 122, 128, 162, 211, 212, 276  
 Мэнби, англ. инж. 147  
 Наполеон Бонапарт (Наполеон I), император Франции 41, 50, 54—57, 68, 139, 302  
 Наполеон III (Луи Наполеон Бонапарт), император Франции 41, 42, 46, 47, 110, 114, 119, 127, 128, 130, 133, 142, 146, 156, 166, 171, 172, 175, 183, 197, 200, 201, 203, 218—221, 233, 238—241, 257  
 Наполеон Жером, почетный протектор Комп. Суэцкого кан. 193  
 Нарваэс Р., исп. гос. и полит. деятель 39, 41  
 Насер Гамаль Абдель, президент Египта 269—272, 274, 276, 277  
 Негрелли Алоис, австр. инж. 82—91, 93, 95—100, 102, 118, 120, 132—136, 147—149, 151, 161—165, 183, 184, 187—189, 191, 192, 235  
 Нехо II, егип. фараон 64, 66, 226  
 Никарагуанская морская компания 352, 358  
 Ниньо Педро Алонсо, исп. морепл. 292  
 Новая компания Панамского канала 353, 354, 364  
 Норткот С., англ. мин. фин. 252, 253  
 Нубар-паша, егип. мин. ин. дел 216, 250  
 Нуньес де Бальбоа, исп. конкистадор 325, 417  
 Обендёрфер Г., франц. банкир 334  
 Омар ибн аль-Аси, егип. полководец 66  
 Омар I, араб. халиф 66  
 «Ориентл стим нэвигейшн компани», англ. судоходная комп. 98  
 Орлов Н. А., рус. дипл. 156  
 Орсини Ф., итал. полит. деятель 175

- Охеда Алонсо, исп. морепл., конкистадор 292
- Павел I, император России 56
- Палеокапа, прус. инж. 147
- Пальмерстон Генри, гос. деятель Великобритании, премьер-мин. 125, 134, 141—143, 146, 157—159, 166—172, 174—178, 180—183, 185, 202, 215, 222, 257, 318, 320—322, 329, 416
- «Пенинсколар энд Ориентл компани» («Пи энд Оу»), англ. судоходная комп. 104
- Пернер Ян, чеш. инж. 87
- Персиньи де, франц. посол в Англии 142, 146
- Пинсон Висенте Яньес, исп. морепл. 292
- Пири Дж., англ. предпр. 104, 105
- Пленер И., австр. мин. фин. 185
- Плиний Старший, рим. писатель, ученый 63
- Полаковский, нем. геогр. 336
- Прескотт Г., директор Комп. амер. ж. д. в Панаме 377, 380, 382
- Птолемей, др.-греч. матем. и астроном 53
- Птолемей II Филадельф, егип. фараон 65, 66
- Радецкий Й., австр. фельдмаршал 87
- Рамсес II, егип. фараон 64, 65
- Рассел Дж., брит. гос. деятель 203, 215
- Револьтерра, австр. банкир 165, 183, 191, 193
- Рейнах, деп. франц. парл. 335, 337
- Реклю А., франц. морск. офицер 326
- Ремингтон, амер. хроникер 345
- Ремон Кантера Хосе А., президент Панамы 425, 426
- Рендель, англ. инж. 147
- Рено, франц. инж. 147
- Решид-паша, великий визирь Османской империи 125—129, 174, 175
- Риверс, амер. сенатор 321
- Рикар, франц. мин. юстиции 337
- Рике, колумб. мин. ин. дел 378
- Ришар, деп. франц. парл. 337
- Ришельё, кардинал 51
- Росс Р., англ. врач 395
- Ротшильд Л., франц. банкир 252, 253, 257
- Рош Ж., деп. франц. парл. 337
- Рудьер, франц. офицер 258
- Рузвельт Теодор, президент США 344, 345, 361, 362, 365, 367—369, 372, 373, 375, 376, 378—380, 383, 384, 388, 389, 393, 394, 419, 425
- Рюиснэр, голл. конс. в Египте 49, 155, 191, 193
- Сааведра Альваро, исп. морепл. 297, 305
- Саид-паша (Мухаммед Саид), правитель Египта 49, 58, 59, 69, 109—116, 120, 125, 127—129, 132, 133, 141, 146, 148, 149, 158, 166, 193—197, 203, 205—209, 212, 215—217, 246, 271
- Сеймор, брит. адм. 263
- Селая Х., президент Никарагуа 357
- Сенар, франц. полит. деятель, 42, 193
- Сен-Симон Клод Анри, франц. социалист-утопист 61—63
- Сети I, егип. фараон 63—66
- Сигсби, амер. морск. офицер 344, 345
- Сильбуфери, вице-през. Комп. Суэцкого кан. 193
- Сильва, колумб. посол в США 361
- Скиам, франц. инж. 225
- Спунер, амер. сенатор 359, 392
- Стефенсон Дж., англ. изобретатель 86
- Стефенсон Р., англ. инж. 81, 84, 90, 92, 93, 98, 99, 102, 105, 120, 134, 136, 180, 187, 188

