

# Первая железная дорога Эрец Исраэль

Олег ПУЛЯ

История Палестины теснейшим образом связана с ее исключительным географическим положением на перекрестке интересов древних империй Ближнего, Среднего Востока и Леванта. И потому совершенно естественно, что первыми дорогами Эрец Исраэль стали пути бесчисленных торговых караванов, по которым двигались и армии монархов Древнего мира, и редкие почтовые вестники. Десятки столетий — задолго до эпохи паровозов, самолетов и автобусов — дороги эти связывали друг с другом палестинские города-государства Иерусалим, Хеврон, Кадеш, Иерихон, Самарию, Газу, Мегиддо...

Обширная дорожная сеть глубочайшей древности оставалась почти неизменной на протяжении тысячелетий. Как правило, на главных дорогах на расстоянии дня пути друг от друга располагались станции снабжения, а затем и караван-сарай, где почтовые гонцы, торговцы, паломники и просто странники могли поесть и отдохнуть. И, разумеется, во все времена путешествующим угрожали воинственные кочевники и дикие звери. Причем ситуация не менялась фактически вплоть до последней четверти XIX века. К этому времени Палестина из просто связующего звена в торговле между Востоком и Западом постепенно превратилась в центр столкновения серьезных политических интересов, в одну из сцен, где разыгрывалось противостояние между Британией и Францией — и Германской империей... В недалеком будущем этот конфликт приведет человечество к Первой мировой войне, но и тогда, на исходе позапрошлого столетия, становилось ясно, что ради победы в грядущих экономических и военных сражениях не обойтись без кардинальных изменений в самом укладе жизни. Причем даже здесь, на окраине неумолимо дряхлеющей Османской империи, где единственным доступным видом сухопутного транспорта оставались караваны ослов и грузовых верблюдов...



Йосеф Навон — создатель дороги из Яффо в Иерусалим

Так или иначе, первые реальные шаги к строительству в Палестине железной дороги предпринял Мозес Монтефиоре — влиятельнейший еврейский бизнесмен, политик и филантроп, вложивший гигантские капиталы в развитие еврейского ишува Эрец Исраэль. Железнодорожная линия от единственного тогда крупного порта Яффо и до Иерусалима была его давним, еще с 1838 года, планом. Но лишь в 1857-м британский инженер, которого Монтефиоре привез собой во время пятого путешествия в Палестину, предложил проложить дорогу для паровозов по путям верблюжье-ослиных караванов. Проект был изначально интересен для Британии, большое любопытство проявили к нему



Праздничная публика на торжественной встрече первого поезда в Иерусалиме, 26 сентября 1892 года

также французский и австро-венгерский консулы, оттранслировавшие его своим правительствам, нашлись и инвесторы. Но возможный рост европейского влияния (и, того пуще, влияния христианского духовенства) испугал и возмутил турецкие власти, султан велел разорвать договор с Монтефиоре, и транспортное сообщение так и осталось на уровне вековых ослов и верблюдов. Позднее столь же не преуспел и могущественный французский дипломат Фердинанд де Лессепс, в те годы железной своей волей прокладывавший в синайских песках Суэцкий канал. Неудача постигла и иерусалимского архитектора, археолога и картографа Конрада Шика...

Изменил ситуацию только Йосеф Навон, родившийся в Иерусалиме в 1858-м — спустя год после печального финала железнодорожного проекта Монтефиоре. Происходя из богатой сефардской семьи, путь к личному богатству и карьере он начал в 13 лет с обучения премудростям бизнеса в Марселе. Затем, вернувшись домой, он женился на одной из красивейших женщин города, и это стало первой свадьбой между сефардской и ашкеназской общинами Иерусалима. А еще в 1881 году 23-летним Навоном завладела большая мечта о железной дороге Яффо — Иерусалим... И ему удалось свою мечту осуществить. После нескольких неудачных попыток получить разрешение на строительство дороги он в 1887 году в очередной раз выехал в Стамбул и потратил там массу времени и сил на уговоры влиятельных сановников плюс громадные деньги на взятки; не стоит забывать, что и султанское повеление 1857 года о запрете строительства дороги никто не отменял. Но, будучи блестящим еврейским предпринимателем, Навон в отличие от невезучих предшественников был еще и подданным Османской империи. Похоже, решающую роль сыграло именно данное обстоятельство, и 29 октября 1888-го Навон стал счастливым обладателем оформленной султанским фирманом (указом) железнодорожной концессии сроком на 71 год. Заветный документ давал ему право построить дорогу от Яффо до Иерусалима, причем с высочайшим дозволением тянуть рельсы также в Газу и Наблус.

Но денег на столь масштабный проект у Йосефа Навона всё же не нашлось, и он был вынужден отправиться в Европу — в поисках богатого покупателя. Покупатель нашелся довольно скоро, во Франции, им стал некий... смотритель маяков Бернар Камилль Колла, согласившийся выкупить концессию за 1 миллион франков (сумма, тогда эквивалентная 290 кг чистого золота).

