

В. ШРАДЕР  
Р. КЕНИГ



НА МОПЕДАХ  
ПО АФРИКЕ

## Annotation

В 1960 г., в период освобождения от колониальной зависимости многих африканских стран, два студента из ГДР — Вольфганг Шрадер и Рюдигер Кёниг, предприняли на мопедах путешествие из Дрездена через Балканы, Турцию, Сирию, Судан и др. страны по Африканскому континенту, который они пересекли практически весь с востока на запад, вернувшись обратно в Германию через Сахару и Алжир. Целью являлось, помимо собственно путешествия (авторы побывали в 33-х странах), испытание в тяжелых условиях серийного варианта отечественных (выпуска ГДР) мопедов марки «Simson». В течение 18-ти месяцев похода было пройдено 50 тыс. км (131 ремонт, 319 проколов шин; 2028 литров бензина). Помимо бездорожья различных стран Ближнего Востока, авторы пересекли на мопедах Сирийскую пустыню, часть Нубийской пустыни, малопроходимые леса Центральной Африки и значительную часть Сахары. Путешествие германцев В. Шрадера и Р. Кёнига имеет мало precedентов.

(От редактора fb2) В книгу включено большое количество иллюстраций, недоступных в электронной версии.

- 
- [Шрадер Вольфганг, Кёниг Рюдигер](#)
    - [Вместо эпиграфов](#)
    - [Вместо предисловия](#)
    - [Вначале нам отказали](#)
    - [Первый инцидент](#)
    - [У друзей](#)
    - [Мы досрочно открываем летний сезон](#)
    - [Мопед — не фургон для перевозки вещей](#)

- [Случай на югославской дороге](#)
- [К Средиземному морю](#)
- [Водное интермеццо](#)
- [Весна в Болгарии](#)
- [В Пиринских горах](#)
- [Стамбул — город двух континентов](#)
- [Ночное происшествие](#)
- [Новые друзья](#)
- [Прощание с Европой](#)
- [По следам прошлого](#)
- [С маской и гарпуном](#)
- [Всяк хвалит свой товар](#)
- [Страна солнца и руин](#)
- [В машине главное — сигнал](#)
- [Древнейший город мира](#)
- [Сорок часов за решеткой](#)
- [С картой и компасом](#)
- [Город в песках](#)
- [Иншалла](#)
- [Четыре с половиной тысячи лет назад...](#)
- [У Вавилонской башни](#)
- [«Сердце востока»](#)
- [Новые страны — новые неожиданности](#)
- [392 Метра ниже уровня моря](#)
- [Между Елеонской горой и воротами Мандельбойма](#)
- [Над облаками Ливана](#)
- [Прощание с Малой Азией](#)
- [Два маленьких мопеда и большой корабль](#)
- [Верхом на Бисмарке за 15 пиастров](#)
- [Город между двумя мирами](#)
- [В гостях у наших юных земляков](#)
- [Грузовой пароход в центре пустыни](#)
- [Сакии, шадуфы и тамбуры](#)
- [Инструкция и чашка чая](#)
- [Иероглифы заговорили](#)

- [«Дар Нила»](#)
- [Прощание с Абу-Симбелом](#)
- [Труднопроходимые пески](#)
- [Зыбучий песок, вади, поля щебня](#)
- [Появляется новый враг](#)
- [Между Хартумом и Омдурманом](#)
- [Таинственное Мероэ](#)
- [Знакомятся лишь во время свадьбы](#)
- [Страна ста семнадцати языков](#)
- [«Как чувствует себя ваш старший?»](#)
- [Синие горы и Красное море](#)
- [В гостях у обезьян и газелей](#)
- [Праздник урожая в степи](#)
- [Одна женщина за двадцать коров](#)
- [Степь горит!](#)
- [Встреча в Уганде](#)
- [Случай во время дождя](#)
- [Пробуждающаяся Кения](#)
- [Новый рекорд высоты](#)
- [Передышка в Найроби](#)
- [Слоны опередили](#)
- [Подъем на Кибо](#)
- [Снежная буря на экваторе](#)
- [Наперегонки с дождем](#)
- [«Настоящим вы предупреждены...»](#)
- [К западному берегу озера Виктория](#)
- [Поездка в неизвестное](#)
- [Это тупик...](#)
- [Экскурсия в первобытное общество](#)
- [Франки, шиллинги и пиастры](#)
- [Интермедия в Банги](#)
- [Феодал и транзистор](#)
- [Прощание с вилкой переднего колеса](#)
- [Друг в Лейпциге](#)
- [Помощь из Аккры по телефону](#)
- [Пальмы и высотные дома](#)

- [Эксперты сельского хозяйства из нашей республики](#)
- [Ночной концерт](#)
- [Заблудились в джунглях](#)
- [Школа терпения](#)
- [Друзья в Гвинее](#)
- [Страна львиных гор](#)
- [Промыватели алмазов](#)
- [«Ездок погоняет, ездок доскакал...»](#)
- [Надежные помощники](#)
- [Курс на родину](#)
- [Бензин — товар дефицитный](#)
- [Первое предвкушение Сахары](#)
- [Неожиданный выход](#)
- [Первый бросок по пустыне](#)
- [«Где ваше специальное разрешение?»](#)
- [Возвращение во время песчаной бури](#)
- [Подозрительно высокие издержки](#)
- [Застряли в грязи](#)
- [Две забытые станции](#)
- [Нас встречают в Алжире](#)
- [В оазисе](#)
- [Отказ равносителен оскорблению](#)
- [Аварии с шинами](#)
- [Обратно к Средиземному морю](#)
- [Гудок. Отдать концы!](#)
- [А.А. Полищук](#)
- [notes](#)
  - [1](#)
  - [2](#)
  - [3](#)
  - [4](#)
  - [5](#)
  - [6](#)
  - [7](#)
  - [8](#)

- [9](#)
- [10](#)
- [11](#)
- [12](#)
- [13](#)
- [14](#)
- [15](#)
- [16](#)
- [17](#)
- [18](#)
- [19](#)
- [20](#)
- [21](#)
- [22](#)
- [23](#)
- [24](#)
- [25](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)

- [45](#)
  - [46](#)
  - [47](#)
  - [48](#)
  - [49](#)
  - [50](#)
  - [51](#)
  - [52](#)
  - [53](#)
  - [54](#)
  - [55](#)
  - [56](#)
  - [57](#)
  - [58](#)
  - [59](#)
  - [60](#)
  - [61](#)
  - [62](#)
  - [63](#)
  - [64](#)
  - [65](#)
  - [66](#)
  - [67](#)
-

**Шрадер Вольфганг, Кёниг  
Рюдигер  
На мопедах по Африке**



## Вместо эпиграфов

1. «Между тем из всех тех стран, через которые мы собирались проехать, поступали сообщения о состоянии дорог: „Связи нет, передвигаться можно лишь на вездеходах. Из-за климатических условий дороги непроходимы восемь месяцев в году“».

2. «Лишь когда после трехдневных мук мы преодолели эти 250 километров, отделявших нас от греческой границы, нам стало ясно, почему на проселке почти не было движения: параллельно ему, совсем рядом, тянулась только что открытая автострада, еще не обозначенная на нашей карте».

3. «Наш вопрос: „Говорите ли вы по-английски?“ — возымел неожиданное действие. При слове „по-английски“ число наведенных на нас автоматов увеличилось с двух до четырех».

4. «Последние 200 километров до Асуана дорога идет по пустыне. А дальше вы не проедете, поскольку никто не возьмет на себя ответственности выдать вам разрешение на проезд через Нубийскую пустыню. Здесь вам лучше проститься с шоссе, которое вы увидите вновь только на западном берегу Африки».

5. «Кения — одна из наиболее интересных стран, которые мы посетили. Повсюду следы глубоких конфликтов между коренными жителями Африки и белыми захватчиками».

6. «К багажникам прикрепляем ремнями еще четыре большие (выделено Г.Н) канистры на пять литров горючего каждая».

7. «Прежде чем наполнить наши канистры, сторож бензоколонок не спеша закуривает новую сигарету от кончика старой».

В. Шрадер, Р. Кёниг. «На мопедах по Африке»

## Вместо предисловия

Около 50 тысяч километров — путь длиннее экватора — прошли мы за 18 месяцев на мопедах «Симсон» по дорогам Юго-Восточной Европы, Передней Азии и Центральной Африки. Условия были крайне тяжелые. Выбранный маршрут требовал от машин величайшего напряжения. Мы ехали в 15-градусный мороз по обледенелым дорогам Балканского полуострова и изнывали от 50-градусной жары в раскаленных песках Сахары. Наш путь пролегал по болотам и тропам девственных лесов, где на протяжении многих километров приходилось толкать мопеды или нести их на себе.

У нас было 319 проколов шин; в Суданской степи, заросшей терновником, за один только день — 11. Нам пришлось производить ремонт 131 раз. И все же машины не подвели нас. Моторы израсходовали 2028 литров горючего.

Самая низкая точка, достигнутая нами, находилась в Иордании, у Мертвого моря — 400 метров ниже уровня моря; а наивысшая — к ней мы, разумеется, пробились пешком — на ледяной вершине Килиманджаро, на высоте около 6 тысяч метров. 20 ночей из 560 мы провели в гостиницах, 100 — в сараях, крытых соломой хижинах, палатках кочевников и тюрьмах, 190 — в помещениях представительств нашей республики, а 250 — под открытым небом.

Мы побывали в 33 странах и пересекли 84 границы, так как через некоторые области нам пришлось проезжать несколько раз.

Путевых удобств мопед, конечно, лишен. Его седок не имеет крыши над головой; он попадает и под проливной дождь в девственных лесах Центральной

Африки и в обжигающую песчаную бурю в Сахаре — словом, на собственной шкуре познает всю ярость стихии. Зато благодаря своей маневренности мопед может проникать в местности, недоступные даже автомобилям высокой проходимости.

Цель нашей экспедиции заключалась в том, чтобы испытать мопеды в тяжелейших условиях, сохранив их пригодными к эксплуатации, поскольку они являлись нашим единственным средством передвижения. Этой задаче мы должны были подчинить все наши желания и действия.

Мопеды были загружены инструментами, запчастями, бензином, так что для костюмов и белых рубашек места не оставалось. Поэтому мы не могли наносить официальные визиты и надолго задерживаться в крупных городах.

Нам приходилось считаться с климатическими условиями. Мы не могли разрешить себе прерывать наше путешествие для изучения политического и экономического положения в странах, по которым проходил наш путь. Мы посетили 33 страны отнюдь не в качестве журналистов. У нас не было ни корреспондентских удостоверений, ни рекомендательных писем, которые открывали бы нам доступ к источникам информации и статистики. К тому же мопеды требовали от нас такого внимания, что лишь ценой больших усилий нам удалось кое-что сфотографировать.

В областях, все еще находящихся под колониальным игмом, нам пришлось немало пострадать от бюрократических и политических придирок, вызванных тем, что мы прибыли из социалистического государства. Зато именно в силу этого в странах, ставших независимыми, нам оказывали теплый прием. Всюду, где мы останавливались, чтобы переночевать или заготовить продукты и водой, мы встречали местных

жителей: кочевников в пустынях, представителей племен, населяющих девственные леса, жителей больших городов. Все эти встречи оставили яркие, неизгладимые впечатления.

Мы почти не познакомились с крупными городами и жизнью высшего общества, не останавливались в фешенебельных гостиницах, не участвовали в охоте на диких зверей.

Но мы побывали на проселочных дорогах и на караванных путях, разговаривали с водителями автомобилей и с погонщиками верблюдов, сидели в гостях у кочевников, и всюду — и в мастерских, и в мотелях — мы находили друзей. Об этом мы и хотим рассказать.

## Вначале нам отказали

Мы встречались и раньше на лекциях в Дрезденском техническом университете, но в тот погожий воскресный день осенью 1958 года нас свел на товарной станции железной дороги простой случай. Один из нас, Рюдигер, студент, изучающий термодинамику, ловко выгружал картофель из вагона в бункер транспортера, а второй, Вольфганг, будущий специалист по точной механике, складывал в штабеля мешки на платформе товарного вагона.

Во время перекура мы разговорились о летних каникулах. Нам было о чем рассказать друг другу: Рюдигер путешествовал на велосипеде по Балканам, а Вольфганг вволю поездил на новом мопеде по Германии. Однако картофель не ждал; долго нам говорить не пришлось.

Вечером мы снова встретились. У Рюдигера было кое-что на уме.

— Послушай, а что если на мопеде...

Так родилась идея кругосветного путешествия на облегченном мотоцикле.

Нас, конечно, манили приключения. Кто не зачитывался описаниями путешествий, не отправлялся в своих мечтах вместе с отважными исследователями в дальние плаванья или в неведомые края, не взбирался с альпинистами на неприступные вершины, не нырял со смельчаками на дно океана?

Большинство белых пятен на наших географических картах уже исчезло, но пустыни и девственные леса, дикие звери и незнакомые народы далеких стран сулят современному путешественнику много неожиданного и необычного.

Мы, разумеется, понимали, что не можем путешествовать год или полтора только ради собственного удовольствия. Но, может быть, нам удастся совершить такую поездку для испытания прочности и надежности мопеда? Ведь подобные испытания новых конструкций широко практикуются в промышленности. Тогда наши журналистские интересы были бы увязаны с потребностями экономики.

Африка с ее суровым климатом чрезвычайно подходит для такого рода путешествий. Там, в пустыне, мы находились бы в условиях жаркого сухого климата с максимальной температурой выше 50 градусов по Цельсию. В горных районах мы смогли бы испытать наши машины на высоте более 3 тысяч метров. В дождливую пору в труднопроходимых девственных лесах Центральной Африки нам пришлось бы столкнуться с почти стопроцентной влажностью воздуха.

Следовало учесть и разнообразие дорог в этой стране, удовлетворяющее практически всем наиболее строгим требованиям экспедиции для испытания автомашин. Там мы нашли бы и безупречные автострады в высокоразвитых районах, и болотистые тропы в лесах, и дороги, покрытые гравием, и занесенные песком караванные пути в степях и пустынях.

Постепенно — еще при строжайшем соблюдении тайны — наш маршрут стал отчетливо вырисовываться. Через Европу и Переднюю Азию мы отправимся в Египет. Пересечем Сахару в направлении от экватора к Средиземному морю и через Западную Европу вернемся домой.

«Мы сожалеем, что в данный момент не можем дать вам более благоприятного ответа. С почтением...» Первое предложение, которое мы сделали для

претворения в жизнь нашего плана, принесло нам обескураживающий отказ.

Неделю спустя мы поехали в Зуль на завод, который выпускает мопеды марки «Симсон», и лично договорились там об испытательной поездке. Проходили месяцы. Мы готовились к осуществлению своего проекта. На нашем счету было уже несколько испытательных поездок общей протяженностью более чем 20 тысяч километров. Кроме того, мы работали в ремонтных мастерских и досконально изучили конструкцию машин и наиболее часто встречающиеся дефекты. Со всех сторон мы получали предложения оказать нам поддержку. Предприятия, поставляющие отдельные части машин, высказывали пожелания об испытании агрегатов при резкой смене климатических условий и при предельной нагрузке механизмов. Кино- и фотопромышленность пришла нам на помощь, снабдив пленкой и разнообразным инвентарем.

Труднее всего было разместить снаряжение. Грузоподъемность мопеда весьма ограничена, и нам пришлось снова и снова тщательно взвешивать и отбирать багаж.

И вот наступил момент, когда, казалось, все проблемы были решены: паспорта оформлены, мопеды готовы к старту, аккредитивы в иностранной валюте выписаны.

— Я постараюсь как можно скорее получить недостающие визы, — заверила нас сотрудница паспортного отдела и с очаровательной улыбкой одернула свой свитер. — Наведайтесь, пожалуйста, через месяц.

Мы, собственно, предполагали отправиться в путь летом...

— Еще три недели — и ваши документы будут в полном порядке.

Леса нашей родины уже пламенели в осеннем наряде.

— Теперь вам не хватает всего лишь шести виз. Самое позднее через две недели вы сможете выехать.

Суровые декабрьские ветры кружили первые снежинки.

— Недостает лишь турецкой визы.

К этому времени мы наклеили на формуляры заявлений свыше 150 фотокарточек для паспортов и, сопроводив их лучшими пожеланиями, направили соответствующим консульствам. Порой казалось, что мы вращаемся в заколдованном кругу: когда последние печати были наконец поставлены, первые визы оказались уже давно просроченными.

Между тем из всех тех стран, через которые мы собирались проехать, поступали сообщения о состоянии дорог: «Связи нет, передвигаться можно лишь на вездеходах. Из-за климатических условий дороги непроходимы восемь месяцев в году».

Наши приготовления давно были закончены. В то время как Рюдигер, сидя в Дрездене и отвечая на многочисленные запросы, в сотый раз выстукивал на машинке одну и ту же давно приевшуюся фразу: «... произошла задержка из-за технических затруднений», Вольфганг, совмещая приятное с полезным, работал на курорте официантом.



## Первый инцидент

Последние минуты перед стартом.

Наставления и советы в изобилии сыплются на нас.

— И, разумеется, из каждой страны вы будете писать мне хотя бы по открытке.

Мы покорно улыбаемся:

— Ну конечно же.

В конце концов этот человек одолжил нам 500 марок.

— Что я еще хотел сказать...

Всеобщее возбуждение так велико, что каждый говорит, не дожидаясь ответа. Кто-то включает радио на полную мощность: «В заключение передаем сводку погоды для спортсменов. У вершин Рудных гор температура минус 10 минус 15 градусов. 80 сантиметров рыхлого снега. Отличные условия для лыж и спортивных саней...».

Мы проезжаем первые метры нашего пути. В это воскресное утро улицы Дрездена почти безлюдны. Нас обгоняет машина марки «Вартбург», водитель в знак приветствия гудит. За стеклами автомашины видим улыбающиеся лица. Нас провожает почетный эскорт товарищей по университету. Усталость последних дней, когда неопределенность положения почти не давала нам спать, как рукой сняло. Мы чувствуем себя счастливейшими людьми на свете.

Однако обледенелые дороги Восточных Рудных гор вскоре возвращают нас к действительности. Несмотря на тщательный отбор, нам все же не удалось уложить все вещи в переметные сумки. Мопеды слегка перегружены, и на скользкой дороге управлять ими трудно. На коленях у одного из нас большой рюкзак с камерами, киноплёнкой, медикаментами и продуктами.

Обе боковые сумки у заднего колеса до отказа набиты надувными матрацами, спальными мешками, канистрами для бензина и масла, картами, проспектами, одеждой. Палатка уложена поперек багажника, а четыре запасные покрышки привязаны к щитку заднего колеса и развеваются на ветру. Наконец, алюминиевые коробки с запасными частями и инструментами прикручены к бакам. Нагрузка каждого мопеда составляет в общей сложности 225 килограммов — на 80 килограммов больше, чем разрешает полиция, а следовательно, и завод.

На каждом повороте приходится чуть ли не вступать в борьбу с мопедом. Постепенно мы приобретаем первый опыт и вскоре уже не волнуемся, когда одну из машин так заносит, что она становится поперек дороги.

— Быстрее, быстрее! Вечером мы должны быть в Праге!

Рюдигер дает газ. На лице его широкая, довольная улыбка. Впрочем, разглядеть ее трудно: на нем шлем, три толстых шарфа, глаза скрыты гигантскими защитными очками.

У Поссендорфской горы мы вынуждены в первый раз сойти с мопедов и толкать их перед собой. Машины не могут одолеть крутой подъем при такой нагрузке. Можно было бы без труда повысить мощность моторов наших мопедов, но тогда путешествие потеряло бы свой смысл: ведь мы испытываем серийные машины. Поэтому все части моторов и шасси оставлены в их обычном виде. Мы позволили себе одну-единственную вольность: заменили седла сиденьями малого мотороллера KR-50, производящегося на том же заводе.

Здесь же, у Поссендорфской горы, мы попали в снежный буран и сразу оценили преимущества переднего щитка, столь старательно прикрепленного нами к рулю.

Недалеко от Кипсдорфа мы неожиданно выехали на сильно обледенелую дорогу, и через какую-то долю секунды одна из машин угодила в канаву. С мопедом ничего страшного не произошло, так как обе сумки у заднего колеса амортизировали силу падения; лишь в коже образовалась небольшая дыра, форма которой свидетельствовала о том, что своим происхождением она обязана рычагу ручного тормоза.

Наученные горьким опытом, мы местами глушили мотор и, двигаясь со скоростью пешехода, без дальнейших происшествий прибыли на пограничный пункт у Циннвальда. Здесь, как и повсюду, мы произвели сенсацию. Действительно, в громоздкой подбитой ватой одежде вид у нас был несколько фантастический.

— Счастливого пути, и не забывайте родины!

Пограничники возвращают наши документы. Позади опускается шлагбаум. Наше долгое путешествие началось. В паспортах нам поставили печать с датой выезда: 16 февраля 1960 года.