- Стивенс Дж., амер. предпр. 312  
 Стивенс Дж. Ф., гл. инж. стр-ва  
 Панамского кан. 393, 394  
 Страбон, др.-греч. геогр. и ист.  
 63, 65, 66  
 Стрэтфорд-Каннинг Ч., англ.  
 дипл. 106, 125—130, 166, 173—  
 175, 216, 222  
 Стэнтон, англ. генер. конс. в Египте  
 243, 247, 250, 252, 254
- Талабо П., франц. инж. 82, 84,  
 90, 91, 93, 95, 98, 100, 111,  
 114, 120, 134, 136, 162, 187,  
 188  
 Талейран Шарль, франц. дипл.,  
 мин. ин. дел. 54  
 Тауфик-паша, правитель Египта  
 263  
 Тауэр, амер. посол в Германии  
 373  
 Темплер, нач. брит. Генер. штаба  
 279  
 Тобар, колумб. ген. 381—383  
 Торрес, колумб. полковник 382  
 Траян, рим. император 66  
 Тувенель, франц. посол в Турции  
 174, 175, 201—203, 221  
 Тьер А., франц. гос. деятель 130
- Удино, франц. ген. 42—44  
 Уокер Дж., амер. адм. 353, 355  
 Уоллас Дж., гл. инж. стр-ва Па-  
 намского кан. 393  
 Уолсли, брит. ген. 265  
 Уэртас, колумб. ген. 381, 383
- Фарук, король Египта 268, 276  
 Филипп II, король Франции  
 299  
 Финлей К., кубин. врач 395  
 Фиш Г., гос. секр. США 322,  
 323  
 Форбс, амер. банкир, вице-през.  
 Комп. Суэцкого кан. 193  
 Фостер, амер. дипл. 279
- Франц Иосиф I, император Авст-  
 ро-Венгрии 87, 114, 119, 120,  
 184, 185, 200, 231, 233
- Хайз Э., амер. посланник в Ни-  
 карагуа 320, 321  
 Ханна М., амер. сенатор 356—  
 358  
 Харрис, англ. морск. офицер 147  
 Харт, амер. посол в Колумбии  
 366  
 Хей Дж., гос. секр. США 355,  
 356, 361—363, 365, 372, 373,  
 375, 376, 378, 380, 382, 386  
 Хейс Р., президент США 329  
 Херст, амер. издатель 345  
 Хейя—Бюно-Варильдоговор, 1903  
 386, 392  
 Хейя—Эррана договор, 1903 365,  
 371, 373  
 Хусейн, егип. посол в США 272,  
 273, 276
- Чемберлен Л., амер. полит. дея-  
 тель 389  
 Чиари Р., президент Панамы 427  
 Чонси Г., амер. предпр. 312
- Шалль М., франц. ген. 279  
 Шварценберг Ф., австр. гос. дея-  
 тель и дипл. 106  
 Шовель, франц. посол в Велико-  
 британии 279  
 Шрайнер, австр. генер. конс. в  
 Египте 196, 206, 212, 213
- Эберт К., нем. микробиолог 395  
 Эйзенхауэр Д., президент США  
 269, 272, 281, 425, 426, 428  
 Эйфель А., франц. инж. 336, 337  
 Эккерман И., секр. Гёте 306  
 Энрикес Х., служащий Комп.  
 амер. ж. д. в Панаме 369  
 Эрран, колумб. посол в США 364,  
 365, 378

## Оглавление

### Книга первая

### СУЭЦКИЙ КАНАЛ

Авантюристы прошлого или энтузиасты будущего? . . . . .	5
<i>Глава 1.</i> На службе у короля и президента . . . . .	35
<i>Глава 2.</i> Убийство во дворце паши в Каире . . . . .	47
<i>Глава 3.</i> План, который возник в камере парижской тюрьмы . . . . .	60
<i>Глава 4.</i> Французский канал или английская железная дорога? . . . . .	72
<i>Глава 5.</i> Улица Победы, 34 . . . . .	79
<i>Глава 6.</i> Рыцарь влтавско-лабский создает проект Суэцкого канала . . . . .	83
<i>Глава 7.</i> Талабо опровергает тысячелетний домысел . . . . .	94
<i>Глава 8.</i> Ценное очко в пользу Англии . . . . .	103
<i>Глава 9.</i> Решение, принятое в Ливийской пустыне . . . . .	108
<i>Глава 10.</i> Разрыв между Лессепсом и Исследовательским обществом . . . . .	117
<i>Глава 11.</i> Путь в западню . . . . .	123
<i>Глава 12.</i> Встреча Фердинанда Лессепса с Алоисом Негрелли . . . . .	131
<i>Глава 13.</i> Первая поездка Лессепса в Лондон . . . . .	138
<i>Глава 14.</i> Вторая экспедиция в Египет . . . . .	145
<i>Глава 15.</i> Вторая поездка Лессепса в Англию . . . . .	154
<i>Глава 16.</i> Победа Алоиса Негрелли . . . . .	160
<i>Глава 17.</i> Пальмерстон заявляет, что план Лессепса — это большой мыльный пузырь . . . . .	167
<i>Глава 18.</i> Поражение двух самых ярых противников канала . . . . .	173
<i>Глава 19.</i> Буря в британском парламенте . . . . .	179
<i>Глава 20.</i> Предательство Роберта Стефенсона . . . . .	186
<i>Глава 21.</i> Лессепс все ставит на карту . . . . .	190
<i>Глава 22.</i> Дуэль продолжается в Стамбуле . . . . .	199
<i>Глава 23.</i> Мухаммед Саид — главный акционер канала . . . . .	204
<i>Глава 24.</i> Большая игра Исмаил-паши . . . . .	211