Через год была основана знаменитая компания Société du Chemin de Fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et Prolongements («Общество Османской железной



Устройство для разворота паровозов на иерусалимском вокзале, 1900 год



Железнодорожный состав на вокзале в Иерусалиме, 1893 год

дороги из Яффо в Иерусалим с продолжениями»), и Колла стал первым ее директором. Вскоре удалось собрать и необходимый капитал — 14 миллионов франков, причем почти 10 миллионов из этой суммы поступило от католических организаций, дальновидно рассчитывавших на рост числа паломников.

Торжественная церемония закладки первой палестинской железной дороги состоялась 31 марта 1890 года неподалеку от Яффо — в присутствии видного Палестины, «сливок» турецкого чиновничества и офицества, дипломатов, а также при стечении большого количества местных европейцев и богатых арабов.

Любопытно, что проект этот даже по сегодняшним меркам являл бы собой образец глобализации. Задумали дорогу евреи, проходила она по принадлежащим Турции арабским землям, рельсы укладывала компания из Парижа, стройматериалы поставляли американцы, главным инженером был швейцарец, в обычных инженерах ходили австрийцы и швейцарцы, бельгийцы и поляки, рабочих везли из Египта, а как сезонную рабочую силу вербовали местных арабов... И, кстати, шейхам местных же арабских деревушек регулярно выплачивали своеобразную дань — чтобы их жители не мешали строительству. Ради удешевления проекта дорогу сделали ну очень узкоколейной, шириной

всего-навсего 1 метр (впрочем, впоследствии ее колею все-таки в два приема довели до стандартной британской ширины). Сами рельсы доставлялись из Бельгии, уголь везли из Британии, а паровозы и вагоны закупили оптом и со скидкой у «Всеобщей компании Панамского межокееанского канала», к тому времени как раз скандально разорившейся. Да и проложить предстояло всего 87 километров рельсовой колеи, к тому же однопутной... вот разве что рельеф местности не особо благоприятствовал — на упомянутых 87 км пришлось построить более 150 разных мостов. В любом случае на всё строительство ушло два с половиной года!

И вот 26 сентября 1892 года на только что построенном вокзале встречать первый поезд собрались тысячи человек — едва ли не весь Иерусалим. Издалека донесся свисток паровоза, показались клубы черного дыма, а затем в облаках пара на станцию въехал и празднично украшенный паровоз, влекущий за собой три пассажирских и один товарный вагон. Для первого раза оказалось вполне достаточно — тем более что несколько дней пассажиров приглашали кататься бесплатно, чтобы приучить их к неслыханному виду транспорта.

Ранним утром каждый день поезд отправлялся из Иерусалима, спустя три с половиной часа въезжал в Яффо, а в три часа дня выходил назад — перестуком колес рождая эхо в узких ущельях, пытая на извилистых и крутых подъемах и будя гудками прокладные сонные долины. Благодаря такому расписанию иерусалимцам легко было съездить в Яффо и, закупив там всё необходимое, в тот же день вернуться домой. А еще по железной дороге в Иерусалим возили самые разнообразные грузы и товары, почту и даже чистую питьевую воду. Наконец-то грузовые верблюдов заменили поезда!

С началом Первой мировой войны османские власти очень скоро реквизируют дорогу как принадлежащую компании из враждебной страны. Несколько километров рельс разобрали для военных нужд, затем при приближении британской армии взорвали мосты. Но когда после победы в войне и распада Османской империи в Палестине установилась власть британской администрации, англичане много усилий вложили в восстановление железной дороги, наконец расширив ее до европейского стандарта. И снова покатались по рельсам поезда от Яффо до Иерусалима и обратно...

Что же до героя этой статьи — Йосефа Навона, — то султан даровал ему титул бея, Британская империя и Португалия отметили его высокими орденами, но — первопроходца подкосили непомерные многолетние усилия и громадные финансовые затраты. Да и, возможно, земля Израиля постепенно стала для него чужой... Он уехал во Францию, где когда-то 13-летним начинал историю своего восхождения, и жил там в полнейшем покое до самой смерти в 1934 году. Но его движимое паром и ровно постукивающее колесами детище, железнодорожная линия Яффо — Иерусалим, несмотря на многие невзгоды, перевозила пассажиров до 1948-го и в связи с изменившимися экономическими условиями была закрыта лишь после провозглашения еврейского государства. Своего создателя она пережила на 14 лет.

Но Йосеф Навон сделал всё, что мог. В том числе и благодаря ему для Эрец Исраэль постепенно наступали новые времена, а с первыми гудками его паровозов страна начала пробуждаться от почти что двадцативекового сна... Но, как говорится, это уже совсем другая история.