## У друзей

Мы на территории Чехословакии. Пейзаж пока почти не изменился. По обеим сторонам дороги стоят люди. Они улыбаются и машут руками, приветствуя нас. Шоссе на южном склоне Рудных гор почти свободно от снега. Спуск проходит благополучно. Уже виден вдали Богемский горный хребет. На фоне серо-голубого неба маячит конус Миллешауэра. Вскоре мы начинаем качаться, как на волнах. Крутые подъемы сменяются столь стремительными спусками, что в ушах свистит. Извилистые горные дороги и туман требуют особой осторожности; бесчисленные снежные барханы, напоминающие поверхность стиральной доски, вынуждают часами ехать на первой скорости. Едущий впереди поднимает руку — просит остановиться.

— Подожди минутку, давай-ка обогатим науку опытами по оживлению пальцев ног.

Несмотря на наши плотные одежды, мороз дает о себе знать.

В Праге нас захлестывает поток машин. Правила уличного движения в Чехословакии совпадают в основном с нашими, а небольшие отклонения мы изучили на опыте. Когда на перекрестке мы по привычке вздумали свернуть направо при красном свете, позади раздался оглушительный свисток. Полицейский, бурно жестикулируя, подбежал к нам. Сначала он на отличном чешском языке дал исчерпывающие наставления о правилах езды, а затем, узнав, что мы немцы, сердечно пожал нам руки. Но вскоре мы почувствовали себя на чехословацких дорогах, как дома. Повсюду нас окружали машины знакомых марок: «Шкода», «Вартбург», «Москвич», «Татра». Бросалось в глаза огромное число грузовых

машин. В Чехословакии множество гор, поэтому перевозить товары на грузовиках подчас выгоднее, чем по железной дороге. Чехословакия начала производить соответствующие типы грузовых машин и вскоре стала ведущей страной в этой отрасли промышленности.

Чехословакия поставляет тяжелые грузовые машины и другим странам. А вот своего легкого грузовика у чехов нет, поэтому мы всюду встречали нашего «Робура-Гаранта» из Циттау.

Получив в Праге от чехословацкого автомотоклуба квитанции об уплате пошлины, мы двинулись дальше в юго-западном направлении.

Мы и не заметили, как промчались первые недели путешествия. К условиям кочевой жизни мы привыкли быстро. Права и обязанности распределились сами собой. В Праге Вольфганг, возвращаясь с прогулки по городу, трижды сделал огромный круг у студенческого общежития, где мы нашли временный приют, и лишь случайно попал на нужную улицу, поэтому было решено впредь не полагаться на его умение ориентироваться. Зато после того как Рюдигер устранил маленькую неполадку в заднем колесе своей машины, оно вообще отказалось вертеться. Тогда Вольфганг был торжественно возведен в должность главного механика, меж тем как на долю Рюдигера выпало возглавлять нашу «колонну» и ведать сношениями с местным населением.

— Не могу ли я быть вам полезен? — на безупречном немецком языке обращается к нам невысокий человек на базаре в Хоцене и представляется как бургомистр. — Вы ищете гостиницу? Пойдемте со мной. Сегодня вы гости нашего города.

Нас приводят в лучшую гостиницу города. Отличное настроение, дымящиеся клецки, настоящее пильзенское пиво в литровых кружках... Комната едва вмещает всех наших новых друзей.

— Познакомьтесь.

Мы встаем и пожимаем руку главному конструктору авиационного завода «Орликан Хоцень». К столу придвигают еще стулья.

— На нашем аэродроме как раз стоит несколько самолетов «Бригадир», предназначенных для Германской Демократической Республики. Если хотите, можете завтра присутствовать при испытательном полете.

В Чехословакии мы чуть ли не на каждом шагу видим крупные промышленные предприятия. Действующий с 1960 года Комитет по экономическому и научно-техническому сотрудничеству изучает возможности координации и специализации промышленности и таким образом создает предпосылки для разумного использования современных конвейеров и автоматов. Германия и Чехословакия тесно сотрудничают во всех областях экономики и культуры. Германская Демократическая Республика — второй по значению торговый партнер Чехословакии.

Поздно ночью мы прощаемся с нашими гостеприимными хозяевами.

— Сердечное спасибо за все!

Бургомистр, улыбаясь, отвечает:

— У нас недавно работали два специалиста из ГДР, и я рад, что мы можем отплатить радушием за прекрасную работу ваших земляков.

## **Мы досрочно открываем летний сезон**

— Смотрите, когда будете в Венгрии, не забудьте об одном обстоятельстве...

Перед отъездом из Дрездена опытные друзья забросали нас напутствиями, но мы давно забыли их советы.

— Сдается мне, они что-то говорили о бензине.

Целый день мы ломали голову, но так ничего и не вспомнили. Села и города Словакии остались позади. До венгерской границы мы добрались поздно вечером, и, когда все паспортные формальности были выполнены, наступила ночь.

— Послушай-ка, у меня сейчас кончится бензин. Если через 10 километров мы не встретим колонки, машину придется толкать.

Тут Вольфганга вдруг разбирает смех, кажется, еще немного — и у него будет истерика.

— Наконец-то вспомнил, что нам говорили о Венгрии: «Запасайтесь заранее бензином. Там, прежде чем заправиться, нужно купить на почте талон, а почта обычно закрыта как раз тогда, когда вам нужен бензин».

Мы разделили остатки бензина в надежде добраться до ближайшего населенного пункта. Но увы! Наши надежды не оправдались.

С большим трудом стаскиваем с дороги мопеды. Один из нас, ворча, очищает землю от снега, другой принимается за палатку. И пока Рюдигер ставит ее, Вольфганг греет онемелые пальцы у выхлопной трубы мопеда. Погода для ночевки в палатке отнюдь не идеальная. Хотя мы и одеты, как полярные

исследователи, сон наш никак не назовешь безмятежным. Утром мы долго возимся, запихивая все вещи обратно в сумки. И лишь когда сквозь туман, лежащий над Дунаем, проглядывают силуэты Будапешта, настроение у нас поднимается.

На дорогах почти нет снега. Это та пора года, когда всё ждет весны. В венгерской столице улицы и площади кажутся серыми и пустынными. Им не хватает цветов и ярких платьев.

Мы живем за городом у нашего друга Гезы, студента Будапештского института электротехники. Прошлым летом он был в ГДР. Студенты Дрезденского технического университета работали в Будапеште, а он проходил практику на заводе в Нидерзедлице в Саксонии. Мы познакомились на экскурсии в Саксонской Швейцарии, и при прощании он пригласил нас в Будапешт.

Лучших гидов по городу, чем Геза и его товарищи, быть не может. Древние архитектурные памятники расположены на северо-западе города, где ныне частично раскопаны руины римской крепости Аквинкума. Мы осматриваем достопримечательности Будапешта, парламент в неоготическом стиле и цепной мост, восхищаемся новостройками в пригородах и крупными промышленными предприятиями, которые здесь, как и повсюду в Венгрии, свидетельствуют о размахе социалистического строительства. Если бы у нас было больше времени...



## **Мопед — не фургон для перевозки вещей**

Нас по-прежнему заботит объем нашего багажа. Уже несколько дней мы только о том и думаем, что бы нам еще выкинуть из нашего снаряжения. Вольфганг с болью в сердце решает расстаться с электробритвой. А ведь он специально для нее приладил под седлом своего мопеда штепсельную розетку, провел провода и установил выпрямитель. Чтобы побриться, ему всякий раз приходилось запускать мотор. И тогда мопед грохотал, как целая лесопилка, привлекая любопытных со всей округи.

Венгерские друзья, явно не поняв, в какую сторону направлены наши усилия, улучили момент и навязали на мопеды тюки с продуктами, которых с лихвой хватило бы целой экспедиции полярников на всю арктическую зиму. К счастью, шоссе в Югославии в отличном состоянии, поэтому вопреки пророчествам экспертов нам пока удалось избежать аварии из-за перегрузки машин.

Стремительно пересекли мы пушту, бесконечный, однообразный край, кое-где оживляемый редкими хуторами с характерными колодцами с журавлем.

Когда иностранец говорит о пуште, он обычно думает об опереточной романтике прошлых времен. Но в жизни пастухов пушты никакой романтики не было. После вторжения татар в XIII веке, уничтоживших некогда цветущие села и вырубивших леса, земля высохла и с трудом могла прокормить стада.

С 1945 года все стало по-иному. Степная область вновь превращена в плодородную землю. Выросли новые деревни, на полях работают сложные

сельскохозяйственные машины. К югу от Токая, в Тисалёке, на Тиссе построена мощная плотина, которая дает не только электроэнергию, но и жизненно необходимую для пушты воду.

Не только пушта меняет свой облик. Венгрию в целом тоже не узнать: некогда отсталая аграрная страна превратилась в современную индустриальную державу.

## Случай на югославской дороге

На югославской границе таможенные чиновники впервые заинтересовались нашим багажом. По сей день неясно, почему таможенник заставил нас вытряхнуть содержимое сумок: по долгу службы или из чистого любопытства, ведь и здесь грузоподъемность мопеда приводила всех в изумление.

Сначала мы ехали через Сербию, крупнейшую из шести республик, образующих Федеративную Народную Республику Югославию.

Сербия сыграла большую роль в истории этого государства. На овеянном легендами Косовом поле турки в XIV веке разбили сербское, а в XV веке венгерское войско. Во время первой мировой войны здесь вновь победили иностранные войска, и страна в который уже раз попала в зависимость от чужеземных властителей.

Однако именно Сербия, которая в 1882 году стала самостоятельным государством, была источником сил, боровшихся за объединение страны, разорванной и угнетенной в течение почти четырнадцати веков. Сербское эмигрантское правительство провозгласило в 1917 году [\[1\]](#) совместно с основанным в Лондоне Югославским комитетом Королевство сербов, хорватов и словенцев. Но антагонизм между этими народами был настолько велик, что государство с большим трудом сохраняло свое единство.

Когда в 1941 году Югославия была оккупирована гитлеровскими войсками, судьба югославского государства казалась предрешенной, ибо каждый из союзников фюрера претендовал на часть страны.

Борьбу против оккупантов возглавила Коммунистическая партия под руководством Иосипа

Броз Тито при поддержке Советского Союза. В ноябре 1942 года было основано Антифашистское вече народного освобождения Югославии. 29 ноября 1945 года четырехлетняя героическая борьба завершилась провозглашением Федеративной Народной Республики Югославии.

Победа народной власти привела к экспроприации крупной земельной собственности и национализации промышленных предприятий. Это создало предпосылки для развития экономики и прежде всего тяжелой промышленности.

В Югославии народные предприятия работают без плана, поэтому они в какой-то мере конкурируют между собой и бывает, что наименее рентабельные из них вынуждены прекратить работу.

Несмотря на эти тормозящие факторы, промышленная продукция Югославии намного превысила уровень 1939 года. Наибольших успехов страна добилась в развитии тяжелой промышленности и энергетики. По производству хрома, свинца, меди, молибдена и сурьмы Югославия занимает первое место в Европе.

В области дорожного строительства Югославия догоняет другие развитые страны, так как необычайно разнообразный ландшафт страны с каждым годом привлекает все больше туристов. Еще в 1955 году из 50 тысяч километров дорог только 3300 имели твердое покрытие. Поэтому на улучшение дорог сейчас обращено особое внимание. Не удивительно, что при таком положении вещей карты не поспевают за темпами шоссейного строительства. Из-за этого нам пришлось пережить немало неприятных минут.

В Нови-Сад, столице Воеводины, мы по старому деревянному мосту в последний раз проехали через Дунай и снова изумились, почему этой реке присвоены столь лестные эпитеты, как «прекрасный» и «голубой».

Базары Белграда, этого типично южного города, не менее пестры, чем ландшафты страны. «Белград» означает дословно «Белый город». Для набережных Дуная, великолепных улиц в центре города и железобетонных конструкций на площади Маркса — Энгельса это наименование вполне подходит. Но чем больше мы отдаляемся от центральных улиц, тем проще встречающиеся на нашем пути дома. Здесь магазины с широкими шикарными витринами уступают место примитивным ремесленным мастерским и мелким предприятиям.

В центре нам стоило немало труда найти подходящее место для стоянки, а как только мы его нашли, рядом немедленно выросла фигура чиновника, который взял с нас плату за место.

Друзья нас предупреждали, что на югославских дорогах мы хлебнем горя. Вспоминая об этом, мы лишь посмеивались: 230 километров, отделяющие Белград от венгерской границы, мы прошли по превосходному асфальту. Дальнейший путь на юг был сплошным удовольствием: 350 километров шоссе, не уступающего нашим лучшим автострадам. «Вот и слушай после этого всяких там советчиков», приговаривали мы.

Но вдруг столь горячо расхваливаемое нами шоссе перешло в проселок четвертого или пятого разряда. Мы мысленно извинились перед нашими друзьями. Оказалось, они были не так уж неправы. Единственная дорога в Грецию выглядела так, как если бы ее в последний раз ремонтировали во времена великого переселения народов. Между воронками от снарядов то и дело попадались булыжники величиной с человеческую голову, замаскированные вдобавок мелкой галькой. На обочине мы кое-где видели дорожных рабочих, занятых завтраком.

Накачав камеры задних колес до 2,8 атмосферы, чтобы не повредить обода, мы устроили нечто вроде

слаломом между ямами и камнями, благо в течение многих часов находились на дороге в полном одиночестве. Лишь когда после трехдневных мук мы преодолели эти 250 километров, отделявших нас от греческой границы, нам стало ясно, почему на проселке почти не было движения: параллельно ему, совсем рядом, тянулась только что открытая автострада, еще не обозначенная на нашей карте.

## К Средиземному морю

Греция вначале показалась нам неприветливой. Мы надеялись, что страна винограда встретит нас ярким солнцем, но не тут-то было. Ледяной ветер гнал снежные хлопья, превращая путешествие в пытку. Пришлось снова натянуть на себя всю одежду, хотя, если верить календарю, уже давно наступила весна. К счастью, продвигаясь на юг, мы вскоре вышли из сферы влияния континентального климата. Пейзаж менялся с каждым километром. Крутые горы отступили назад, их сменили плодородные поля. Первые зеленые стебельки робко пробивались из земли, а в Салониках, у Средиземного моря, всего в 70 километрах от границы, давно воцарилась весна. Столица встретила нас распутившимися деревьями и яркими цветами.

Эллада демонстрировала перед нами свои контрасты: пышную растительность побережья и пустынные склоны гор; современные высотные дома в крупных городах и допотопные лачуги в деревнях. Безработным и нищим недоступны даже фрукты, которые продаются здесь по удивительно низким ценам.

В греческих городах на каждом шагу встречаешь уличных фотографов со средневековыми деревянными аппаратами, по величине не уступающими здоровенному сундуку. В пять минут они делают карточки для паспортов. Разбогатеть на этой работе, очевидно, трудно: мы нередко видели, как десятки таких вольных художников, словно сговорившись, часами сидели в бездействии на одном месте и оживлялись только при виде иностранцев. Однако сами они позировали нам крайне неохотно.

— Передай мне, пожалуйста, гаечный ключ.

Прокол как нельзя более некстати. Срок нашей визы истек еще вчера, и нам нужно как можно скорее добраться до болгарской границы. Последние дни мы гнали машины не останавливаясь. Мы промчались мимо идиллических прибрежных городов Средиземноморья, пересекли горы с километровыми подъемами и наконец достигли плодородных областей Греции, где выращивают табак.

— Только бы прекратился дождь!

Морской климат причинял нам немало неприятностей. Двое греческих крестьян на телеге, запряженной волами, которых мы перед тем перегнали на такой скорости, что грязь брызнула во все стороны, вновь поравнялись с нами и предложили следовать за ними. Объясниться, правда, мы не смогли — наш запас греческих слов ограничивался пятью фразами, — но по весьма выразительным жестам поняли, что нас приглашают на ужин.

Весть о прибытии немецких гостей быстро разносилась по всей деревне, и желающих пожать нам руку нашлось так много, что дом нашего радушного хозяина никак не мог всех вместить. Каждый принес в подарок какую-нибудь мелочь. Мы молча с наслаждением уплетали черный хлеб с простоквашей, и нам казалось, что на свете нет ничего вкуснее. Тут появился парень, знавший английский, завязался разговор. Кувшин с терпким вином пошел по кругу, к столу подсади двое крестьян, понимавших русский, все оживились, и на нас посыпался град вопросов. О чем только мы не говорили! Мы узнали, что греческие крестьяне и поныне живут в страшной нужде, что недельный заработок рабочего табачной плантации



составляет гроши, что землю здесь до сих пор пахут  
деревянной сохой. А всему виной гонка вооружений и  
антинародная политика правительства. Мы  
распрощались далеко за полночь.

## **Водное интермеццо**

Лишь прибыв на пограничную станцию Койлас, мы узнали, что туристам не разрешается пересекать границу между Грецией и Болгарией, а признать нас дипломатами пограничники отказались, сколько мы не изощрялись в красноречии. Пришлось возвратиться в Салоники. Так началась любопытнейшая часть нашего путешествия, о которой мы решили позднее рассказать в отдельной книге под названием «Малая Одиссея на Балканах», или «Тайна пяти югославских виз». Дело в том, что у нас не было иного выхода, как раздобыть в Салониках новую югославскую визу, пятую по счету, и попытаться попасть на территорию Болгарии через Югославию.

С югославскими визами нам удивительно не везло. Первая была просрочена задолго до начала путешествия. Со второй мы приехали в Югославию. В столице нам ее продлили, поставив третью, а четвертую визу мы вынуждены были оплатить на границе, так как из-за скверной дороги добрались до пограничной заставы на полдня позднее, чем рассчитывали.

После того как в Салониках мы покорно уплатили 15 марок, нам выдали визы, и мы, сделав крюк в 500 километров, попали наконец на болгарскую землю, в место, находившееся всего лишь в получасе езды от того пункта, около которого мы уже были раньше. Но не станем опережать события.

Последние 70 километров по Македонии мы надеялись без труда преодолеть до обеда. Дорога, по которой мы ехали, была отнесена в нашей карте ко второй категории и изобиловала подъемами высотой до десяти градусов. Тем не менее мы вскоре стояли почти

у самой границы, «стояли» в самом буквальном смысле этого слова, так как внезапно шоссе уперлось в небольшое «озеро». На противоположном берегу реки мы неясно различали продолжение дороги. Единственный бык моста, выдержавший напор паводка, возвышался над потоком грустным свидетельством строительного искусства былых времен.

Рюдигер отважно въехал в мутную воду, Вольфганг остался с драгоценным багажом на берегу. Но уже через несколько метров мопед Рюдигера застрял в иле по самые оси. Оставался один выход: слезть с седла, разуться и толкать. При нашем прямом участии накапливался опыт «форсирования реки», столь интересный для фирмы «Симсон». Мы выяснили, что в проточной воде, где ил не оседает, мотор продолжает работать. На беду дно вдруг стало каменистым и вода поднялась до самой груди. Мотор полностью погрузился в воду и с усталым вздохом затих. Рюдигеру пришлось напрячь все силы, чтобы спасти мопед, тогда как Вольфганг, вместо того чтобы броситься на помощь товарищу, преспокойно остался на месте, стараясь запечатлеть на фотопленку ход неравной борьбы.

Мы прочистили карбюраторы, ласково погладили мопеды, наговорили им кучу приятных слов — все напрасно. Лишь когда мы догадались поставить машины на попа, чтобы из выхлопной трубы вытек ил, моторы заработали. Вскоре инцидент был забыт, и, когда мы въезжали в Болгарию, только наши мокрые рубашки и штаны, весело трепыхавшиеся на ветру, еще напоминали о происшедшем.

## Весна в Болгарии

Бело-зелено-красный шлагбаум поднимается — и мы в Болгарии. Приобретя немалый опыт обхождения с пограничными властями, мы тут же начинаем отвязывать багаж. Но таможенный чиновник, улыбаясь, останавливает нас:

— Молье другаре... [2].

Он возвращает нам паспорта, и этим исчерпываются все формальности.

Сначала мы едем мимо строевого леса, который тянется на протяжении добрых 10 километров. От Петрича до Софии катим по великолепному асфальту и можем целиком отдаться созерцанию чудесного, необычайно красочного пейзажа. Наш путь пролегает мимо величественных массивов Пирин и Рила, вдоль бурно пенящейся Струмы.

Весна превратила Болгарию в цветущий сад. Тепло, и мы сбрасываем наконец тяжелую зимнюю одежду, тем более что нам необходимо уменьшить вес нашего снаряжения по крайней мере в два раза. В противном случае нам не разрешат ехать по дорогам ближневосточных стран.

София, — несомненно, один из прелестнейших городов, которые мы когда-либо видели. Трудно сказать, в чем секрет ее обаяния — в чистых, опрятных улицах, в изобилии парков или светлых домов. Из студенческого общежития с легко запоминающимся адресом «Четвертой километр», где нас поселили, нам видна все еще укутанная снегом вершина Витоши высотой 2 тысячи метров. До горы рукой подать, но в данный момент эти несколько километров непреодолимое расстояние для нас; нам снова массу хлопот причиняют мопеды.

В Софии мы, к счастью, быстро нашли хорошую мастерскую, где смогли произвести чистку моторов и мелкий ремонт. На улицах Софии то и дело мелькают автомашины и мотоциклы из ГДР и особенно мопеды «Симсон». Без этих «вездеходов» трудно представить себе современную Болгарию.

