

ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

КАИРСКИЙ аэропорт, один из крупнейших узлов воздушных сообщений на Арабском Востоке, встретил нас приятной прохладой своих залов, резко контрастировавшей с полуденным зноем, повисшим над столицей ОАР. Ослепленные яркими красками реклам и своеобразным восточным колоритом, мы попали в стремительный водоворот носильщиков, продавцов «кока-колы», чистильщиков обуви, шоферов такси, наперебой предлагавших свои услуги.

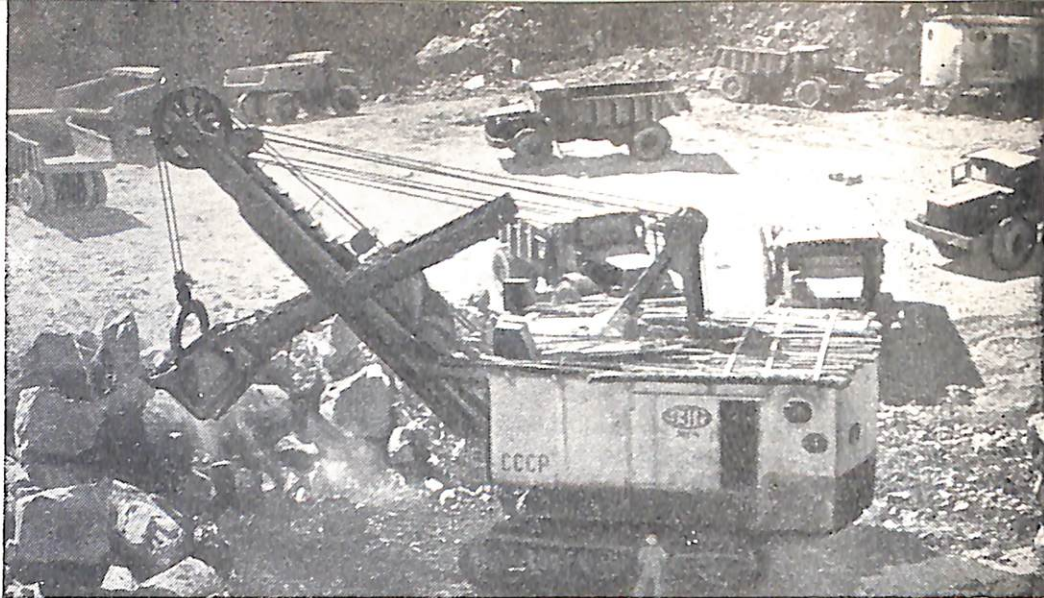
— Руси? — внезапно услышали мы за спиной. Инстинктивно поворачиваемся и видим перед собой рослого черноглазого парня. Мы дружно закивали головами. Тогда парень без лишних разговоров собрал наш немудреный багаж, коротко сказал: «Москвич», — и решительно направился к стоянке такси. Там действительно стоял наш «Москвич», щедро расписанный разного рода изречениями из корана. На ветровом стекле болтался детский чувачок-талисман, хранивший Ахмеда — так звали шофера — от всех возможных несчастий сумасшедшего уличного движения.

Широким жестом руки пригласив нас в машину, Ахмед спросил адрес и начал лихо лавировать среди нескончаемого потока «бьюиков», «шевроле» и «мерседесов». Через минуту мы уже на предельной скорости мчались к плавающему в далеком мареве солнечных бликов Каиру. Так началось наше знакомство с долиной древнего Нила.

ШАГИ РЕСПУБЛИКИ

Не только в Каире — по всей стране заметны социально-экономические сдвиги. Арабы гордятся тем, что в 1962 году впервые в истории народного хозяйства страны производство промышленных товаров превысило по стоимости сельскохозяйственную продукцию, хотя, конечно, сельское хозяйство по-прежнему остается основой экономики ОАР. Текущий год ознаменовался дальнейшим сокращением роли частнокапиталистического сектора в хозяйственной жизни. В августе 1963 года специальным декретом было национализировано 276 промышленных компаний (69 текстильных, 74 пищевые, 43 транспортные и т. д.), в том числе известная на Арабском Востоке компания «Идеал». В своем заявлении министр промышленности ОАР Азиз Сидки отметил, что «общественный сектор и без этих компаний уже дает 68,3 процента промышленной продукции страны». Внешняя торговля полностью перешла в руки государства. Частный сектор ОАР теряет свои позиции. Повысился, хотя еще и незначительно, жизненный уровень рабочих и феллахов. С 1961 года на государственных предприятиях введен твердый минимум зарплаты — 25 пиастров в день вместо 10—12 пиастров в прошлом.