<i>Глава 25.</i>	Когда в роли арбитра выступает сам император . . .	218
<i>Глава 26.</i>	Те, кто строил канал . . . . .	224
<i>Глава 27.</i>	День, которого человечество ожидало тысячу лет . .	229
<i>Глава 28.</i>	Лавровый венок, полный терниев . . . . .	236
<i>Глава 29.</i>	Человек, подаривший королеве Виктории Суэцкий канал . . . . .	245
<i>Глава 30.</i>	Англичане захватывают канал . . . . .	259
<i>Глава 31.</i>	Прелюдия к пиратским действиям . . . . .	267
<i>Глава 32.</i>	Суэцкий канал становится египетским . . . . .	275

## Книга вторая

### ПАНАМСКИЙ КАНАЛ

<i>Глава 1.</i>	Tierra firme . . . . .	289
<i>Глава 2.</i>	Camino real — королевский путь . . . . .	295
<i>Глава 3.</i>	Парижская встреча . . . . .	301
<i>Глава 4.</i>	Золотая лихорадка, на этот раз американская . . .	309
<i>Глава 5.</i>	Лорд Пальмерстон против канала . . . . .	317
<i>Глава 6.</i>	Фердинанд Лессепс снова на сцене . . . . .	324
<i>Глава 7.</i>	Слава и крах, или грандиозная «панама» . . . . .	330
<i>Глава 8.</i>	Американская «панама» . . . . .	339
<i>Глава 9.</i>	История боевого корабля «Орегон» . . . . .	342
<i>Глава 10.</i>	«Обида» полувековой давности . . . . .	347
<i>Глава 11.</i>	Юг против Севера, на этот раз без оружия . . . . .	351
<i>Глава 12.</i>	Колумбийцы отвергают золотой доллар . . . . .	360
<i>Глава 13.</i>	Драма во дворце Сан-Карлос . . . . .	370
<i>Глава 14.</i>	Революция с клеймом «Сделано в США» . . . . .	374
<i>Глава 15.</i>	Американскому каналу открыт зеленый свет . . . . .	385
<i>Глава 16.</i>	Большая авантюра . . . . .	391
<i>Глава 17.</i>	Три технические проблемы стройки: Крокодилья река, шлюзы и гора Кулебра . . . . .	399
<i>Глава 18.</i>	Подлинные герои канала . . . . .	404
<i>Глава 19.</i>	Мы плывем из Колона в Панаму . . . . .	410
<i>Глава 20.</i>	Ахиллесова пята Соединенных Штатов . . . . .	414
<i>Глава 21.</i>	Ненависть . . . . .	420
	Именной указатель . . . . .	431

**Дезидер Гальский**

**ВЕЛИКИЕ АВАНТЮРЫ**

**ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ СУЭЦКОГО И ПАНАМСКОГО  
КАНАЛОВ**

**Художник А. А. Кузнецов**

**Художественный редактор Е. А. Антоненков**

**Технический редактор Т. К. Купцова**

OCR - Давид Титиевский, июнь 2017 г., Хайфа

**ИБ № 17872**

**Фотоофсет. Подписано в печать 05.04.90.**

**Формат 84x108 1/32. Бумага офсетная № 1.**

**Печать офсетная. Условн. печ. л. 23,1. Усл. кр.-отт. 46,41.**

**Уч.-изд. л. 19,42. Тираж 25000 экз. Заказ №115.**

**Цена 2 р. 10 к. Изд. № 46936.**

**Ордена Трудового Красного Знамени издательство  
"Прогресс" Государственного комитета СССР по печати.  
119847, ГСП, Москва, Г-21, Зубовский бульвар, 17.**

**Можайский полиграфкомбинат В/О "Совэкспорткнига"  
Государственного комитета СССР по печати.  
143200, Можайск, ул. Мира, 93.**

Дезидер Гальский  
**ВЕЛИКИЕ ЛЯВАНТЮРЫ**



**ПРОГРЕСС**