Через несколько дней мопеды приведены в порядок и вдобавок получены новые рессоры, созданные уже после нашего отъезда конструкторами завода «Симсон». Достаточно было протелеграфировать — и нам прислали новые части, существенно повысившие надежность машин.

Мы решили поехать по стране и немного задержаться в Пловдиве, чтобы погостить в семье, с которой Рюдигер познакомился во время своей прошлой поездки по Болгарии.

Гуляя с нашими друзьями по городу, мы узнали многое из его богатой перипетиями истории. Наш взор скользит от одного из трех холмов, крутые склоны которых придают городу характерный для него облик, к плодородной долине Марицы. Страна, покрытая цветущими фруктовыми садами, похожа на невесту в свадебном наряде. Выращиваемые здесь фрукты расходятся по всему миру. Ежегодно экспортируется 100 тысяч тонн винограда.

В северной части города цехи текстильного комбината «Марица» говорят о растущей индустриализации некогда аграрной страны. Этот гигант, построенный инженерами и рабочими нашей республики в сотрудничестве с болгарскими, не имеет себе равных на Балканском полуострове. Если бы вытянуть его дневную продукцию в ленту шириной в метр, она протянулась бы от Дрездена до Лейпцига.

Но не только в Пловдиве бросается в глаза превращение отсталой аграрной страны в современную

индустриальную державу, и не только здесь машины нашей страны помогают строить лучшее будущее.

Через несколько дней мы подъехали к району Вратцы, где строился гигантский цементный завод тоже с помощью монтажников и инженеров из Германской Демократической Республики.

Дороги Болгарии после освобождения страны изменились до неузнаваемости. Не так давно они находились в плачевном состоянии, теперь же к услугам многочисленных туристов около 6 тысяч километров отличных автострад, и их протяженность увеличивается ежегодно на тысячу с лишним километров. Мы с нашими перегруженными мопедами более чем кто-либо в состоянии оценить преимущества хороших дорог и предпринимаем далекие экскурсии в многочисленные горные местности гостеприимной Болгарии.

## В Пиринских горах

— Ничего нового для вас.

Турецкий консул в Софии, не прерывая телефонного разговора, отрицательно качает головой. Нас здесь уже хорошо знают, так как каждые три дня мы с настойчивостью, достойной лучшего применения, переступаем порог консульства и справляемся о визе в Турцию. Ходатайство мы возбудили еще задолго до начала путешествия, месяцев пять назад. Визу послали нам вдогонку в Чехословакию, после чего ее и след простыл.

— Запросите, пожалуйста, еще раз Анкару. Возможно, ваше правительство разрешит выдать нам новые документы.

Консул открывает сейф и показывает пачку телеграмм.

— В Турции произошли важные изменения. Поговаривают о государственном перевороте. Пока выдача туристских виз приостановлена, так как границы закрыты.

Значит, наши опасения, вызванные скучными сообщениями газет о событиях в Турции, не лишены оснований. Мы раскладываем на письменном столе карту, на которой обозначен наш маршрут.

— Взгляните, пожалуйста, сами: мы можем попасть в Сирию только через вашу страну.

Консул пожимает плечами.

— Я охотно помог бы вам, но в настоящий момент у меня связаны руки.

Он поднимается в знак того, что разговор окончен.

— Единственное, что я могу вам посоветовать, — используйте как следует ваше пребывание в Болгарии. Вы уже ознакомились со всеми

достопримечательностями? Как только придет ответ, немедленно вас извещу.

Мы раскланиваемся.

Знаем ли мы Болгарию? Мы проехали через Родопы, бродили по Варне и купались в Черном море. Мы видели деревья в цвету в долине Марицы и ели первую клубнику на юге страны. Мы посетили текстильные комбинаты и облазили стройки цементных заводов в районе Река Девня и Бели Извор, были на майских празднествах в Софии и фотографировали девушек в национальных костюмах.

— Чтобы познакомиться с болгарскими альпинистами, нужно побывать в горах, — сказал нам Азен, загорелый веселый парень, которого мы встретили в студии Софийского радио.

— Сколько времени в нашем распоряжении? — Мы держим военный совет на скамейке парка в центре города. — Давай одну неделю проведем в Пиринских горах, а другую — в Рильских.

Сказано — сделано! В тот же вечер, получив от журнала аванс за очерки, выезжаем в горы.

— За Банско дорога станет несколько круче. Советуем оставить ваши мопеды на границе леса, в санатории, и ждать нас. К вечеру мы вас где-нибудь нагоним, — ответил приятный голос, когда мы позвонили в софийскую радиостудию, чтобы справиться о туристском маршруте.

Как только мы миновали Банско, откуда начинается восхождение большинство экскурсий в Пиринские горы, дорога и в самом деле стала несколько круче, но мы вдвоем без особых усилий толкали машины по сугробам в рост человека, пока путь нам не преградила бурлящая речка. Мы укрыли машины в лесу и, набравшись терпения, принялись ждать. Уже близилась полночь, когда к нам подошел разношерстный отряд туристов всех возрастов.



— Неполадки с автобусом. Пришлось идти пешком. Вы, наверное, голодны? Развязываются рюкзаки, и нам со всех сторон суют лакомые кусочки. Налегайте, ешьте основательно, до лагеря шагать еще не меньше четырех часов.

С уверенностью лунатиков наши спутники находят дорогу в глубоком снегу.

— Осторожно! Река!

Но прежде чем эти слова доходят до нашего сознания, мы оказываемся по колена в ледяной воде. В Дамяницком лагере наши штаны высохли.

Три дня мы бродили по заснеженным горам на высоте 2 тысяч метров. Каждый вечер превращался в праздник дружбы альпинистов. И все же, когда болгары, распрощавшись, понеслись на лыжах вниз, в долину, мы, ощущая острую боль во всех мускулах, пошатываясь, побрели обратно в Дамяницкий лагерь и позволили себе, наконец, денек отдохнуть. Хотя мы не так давно были в горах и чувствовали себя в неплохой форме, болгарские товарищи оказались куда выносливее.

## **Стамбул — город двух КОНТИНЕНТОВ**

Не знаю ничего лучшего в воскресенье  
и праздники,  
Чем беседы о войне и боевых кличах,  
Когда там, позади, в далекой Турции  
В битвах сшибались народы.

Да простят нам наши учителя, что мы цитируем здесь Гете, и к тому же не совсем кстати, так как со времени создания «Пасхальной прогулки» многое изменилось. И не только потому, что почти не стало филистеров, наслаждающихся «боевыми кличами далеких народов». С развитием современных средств сообщения устарели самые понятия «далеко» и «близко». Но через Турцию мы могли кратчайшим путем достигнуть по суше Передней Азии, а так как визы, которые после почти шестимесячного ожидания мы в конце концов получили, были выданы свергнутым тем временем правительством Мендереса, события в этой стране нас живо интересовали. Кто знает, получим ли мы документы вторично, если не успеем вовремя въехать в Турцию?

Выражение «достигнуть по суше» не совсем точно. Ведь чтобы попасть из Стамбула в азиатскую часть Турции, надо пересечь Босфорский пролив. Но что значат эти два километра по сравнению с двумя с половиной тысячами, которые отделяют болгарскую Варну от сирийского города Латакии!

«Положение в Стамбуле нормализуется.  
Государственные границы вновь открыты для

туристов», — сообщили однажды утром заголовки софийских газет. В тот же день мы отправились в путь и 24 часа спустя покинули Болгарию, в которой провели почти 11 недель.

На турецкой границе сначала не знали, как с нами поступить. Чиновники перечитывали инструкции, наши паспорта переходили из рук в руки. Лишь когда после долгих поисков выяснилось, что наши имена в списке преследуемых лиц не значатся, нам наконец разрешили въезд.

Дороги стали хуже. Это первое, что бросилось нам в глаза. Первоклассный болгарский асфальт сменился щебеночным покрытием. В остальном все было вроде так же, как в Болгарии.

Так же вдоль обочины тянулись щиты, и мы приступили к нашей излюбленной игре — разгадыванию надписей на них. Вдоль шоссе стояли полицейские, и вскоре нас остановил военный патруль. Пришлось сойти с машин и предъявить паспорта и визы.

— Благодарю вас.

Мы поняли эти слова, которые были произнесены по-английски. Значит, можно ехать дальше. Но далеко не все офицеры говорили по-английски или по-французски, и объясняться с ними было очень трудно, тем более что мы знали лишь два турецких слова: «Сколько стоит?». Еще дома мы решили, что эту фразу нам придется употреблять чаще всего. Так оно на самом деле и было, но и тут сразу же сказывался недостаток наших лингвистических познаний: мы ни разу не поняли ответа. Поэтому уже на следующий день было решено серьезно заняться языком, чтобы ознакомиться — разумеется, в пределах возможного — с неизвестной страной и ее населением. Мы, конечно, никак не могли подозревать, что вечером того же дня нам будет преподан наглядный урок современного положения в Турции.

Чем ближе мы подъезжали к Стамбулу, тем лучше становилась дорога. Шоссе петляло вокруг многочисленных горных хребтов, среди которых на горизонте порой появлялось искрящееся серебром зеркало Средиземного моря. Нам, впрочем, некогда было любоваться великолепным видом: необычайно оживленное движение требовало напряженного внимания. Недалеко от города путь преградила длинная шеренга автомашин. Военнослужащие с автоматами обшаривали машины в поисках контрабандного оружия и тщательно обыскивали пассажиров, стоявших с поднятыми руками. Очевидно, вопреки тому, что мы читали в газетах, порядок в Стамбуле еще не был восстановлен. Правда, народное восстание, центром которого явился Стамбульский университет, свергло правительство диктатора Мендереса, но старый кабинет Баяра имел многочисленных сторонников, особенно среди богатых крестьян. Последние с полным основанием опасались, что реформы, провозглашенные генералом Гюрселем, затронут их интересы, и пытались отстоять свое влияние.

С возросшим любопытством, смешанным, однако, с опасениями, мы двинулись дальше по широкой Лондра Асфальты к «городу пятисот мечетей», как турки любят называть свою прежнюю столицу. Стамбул и сейчас не утратил былого обаяния, принесшего ему славу «третьего по красоте города мира».

Широкий поток мчащихся машин пронес нас мимо высоких мечетей к гавани, где между стенами торговых домов высятся мачты гигантских океанских лайнеров, прокатил по Галатскому мосту над бухтой Золотой Рог и привел наконец к воротам рыбного рынка, раскинувшегося недалеко от того места, где причаливают паромы.

Мы перевели дух. Стамбул — пленительный город, но он требует огромного напряжения сил. Мы едва успевали впитывать в себя впечатления. Уличный шум сливался с грохотом самолетов, постоянно кружащих над городом, и превращался в сплошной утомительный гул. Бросались в глаза яркие, кричащие рекламы, установленные вдоль улиц и вывешенные на фасадах домов.

Мимо проносился поток пешеходов: туристы в модных летних костюмах, оборванные носильщики, в три погибели согнувшиеся под тяжелыми тюками, торговцы фруктами, продавцы напитков и нищие. Упрямый осел, подгоняемый ударами палки, остановился как раз на перекрестке и на несколько минут задержал все движение. У полицейского-регулирущика из-под пробкового шлема ручьем лился пот. Ветра почти не было, а термометр показывал 45 градусов в тени.

## Ночное происшествие

Стамбул напоминал большой военный лагерь. В центре города на всех перекрестках стояли тяжелые танки. Перед университетом патрулировали пулеметчики. Все банки были закрыты, и лишь после долгих поисков нам удалось найти торговца, согласившегося принять иностранную валюту. Гостиницы были переполнены. В бюро обслуживания туристов нам порекомендовали разбить палатку на окраине города.

Лишь несколько сот метров отделяло нашу палатку от городских построек. Мы залезли в спальные мешки. На потолке палатки мелькали блики от автомобильных фар, так как мы расположились у самой магистрали, ведущей на север.

— Тише! Слышишь? — Рюдигер слегка приоткрыл вход в палатку. После многих ночей, проведенных под открытым небом, мы научились различать малейшие шорохи.

— Послушай, что-то здесь неладно. Давай посмотрим.

Но не успели мы обуться, как верх палатки сотрясся от ударов. Мы вылезли и натолкнулись на дула шести винтовок с примкнутыми штыками. Зрелище было весьма неприятное, но мы сначала подумали, что это патруль, который хочет проверить наши паспорта. Когда же солдаты не мешкая принялись рыться в нашем багаже и делить меж собой ценные вещи, мы опешили.

Все происшествие заняло несколько минут. Затем двое прикрыли отступление, и вскоре весь «отряд» скрылся вместе с нашими фотоаппаратами, деньгами и ручными часами.

Мы были настолько ошарашены, что даже не подумали сопротивляться. Да и соотношение два к шести не очень-то располагало к решительным действиям.

Как только турецкие бандиты скрылись из виду, мы выскочили на дорогу и остановили военный автомобиль.

— Вы понимаете по-английски?

Турецкий офицер, начальник патруля, кивнул. Нам не пришлось долго растолковывать ему, в чем дело.

— О, проклятие!

Сигарета вылетела из окна машины, мотор взревел — и мы помчались назад к месту преступления. Раздалась отрывистая команда. Солдаты сняли автоматы с предохранителя и ускоренным шагом начали прочесывать местность. По радио были затребованы подкрепления. Только спустя несколько часов, когда уже забрезжил рассвет, мы отказались от дальнейших поисков. Еще до того как мы, смертельно усталые, свалились в постели — нет худа без добра: теперь нам их предоставили, — по телефону сообщили, что военный комендант Стамбула лично займется поисками грабителей.

## Новые друзья

— Крайне сожалею о случившемся.

Старший лейтенант, человек исполинского роста, поднимается и протягивает нам руку. Ординарец приносит на серебряном подносе чай. Наш хозяин перелистывает протоколы.

— Розыски показали, что вблизи Стамбула нет войсковых частей, носящих форму, которая, по вашим описаниям, была на преступниках. Очевидно, мы имеем дело с бандитами, использовавшими смутное время в преступных целях. Вы должны понять, нам нелегко. От прежнего правительства нам достались в наследство нужда и безработица, алчность и продажность.

Мы кивнули в знак согласия, и наш собеседник продолжал:

— Вы не можете себе представить, в какой нищете живут крестьяне. Наша посевная площадь непрерывно сокращалась, разорившиеся крестьяне массами уходили в города и увеличивали армию безработных.

Мы это уже знали из опубликованных статистических данных.

Позднее мы убедились, что новое правительство не искоренило зла и что внутренняя политика Турции изменилась так же мало, как и внешняя. Аграрная реформа не дала крестьянам земли и не освободила их от помещичьего гнета. Число безземельных крестьян, которые ушли в города, повысилось до 11 миллионов. Но отнюдь не для поддержки нищенствующего населения добывается правительство у западных держав финансовой «помощи». Ныне, как и прежде, расходы на вооружение поглощают колоссальные суммы.



В это время курьер принес пачку донесений, и лейтенант встал.

— Надеюсь, вы вскоре измените мнение о нашей стране. А пока, если у вас нет возражений, погостите-ка у нас в предместье Стамбула. Я буду следить за ходом розысков.

Нас поместили в небольшой гостинице. Весть о злополучных путешественниках быстро разнеслась по всей округе. Стоило нам появиться на улице, как с нами тут же заговаривал кто-нибудь из прохожих. Слов мы знали немного, но понимали, что нам хотели сказать: «Мы вам поможем». Со всех сторон сыпались приглашения. Хасан, молодой рабочий, немного говоривший по-немецки, был нашим постоянным спутником. Особенно сердечно отнесся к нам хозяин гостиницы. Мы ели у него каждое утро айран, взбитую простоквашу, а в обед нас привлекал соблазнительный запах, струившийся из окон кухни.

Турецкому языку свойственны цветистые выражения, и Мехмед, хозяин гостиницы, был истинным сыном своего народа. Мы просили разъяснить нам названия блюд, стоявших в меню.

— Хюнкар бегенди? — Он долго размышлял. — Пожалуй, так: его величеству кушанье пришлось по вкусу.

Это оказался мясной гуляш с баклажанным пюре. Вскоре мы перепробовали все кушанья, чьи названия нам что-нибудь говорили. Но турки удивительно изобретательные кулинары — каждый день они придумывали какую-нибудь новинку. Когда у нас появлялось желание отведать нечто особенное, мы направлялись вслед за нашим другом в его святилище, приподнимали крышки кастрюль и, лишь испробовав их содержимое, делали заказ. Печальный опыт научил нас осторожности.

— Что это такое? — спросил как-то Рюдигер, передавая меню хозяину.

— Имам байилди: священник упал в обморок. О, это еда для мужчин, — он облизнулся, как бы предвкушая удовольствие. — Попробуйте как-нибудь.

Мы не могли понять, почему наш друг так весело скалит зубы. Но, когда мы раскусили стручок необычайно острого, известного только в Турции перца, и со слезящимися глазами тут же ринулись к графину с водой, нам стало ясно, как метко названо это блюдо.

## Прощание с Европой

Наша жизнь походила на главу из захватывающего детективного романа. Мы «проинспектировали» десятки военных лагерей, нарушили покой не одной казармы и обошли крупные войсковые части, чтобы найти главаря бандитов, некоего Онбаши, лицо которого мы запомнили. Но все напрасно. Фотокамер как не бывало.

Оставалось утешаться тем, что наше снаряжение стало легче еще на несколько килограммов.

— Я дам вам новый «Пентакон», — обещал представитель ГДР в Стамбуле, к которому мы обратились за помощью. Не возвращаться же нам домой несолоно хлебавши, после того как мы с таким трудом подготовили экспедицию.

Идем прощаться с городом. Теперь, когда у нас снова есть фотоаппарат, мир представляется нам куда приветливее. Едем к Босфору, опускаем ноги в темно-синюю теплую воду, наслаждаясь последним днем пребывания в Европе.

На другой стороне пролива, в азиатской части Стамбула, нам видны стоящие на холмах великолепные особняки под красными крышами. Мимо проплывают тяжелые танкеры, а где-то вдали муэдзины призывают правоверных к молитве.

## По следам прошлого

Последние минуты на европейском берегу... Мы медленно вкатываем мопеды на паром, который доставит нас в Ускюдар, азиатскую часть города. Оглядываемся назад и прощаемся с Европой.

В Турции сравнительно мало мопедов, и хозяин первой бензоколонки, к которой мы подкатили, при виде нашего объемистого багажа и маленького мотора так изумился, что чуть не выронил тлеющую сигарету в бак с горючим; но окончательно сразило его то, что кроме бензина мы пожелали залить в бак еще и масло. В будущем нам предстояло перейти на самообслуживание: выбирать подходящее масло и самим готовить нужную смесь. Хотя в Турции довольно густая сеть бензоколонок, мы и здесь разъезжали большей частью с полными канистрами, чтобы избежать неприятных сюрпризов на безлюдных участках пути.

Транзитное шоссе из Болгарии в Сирию пересекает степь, а затем идет вдоль соляных озер. Есть и другая дорога, значительно более интересная, вдоль западного и южного побережья Анатолии, но она на добрых тысячу километров длиннее.

— Ясно, мы едем окольным путем. Надо же нам в конце концов познакомиться со страной.

Правда, дорога в «весьма капризном» состоянии, это вынуждена признать даже наша карта, верная восточной приверженности к цветистым выражениям. Местами несколько километров асфальта напоминают, каким, собственно, должно быть шоссе. Но большей частью приходится трястись по гравию со средней скоростью 25 километров в час. Не езда, а мучение, вконец измотавшее нам нервы!

Наша ближайшая цель — Троя, раскопанная археологом Генрихом Шлиманом крепость, которая стала ареной Троянской войны, воспетой Гомером.

Три тысячи лет назад греки целых десять лет осаждали Трою, но так и не могли взять город, пока «хитроумный Одиссей» не одурачил троянцев при помощи «деревянного коня» и не проник за крепостные стены. Так рассказывает легенда.

Ныне вся прибрежная полоса охраняется войсками. Времена изменились, но методы остались те же: чтобы ступить на территорию, на которой раскинулись древние развалины, нужно если не жертвоприношение богам Олимпа, то специальное разрешение. А мы уже знаем, с какой быстротой можно получить его на Востоке. Да и выдадут ли нам разрешение при нынешней политической обстановке?

Мы взглянули на визы, убедились, что срок истечения их не за горами, и вопрос был решен. Бог с ней, с Троей! В Турции и без нее есть на что посмотреть!

Западное побережье Анатолии вследствие своего благоприятного географического положения — один из древнейших районов расселения людей. Многочисленные руины древних городов, акведуков и амфитеатров свидетельствуют о его великом прошлом.

Уже 6 тысяч лет назад здесь жили люди. По всей Турции и Сирии рассеяны следы высокоразвитой культуры хеттов, датируемой серединой II тысячелетия до нашей эры. Здесь проходили войска Александра Великого, сокрушившие Персидскую империю. После гибели государства Диадхов <sup>[3]</sup> в этих местах поселились восточные римляне, недолго пробыли здесь остготы. В 330 году Константин сделал Константинополь, нынешний Стамбул, столицей Восточно-Римской империи.

Позднее из недр Малой Азии вышли сельджуки. Они разрушили христианскую Византию и ввели в качестве государственной религии ислам. Приходили и уходили крестоносцы; сельджуков сменили османы, которые добрались до самых ворот Вены.