Конечно, эти успехи не были бы возможны без дружеской помощи, оказываемой странами социалистического лагеря, и особенно СССР, который предоставил республике 27,2 процента всех ее займов, причем на выгодных для нее условиях. Только в прошлом году вступили в действие девять про-



Советские четырехкубовые экскаваторы «ЭКГ-4» и 25-тонные самосвалы «МАЗ» хорошо зарекомендовали себя в Асуане.

Каир - Суэц - Асуан

Ю. ТЫССОВСКИЙ

мысленных предприятий и 12 учебных центров, созданных при помощи Советского Союза.

Новые веяния чувствуются и в деревне. Продолжается передача земли крестьянам по декрету о земельной реформе. С 1952 по 1962 год распределено за выкуп свыше 645 тысяч федданов земли¹. Новым явлением в деревне можно считать создание поддерживаемых государством сельскохозяйственных кооперативов. В 1960/61 году насчитывалось свыше четырех тысяч кооперативов, объединивших более 1,2 миллиона феллахов. В кооперативах применяются прогрессивные агротехнические методы. Государство предоставляет им беспроцентные кредиты, удобрения и семена, помогает в борьбе с вредителями, строит водопроводы для орошения. Много светлых надежд связано у феллаха с кооперативом.

Порт-Саид, где меня ждали наши товарищи из Асуана.

Каир остался позади. Деловой, немного суматошный, он по площади вдвое превышает Париж. За окном комфортабельного кондиционированного вагона, сделанного нашими венгерскими друзьями, медленно проплыли фешенебельные центральные районы Каира, старые кварталы Булака с кривыми улочками и покосившимися лавочками ремесленников, кофейнями, беспорядочным уличным движением, пылью, грязью, зловонием. Поезд набирает скорость. Мелькают иссушенные зноем поля, островки оазисов. Через три часа — Порт-Саид.

Характерная черта его — солёный, просмоленный запах порта и даже в разгар лета сносная для этих широт температура. Небольшой, очень чистый,



Сегодня эти молодые арабы — еще ученики советского экскаваторщика Паринова, а завтра они сами сядут за рычаги.

НА СУЭЦКОМ КАНАЛЕ

Мне выпала необыкновенная удача — проехать из Порт-Саида в Асуан на автомашине 1300 километров — почти через весь Египет! Лучший способ ознакомиться со страной вряд ли придумаешь. Для этого я должен был срочно выехать поездом в

¹ Феддан равен 0,42 гектара.

со своеобразной архитектурой, он нравится сразу. Порт-Саид — это начало Суэцкого канала.

В скромной гостинице «Аль-Газль» меня уже ждали два члена нашего маленького экипажа: председатель месткома строительства Николай Брюхин и инженер Олег Кузнецов. Времени мало, и мы торопимся в дорогу. После беглого осмотра порта мы направились прямо к зданию бывшего управления Суэцкого канала, небольшому белому четы-

рехэтажному строению со штурманской вышкой. Раньше в нем размещалась англо-французская администрация канала — сейчас об этом напоминают лишь французские надписи на дверях и аппаратура.

С вышки как на ладони были видны стоявшие на рейде громадные океанские суда, ожидавшие своей очереди. Напротив повергнутой в дни тройственной агрессии статуи Фердинанда Лессепа высилась белая громада «Советской Украины», а дальше — еще два судна под красным флагом.

Канал неширок — всего около 70 метров — и почти целиком пролегает среди пустыни. Проскакиваем маленькую рощицу и вдруг... Даже дух захватывает: прямо на нас посреди желтых пустынных барханов движется огромный пассажирский пароход. Зрелище незабываемое. Воды не видно из-за холма, и пароход словно скользит прямо по суше. Мы спешно щелкаем затворами фотоаппаратов и снова продолжаем путь. Повсюду видны следы реконструкции канала, и это дает свои результаты.

Теперь глубина русла позволяет проходить судам с осадкой до 37 футов (раньше — 34,6 фута). За восемь лет доходы страны от канала поднялись почти вдвое. ОАР получает теперь в год около 71 миллиона египетских фунтов вместо 37,1 миллиона в 1955 году. Работы по расширению канала продолжаются.

Еще двадцать минут езды по прямой, как стрела, дороге, и мы достигаем предместий Суэца. Горизонт густо замазан темно-синей краской. Там Красное море. Справа невысокие горы, которые, как говорят, идут до самого Асуана. Кругом огромные нефтехранилища и трубы. Суэц — город нефтеперерабатывающих заводов. И здесь работают советские люди. В аккуратных и уютных домиках живут пять семей советских специалистов — помогают в строительстве завода механических масел. Вечер провели в рассказах о Москве и Асуане. В небольшой советской колонии тосковали по родине.