Ататюрк, буквально «отец турок», в XX веке создал на развалинах прогнившего султаната, этого «больного на берегах Босфора», республику, которая начала впитывать в себя европейскую культуру.

Введение латинского алфавита помогло ликвидировать безграмотность в больших городах; открытие драматических и оперных театров стимулировало духовную жизнь страны.

Многоженство было запрещено; женщины, в основном, конечно, горожанки, стали принимать участие в общественной жизни.

Революционные войска Ататюрка начали новую эру в истории Турции и в другом отношении. Летописцы прошлого неизменно повествовали о властителях, враждовавших между собой, о царских династиях, которые возвышались, свергали одна другую, приходили в упадок. Но мы ничего не знаем о тысячах рабов и рабочих, построивших великолепный Эфес. Не найдено ни одного оставшегося после них черепка. О том, как они жили, можно строить лишь догадки.

При Ататюрке народ стал силой, с которой нельзя не считаться. Конечно, капиталистический строй с остатками феодализма сохранился, и в лице Мендереса к власти пришла крупная буржуазия. Однако народные массы все энергичнее заявляют о своих правах. Свидетельство этого — свержение правительства Мендереса.

## **С маской и гарпуном**

На турецком кладбище мы попросили перевести арабскую эпитафию. На памятниках над могилами мужчин изображен тюрбан, а над могилами женщин стилизованный цветок. В красочных выражениях восславляет турок достоинства своей покойной супруги: «...мила, как роза, она превратила мою жизнь в рай...». Чуть позднее мы встретили старую крестьянскую чету: муж преспокойно ехал на осле, а жена брела рядом с тяжелым узлом на голове. Обычная картина! Основное бремя труда ложится на женщину. Сразу вспомнились слова эпитафии: «...превратила мою жизнь в рай...».

Дальше к югу мы увидели первые караваны верблюдов. Вдоль дороги тянулись плантации бананов и цитрусовых, инжира и маслин. По ночам нам долго не давал уснуть стрекот цикад. Одним словом, мы в субтропиках!

Уже тысяча километров отделяет нас от Босфора. Мы прибываем в Пергам, в прошлом крупный центр торговли и ремесел. Здесь из кожи козленка был изготовлен высококачественный писчий материал — пергамент. В греко-римскую эпоху Пергам был излюбленным городом римской знати. Еще и поныне сохранились в хорошем состоянии бани Асклепия, названные именем античного бога медицины. Здесь в амфитеатре ежегодно устраиваются представления по мотивам фольклора, особенно часто исполняются старинные танцы.

Снимать полуразрушенные аркады и строения не всегда легко. К счастью, разбросанные вокруг коробки из-под киноплёнки «Агфа» помогают найти наиболее подходящую позицию для съёмки. Одновременно они дают представление о масштабе экспорта ГДР. Наша

республика и Турция в течение многих лет связаны торговыми соглашениями.

Покидаем Пергам. Через сто километров мы вновь после долгого перерыва подъезжаем к Средиземному морю, светящемуся лучистой синевой. Сильно изрезанное, покрытое густой зеленью побережье так и манит искупаться. Многочисленные гроты и руины затонувших городов и деревень словно специально созданы для подводных экспедиций. Фока, небольшой рыбацкий поселок вблизи Измира, — настоящий рай для пловцов. Здесь мы намерены испытать наше снаряжение для подводного плавания. В этом желании мы не одиноки, на берегу уже стоит несколько палаток, и нас встречают дружескими приветствиями. Целых полчаса обсуждаем по-английски возможности подводного спорта, потом только выясняется, что наши собеседники говорят и по-немецки.

На следующий день с группой итальянских, французских и американских пловцов едем на лодке к острову с крутыми склонами, на 25 метров уходящими под воду. Пристегиваем баллоны со сжатым воздухом, вооружаемся гарпунами, надеваем ласты и маски — и вот уже поверхность воды нависла над нами светящимся сине-зеленым куполом. Так обычно в театре изображают небо.

Медленно погружаемся. На глубине 5 метров нам встречаются первые губки, огненно-красные морские звезды, медузы и небезопасные морские ежи. Нас окружают стайки рыб, отсвечивающих всеми цветами радуги. Маленькие рыбешки то и дело тыкаются мягким ртом в стекло маски. Глубоко под нами виднеются остатки стен; возможно, это следы селения, разрушенного землетрясением. В здешних местах оно не редкость.

На глубине 10 метров давление достигает одной атмосферы. На барабанную перепонку давит ровно



килограмм; теперь нужно зажать нос, чтобы во внутреннее ухо попало немного воздуха, иначе перепонка может лопнуть и мы потеряем равновесие.

На глубине 15 метров солнечный свет становится намного слабее, подводный мир принимает темно-зеленую окраску. Здесь царство морского окуня. Мы стараемся продвигаться медленно и осторожно, чтобы не спугнуть рыбу. Приблизиться к ней надо на два метра. Точно нацеливаем гарпун, пускаем его. Рыба молниеносно бросается в сторону, но острое стрелы с крючком попало в цель. Между охотником и его добычей начинается ожесточенная борьба. Морские окуни часто весят больше 20 килограммов. Трудно себе представить, как они сильны. В смертельной схватке с врагом они нередко обламывают острое стрелы, представляющей собой стальной прут диаметром 10 миллиметров. Но наша рыба накрепко повисла на тросике гарпуна. Теперь нужна большая сноровка и выносливость, чтобы удержать рыбу, пока она не ослабеет настолько, что ее можно будет тащить за собой.

По вечерам у лагерного костра звенят песни: приятное развлечение в нашем нелегком путешествии.

Мы знакомимся с одной достопримечательностью турецкого быта, с так называемым долмушем — многоместным такси. В Турции мало железных дорог, и в большинство городов можно попасть лишь на автобусе дальнего следования. Для поездок на близкие расстояния турки предпочитают пользоваться услугами такси — это быстрее и удобнее, — которые ждут на стоянках, пока не наберется достаточно пассажиров. «Долмуш» означает «полный». Весьма меткое название! Когда мы однажды отправились на экскурсию, в небольшой пикап «Варшава» набилось 14 человек, не считая водителя!

В рыбацком поселке мы снова пытаемся уменьшить наш все еще довольно объемистый багаж. Вольфганг, специалист по хозяйственной части, в один прекрасный день распорол палатку и после сложнейших манипуляций сшил ее вновь. Теперь она приобрела форму верши для ловли угрей, и, чтобы влезть в нее на ночлег, нужна воистину акробатическая ловкость. Столь же много труда приходится нам затрачивать и утром, когда мы, соблюдая величайшие предосторожности, выползаем наружу. Однажды в Центральной Африке мы оба одновременно вскочили на ноги, в результате чего на веревках повисли вырванные крепления. Мы успели только высунуть головы, чтобы поглядеть вслед промчавшейся газели.

Однако с этими незначительными неудобствами нас мирило то, что вес палатки сократился вдвое. В третий раз за время путешествия нам удалось существенно уменьшить объем сумок. И все же груз далеко превышал допустимую норму.

## **Всяк хвалит свой товар**

Тысячи страниц написаны об Эфесе, о былом блеске его торговых домов, о величии его царей, о духовном и культурном влиянии, распространившемся отсюда на всю римскую провинцию Азию. Здесь находился храм Дианы, одно из семи чудес античного мира. Здесь Смирна и Пергам долго боролись между собой за господство над Малой Азией.

Мы — посреди развалин. Дорога идет мимо множества храмов и театров, спортивных сооружений и гимнасиев. Отдельные здания уцелели или же восстановлены в их первоначальном виде, так что нетрудно себе представить, как выглядел город 2 тысячи лет назад. Мы идем вдоль украшенных барельефами мраморных аркад и сводчатых галерей.

Смирна, нынешний Измир, — тоже сокровищница для археологов. Многоярусная римская базилика и античная базарная площадь свидетельствуют о том, что здесь когда-то велась оживленная торговля. Разнообразные сооружения напоминают и о былом могуществе этого города. Конак, часовая башня с тончайшей мраморной резьбой, — шедевр архитектурного искусства.

Но не архитектурные памятники различных эпох определяют внешний облик Измира. Особое своеобразие и красочность придают ему бесчисленные торговые ряды в центральной части города. Яркая, шумная, бьющая ключом жизнь базара в первый миг захватывает европейца. Базар, местами даже крытый, занимает целый квартал. Не будет преувеличением сказать, что почти нет вещи, которую здесь нельзя было бы купить.

«Всяк хвалит свой товар» — эта поговорка полностью подтверждается в лавках Востока. А так как торговцы расхваливают свой товар во всю силу голосовых связок, на базарах крупных городов царит невообразимый шум. Политика цен во многих восточных странах все еще наводит на весьма грустные размышления. Как только в нас узнают иностранцев, цены автоматически подсакивают в два, а то и в три раза. Только после продолжительного торга нам удается добиться незначительных уступок.

Но по-восточному блистательная жизнь города имеет и обратную сторону: толпы мальчишек с сапожными щетками снуют по улицам в надежде заработать пару курусов; те, кто строил великолепные особняки предместий, ютятся на мрачных, грязных задворках, в домах-развалюхах. Турецкий рабочий считает себя счастливым, если имеет хоть какой-нибудь заработок. Мы встречали очень, очень многих, которые еще ни разу в жизни не имели постоянной работы и коротают время в чайных — разумеется, за стаканом чаю, а не за чашкой кофе. В классической стране кофе этот напиток стал предметом роскоши. Последняя волна повышения цен вызвала вздорожание — и не одного только кофе — в три раза.

На базаре нас то и дело дергают за рукав, стараясь привлечь наше внимание к «особенно ценному товару». Один торговец пытается навязать нам серебряный портсигар, очень тонкой, по его уверениям, работы. Стоит он 30 лир (турецкий фунт), не так-то дешево. Мы смеемся и хотим пройти дальше, но цена тут же падает на пять лир. Сходимся, наконец, на восемнадцать. Это местный обычай: если торговец не заломит баснословную цену и вы не станете с ним торговаться, самая продажа товара не доставит ему и половины удовольствия.

Нам это кажется странным. Непонятно нам также и отношение к чаевым. Вот, скажем, такой пример: в мечеть не разрешается входить в уличной обуви, и у входа обычно сидит служитель, который подает посетителям войлочные туфли, надеваемые поверх ботинок. «Справедливость требует вознаградить его за эту услугу» — прочли мы в одном путеводителе. И дальше, в другом месте: «На чай следует давать и сторожам в парках, сколько — это зависит от времени и места, кассирам кинотеатров, водителям такси и т. д., как правило, от 13 до 30 процентов уплачиваемой суммы, но во всяком случае не меньше лиры». Времена «бакшиша» здесь еще не миновали, небольшие чаевые, положенные в руку нужному человеку, нередко творят чудеса.

Едем дальше на юго-восток. Температура — 40 градусов в тени. Что же ждет нас впереди? Дорога часто выходит к берегу моря. Оно придает пейзажу особую прелесть и так и манит смыть в его волнах усталость от напряженной езды. На полях по обеим сторонам шоссе мы то и дело видим крестьян. Подобно своим отцам и дедам, они пахут деревянной сохой. Для механизации сельского хозяйства нет средств; танки и орудия в военных лагерях свидетельствуют о том, на что расходовало свой бюджет недавно свергнутое правительство. Строительство ведется средневековыми методами, а о ремеслах и говорить нечего. Дороги такие же, какими они были сто лет назад. На протяжении многих веков по ним шагали караваны верблюдов, а теперь их присыпали сверху гравием и занесли на туристские карты как «шоссе первого класса».

Пересекаем холмистую местность на юге Анатолии. Дорога идет вверх под углом от 10 до 15 градусов к высоте 500 метров и затем вновь круто спускается. На моторы, тормоза и покрышки ложится необычайная

нагрузка, через каждые 100 километров приходится прочищать воздухоочистители. Заплаты, которые мы раньше положили на камеры, от жары отклеиваются. Починка камер под палящими лучами полуденного солнца становится отныне нашим повседневным занятием.

Примерно через каждые 50 километров нам попадаются деревушки, иногда в них даже удается купить кое-какую еду. Но вот уже несколько дней мы не встречаем ни одной машины. Рыбацкие поселки и деревни сами производят все необходимое, жители их большей частью слишком бедны, чтобы что-нибудь покупать.

Ошалевшая от страха при виде нас курица бросается прямо под переднее колесо мопеда. Приходится остановиться и потратить не одну минуту на то, чтобы высвободить из спиц ее шею, ставшую вдруг необычайно длинной.

Вдоль дороги часто вырастают руины, представляющие почти все культурные эпохи. Рядом с громоздкими римскими акведуками возвышаются изящные стены все, что осталось от строений турецкой архитектуры, мечетей и церквей.

Подъезжаем к Анталье. Путеводитель уверяет, что грех умереть, не увидев Анталю. И действительно, природа с особой щедростью оделила эту провинцию. Город лежит в венце из пальм у самого моря. Он являет собой картину глубочайшего покоя. Розовые цветы олеандра на фоне темной зелени цитрусовых создают чудесный контраст глубокой синеве воды. Куда ни бросишь взгляд, всюду сочные, яркие краски.

Через плодородные равнины едем на восток. Жара такая, что в душных глиняных домишках невозможно находиться, и их обитатели переселяются на крыши или на деревья. В ветвях они сколачивают из нескольких досок нечто вроде беседки, и там, на высоте пяти-

шести метров, протекает вся жизнь семьи. Такое «жилье» имеет еще одно бесценное преимущество: хозяева время от времени могут окинуть взором плантации бананов, которые уже начинают созревать...

Снова ставим палатки на берегу моря и наслаждаемся заслуженным отдыхом перед тем, как покинуть территорию Турции. Уже три недели мы пользуемся ее гостеприимством, и наша виза истекла.

## Страна солнца и руин

— Счастливого пути, — сказал нам по-французски турецкий таможенник и, лениво передвинув сигарету из одного угла рта в другой, возвратил наши документы.

Нехотя вышли мы из тени, отбрасываемой зданием пограничной заставы, выехали на залитую солнцем дорогу и покатали по направлению к Сирии. Внезапно, без всякого перехода, растительность исчезла. Далеко позади остались яркие краски Средиземного моря, субтропическая флора побережья сменилась удручающей пустыней. Невысокие холмы, развалины, земля, покрытая гравием и тонким песком... Нет ни деревца, ни кустика, ни травинки, не растет даже чертополох. Ничто не оживляет монотонную картину.

Здесь в палитре природы всего три тона — красно-коричневый (цвет земли), синий (неба) и черный (асфальтированного шоссе). Это наш первый перегон по пустыне. Ртутный столбик термометра ползет все выше, 40-градусную отметку он миновал еще утром, а сейчас солнце стоит прямо над нами. А ведь до тропиков еще далеко!

Вокруг нет ничего, что бы привлекло наше внимание и побудило остановиться, и мы продолжаем мчаться вперед. Вдали изредка мелькают небольшие скопления побеленных каменных домиков с конусообразными крышами. Кое-где виднеются полосы обработанной земли. Теперь, в разгар лета, на выжженной земле, конечно, ничего не растет, но кое-где среди камней торчат сухие стебельки сорго. Судя по этому, крестьяне ценой нечеловеческих усилий собирали здесь весной какой-то урожай. В землю врезаются оросительные каналы. У их русла чахнут редкие кустики, под толстым слоем пыли не различить, какого они цвета. Внезапно



перед нами вырастает базар. Здесь бурлит жизнь, на площади перед мечетью кишат люди и животные. Но вот базар остается позади, и снова вокруг нас на десятки километров — бескрайняя Сирийская пустыня. Следующая деревня будет в лучшем случае через час.

К вечеру мы прибываем в Халеб (Алеппо), второй по величине город Сирии, древнейший центр торговли и искусства, расположенный на пересечении дорог из Турции в Иерусалим и от Евфрата к Средиземному морю.

Небольшая вынужденная остановка: по сирийским законам мы должны получить разрешение на пребывание в стране. Четыре часа требуется Министерству иностранных дел, чтобы поставить на наши паспорта печать — на сей раз треугольную, с вычурной надписью, — и мы решаем использовать это время для прогулки по городу.

— Прежде всего осмотрите крепость, она всего в нескольких минутах ходьбы отсюда, — настоятельно советует нам один из писарей, которые расположились во дворе у стен министерства и без усталости выстукивают на машинках прошения для проходящих из деревни крестьян.

Искать, а тем более найти определенное здание в сложнейшем лабиринте переулков восточных городов не так-то просто. Пройдя каких-нибудь 500 метров, вы почувствуете, что безнадежно заблудились. В пустыне ориентироваться куда проще, там выручает компас.

Улицы лишь в редких случаях имеют названия. Приглашение в гости содержит поэтому не адрес, а указание такого рода: «Третий дом с зелеными рамами, налево от Омейядской мечети». Почта на дом не доставляется. Ее опускают в абонементный почтовый ящик, в Халебе их несколько тысяч.

Но вот и крепость! Она возвышается над всем городом. И найти ее, оказывается, совсем нетрудно.

Возраст крепости до сих пор вызывает споры среди ученых. Одни дают ей три с половиной тысячи лет, другие — «только» две с половиной. Свой нынешний облик крепость приобрела, однако, в раннем средневековье. Но в одном специалисты единодушны: нет другого древнего арабского сооружения, которое бы так хорошо сохранилось до наших дней. Крепостная стена и мосты, ворота и башни, сводчатые подвалы и рвы — все это и поныне остается шедевром арабской архитектуры и строительного искусства.

С минарета виден весь город. Прямо под нами — бурлящий поток городского транспорта, на окраинах — новые текстильные фабрики и рафинадные предприятия, дымящиеся трубы цементного завода. А за ними до самого горизонта простирается Сирийская пустыня...

Мы возвращаемся в приемную Министерства иностранных дел. Наши паспорта еще не готовы, и мы от нечего делать перелистываем путеводитель, изданный туристическим агентством Сирии. «Посетите Сирию, страну солнца и памятников древности!» — взывает брошюра в яркой обложке. Спору нет: солнца в Сирии хоть отбавляй. В памяти немедленно всплывают картины каменистых, высохших полей.

Страна страдает от немилосердно палящих лучей дневного светила, за все летние месяцы тут не выпадает ни капли дождя. А так как в последние три года обычных осенних и зимних осадков тоже не было, иссохшие поля могут снова превратиться в степи. Путеводитель сообщает нам несколько любопытных цифр. Хотя площадь страны в два раза больше площади Германской Демократической Республики, Сирию населяют всего четыре с половиной миллиона человек. Приложенная к путеводителю карта говорит о том, что люди жмутся к узкой полосе земли вдоль западного побережья Средиземного моря; лишь на Евфрате,

далеко на востоке, есть еще несколько населенных пунктов. Слишком щедро солнце, слишком мало воды — для людей и для посевов, три четверти территории страны занимают пустыни и неосвоенные земли. И в этом в немалой степени повинны сами жители. Развалины римского города Пальмиры, лежащие далеко в пустыне (к ним ведут лишь щебеночные дороги), красноречиво свидетельствуют о том, что 2 тысячи лет назад здесь были плодородные поля, способные прокормить десятки тысяч человек.

Проблема водоснабжения в арабских странах на протяжении веков не нашла своего разрешения. В Хаме туриста, давно уж разучившегося чему-либо изумляться в наш век техники, восхищают гидравлические колеса. Эти гигантские сооружения, приводимые в движение силой течения реки Оронт, заставляют воду подниматься на высоту около 15 метров и через акведуки поступать на поля. Колеса построены еще во времена Рима, и в течение почти 2 тысяч лет они выполняют свою функцию без помощи другого двигателя.

Перефразируя арабскую поговорку, можно было бы сказать: «Время смеется над вещами, но колеса смеются над временем». Династии возвышались и гибли, бесконечной чередой сменяли друг друга римляне, византийцы, арабы, крестоносцы, гунны, турки и снова арабы... А колеса продолжали вращаться, и теперь их монотонный скрип все так же смешивается с шумом потока. Дворцы эмиров и султанов давно превратились в прах, но, равнодушные к событиям, камеры колес по-прежнему поднимают воду и несут земле плодородие.

Вода — одна из важнейших проблем нового государства. Лишь немногим деревням выпало счастье находиться поблизости от источника или реки, не высыхающей в летнее время. Правительство планирует

построить на Евфрате плотину стоимостью 130 миллионов марок. Высота насыпи достигнет 65 метров, широко разветвленная система каналов даст воду 800 тысячам гектаров земли. Водохранилища и водонапорные башни постепенно, метр за метром, вынудят пустыню отступить.

Но Сирия еще не в состоянии осуществить своими силами столь обширный проект. Усилия молодых национальных государств создать собственное независимое хозяйство заставляют активизироваться бывшие колониальные державы, которые пытаются возместить свое бывшее политическое господство над народами экономическим подчинением. Так, Западная Германия готова предоставить кредиты на строительство Евфратской плотины, но на условиях, несовместимых с суверенитетом Сирийского государства.

Сирия, однако, уверенно идет своим путем. Евфратский проект — лишь один из многих.

Нет нужды долго перелистывать экономический ежегодник Сирии, чтобы ознакомиться с другими планами гидросооружений. Уже на первых страницах приведены подробные данные об отдельных проектах. Давно миновали времена, когда Сирия безропотно принимала от природы ее скудные подачки и довольствовалась узенькими полосками плодородной земли вдоль берега моря.

Цифры говорят не только о технических деталях, они красноречиво свидетельствуют о том, что народ осознал свою силу, понял, что может построить новую, свободную, лучшую жизнь. При наличии известной фантазии нетрудно представить себе, что кроется за сухими индексами справочника: для Сирии они означают увеличение плодородия почвы, а следовательно, и урожаев.

«Проект строительства туннеля под горой Эль-Вастани, который соединит озеро Рогре, находящееся в 15 километрах к юго-западу от Адлаба, с рекой Эль-Ази. Осуществление этого проекта позволит освоить 5 тысяч гектаров пахотной земли». Кроме того, будет построена электростанция, которая благодаря разнице высот между озером и рекой сможет давать ежегодно 2500 киловатт-часов электроэнергии.

«Проект Эль-Кабур. Ирригация 12.600 гектаров земли на левом берегу реки».

«Проект Сен. Плотина между Баниясом и Хабалой поднимет уровень воды реки Сен на пять метров. Сеть каналов покроет площадь в полторы тысячи гектаров; система насосных станций позволит освоить еще полторы тысячи гектаров земли».

Мы останавливаемся у одной из таких насосных станций. Маленький белый домик кубической формы. Перед ним — несколько грядок дынь и бобовых, небольшое поле сорго, а кругом — пустыня. На темно-коричневой земле — едва различимая, более светлая полоса: след недавно прорытого рва. На дне его проложены уходящие вдаль водопроводные трубы.

В компрессорной стоит араб и привычными движениями управляет машиной. Своеобразное противоречие нашего времени: передовая техника, с одной стороны, и вековые обычаи — с другой. Центробежный насос новейшей конструкции, поблескивающая стальная арматура, а рядом механик в белой, длинной до пят галабии, его голову до самых бровей покрывает платок.

Мыжимаем ему руку — мозолистую, жесткую руку крестьянина. Его зовут Ахмед Амин, сообщает он нам, со своим сыном он, к сожалению, не может нас познакомить, так как мальчик в Хаме, в школе. Но если бы мы пожелали переночевать в его доме, он счел бы это за честь. Мы быстро принимаем решение. Солнце

стоит уже угрожающе низко, до крупного города нам сегодня все равно не доехать.

И вот мы сидим около костра. Пламя не спеша пожирает солому, смешанную с верблюжьим пометом. К ужину подают лепешки из кукурузной муки, овечье молоко, сорговую кашу и дыни — все то, что производится около дома. Крепкие сирийские сигареты идут по кругу. У нас за спиной хозяйка готовит нам постель из козьих шкур и одеял. Дрожащее пламя освещает как бы высеченный из камня профиль хозяина. Медленно, неторопливо сходят с его уст слова. О чем бы мы ни беседовали, разговор неизменно возвращается к одной и той же теме к воде.

## **В машине главное — сигнал**

Едем по направлению к столице. Дорога все время идет в гору. Прохладный ветер, задувающий сбоку, поднимает тучи песка, тормозит движение. Затихает он лишь после заката солнца. До самого горизонта простирается безбрежная пустыня. Шоссе все время петляет. Даже там, где асфальтированная лента стелется по равнине, повороты следуют один за другим — странное зрелище!

Загадка разрешается просто: французской фирме, строившей дорогу, платили в зависимости от числа проложенных километров шоссе. Теперь сирийские инженеры прокладывают новую трассу, старая уже давно признана неудовлетворительной. Через каждые два-три поворота нам попадаются щиты с названием бригады, укладывающей настил. Дорога между Халебом и Дамаском сократится почти на треть.

Чем ближе мы подъезжаем к столице, тем оживленнее становится движение. Часто встречаются автобусы дальнего следования, обшитые серебристым алюминием, с двойной крышей, и перегруженные десятитонки. Мимо на предельной скорости проносятся легковые машины и пикапы. Номера машин написаны дважды: рядом с европейскими цифрами ставятся арабские; благодаря этому мы быстро осваиваем последние. При покупках это сэкономит нам не одну копейку!

Сирийские водители — народ бесцеремонный, это сразу бросается в глаза. Они убеждены, что дорога принадлежит тому, у кого более мощный мотор, поэтому, завидев грузовик, мы предпочитаем съезжать на обочину шоссе.

Кстати, эти грузовики выглядят здесь в высшей степени оригинально. Огромные кузова обвешаны несметным количеством цветных лампочек, и под ними трудно различить привычные могучие очертания. В ночное время автомобили напоминают богато иллюминированные яхты. В кабинах наряду с орнаментами и изречениями из Корана висят вырезанные из газет портреты американских кинозвезд. Грузовик, у которого лишь один сигнал, считается в Сирии несовершенным. Как только на холме показывается встречная машина, установленные на крыше рожки компрессорной системы поднимают оглушительный рев. При сближении гремит еще сдвоенный клаксон. Этот шум может поднять и мертвого.

И все же это мало помогает, что доказывают помятые, обгоревшие, искалеченные обломки грузовиков, которыми усеяны обочины дороги между Халебом и Дамаском. Хотя средства сообщения изменились, картина в основном та же, что и много веков назад, когда караванные пути окаймлялись скелетами павших верблюдов.



## Древнейший город мира

Даже при самом поверхностном знакомстве Дамаск производит чарующее впечатление. Зеленым оазисом раскинулся он в долине реки Нахр-Барада, посреди серо-коричневых горных хребтов, начисто лишенных растительности.

«Один из древнейших и густонаселенных городов мира, — сообщает путеводитель. — Дата основания теряется а полумраке истории» <sup>[4]</sup>. Путеводитель изобилует хронологическими датами, ссылками на годы царствования династий. Но поездка по старинным кварталам города не менее поучительна, чем перечисление правителей Сирии. Чем дальше мы углубляемся в узкие, извилистые переулки, тем больше убеждаемся, что развитие культуры приостановилось здесь еще много веков назад. Как и тогда, ремесленники сидят перед своими домишками, выделывая из меди и серебра украшения с арабским орнаментом. Мы наблюдаем работу стеклодувов, золотых дел мастеров. Под руками шорников кожа различных цветов превращается в удобные арабские седла. Продавцы лимонада напевными возгласами заывают покупателей. На спине они несут бидоны с освежающими напитками: кокосовым молоком, финиковым соком, водой из сахарного тростника.

Мы проталкиваемся сквозь толпы людей, заполняющих бесчисленные переулки базара, где тысячи торговцев выставили свои товары. Можете себе представить, как велик этот базар, если длина только крытых торговых рядов превышает 20 километров. Мы с трудом протискиваемся между прилавками. Яркая эмалированная посуда, швейцарские часы, изделия из кожи, масса золота и серебра с гравировкой и

драгоценности тончайшей работы... Продавцы тканей предлагают славящийся во всем мире сирийский дамаст [5].

Из архитектурных сооружений больше всего нам понравился Азмский [6] дворец. Он был построен в XVIII веке как резиденция губернатора, а сейчас доступ в него открыт всем, кто хочет ознакомиться с этим образцом арабской архитектуры и восточного великолепия. В оружейной палате наше восхищение вызвали дамасские клинки с искусной резьбой, прославившие свой родной город на весь мир.

Другой квартал города напоминает о религиозных распрях. Еще и сегодня туристу показывают окно, через которое в I веке был спущен в корзине апостол Павел, спасавшийся от преследователей. В Омейядской мечети рядом с саркофагом Саладина захоронена голова Иоанна Крестителя.

Мечети и дворцы безмолвно, но красноречиво свидетельствуют о том, как ислам вел борьбу за распространение своего влияния, а тяжелые ворота с запорами напоминают об ожесточенных боях за обладание городом.

Зато облик Дамаска наших дней вполне современен. Кварталы узких темных улочек окружены кольцом новых зданий. Огромные корпуса жмутся один к другому: на просторах пустыни, где раньше ветер подымал тучи пыли, воздвигаются жилые дома бурно растущей столицы.

С соседних гор открывается великолепный вид на море домов, мечети и широкие, обсаженные пальмами опрятные улицы. Легкие строения в южном стиле из бетона и стекла, которые можно встретить в любом крупном европейском городе, говорят о том, что и для Дамаска наступили новые времена. Но еще прекраснее город в вечерние часы. Как только удрушающий зной

спадают, город пробуждается к жизни. Вспыхивают яркие неоновые огни реклам, оглушительная перекличка современных автомобилей резко контрастирует с мерным, спокойным шагом толпы, прогуливающейся по бульварам.

Прошлое у Дамаска бурное, но и современность ему не уступает.

В начале XX века Сирия была частью Османской империи и выделилась из ее состава вместе с Ираком и Трансиорданией после первой мировой войны. Однако эти новые государства не получили самостоятельности. За экономическое влияние в странах Ближнего Востока разгорелась борьба между империалистическими державами. В Сирии высадились французские войска, оккупация страны была санкционирована конференцией держав Антанты в 1920 году в Сан-Ремо. Сирия стала мандатной территорией Франции.

Еще задолго до этого французский капитал проник в экономику страны; теперь ему на помощь пришли войска. Но сирийцы не прекратили борьбу. Раньше она была направлена против турецкого владычества, теперь народ выступил против французов, новых господ, наживавшихся на дешевой рабочей силе.

Крупнейшие города были заняты французскими войсками. Сирия по существу стала французской колонией. Но уже в 1925 году в стране повсеместно началось восстание. Зачинщиком выступило горное племя друзов, которое в героических битвах освободило юг Сирии. В Дамаске, Хаме и Хомсе шли бои, кое-где французам пришлось оставить свои опорные пункты. И хотя оккупанты располагали авиацией и артиллерией, всеобщие забастовки и демонстрации не прекращались. Страна ни на миг не знала покоя.

С началом второй мировой войны освободительная борьба вступила в новую фазу. И без того плохие жизненные условия ухудшились еще больше. Жестокий

террор лишь укрепил волю сирийских патриотов к борьбе с французскими оккупантами.

В 1941 году Франция была вынуждена наконец признать суверенитет Сирии. Но французские войска остались в стране, и к концу второй мировой войны борьба народных масс возобновилась.

На этот раз стремление сирийцев к независимости сломило все преграды. Тем временем возникла Арабская лига, образовалась ООН. В апреле 1946 года последние иностранные войска покинули сирийскую территорию.

Открытая интервенция провалилась, но западные державы не прекратили свои происки. Эйзенхауэр пытался расколоть фронт арабских государств. Империалистический Багдадский пакт угрожал независимой Сирии.

Правительство Куатли осталось, однако, верным принципам Бандунга [7]. Оно наметило ряд аграрных реформ для справедливого перераспределения земель, принадлежащих крупным помещикам. Бедуины, составлявшие около 13 процентов населения, должны были осесть на землю и включиться в хозяйственную жизнь страны. Появились школы и больницы, Сирия начала создавать собственную тяжелую промышленность.

Империалисты не отступали. На северной границе Сирии были сосредоточены турецкие войска. Шестой флот США грозил вторжением. В этих условиях начался новый период борьбы арабских народов. Египет, проводивший последовательную антиимпериалистическую политику, стал символом борьбы за национальную независимость арабских стран.

В объединении обоих государств народ видел осуществление своей исконной мечты о всеарабском

единстве. 1 февраля 1958 года была провозглашена Объединенная Арабская Республика.

Новому государству не удалось, однако, устранить противоречия между своими составными частями, противоречия, которые были порождены как различием исторического прошлого и экономических систем, так и географическими и политическими условиями жизни.

Введение единого экономического планирования и единой валюты обострило положение. Всеобщее недовольство усилилось в результате понижения жизненного уровня, усугубленного тремя засушливыми годами. Восстание армии в сентябре 1961 года увенчалось успехом. Сирия вышла из ОАР и была провозглашена самостоятельной республикой.

## **Сорок часов за решеткой**

В Дамаске нам предстояло решить нашу дальнейшую судьбу. С этим городом у нас связаны приятные и неприятные воспоминания. Здесь была наша первая большая остановка, здесь мы разработали точные маршруты начальных этапов нашего путешествия по Африке.

Дамаском заканчивался подготовительный этап этого путешествия, «разгон» длиной 12 тысяч километров. В Дамаске мы снова задали себе вопрос: имеет ли вообще смысл предпринимать столь далекое путешествие на двух машинах с объемом цилиндров 50 кубических сантиметров и в состоянии ли мы выдержать лишения, которые ждут нас на просторах африканской пустыни?

Пока еще у нас не было ни одной серьезной аварии, в Дамаске нам даже не пришлось воспользоваться услугами авторемонтных мастерских «Симсон». В своих силах мы были уверены. Ответ напрашивался сам собой: мы едем дальше.

Правда, отныне условия поездки резко ухудшались. До сих пор мы передвигались пусть по плохим, но все же по дорогам. Теперь же нам предстояло ориентироваться лишь по карте и компасу.

В представительстве ГДР нас встретили радушно. И самыми приятными воспоминаниями мы обязаны тем, кто за тысячи километров от родины служит ее интересам.

После нескольких недель напряженного ожидания пришла наконец посылка от берлинских друзей. Надо было видеть, с каким нетерпением мы ее вскрыли. Еще бы: в картонных коробках лежали камеры, от выносливости которых зависел успех нашего

предприятия. Их запаса прочности должно было хватить на езду по горам и степям, по девственным лесам и пустыням.

В Дамаске же мы приобрели первые познания в арабском языке. Шофер представительства ГДР пояснил нам с затаенной усмешкой:

— В виде приветствия вы должны говорить: «Мархаба, хабиби!»

Так мы и сделали. Реакция была весьма различной. Девицы хихикали, краснея. Мужчины дружески хлопали нас по плечу. Пожилой господин из Министерства путей сообщения недовольно отвернулся. И только когда одна почтенная дама громко вознегодовала, мы узнали, что «хабиби» означает примерно «моя любимая крошка».

Дамасские друзья — а их было немало — устроили нам прощальный вечер перед долгой разлукой.

Кто мог предположить, что расстаться с Дамаском нам будет не так-то просто и что вскоре мы сможем размышлять о неисповедимых путях судьбы в следственной тюрьме сирийской столицы?

Все началось с того, что запальная свеча оказалась весьма капризной. На крутых поворотах, на перекрестках, на переездах через железнодорожные пути, т. е. там, где это менее всего допустимо, спутывались электроды и мопед останавливался. Приходилось слезать с седла, вытаскивать инструменты, вычищать свечу и ввинчивать ее обратно. Эта игра повторялась с неумолимой регулярностью каждые пять-десять километров.

На одном из подъемов мотор несколько раз устало чихнул, а потом и совсем замолк. Обладая уже немалым опытом, мы быстро справились с помехой, помянули недобрым словом плохо очищенный бензин и уже собрались стартовать, как вдруг Вольфганг спохватился, что на последней остановке забыл свои черные очки. Пока он за ними ездил, Рюдигер обозревал

местность. Небольшая белая палатка в нескольких сотнях метров от него была единственным доказательством присутствия людей.

Когда Вольфганг вернулся, положение несколько изменилось. Рюдигер по-прежнему обзирал палатку, но уже изнутри. Вскоре к нему присоединился и Вольфганг. Дорогу к палатке ему помогли найти двое весьма любезных солдат. В палатке на двух полевых койках сидели еще человек шесть военных.

Безусловно, дорожные перипетии уже здорово закалили нас, приучили ко всяким превратностям судьбы. И все же, когда мы увидели два направленных нам в грудь автомата, это произвело на нас некоторое впечатление. Начальнику поста в тот день крупно повезло: задержаны сразу двое иностранцев с фальшивыми паспортами. В том, что они фальшивые, он убедился, глядя на фотографии. В противоположность нам у людей на фотокарточках не было ни усов, ни бороды. Наш вопрос: «Говорите ли вы по-английски?» — возымел неожиданное действие. При слове «по-английски» число наведенных на нас автоматов увеличилось с двух до четырех.

При столь внушительных аргументах дискутировать было нелегко, и мы покорно последовали под конвоем обратно в Дамаск.

Три часа и 50 минут ушли на поиски начальника. Еще пять минут потребовалось, чтобы выяснить, что мы всего лишь безобидные туристы. Тут же мы узнали и причину нашего ареста: добрых полдня мы ходили в английских шпионах.

Мы могли быть свободны. Только вот начальнику сирийской военной полиции надлежало еще подписать соответствующую бумажку. А если он уже ушел домой, а завтра вовсе не рабочий день, то это наше личное невезение, и никто тут не виноват.



— Иншалла, — сказали нам в утешение. — Так угодно Аллаху.

А поскольку нас надо было куда-нибудь поместить — и притом, разумеется, так, чтобы это было и дешево и надежно... — то в этих условиях лучше тюрьмы ничего не придумаешь! Мы «прогостили» в ней 40 часов.

Все эти 40 часов мы не переставали волноваться об оставшихся в пустыне мопедах и только что присланных камерах. Впрочем, без всяких на то оснований: первое, что мы увидели, выйдя из ворот нашей гостеприимной обители, были наши мопеды почти в полной целостности и сохранности. Нам оставалось только занять свои места и продолжить путешествие, прерванное несколько странным образом.

## **С картой и компасом**

В нашем лагере предотъездная горячка. Еще раз осматриваем машины, запасаемся дополнительными канистрами для бензина и мешками для питьевой воды, закупаем продукты.

Впереди самое тяжелое испытание: нам предстоит пройти по бездорожной Сирийской пустыне 860 километров до Багдада. Мы наводим справки о местности, через которую лежит наш путь. Радоваться нечему.

— Это невозможно! — Полковник Гавасли, который, будучи начальником полиции, за свой век вдоль и поперек исколесил пустыню, качает головой. Совершенно невозможно. Правда, почва в общем довольно твердая, но много сот километров у вас не будет никакого ориентира. И притом на мопедах... Во всяком случае вы будете первыми, кто дерзнул пуститься на них в путешествие по пустыне; даже тяжелые грузовики не рискуют ездить по ней в одиночку!

Ничего утешительного не может сообщить нам и секретарь сирийского автоклуба:

— Несколько лет назад некий западногерманский мотоциклист предпринял аналогичную попытку. Но уже через несколько десятков километров он угодил в песчаную яму, сломал вилку и был счастлив, когда на следующий день встретил грузовик, который доставил его обратно в Дамаск.

Продолжительные жаркие споры с водителями также не разрешают наших сомнений. Наконец мы принимаем компромиссное решение: в 250 километрах от Дамаска в оазисе находится древняя Пальмира. Она бесспорно стоит того, чтобы ее посетить. Доберемся мы

до Пальмиры — значит, можем ехать дальше; не доберемся — ну что ж, тогда, пожалуй, нам следует отказаться от всей затеи.

Мы стартуем еще до восхода солнца. Холод пробирает до костей, только нежно-розовая полоска на горизонте возвещает наступление нового дня.

Первые лучи солнца застают нас уже на границе заселенной области. В глубь пустыни ведет широкая лента асфальта, но вскоре она уступает место щебеночной дороге, которая столь же внезапно тоже обрывается. Кое-где видны еще следы тяжелых грузовиков, но и они вскоре теряются в песке. Мы одни в пустыне. Пока ориентироваться нетрудно: наш путь пролегает в долине между двумя горными кряжами.

Зато почва является для нас приятной неожиданностью: крепкий песчаный грунт, усеянный камнями. Несмотря на наши узкие шины, мы довольно быстро продвигаемся вперед. Изредка попадаются небольшие бугорки и ямы, занесенные мягким зыбучим песком. Это коварные западни для мотоциклистов. В таких случаях нужно вести себя крайне осторожно, так как колеса немедленно погружаются в песок. Вспоминаем мотоциклиста, который на большой скорости угодил в подобную яму и сломал вилку. Водитель мопеда, развивающего меньшую скорость, здесь, как и всюду, оказывается при падении в более выгодном положении: Рюдигеру пришлось лишь вытряхнуть песок из штанов и рубашки и выровнять вмятины на кожухе мопеда.

Через несколько километров — снова происшествие. Едущий сзади сигналил фонарем — наш условный знак на тот случай, если обнаружится какой-нибудь непорядок. Выясняется, что из одной переметной сумки бьет тонкая струйка воды.

Едем мы по бездорожью, непрерывные толчки перевернули в сумках все вещи. Бутылка с водой чуть

приоткрылась, и драгоценная жидкость начала выливаться, да к тому же прямо на папку с важнейшими документами. Недаром народная мудрость гласит: пришла беда, открывай ворота. Пришлось натянуть веревочку и развесить на ней мокрые аккредитивы и письма родных.

Вдали, на горизонте, вздымается облако пыли, это приближается колонна автомашин. Их путь проходит намного левее нашего бивака, но нас уже заметили, и к нам направляется легковая машина — узнать, не нуждаемся ли мы в помощи. Мы обмениваемся рукопожатиями с человеком в европейском костюме, который начинает расспрашивать нас на саксонском диалекте о судьбе своего родного города. Он уроженец Дрездена, но уже 20 лет живет на Востоке.

Однако время дорого, солнце уже достигло зенита, раскаленные лучи его не знают жалости, а до Пальмиры еще ехать и ехать.