РАЗБУЖЕННЫЙ АСУАН

От Каира мы повернули на юг. Позади остались Асьют, Сохаг и Кена. Пейзаж изменился, стал более мрачным. Зелени меньше, бур-желтые, выжженные горы сильнее стиснули долину.

Приближался полдень, жара неимоверная, горячий ветер обжигает лицо, руки, перехватывает дыхание. Проезжаем Луксор, где некогда высились «стовратные» Фивы — столица Египта в эпоху Нового царства, и чувства, испытанные еще в школьные годы перед таинственным, подавляющим человеческое «я» величием этих сооружений, снова овладевают нами.

Мы миновали Идфу. До Асуана оставалось 100 километров. Дальше едем без остановок. Чем ближе к цели, тем нетерпеливей бег нашей «Волги».

Как рассказывают старожилы, с начала строительства Садд аль-Аали (высотной плотины) Асуан значительно вырос, обстроился. Его раньше сонные улочки сейчас полны машин, преимущественно советских марок. Намного увеличилось и население. Современными зданиями отстроилась набережная. В самом городе сносятся старые глинобитные домики, и на их месте вырастают легкие многоэтажные строения. В районе Асуана создана целая сеть удобных, асфальтированных дорог. Город живет интересной, полнокровной жизнью, которую вдохнула в него стройка.

Утром, еще до восхода солнца, в колонне серых автобусов, отвозящих наших специалистов на работу, мы ехали на стройплощадку.

Дорога вьется среди выжженных красно-бурых скал. Впереди, у цели нашей поездки, между небом и землей на многие километры протянулась темная, полупрозрачная вуаль из отработанных газов и пыли — работа на строительстве не прекращается круглые сутки.

Через пять-семь минут мы уже окунаемся в многоголосый шум строительства. Повсюду работа идет полным ходом. Огромные четырехкубовые экскаваторы ритмичными заученными движениями выбирают гранитную породу и загружают ее в кузова 25-тонных минских самосвалов. Рядом оглушительно стучат станки ударного бурения, а чуть дальше в клубах гранитной пыли пулеметами строчат перфораторы.

Слева, у самой 80-метровой стенки борта канала, работает «десятка» — экскаватор, вынудивший недавно первый миллион кубических метров породы. Его молодежный экипаж — Владимир Харкин, Григорий Дузик, Владимир Колесник, Анатолий Антонов — 9 января 1964 года, в праздник четвертой годовщины начала работ на строительстве высотной Асуанской плотины, был награжден одной из высших наград ОАР — медалью «За заслуги». Они не только прекрасно трудятся, но и передают свой богатый опыт арабским машинистам.

Справа зияет жерло транспортного тоннеля. Здесь прохладно, сыро, всюду снуют люди, гудят самосвалы. Ровно шумят вентиляционные установки. Тоннели — одна из узловых операций проекта, совершенно новая для ОАР. Шесть тоннелей по 15 метров в диаметре будут прорублены в гранитном массиве и соединят верхний и нижний каналы. Общая длина их превысит два километра. Нильская вода, устремившись в тоннели, будет вращать 12 турбин мощностью в 175 тысяч киловатт каждая. Они дадут стране 10 миллиардов киловатт-часов дешевой электроэнергии в год — вдвое больше, чем ныне потребляет ОАР. Энергия, рожденная в Асуане, по двойной нитке линии высоковольтных передач 900-километровой длины устремится в Каир.

Выходим к Нилу. Здесь, в самом узком месте, где река буквально стиснута в могучих объятиях скал, плотина высотой в 111 метров преградит ей путь. Отсыпка тела плотины уже начата. Асуанское море водоизмещением более чем в 130 миллиардов кубических метров навсегда уничтожит зависимость ОАР от капризов нильских паводков. Благодаря плотине огромное количество воды, раньше сбрасывавшееся в Средиземное море, теперь оросит дополнительно более миллиона федданов земли. Осуществится вековая мечта феллаха — вода придет в пустыню и вдохнет жизнь в мертвые пески.

Объемы работ колоссальны, а сроки сжаты. Ведь чем раньше завершится строительство, тем быстрее начнет население ОАР пожинать плоды своего труда. Советский народ послал в Асуан своих лучших гидростроителей. Арабское руководство сумело сделать стройку истинно народной. Заказам этого проекта в ОАР повсюду отдается приоритет. Армия в 23 тысячи человек трудится на строительстве крупнейшего гидротехнического сооружения Африки. Каждый из них сознает значение строительства и свою роль в нем. Работа идет полным ходом. Нил должен быть покорен, и он будет покорен! И срок этому — май 1964 года!