Горы слева и справа становятся все ниже, и в конце концов долина вливается в бескрайнюю равнину. На горизонте появляется несколько маленьких глиняных домиков: это небольшое селение Каратеин. Оно словно вымерло, даже жители пустыни спасаются от полуденного солнца в домах. Только нашим мопедам жара вроде не мешает, моторы как ни в чем не бывало выводят свою песню.

Проезжаем последний домик — и перед нами снова пустыня без конца и без края. Горизонт словно проведен по линейке, ни одной точки, которая могла бы служить ориентиром. Следы шин грузовиков разбегаются веером в разные стороны: каждый водитель едет своим путем.

Мы раскладываем наш «автоатлас», старую специальную карту. Тщательно по компасу определяем направление. И снова едем к горизонту. Горячий ветер стелется по пустыне, он то и дело засоряет нам глаза,

вздымает тучи песка и пыли, закручивает их в узкую воронку высотой в несколько десятков метров, которая еще долго маячит на горизонте как некий предостерегающий восклицательный знак. Много драгоценного времени уходит на заклею проколов. Инструменты и железные части так накалены, что обжигают руки. Когда спидометр показывает 210 километров от Дамаска, мы наталкиваемся на нефтепровод, по которому ближневосточная нефть идет к средиземноморским портам. Рядом какой-то намек на дорогу, тут проходят автобусы из Хомса в Пальмиру. Еще 40 километров, и мы, перевалив через гребень последней возвышенности, видим прелестную картину: под нами раскинулся темно-зеленый оазис, пальмовые рощи до краев заполнили долину, а среди деревьев лежат развалины могучих строений. Сомнений нет, это Пальмира.

## Город в песках

Исторические места, свидетели далеких времен, полны неизъяснимого очарования. Мертвые камни доносят до нас сведения о жизни, существовавшей много тысяч лет назад. С помощью сведущего проводника они начинают говорить и рассказывают о богатстве и счастье, об опустошительных эпидемиях и ужасах войн, о возвышении и крушении города и о его печальном конце.

Бесстрастно звучат слова путеводителя: «Древние руины города в оазисе Сирийской пустыни... Достиг расцвета при царице Зеновии в III веке... Разрушен императором Аврелианом в 273 году».

Нужно видеть Пальмиру, чтобы составить себе представление о былом величии города. Скульптуры и барельефы говорят о его своеобразной культуре, акведуки и ирригационные сооружения — о высоком уровне техники, созданной 2 тысячи лет назад.

Далеко не все тайны города в пустыне нам известны. Лишь несколько лет назад строители нефтепровода натолкнулись на глубине десяти метров на обширные могильники. В стенах подземных галерей были сделаны каменные ниши такого размера, чтобы в них свободно помещались саркофаги вельмож. Каждую нишу прикрывало каменное надгробие, на котором были высечены сцены из жизни покойного — полководца, священнослужителя или мудреца — в зените его славы. Женщины вокруг него изображены лишь в половину своего роста — это говорит о том, какое положение занимал слабый пол в древней Пальмире.

А вот Тадмор, современное селение на окраине древнего города, начисто лишен величия: несколько

квадратных домиков без окон да две-три лавчонки, какие встречаешь повсюду в Сирии. Нам приходится затратить немало времени, чтобы запастись бензином на обратную дорогу. Правда, потом мы получаем даже немного лепешек и фруктов. Наконец, уже под вечер, мы трогаемся в путь.

Снова вокруг нас безбрежные песчаные просторы. День медленно догорает. Огненно-красный шар солнца скрывается за горизонтом, и почти без всякого перехода наступает ночь. Нам не хочется ставить палатку, прелесть ночной езды сильнее усталости. В воздухе разливается приятная прохлада. В лунном свете плоскогорье отликает серебром. Мы идем на хорошей скорости и точно на 110-м километре въезжаем в Каратеин. Днем он казался безлюдным, сейчас его не узнать. Ночная прохлада пробудила селение к жизни. Молодежь прогуливается по улицам, мужчины сидят в чайных, курят трубки и стараются с нами заговорить.

Проходит всего несколько минут, и мы снова одни. Теперь мы уверены в своих силах и не ищем точного ориентира, а определяем направление пути по луне. Едем на юго-запад, к Дамаску. Долгое время все идет хорошо, затем почва становится каменистой, и вдруг мы чувствуем, что поднимаемся в гору. Мопеды с трудом преодолевают подъем на первой скорости. Что-то тут неладно... Проезжали ли мы вообще эти места?

Оглядываемся по сторонам. Мы стоим на возвышенности, вокруг — горные цепи, а между ними — зыбучие пески. В свете заходящей луны видим внизу в метрах 400 от нас долину, где мы были несколько часов назад. Теперь все ясно: следуя за луной, мы сильно отклонились на запад.

С трудом начинаем спускаться по чрезвычайно крутому склону. Нагромождения камней преграждают путь, отвесные скалы мешают идти точно по компасу.

Мы двигаемся чуть ли не ощупью. Часто луч, отбрасываемый фонарем мопеда, ныряет в пустоту, и мы едва успеваем затормозить в двух шагах от пропасти. Мимо нас как призраки проносятся клочья тумана. Световой конус фары заднего мопеда отбрасывает на крутой склон горы огромный силуэт ведущего. Объединенными усилиями проталкиваем машины через дюны и впадины. Потрудившись как следует, мы наконец добираемся до подножия горы. Полночь давно уже миновала, холод пробирает до самых костей. Мы закутываемся в спальные мешки; даже в первые дни путешествия — в феврале — мы так не зябли.

В довершение беды у Вольфганга спустила камера заднего колеса. Делать нечего, приходится заняться ремонтом.

На этот раз, наученные горьким опытом, мы долго сверяемся с картой и компасом. Часа в три утра, когда небо на востоке начинает светлеть, снова замечаем следы шин. Наконец, проведя 17 часов в седле, прибываем в Дамаск. Первая поездка на мопедах по бездорожной пустыне прошла удачно. Теперь можно махнуть и в Багдад.



## Иншалла

Мы никак не можем пожаловаться на недостаток сюрпризов на нашем пути в Ирак. Взять хотя бы самое начало... Наши сомнения наконец-то разрешены, нам остается только вскочить на мопеды и помахать рукой Дамаску, как вдруг приходит телеграмма от представительства ГДР в Багдаде:

«Предостерегаем от поездки Дамаск — Багдад на мопедах зпт связи исключительно тяжелыми климатическими условиями тчк».

Что и говорить, хороший совет — великое дело, но ведь нам обязательно надо попасть в Багдад и побывать в консульствах, чтобы получить там разрешения на въезд в другие государства, лежащие на нашем пути. Единственное, что мы можем сделать, — это свести риск до минимума, взять дополнительные канистры с очищенным спиртом и водой [\[8\]](#). Правда, нагрузка мопедов увеличится, но зато мы целую неделю не будем заботиться о пополнении запасов.

Уже в нескольких километрах от Дамаска местность становится однообразной. Следов цивилизации очень мало. Но вот жалкие деревья и последние хижинки исчезают за горизонтом, и далеко раскинувшаяся пустыня смыкает вокруг нас свои объятия.

Дорога оставляет желать лучшего: то сплошные камни, то песчаные заносы, колеса вязнут по самые оси. Благодаря легкому ветерку палящий зной ощущается не так сильно. Только остановившись на несколько минут, чтобы устранить небольшую неисправность, мы понимаем, что за ад вокруг нас. Миражи открывают нам чудесные, как сновидения, картины. Обманутый глаз видит в мерцающих далях то огромные озера, то пышные оазисы. Маленькие пучки травы превращаются

в гигантские деревья, а небольшие камни принимают очертания причудливых скал. Вдали пасутся одногорбые верблюды фантастических размеров.

Нам то и дело приходится объезжать препятствия, и мы можем легко сбиться с курса, несмотря на компас. К вечеру нами овладевает легкое беспокойство: если мы не очень отклонились от маршрута, скоро должна показаться застава сирийской полиции. А вот и она! На холме огорожено колючей проволокой пространство в форме четырехугольника; за проволокой две хижины из гофрированного железа, антенна и обязательная в этих местах цистерна с водой. Людей не видно, и мы катим дальше.

Первый день пути подходит к концу. Место для ночлега искать не приходится: где сошли с мопедов, там и ставим палатки, без которых ночью пропадешь от холода. Правила здесь совсем иные, чем у нас дома, — мы ночуем прямо на дороге.

Ночью нас будит шум моторов. В небе появляется сноп света. Мы долго следим, как шарят в темноте лучи фар двух грузовых машин. Грузовики проходят близко, но водители нас не замечают. Красный свет заднего фонаря постепенно бледнеет, затем снова наступает тишина.

Пробуждающийся день застает нас уже в седле. Перед нами беспредельное песчаное море. Однако пустыня далеко не так однообразна, как нам казалось вначале. Через каждые 100 километров она меняет свой облик. Она то ровная, как взлетная площадка на аэродроме, то холмистая. В восточной ее части редко когда попадает камень, зато в западной, ближе к Иордании, путь то и дело преграждают нагромождения огромных булыжников. Изредка встречаются даже следы растительности. Полудикие верблюды щиплют стебли мясистой травы.

Через 150 километров мы замечаем на горизонте пограничные знаки вбитые в землю железные столбики — это еще одно доказательство того, что мы едем точно по курсу. Въезжаем в пограничный район. Немного спустя нас окружают полицейские. Впервые в регистрационной книге будут фигурировать двухколесные машины — два мопеда «Симсон» из Германской Демократической Республики.

После того как были выполнены все пограничные формальности, нас приглашают в дом, усаживают на кожаные подушки; по старинному восточному обычаю угощают кофе. Мы сидим в кругу хозяев и рассказываем о своей поездке. Через несколько километров в палатке иракской пограничной полиции повторяется все сначала. А затем мы опять одни в немилосердно раскаленной пустыне. Вокруг никаких признаков жизни. Нам то и дело попадаются скелеты верблюдов и ослов: видимо, каравану не хватило воды... На следующее утро, когда в нежно-пурпурных красках занимается день, мы уже стоим перед Рутбой иракским таможенным пунктом.

Чиновник равнодушно перелистывает наши документы:

— А где разрешение на ввоз мопедов? Чтобы въехать на собственной машине в Ирак, требуется специальное разрешение военных властей.

У нас перехватило дыхание. Конечно, мы не запаслись таким разрешением, в Дамаске нам о нем никто ничего не сказал. Ехать обратно 400 километров только для того, чтобы сделать отметку в визе?

— Я немедленно телеграфирую в Багдад, — пытается успокоить нас чиновник, — и после обеда вы наверняка сможете ехать дальше. Иншалла.

Сомнений нет, мы снова вошли в соприкосновение с современной цивилизацией: пустыня не могла задержать нас, а вот отсутствие двух маленьких

бумажек с печатями явилось непреодолимым препятствием. Прошел день, а за ним и вечер... Наступает завтра. Нас чуть ли не каждый час подбадривают, дают обещания, но так и не разрешают продолжать путь. И в ответ на все вопросы каждый раз раздается: «Иншалла».

В разговорнике это выражение стоит на первой странице: «Иншалла — так желает Аллах». Наш словарь обогатился одним из важнейших и наиболее часто употребляемых в мусульманских государствах выражений. Каждый ответ, каким бы точным он ни был, кончается этим «иншалла».

У нас появляются и товарищи по несчастью: прибыл автобус, курсирующий на линии Кувейт — Дамаск. Машина, на которую должны пересест пассажиры, опоздала на один день. Люди с обычным восточным равнодушием выгружают багаж, расстилают матрасы прямо на земле и тут же приступают к приготовлению пищи. Вся их жизнь проходит на наших глазах. Около нас расположились два индийских семейства. Стройные женщины с незакрытыми лицами заставляют нас на время забыть о наших злоключениях. Мы даже не спрашиваем больше, получено ли разрешение на проезд.

Мы разговорились с купцом из Багдада. Он ездил в Европу, а сейчас через Бейрут возвращается в Ирак. Уже целую неделю он торчит в Рутбе. Это удел почти всех путешественников. Памятуя об этом, какой-то находчивый делец построил рядом отель. Цены в нем безбожно высокие.

Мы сидим на ступеньках и дремлем. Жара убивает всякое желание что-либо делать, парализует энергию. А нам отвечают одно и то же:

— Еще несколько часов или, может быть, еще один день — и вы поедете. Иншалла.

Мы бредем по деревне в поисках лавчонки, где можно купить хлеба. Два дня потрачены впустую, а запасы убывают. Мальчик-араб ведет нас к булочнику. В пекарне стоит только большой чан для теста и печь да сзади несколько мешков с мукой. Булочник берет из чана кусок теста величиной с кулак, руками придает ему форму плоской лепешки наподобие тарелки и ловким движением бросает внутрь печи на горячую стенку, расположенную над самым огнем и открытую сверху и снизу. Искусство пекаря состоит, собственно, в том, чтобы своевременно снять лепешку. Если он поторопится, лепешка не отделится от горячей стенки и разорвется, если опоздает — она упадет в огонь.

Издали слышится гул моторов. В деревне уже стоит штук двадцать грузовых машин, теперь добавляется еще шесть. Грузчики, лениво дремавшие в тени, оживляются. Странные фигуры в причудливых одеяниях осаждают машины. Иракским автомобилям не разрешается пересекать границу, и весь груз должен быть перенесен на стоящие наготове сирийские грузовики. Не жалея сил, а тем более глотки, грузчики при помощи железных ломов перетаскивают многотонные ящики с одного грузовика на другой. Сначала они подталкивают ящик к заднему борту, пока его центр тяжести не очутится за пределами кузова и он в силу закона тяготения не коснется одним ребром земли. Тут водитель подает машину немного вперед, пока грохот не возвестит, что и второе нижнее ребро ящика достигло земли. На этом разгрузка заканчивается. Следует только добавить, что кузов часто находится на высоте человеческого роста. Ну, а если содержимое ящиков не всегда выдерживает столь необычное обращение — то что ж, на то воля Аллаха. В Западной Африке нам однажды показали автомобиль «Вартбург» с деформированным шасси. Он упал с корабля при разгрузке в порту... Таким образом

передвигали, наверное, каменные глыбы при строительстве пирамид. Ни малейшего намека на современную технику.

Если содержимое какого-нибудь ящика приходится не по вкусу чиновнику, груз остается в таможне.

Мы были почти удивлены, когда на третий день нас вызвали в канцелярию и как ни в чем не бывало поставили печать на наших визах. Рано или поздно разрешение всегда приходит, так нам во всяком случае сказал чиновник.

На прощание мы пригласили купца из Багдада выпить с нами чаю.

— Смотрите не забудьте, завтра же приходите ко мне в магазин. Сегодня я обязательно уеду.

Иншалла.

## **Четыре с половиной тысячи лет назад...**

По железному мосту современной конструкции мы пересекаем Евфрат и попадаем в Месопотамию. Шелестят на ветру пальмовые рощи, луна льет вокруг свой серебристый свет. У костров бедуинов, слегка раскачиваясь, сидят на корточках сказители. На своем резком и все же очень мелодичном языке они рассказывают о тех временах, когда жил халиф Гарун ар-Рашид и создавались сказки тысячи и одной ночи. Ведь Двуречье в те незапамятные времена уже фигурировало в сказаниях и легендах. Наши современники — археологи XX века тоже открывают нам далекое прошлое, только язык их куда прозаичнее, чем звучный, напевный арабский язык. И все же то, о чем они говорят, не менее интересно, чем история халифа и его великого визиря.

О первых известных нам обитателях этой области, шумерах, мир узнал из двуязычных глиняных табличек, но еще долгое время оспаривалось предположение, что здесь некогда жил народ, постройки которого древнее самых древних вавилонских развалин.

Лишь после того как в 20-х годах нашего века Вулли произвел раскопки храмовой горы Ур, предположение стало уверенностью: в III тысячелетии до нашей эры здесь жили шумеры. Была найдена стела, рассказывающая о жизни этих людей: ангел символическим жестом льет воду на землю. Надпись поясняет, что царь Урнамму построил искусственную систему орошения с многочисленными каналами. В Месопотамии были обнаружены остатки древнейшей на

земле культуры: надгробные сооружения, печати, барельефы и храмы в возрасте свыше 4 тысяч лет.

Шумерская культура определила всю дальнейшую историю Месопотамии. На основе рисуночного письма возникла клинопись, которая и через тысячу лет была еще средством общения с другими государствами и проникла даже в Египет. Хорошо организованное войско и налаженное управление способствовали прочности государственного строя. В погребениях среди домашней утвари обнаружено множество предметов иностранного происхождения — это говорит о том, что шумеры вели широкую торговлю с соседними странами. Благодаря экономическому могуществу потомки шумеров процветали. Вавилон был густонаселенным городом с грандиозными дворцами и храмами.

Вавилонский царь Хаммурапи в середине XVIII века до нашей эры издал кодекс законов для своих подданных. В государстве, где рабовладельцы противостояли рабам, закон, конечно, в первую очередь обеспечивал права и защиту собственников. И все же судебник Хаммурапи впервые ограничил деспотический произвол. А поскольку Хаммурапи в начале и в конце кодекса дал заверение, что законы внушены ему верховным божеством, они считались священными.

Пришли другие народы, изгнали вавилонян, но Месопотамия продолжала играть важную роль в истории человечества.

При ассирийцах Двуречье достигло еще большего величия. Их главные города Ашшур и Ниневия находились на самом севере Месопотамии. Археологическая экспедиция Андрэ в Ашшуре, в верховьях Тигра, открыла богатства, о которых и не подозревали. Ассириологи расшифровали клинописные таблички библиотеки царя Ашшурбанипала. В этих глиняных книгах изложены все знания того времени —



из области медицины, астрономии, религии и лингвистики.

Новая столица Ниневия стала центром государства, простиравшегося от Кавказа до Египта. Но вскоре после смерти Ашшурбанипала ассирийское государство распалось; двенадцать лет спустя мидийцы разрушили столицу Ашшур, а в 605 году до нашей эры звезда Ассирии закатилась окончательно.

## У Вавилонской башни

На юге в это время образовалось Ново-Вавилонское царство. Вавилон снова стал столицей.

С этим государством неотъемлемо связано имя одного из его царей Навуходоносора. Известно, что он приказал воздвигнуть вокруг города стену длиной 18 километров, которая стала одним из семи чудес древнего мира. Благодаря этой стене — ее верхняя часть имела в толщину 30 метров — Вавилон был неприступен. Другое чудо света — Вавилонская башня; она воплощала стремление царей к могуществу и величию. Сейчас от башни сохранились лишь ее нижние уступы, но модель, выставленная в вавилонском музее, дает представление о предполагаемой форме сооружения.

Ступенями поднимавшееся ввысь строение венчалось храмом бога Мардука, сложенным из синего глазурованного кирпича. В огромной куче мусора у подножия башни и сейчас можно найти множество обгоревших осколков этих цветных кирпичей.

От 50 храмов города, от дворца и жилых домов также остались только развалины или одни фундаменты. Разрушились выложенные свинцовыми плитками своды административных зданий, на которых когда-то росли деревья и кусты. Древние греки называли их «висячими садами Семирамиды», но они имеют к царице не больше отношения, чем надписи Рамсеса в Карнакском храме к подлинным делам этого фараона.

Мы присоединились к группе специалистов, которые строят в Багдаде промышленную выставку ГДР. Сюда они приехали на выходной день. Переводчик водил нас по улицам и переулкам, открытым немецким

археологом Кольдеевым спустя две с половиной тысячи лет, на рубеже XIX и XX веков.

Под ногами хрустели щебень и галька. На многих камнях виднелись изящные штрихи клинописи. К счастью, в этом городе обнаружено так много находок, что история Вавилона дошла до нас почти без пробелов.

От архитектурных сооружений остались одни развалины и обломки, но они производят почти такое же сильное впечатление, как и две с половиной тысячи лет назад. Мы идем по мощеным улицам, некогда очень оживленным. Ежегодно во время новогодних празднеств по главной улице проходила торжественная процессия. Еще и сейчас эту улицу с обеих сторон окаймляет двойная стена, целиком сложенная из кирпича. Она покрыта рельефными изображениями сказочных существ — быков, крылатых коней и ящеров. Всего таких изображений найдено более пятисот.

Мы потрясены зрелищем монументального и вместе с тем преходящего величия. Нам то и дело попадаются таблички с надписями на английском, французском и арабском языках, прикрепленные около особенно интересных памятников: у каменного моста через Евфрат длиной 123 метра — это был самый длинный и древний мост того времени; над изображением льва, который являлся символом Вавилона; рядом с высеченным из базальта каким-то неуклюжим животным, перешагивающим через лежащего человека.

Ново-Вавилонское государство просуществовало немногим больше ста лет, затем оно было покорено персами. В последний раз Вавилон упоминается в 323 году, когда здесь в царском дворце умер Александр Македонский.

Впоследствии Вавилон стал частью государства Селевкидов, а позже провинцией Римской империи. Теперь он находится вдалеке и от столицы и от центров культуры. Его некогда неприступные стены стали

разрушаться, дворцы и храмы опустели, здания почти утратили былое величие.

Но духовные ценности, созданные в Двуречье, затмили память о его властолюбивых царях. Законы Двуречья, развивавшиеся здесь науки и, в частности, двенадцатиричная система счисления долго еще способствовали прогрессу человечества, указывая путь последующим поколениям.

## «Сердце востока»

Названия знаменитых городов часто ассоциируются у нас с вполне определенными представлениями. Багдад словно окутан романтическим туманом истории, здесь разворачивались сказочные события «Тысячи и одной ночи», здесь возвышались роскошные дворцы, лежали тенистые пальмовые рощи и жили очаровательные красавицы.

Но сейчас Багдад совсем другой.

В день нашего приезда ветер гнал перед собой тучи пыли; термометр даже в тени показывал 50 градусов выше нуля.

Деловые улицы и берег Тигра застроены ультрасовременными виллами. Стальные и железобетонные каркасы строящихся многоэтажных домов придают городу почти европейский облик. В послеобеденное время на улицах царит такое движение, что водителями мопедов овладевает комплекс неполноценности и они предпочитают передвигаться пешком. Автобусы и такси, военные джипы и роскошные автомобили с устрашающей скоростью мчатся по асфальту. Тут уж мало пользы даже от новой планировки главных магистралей, при которой почти отсутствуют перекрестки: слишком малы интервалы между машинами, тысячи их идут сплошным потоком одна за другой.

Да, теперь Багдад вполне современен. Лишь на окраинах, там, где город соприкасается с пустыней, тянутся глухие, немощеные улицы арабского квартала.

Исключительно низкий уровень жизни — вот то наследство, которое досталось республике от династии Фейсала. 99 процентов населения были безграмотны, четыре пятых посевных площадей не обрабатывалось. И

это в стране, нефтяные богатства которой являются одними из крупнейших в мире. Ларчик открывается просто: долгое время Ирак нес двойное бремя феодализма и полуколониальной зависимости.

И если в центре столицы возвышаются современные здания и леса новостроек, то в деревнях можно еще встретить глиняные хижины феллахов без окон. Это тоже обычное явление.

Необычна только жара, которая еще в зародыше убивает всякую инициативу. Если хочешь принять утром холодную ванну, надо наполнить ее чуть ли не с вечера, чтобы вода хоть немного остыла за ночь. Даже из крана с надписью «холодная» течет вода, температура которой редко опускается ниже 30 градусов.

Мы решили посетить «Золотую мечеть» багдадских халифов. Уже издали виден над пальмовой рощей громадный купол, его позолота сверкает в лучах солнца. Искусством архитекторов и мастерством ремесленников создано строение, равного которому нет на всем Востоке. Наружные стены украшены разноцветной мозаикой. Но, несмотря на наши бороды, нам не удалось выдать себя за мусульман и войти в мечеть. Мулла указал нам на дверь, а верующие проводили нас недобрыми взглядами.

На следующий день поднялась песчаная буря, и это отнюдь не улучшило нашего настроения. Ветер принес из пустыни столько пыли, что само небо стало серо-желтым. Песок проникал всюду, сушил горло. Движение на центральных улицах почти прекратилось.

Лишь поздно вечером мы смогли снова выйти из дому. Город молниеносно ожил. Дневная жара спала, 35-градусная температура казалась невысокой. Мы уселись в одном из маленьких открытых ресторанчиков на берегу Тигра и заказали «маскуф». Это багдадское кушанье готовится из рыбы особого сорта, которая водится в Тигре. Ее коптят и жарят на открытом огне, а

затем подают с плодами манго. Едят все это руками. Наконец-то мы ощущаем экзотику Багдада.

Каждый вечер мы бродим по улицам и переулкам города, и Багдад все больше нравится нам. Некоторые из наших прежних представлений о Багдаде подтверждаются, некоторые под натиском впечатлений уступают место новым.

В стороне от городской толчеи мы набрали на медный базар — мастерскую медников. Как во времена Гарун ар-Рашида, они сидят перед наковальнями и куют пузатые кувшины. Рядом с медным рынком расположились торговцы пряностями. В многочисленных чашечках у них разложены причудливые на вид, а еще более на вкус травы, специи, эссенции. Мы проходим мимо лавчонок корзинщика и канатчика и чуть погодя с трудом отходим от ковровой мастерской.

Но вскоре тщетно будет искать в Багдаде ложную романтику тесных, темных домов и глухих переулков. С образованием республики в Ираке открылась новая эпоха. В связи с этим большое значение придается промышленной выставке, которую в настоящее время готовит здесь ГДР. В светлых залах, словно созданных только из алюминия и стекла, будут показаны именно те изделия промышленности, которые так нужны в настоящее время Ираку: всякого рода сельскохозяйственные орудия, продукция электротехнической промышленности и прежде всего небольшие стационарные предприятия.

Однако тесные связи обоих государств ограничиваются не только торговыми договорами.

В Багдадском университете преподают ученые из нашей республики. Свыше 200 молодых иракцев получают образование в ГДР в качестве студентов, практикантов и стажеров и готовятся к своей будущей профессии в наших профшколах и на наших

предприятиях. Специалисты ГДР трудятся в народном хозяйстве Ирака. Исследователи клинописи работают в зоне Месопотамии; первый симфонический оркестр в Багдаде был создан при помощи искусствоведческих объединений Германской Демократической Республики. Этот перечень можно свободно продолжить.

Многое еще предстоит сделать Ираку. Отсталая экономика, слаборазвитая система образования, недостаточное число лечебных учреждений — этими проблемами займутся в ближайшее время.

Но первые шаги уже сделаны. Всюду на окраинах сооружаются новые, светлые дома, в которых наконец-то будут жить те, кто их построил. Наше кратковременное пребывание в Багдаде дало нам многое. Впервые Сирийскую пустыню пересекли два мопеда. Дорога через пустыни Внутренней Африки утратила для нас многие из своих ужасов.



## **Новые страны — новые неожиданности**

Посреди пустыни мы натолкнулись на указатель: «Багдад — 450 км. Иерусалим — 610 км». Третий указатель неопределенно направлял на север: «Дамаск — 350 км». Мы поехали на запад, по направлению к Иерусалиму.

Сооружая нефтепровод, английские и американские нефтяные компании, во владении которых до сих пор находится большая часть нефтяных запасов на Ближнем Востоке, создали единственный удобный путь сообщения между Индийским океаном и Средиземным морем. Прямая, как стрела, тянется асфальтированная дорога от горизонта до горизонта. Лишь изредка какая-нибудь гора нарушает прямую линию.

Целыми днями едем мы по пустыне. И снова внешний вид ее полностью изменился. Ровные песчаные дали Ирака уступили место горному ландшафту. Слева и справа от нас россыпи гальки. Чем дальше продвигаемся мы на запад, тем крупнее становятся камни. Беспорядочно разбросанные складки почвы создают полную иллюзию застывшего каменного моря. Слой базальтовых осколков полметра толщиной покрывает площадь во много квадратных километров. Картина становится все более захватывающей, встречаются пористые камни туфа. Без дороги эта часть Передней Азии была бы полностью непроходимой, не существует еще такого шинного транспорта, который бы смог проложить себе путь по щебневым полям.

220 километров отделяют иорданскую пограничную заставу от иракской. Прямой линией через пустыню на сотни километров тянется граница. Она не имеет

никаких обозначений, никаких пограничных знаков. Только парный пост полиции — двое бедуинов на быстрых верблюдах — разъезжает туда и обратно по воображаемой пограничной черте.

Неизвестно, когда мы оставили Ирак и вступили в новую страну. Мы нигде не встретили обязательных шлагбаумов, преграждающих дорогу. Нет и пограничной заставы с многочисленными входами: в таможенную, в паспортный отдел, в санитарную инспекцию и другие подобные учреждения, которые выдумал организаторский гений XX века. Мы поняли, что перешли границу, лишь увидев километровые камни, помеченные новой нумерацией, и дорожные знаки, окрашенные, как в Турции, в оранжевый цвет и заостренные книзу. Щиты на обочине дороги, отмечающие узкий мост или качество зажигательных свечей новой марки, написаны на арабском и английском языках. Бедуины во всем арабском мире носят длинные, до щиколоток, рубахи и головные платки, которые поддерживаются шнурком, повязанным вокруг лба. Их женщин и в Иордании редко увидишь с открытым лицом.

Уже к концу дня мы добрались до пограничной заставы и до бензоколонки нефтепровода. Таможня и здание полиции были закрыты.

— Движение здесь небольшое, и застать пограничников на заставе довольно трудно.

Такое сообщение служителя колонки кажется нам не совсем достоверным. После положенного часа ожидания, во время которого на Востоке не рекомендуется проявлять инициативу, мы направляемся на поиски и наконец обнаруживаем всю команду во главе с офицером за веселым «дежурством» в кафе. Право на переход границы выдается быстро, прежде, нежели успевает остыть только что налитый в чашку писаря кофе. Чиновник нацарапал что-то в наших

паспортах; понять, что обозначают идущие справа налево странные значки беглого почерка, мы, конечно, не в состоянии. Арабский шрифт не похож на буквы, принятые в Европе. Его далекими предками были древнеегипетские храмовые надписи, а родителей следует искать в демотической письменности [\[9\]](#), которой пользовались в Египте в античное время. Мимоходом узнаем, что часовую стрелку надо передвинуть на час назад, хотя это абсолютно излишний труд, ибо ни местные власти, ни купцы не стараются затруднять здесь свою память точным временем.

Таможенного чиновника четвертой пограничной заставы пришлось, например, сперва разбудить. Зевая, он тиснул свою печать на визе. На этом контроль окончен. И мы законно вступаем в Иорданию — девятую страну нашего путешествия.

Наш взгляд падает на календарь. Сегодня 4-й день 2-го месяца 1380 года по принятому в арабском мире летосчислению. Арабский календарь открывается 622-м годом, годом хиджры — переселения Мухаммеда из Мекки в Медину. Арабский календарь — лунный, год состоит из 354 дней. В каждом 30-летнем цикле 19 простых лет и 11 високосных. Общие праздники ежегодно передвигаются, Новый год празднуют в этом году 25 июня.

В Иране турист сталкивается с другой неожиданностью. Испокон веков Новый год совпадает там с началом весны. Испокон веков он является для крестьян символом победы света над зимой. Тут тоже действует лунный календарь.

## 392 Метра ниже уровня моря

Иордания для нас — абсолютно чистая страница. Все наши запросы в разных учреждениях и управлениях остались без ответа. Сведения из энциклопедии нас тоже не очень-то обогатили. «Королевство в Малой Азии площадью 96 тысяч квадратных километров, из них около 80 тысяч — пустыни; население — почти 1,5 миллиона». Путеводитель по Иордании, «святой стране», услужливо рассказывает о рае для туристов, о превратностях истории (и здесь нам преподнесли древнейший город мира — на этот раз Иерихон), о баснословно дешевой плате за обслуживание (что, увы, совсем не так) и о произвольно изменяющихся таможенных и валютных предписаниях (что, к сожалению, соответствует действительности).

Спектакль начинается перед первым же населенным пунктом — Мафранг. На дороге внезапно выскакивает мужчина и, яростно жестикулируя, дает нам знак остановиться. Мы замедляем ход и отъезжаем к обочине. Может быть, это полицейский, желающий проверить наши паспорта, а может быть, араб, которому срочно нужен моторизованный транспорт.

Ничего подобного. Это хозяин небольшой харчевни, он приглашает нас к обеду:

— Вы должны обязательно попробовать мои кушанья, — говорит он с таким выражением лица, как будто от этого зависит спасение его души.

Когда разъезжаешь по чужим странам, надо пробовать все то, чем питаются местные жители [\[10\]](#). Немного спустя мы едим неизменную на Востоке лепешку, начиненную всем, что растет в этом оазисе: манго, помидорами, картофелем, огурцами. Зато от анисовой водки, которая полагается к подобной закуске

и которую хозяин, подмигивая, наливает нам (он сам мусульманин), мы решительно отказываемся. Перед нами еще большой отрезок пути. К тому же горький опыт уже научил нас избегать водки в деревнях Востока.

И здесь, в Иордании, наша дорога проходит через пустыню. Мы снова знакомимся с совершенно новыми пейзажами. Вот перед нами горы, серая, голая, как на луне, местность. Временами, словно из-под земли, появляются маленькие зеленые островки, несколько домов и поле — свидетельство тяжелого труда крестьян. Зато в глубине пустыни мы наталкиваемся на громадный военный лагерь. За колючей проволокой — танки, грузовики, легкая и средняя артиллерия. Около машин суетня, как в улье. Оружие блестит на солнце, машины заправляются. Иордания в постоянной боевой готовности.

Многие священные реликвии мусульман расположены в еврейском «Новом городе», а главные святыни евреев — Елеонская гора и синагоги — в руках Иордании. Между ними — шлагбаум, разделяющий обе стороны. Только гранаты летают туда и обратно.

Англия предназначила Израилю роль нарушителя мира на Арабском Востоке, роль, которую он с начала своего существования честно выполняет.

Произвольно установленная граница, разделившая Палестину и Иерусалим, проведена здесь совсем не для того, чтобы ликвидировать напряжение. Если приезжий хочет купить почтовые марки на почтамте в Иерусалиме, его прежде всего тщательно обыскивают, пытаясь найти у него оружие. На всех улицах стоят джипы с вмонтированными литерами МР (военная полиция) и военные посты. Они проверяют наши паспорта.

Еще несколько дней пути — и мы у Аммана, столицы Иордании. Новая история этого города столь же

молода, как и история самого государства: Амман начал отстраиваться лишь 40 лет назад. В Сити много административных зданий. Повсюду новые дома. Широкие чистые улицы уже тесны для автотранспорта. Несмотря на энергичное строительство в центре, которое мы видим на каждом шагу, границы города отодвигаются все дальше. В предместьях улицы тянутся на много километров вдоль окрестных склонов.

Амман стал центром политической и деловой жизни страны. Экономическое развитие Ближнего Востока и напряженное положение последних лет наложили свой отпечаток на столицу Иордании. Лицо этого города определяет активная деятельность торговцев, лихорадочное уличное движение, разнообразная, сверхсовременная архитектура.

Маленькими и скромными, не тронутыми веянием прогресса кажутся лежащие на границе с Сити остатки старого города — Филадельфии египетских царей Птолемеев. Не многое здесь выдержало разрушительную силу времени: осталось лишь несколько полуразрушенных храмов и небольшой амфитеатр. Амман — прямой результат экономического развития королевской Иордании в последнее десятилетие. Тем же, кто интересуется прошлым, следует побывать в Иерусалиме. Города с более богатой историей в этих краях нет.

Местность между двумя городами изобилует дикими ущельями и запоминается своей красотой. Племена бедуинов, как и во времена Авраама, кочуют со своими козами и стадами верблюдов от долины к долине. На пастбищах они разбивают черные шатры с множеством дырок и заплат. Опираясь на посох, стоит возле стада дозорный. Он с головы до ног закутан в национальную одежду, как это было принято у его предков — пастушеских племен времен Ветхого завета.

Путешествие через горы является как бы экскурсией в ранний раздел геологии: повсюду видны сбросы и трещины. Мертвое море — географическая редкость; его в первую очередь предлагают вниманию туристов.

Сразу за Амманом дорога идет слегка под уклон. Многие километры мы катим вниз с выключенными моторами по шоссе, которое проложено здесь по самому краю крутого спуска в долину. На дорожном знаке у обочины написано «уровень моря» и внизу проведена горизонтальная голубая линия. В следующий момент мы оказываемся уже ниже уровня моря в гигантской низменности, палестинской впадине — в идиллической иорданской долине. Красно-коричневый горный хребет остается в туманной дымке далеко позади нас. Вокруг все цветет и зеленеет. Мы чувствуем себя как на летней увеселительной прогулке у ручья в Рудных горах. Лишь военный пост — два всадника с широкими кинжалами на груди — у моста через Иордан возвращает нас к прозаической действительности Иорданского хашимитского королевства 1960 года. Но и здесь вопреки ожиданию часовым достаточно беглого взгляда на каракули пограничных чиновников четвертой заставы. Как будто сопутствуемые волшебным заклинанием «сезам откройся», мы проходим очередной контроль.

Иерихон (Эриха) лежит на 350 метров ниже уровня моря. Город мало отличается от других арабских поселений. Небольшая пальмовая роща, несколько кривых переулков. Древней является, по-видимому, только булыжная мостовая. Подъезжаем к бензоколонке и пополняем запасы горючего. Над кассой неизбежная здесь надпись: «Самая низкая (ниже уровня моря) в мире бензоколонка».

Еще двенадцать километров — и мы у Мертвого моря. Сходим у отеля «Дед Си», но при одном взгляде на прејскурант тут же молниеносно вскакиваем на

мопеды. Ажиотаж по поводу того, что этот отель расположен в самом низком месте на земле, доведен до апогея. Повсюду рекламы, где центральное место занимают цифры «392». Для нас это тоже самый «низкий пункт» нашего путешествия.

Содержание солей в Мертвом море так высоко, что плотность воды выше, чем где-либо. Попытка плыть на животе терпит неудачу — ноги не погружаются в воду. Конечно, мы используем и свои акваланги, но, кроме нескольких моллюсков, никаких живых тварей не находим [\[11\]](#). Высокий процент солей делает невозможным существование здесь каких-либо высокоразвитых организмов.

После купания мы мгновенно высыхаем и наша кожа покрывается тонкой корочкой соли. Лишь душ из пресной воды помогает унять адский зуд и жжение во всем теле.

Калийные и натриевые соли Мертвого моря — это неиспользованные сырьевые ресурсы страны. Нынешний способ добывания солей такой же, как и тысячу лет назад. Неглубокий бассейн наполняется морской водой, жидкость испаряется на солнце, и соль можно брать прямо со дна. Но скоро здесь кое-что изменится. Эксперты из ГДР уже работают над новым методом опреснения. Тогда запасы морских солей будут наконец полностью использованы.

Мы расстелили наши спальные мешки на берегу моря, под покровом теплой южной ночи. Высоко над нами сверкают звезды и, переливаясь, отражаются в море. С террасы отеля, лежащего неподалеку, доносятся приглушенные звуки итальянского джаза — романтика туристической жизни.



## **Между Елеонской горой и воротами Мандельбойма**

На следующее утро снова начинаем подъем. От Мертвого моря до Иерусалима 37 километров. Но этот город лежит на высоте 707 метров над уровнем моря, то есть перепад высот достигает здесь почти 1100 метров. Для наших маленьких моторов это достаточная возможность доказать свою работоспособность. Крутая дорога вьется вокруг скал. В зимнее время ветер и дождь создали причудливые изображения на дюнах. Безжизненными и голыми лежат у наших ног горы, окружающие Мертвое море. Свинцово-серая неподвижная поверхность воды переходит у горизонта в бледные краски неба. Мы не ощущаем ни малейшего дуновения ветра и будто видим, как из котловины поднимается давящее, душное марево зноя.

И все же с каждым оставленным позади километром климат меняется. Жара, царившая утром, вскоре исчезает. В Иерусалиме свежий ветер делает приятным даже полдень.

Мы сидим на Елеонской горе и наслаждаемся волшебным видом лежащего перед нами города. Его силуэт очерчен башнями церквей и тонкими минаретами мечетей. Могучая, еще полностью сохранившаяся городская стена XVI века окружает центр. Там каждая пядь земли — отрезок истории. Наиболее известна, конечно, «Виа долороза» — дорога, ведущая к Гробу Господню. Крестоносцы построили здесь церковь, строгая и холодная готика которой странно контрастирует с красочным восточным базаром.

Мы останавливаем наши мопеды перед городскими воротами и идем пешком. Идем по многочисленным ступеням, узким извилистым переулкам. Над улицами нависли арки. В витринах ювелирных лавчонок всеми цветами радуги играет солнце. Дома тесно прижаты друг к другу, каждый квадратный метр застроен. Мимо нас, тяжело дыша, проходят носильщики. Лишь несколько улиц настолько широки, что по ним могут проехать небольшие грузовые машины. Вокруг нас шумная толкотня арабского базара, некоторые лавки густо облеплены людьми: здесь пробуют на ощупь ткани, примеряют не очень новые ботинки, подолгу торгуются, чтобы наконец вернуть товар назад. Через час сходятся снова: покупатель в надежде, что торговец передумал и понизил цену, торговец — что покупатель пойдет ему навстречу. Среди мужчин в бурнусах и женщин в чадрах все время попадаются монахи всех орденов, высшее духовенство всех вероисповеданий, рясы и ризы, туристы в скромных костюмах, целый школьный класс с учителем, одетым в замшевые шорты. (Позже мы встретили эту группу вновь, но на сей раз учитель был одет несколько солиднее, ибо при входе в каждую церковь имеется надпись: «Входить с непокрытыми коленями недостойно святых мест, отступники навлекут на себя кару Божию».) До нашего уха долетают обрывки фраз на разных языках.

Наше праздничное настроение ничем не нарушается до тех пор, пока мы не возвращаемся к городским воротам. Тут мы видим, что дети опрокинули наши мопеды. Теперь через отверстие, пробитое в ветровом щите машины Рюдигера, удобно подавать руку для приветствия.

В нескольких кварталах отсюда — ворота Мандельбойма. Здесь, в центре города, проходит граница Иордании, по ту сторону железного

шлагбаума Израиль. Конечно, нам нельзя переходить границу, поскольку тот, кто хоть раз побывал в Израиле, не имеет права вновь ступить на арабскую землю.

Мы совершаем небольшую экскурсию в Вифлеем, маленький восхитительный городок, расположенный в зелени оливковой рощи. Неизменный экскурсовод показывает нам грот, где, по преданиям, родился Христос и где Иероним перевел Библию на латинский язык; он ведет нас на луг, где якобы впервые был провозглашен мир на земле.

В Иордании есть еще много достопримечательностей, но мы вынуждены спешить и едем дальше.

Наша последняя остановка — Гераса. Тут мы еще раз осматриваем римский театр и храм, которые восхищают туристов своей двухтысячелетней давностью.

Но на границе с Сирией опять непредвиденная задержка. Чиновники долго листают наши паспорта, которые переходят из рук в руки. Потом роются в нашем багаже в поисках оружия, ворошат книги. Уж не провинились ли мы в чем-нибудь? Кстати, это было бы не удивительно. Дважды нам отказывали во въезде в страну как подданным демократического государства, и мы лишь случайно получили визу в одном из иорданских консульств. Но вскоре все становится ясно: в Аммане на короля Хусейна II совершено покушение, жертвой которого стал премьер-министр. Правда, Амман уже привык к покушениям. Мы выехали из столицы в полдень, а несколькими часами позже там было введено осадное положение. Через два дня оно распространилось и на Иерусалим, но незадолго до этого мы его покинули. Видимо, в «священной земле» — Иордании есть могучий покровитель мопедистов, ибо и здесь, на границе, нам разрешают ехать дальше.

Мы удивляемся, что покушение не вызвало в широких массах сочувственного отклика.

— Все дело в том, — объяснил нам шофер, которого мы встретили на границе, — что для нас безразлично, как зовут министра. Пока мы остаемся подданными короля, в нашей жизни не многое изменится!

Такое мнение не было для нас неожиданностью.

## Над облаками Ливана

Трудно найти два соседних государства, природные условия которых были бы столь различны. До границы нас провожали идущие под уклон песчаные равнины Сирийской пустыни. А немного спустя, преодолев гребень Антиливанского хребта, мы были ошеломлены при виде зеленых тучных полей и роскошных садов. В то время как у восточного подножия гор годами не выпадают дожди, здесь над рельсами с трудом взбирающейся на перевал зубчатой дороги пришлось построить искусственные навесы.

Мы едем по дороге Дамаск — Бейрут, которая круто спускается в долину Нахр-эль-Литани. Впереди, у таможенной станции, скопилось множество сверкающих легковых машин. Привычные руки обыскивают наш багаж, да так быстро, что мы почти не успеваем это заметить. Перед нами долина Бекаа, «долина богов». Насколько хватает глаз простирается плодородная земля с баштанами [\[12\]](#), полями кукурузы и фруктовыми плантациями. Осадки, которые приносят с собой облака с близкого Средиземного моря, и южное солнце превратили этот район в сад, цветущий почти круглый год. И нет ничего удивительного в том, что здесь уже более 3 тысяч лет назад поселились люди.

В долине побывали сирийцы и финикийцы, греки и римляне, христиане и мусульмане. И все они оставили после себя молельные дома, храмы или мечети. Мы внимательно смотрим по сторонам и видим как бы в разрезе историю культуры Ближнего Востока. Люди и религии приходили и уходили, сменяя друг друга и оставляя здесь следы своего пребывания.

Руины в Баальбеке — настоящий сгусток истории. Период расцвета этой культуры относится, очевидно, к

римско-эллинистической эпохе: храмы Венеры и Бахуса и молельни Юпитера, парадные лестницы и статуи. И мы, как и повсюду, удивляемся лишь тому, что все эти шедевры архитектуры и ваяния были созданы 2 тысячи лет назад. Без подъемных кранов, без цемента, без точных расчетов.

Но надо ехать дальше. С ливанского перевала на высоте 1500 метров над уровнем моря нас еще раз приветствует Баальбек рядами своих колонн и скульптур, свидетелей шумных празднеств под южным небом.

Недалеко от города находится одна из трех знаменитых рощ ливанского кедра. Когда-то горные кряжи были густо покрыты лесом, но разбойник человек — и здесь приложил свою руку. Из ливанского кедра финикийцы строили корабли, египетские фараоны — саркофаги, даже сам Ной, как гласит предание, использовал ливанский кедр для своего ковчега. Леса исчезли, лишь несколько сотен деревьев уцелели, и их изображение стало гербом государства.

Того, кто хочет добиться своего, боги заставляют потеть, и, прежде чем добраться до кедров, нам приходится пробираться сквозь горы. Серая лента асфальта буквально врублена в скалы. Навстречу нам спускается легковая машина, она петляет со скоростью пешехода. Мимо нас на первой скорости с одышкой взбирается в гору полупустой автобус. Ревя моторами и срывая сцепления, берут подъем наши мопеды. В конце концов у нас всего лишь воздушное охлаждение, а не воздуходувка, как у мотоциклов местных типов. А от воздуха, температура которого достигает 40 градусов, трудно ждать, чтобы он хорошо охлаждал. Время от времени мы сходим с мопедов: моторам надо дать немного остыть. Долина наполнена гулом с трудом ползущих наверх тяжелых машин.

Не раз с наших уст срывается ругательство, когда на крутом подъеме мы вынуждены помогать выбившимся из сил моторам и отталкиваться от земли ногами. Что ни говори, а мопеды созданы для уличного движения, а не для преодоления крутых горных склонов да еще под тропическим солнцем и с большой перегрузкой.

Оливковые и лимонные рощи, банановые плантации и фруктовые сады остаются позади. На приемных пунктах стоят готовые к отправке ящики с фруктами. Рядом с адресами европейских стран мы читаем названия почти всех городов Ближнего Востока: Багдад, Амман, Сана, Эр-Рияд. Важный предмет импорта для районов, где постоянно не хватает воды.

Местность вокруг постепенно принимает альпийский вид. В долинах раскинулись сочные луга, к скалам прилепились горные хижины. Недаром Ливан называют «Швейцарией Востока».

На высоте 2 тысяч метров над уровнем моря мы добираемся до кедровой рощи. Эти хвойные деревья по их медленному росту можно сравнить с нашими тысячеклетными дубами. Узловатые раскидистые гиганты, в которых чувствуется подлинная сила и величие. Ближайшие лавчонки хорошо используют обычную рекламную шумиху: тут продаются семена кедра, амулеты из кедра, часы с кукушкой — они, конечно, не ходят, но зато сделаны из кедрового дерева — и, наконец, вырезанные из кедра небольшие кедровые деревца.

Пробуем забраться еще выше, чтобы обозреть долину. Налево от нас тянется гигантский каменистый обрыв. На тонких стальных мачтах натянуты канаты подвесной дороги для лыжников и отдыхающих в зимних отелях. Через несколько недель в горах откроется «белый» сезон, а в это время на 50

километров западнее, на побережье любители купания будут резвиться в теплой воде Средиземного моря.

Наступает вечер. В последних лучах заходящего солнца кроваво-красным цветом светятся горы, черные и темно-зеленые поднимаются ввысь богатырские кедры. Далеко внизу, заполняя долину, сгущается туман. Многие месяцы и недели над нами было ясное, голубое небо. И вот теперь под собой мы видим первые облака.

Медленно едем вниз, все ближе и ближе к облакам. Внезапно сноп света, отбрасываемый нашими фарами, становится молочно-белым, почти осязаемым. Видимость вмиг сокращается до нескольких метров — мы пробиваемся сквозь слой облаков. Извилистая, с крутыми поворотами дорога спускается в долину. Необходимо исключительное внимание — поворот можно заметить лишь в самое последнее мгновение. Интересно, какова глубина обрыва? Может быть, пять, а может быть, и пятьсот метров! Пропасти наполнены туманом, в котором свет фар буквально застревает. Как в фильме с привидениями. Рядом слышится разговор, но людей не видно. Мимо проносятся яркие рефлекторы встречных автомашин. Мы вверяемся нашей счастливой звезде и тормозам мопедов. Наконец, после долгих и жутких минут слой облаков редет. Из тумана выплывают люди, деревья, дома.

После перевала через горы оставшиеся 70 километров до Бейрута — просто детская игра. Скалы вплотную подступают к берегу, дорога проходит сквозь пробитые в них туннели. Слева — горы, справа доносится грохот прибоя. В темноте сверкают светло-зеленые пенистые гребни волн.

Мы преодолеваем последние километры пути по Малой Азии. А там дальше на юго-западе лежит Африка — мечта и цель нашей поездки.



## Прощание с Малой Азией

Бейрут — один из тех городов, на которые следует смотреть издали. Тогда они производят особенно сильное впечатление. Красивая природа, бурная торговля и большое политическое значение ливанской столицы наложили на нее своеобразный отпечаток. Куда ни посмотришь, повсюду шикарные магазины, толпы туристов. На близлежащем аэродроме беспрестанно приземляются реактивные лайнеры европейских и африканских авиационных компаний. Американские пассажирские пароходы высаживают на побережье тысячи любителей путешествий, карманы которых туго набиты долларами. С Арабского Востока приезжают разбогатевшие на нефти шейхи и вожди племен. Их прельщают девственная прелесть диких скал над синим морем и менее девственная привлекательность ночной жизни Бейрута, о которой здесь говорят только шепотом.

На приморском проспекте выстроились один за другим отели, на многие километры тянутся фешенебельные плавательные бассейны, ночные клубы, спортивные залы, казино. Меняльные конторы ведут операции с валютой всего западного мира. Деньги многих государств текут в Ливан — «ворота Востока».

Если и в дневные часы движение здесь исключительно интенсивное, то с наступлением вечера улицы буквально запружены автомашинами. Подобно блестящей сверкающей змее, струится бесконечный поток новейших роскошных лимузинов. В синем шелковом небе горят яркие краски неоновых реклам, сверкают названия сигарет или ночных клубов. Воздух наполнен гулом моторов, выкриками не знающих усталости продавцов лимонада и сувениров, ритмами

джазов в барах и ресторанах. Мимо нас пробегают несколько матросов — они не желают терять ни одной минуты свободного времени. В Бейруте продается все, что в этом мире можно купить за деньги.

Мы поворачиваем на северо-восток. Еще несколько минут назад мы катили по зеркальной глади асфальта, а теперь подсакиваем на булыжной мостовой. Позади остался увеселительный квартал с его лихорадочным движением на улицах, мишурным блеском ярких, освещенных неоном витрин. Но в то время как там рекою льется шампанское, здесь, в рабочем районе, люди живут в глинобитных хижинах или будках из гофрированного железа. Перед нами возникает иной Бейрут, куда редко забредает турист: Бейрут трудового люда. Ни в одной из арабских стран не проявляются так ярко классовые противоречия, как в столице Ливана. В узких, кривых и грязных улочках живут люди, отрешенные от созданных ими же богатств, живут те, кто во время недавнего американского вмешательства сокрушил политику доктрины Эйзенхауэра [\[13\]](#), живет кровь и сила страны — молодой рабочий класс Ливана.

«Счастливого путешествия по Африке» — с этими словами распрощались с нами ливанские друзья в бейрутском порту.

Трап поднят, глухо взревела сирена, могучее тело корабля сотрясается от ритмичной работы мощных дизелей. Фигуры друзей на набережной становятся все меньше. Последний взмах руки — и корабль выходит в открытое море. Много раз приходилось нам прощаться. Но это прощание мы запомнили навеки: после четырехмесячной поездки по арабским странам мы покидали Малую Азию.

## Два маленьких мопеда и большой корабль

По суше в Африку не проедешь. Государство Израиль клином врезалось между двумя частями света, и проезд через него не разрешен.

Остается лишь одна возможность добраться до Африки — на корабле. Нам везет, как это уже часто случалось. В бейрутском порту пришвартовалось грузовое судно ГДР, отправляющееся в Александрию. После недолгих переговоров с капитаном мы поднялись на борт. Однако и тут не обошлось без некоторых затруднений. В первую очередь потребовалось свидетельство с печатью дипломатического представительства ГДР, что мы именно те, за кого себя выдаем, затем мы оплатили двухсуточное довольствие — в конце концов порядок есть порядок. Итак, под нашими ногами, можно сказать, опять родная земля. На борту корабля «Теодор Кернер» <sup>[14]</sup> мы отправляемся на третий континент нашего путешествия. Мопеды стоят на задней палубе. После 14 тысяч километров пути мы впервые двигаемся при помощи чужих моторов. Всего два дня длится переезд — очень мало времени для того, чтобы все как следует рассмотреть. «Теодор Кернер», так же как и однотипный корабль «Генрих Гейне», представляет собой нечто новое в практике судоходства. На борту грузового судна водоизмещением 8600 тонн находятся почти 100 учеников-матросов, проходящих практику. Первый офицер корабля ведет нас в кинозал, в учебные комнаты, объясняет устройство новых радарных установок и навигационных приборов, которые стоят на мостике, показывает аккуратно прибранные, идеально

чистые койки будущих моряков. Невольно напрашивается сравнение с методом обучения юнг почти во всех других морских державах. Там их учат прежде всего драить металл и чистить машины.

Время идет быстро. Второй день путешествия подходит к концу. Перед носом корабля играют два дельфина. Их гибкие тела прорезают водную гладь. Красный сверкающий шар солнца опускается в море. На следующее утро мы должны прибыть в Александрию.

Всю ночь не находим себе покоя. Мы стоим у поручней и смотрим на юг, где вот-вот должны показаться первые огни Африки. Корабль спокойно идет своим курсом, оставляя позади широкий фосфоресцирующий след.

Около трех часов утра вдали появляются первые огоньки. Как подушка, затканная мерцающим жемчугом, светится в глубокой темноте ночи приближающаяся Александрия.

Несколькими часами позже лоцман проводит наш корабль сквозь скопления грузовых пароходов, барж и лодок, и мы сразу же погружаемся в деловую и шумную атмосферу порта. Не успел еще «Теодор Кернер» как следует пришвартоваться у стенки набережной, как его уже осадила толпа продавцов почтовых открыток, усердно расхваливающих свой товар.

Наш пароход доставил много разнообразных грузов. В длинном ряду стоят упряжки лошадей и мулов в ожидании, пока будут перегружены ящики с машинами, велосипедами и культтоварами. Александрия — один из самых крупных и значительных портов Леванта, но и по сей день большинство товаров выгружается здесь чуть ли не древним способом. Лишь у восточного причала поднимается в небо стальной скелет разгрузочного угольного моста — признак начинающейся механизации и вместе с тем символ активных торговых отношений между Объединенной Арабской Республикой и

Германской Демократической Республикой: мост построен на заводе имени Кирова в Лейпциге.

В последнюю очередь корабельная стрела перенесла с корабля на землю очень ценный для нас «товар» — наши мопеды. Рюдигер захлестнул их тросом, а Вольфганг, стоя уже на африканском континенте, готовился принять мопеды на земле. Когда груз был поднят и поплыл над поручнями, Вольфганг вдруг закричал. Уж не развязался ли трос? Все с ужасом посмотрели на подъемник крана. Если мопед грохнется с высоты 10 метров на асфальт, его уже бесполезно будет ремонтировать — нам придется покупать новый. Но ничего не случилось. Подъемник был задержан лишь для того, чтобы четыре фотоаппарата смогли увековечить парящие над Африкой машины.

Последующие два часа мы поглощены одним из главных занятий в нашем путешествии — заполнением анкет. Таможня посылает нас в иностранный отдел полиции, оттуда мы возвращаемся назад в таможню, затем идем к портовому начальству и, наконец, в санитарный отдел. И всюду новые вопросы и новые протоколы. Папка в наших руках распухла от бумаг.

Но вот на паспорт со стуком опускается печать. По непонятной причине нам приходится лезть в карман за деньгами: одно из портовых учреждений требует плату за свои формуляры, притом гораздо большую, чем стучит бумага, на которой они отпечатаны. Наконец все препятствия остались позади, и наше путешествие по Африке начинается.

## **Верхом на Бисмарке за 15 пиастров**

Едва за нами закрываются ворота гавани, как нас опять задерживают. Навстречу бросается какой-то араб и начинает что-то энергично объяснять, отчаянно жестикулируя. Неужели мы допустили какую-нибудь оплошность или нарушили обычаи страны? Отнюдь нет. Повторяется та же сцена, что и в иорданской пограничной деревне, только на сей раз нам хотят всучить небольшого кожаного верблюда: «Подарок для ваших детей в Германии».

Александрию проезжаем быстро. Прямая, как шнур, асфальтированная дорога ведет через дельту Нила к Каиру. Честно говоря, мы представляли себе Африку несколько иной. Сочные зеленые луга, легкий туман над землей и множество современных автомобилей скорее напоминают Европу. Только у людей, что стоят перед глинобитными хижинами, темная кожа, куда более темная, чем у арабов в Малой Азии. Нубийская кровь дает себя знать. Ведь женщины из Нубии издавна пополняли гаремы пашей и беев. Их темные крепкие фигуры и поныне часто видишь на улицах египетских городов. Развитые, ловкие и проворные нубийцы были излюбленными рабами при дворах местной знати. Сегодня они работают шоферами, клерками или стюардами.

Мы проезжаем мимо многочисленных рукавов и каналов Нила. Лениво текут к морю коричневые воды. По поверхности снуют фелюги — лодки с остроконечными парусами. Вверх по течению бурлаки тащат на длинных канатах баржи. Дорогу то и дело пересекают небольшие каналы и речки — составные

части большой оросительной системы, обводняющей более 20 тысяч квадратных километров земли. Вся дельта Нила представляет собой в любое время года плодоносный цветущий сад. И не успели мы проехать несколько километров, как поняли значение этой реки для Египта. Уже в нескольких стах метрах к западу от нее начинается пустыня.

От Александрии до Каира — 220 километров. Но лишь на последнем этапе пути до нашего сознания доходит, что мы действительно на африканском континенте: в мареве нильской долины вырисовываются пирамиды Гизы исторический памятник власти фараонов и богатства древнего Египта.

Описать пирамиды пытались многие. И большинству это не удалось. Надо побывать в Гизе, чтобы представить себе грандиозные сооружения древнего мира, надо постоять у подножия пирамиды Хеопса, чтобы вобрать в себя впечатления от гигантских могильников. Потрясенные, смотрим мы на многотонные каменные плиты, которые были доставлены сюда из далеких каменоломен с того берега Нила.

Большого значения в истории страны пирамиды, однако, не имели. Как ни огромны, как ни монументальны эти свидетели прошлых династий, принильским крестьянам-феллахам они ничего не дали. Новое пришло сюда лишь с революцией 1952 года, с проектом Асуанской плотины. Люди впервые задумались над тем, чтобы улучшить жизнь простых тружеников. Энергия, которую даст эта плотина, отодвинет далеко в прошлое каторжную работу у водяного колеса или у колодца.

Между тем нас замечают драгоманы. Они дают напрокат своих разукрашенных верблюдов для верховой прогулки вокруг пирамид. Мы подвергаемся яростным атакам гидов, наездников и переводчиков,

которые полны решимости «сделать свой бизнес на туристах». В потоке слов слышны и немецкие фразы: «15 пиастров за поездку вокруг пирамид верхом на верблюде. Его зовут Бисмарк!» Для англичанина этот же верблюд будет называться «Черчилль», для американца — «Рузвельт». Все — для туристов. Так или иначе, но сегодня уже слишком поздно. Пирамиды мы осмотрим потом, когда у нас будет достаточно времени, чтобы обойти гробницы, и достаточно света, чтобы их сфотографировать. А сейчас остается лишь сесть на мопеды и ехать в Каир.

Подобно двум маленьким хрупким челнокам, ныряют наши машины в водоворот уличного движения большого города. И вот их уже вертит и несет к неведомой цели. В ярком смешении различных марок автомобилей не часто заметишь наш «Вартбург». Что же касается мопедов, то здесь преобладает «Симсон».

Скорость движения на широких улицах в центре города устрашающе велика, да и ездят здесь ни с чем не считаясь. До сих пор нам казалось, что пальму первенства в этом отношении держат шоферы Малой Азии, однако здешние водители оставили их далеко позади. Мы то и деле оказываемся зажатыми между машинами. Нас обгоняют и справа и слева — с той стороны, где в данное мгновение можно проехать. Постепенно мы усваиваем систему местного уличного движения, которое меньше всего руководствуется твердыми правилами. Вот едущий впереди небрежно поднимает висящую из окна левую руку; тут уже лучше не обгоняй, ибо он сразу же берет влево. Водителем договаривается жестами. Светофоры и световые указатели поворота не используются, так как они незаметны в ярком свете африканского солнца. Целое войско полицейских-регулирующих тщетно пытается навести в этом хаосе хоть какой-нибудь порядок. На одном перекрестке мы насчитываем целых



девять регулировщиков да к тому же еще светофор. Оказывается, в эти дни в Каире проводится «Месячник уличного движения», но трудно себе представить, что здесь когда-нибудь наступят «нормальные времена». И несмотря на это, те же регулировщики, сияя от радости, рассказывают нам о «высокой дисциплине водителей».

Мы останавливаем мопеды в Гарден Сити, у самой реки. Вот первые и немногие впечатления о Египте: рост благосостояния и преуспевание в долине Нила, нищета и засуха в пустыне, памятники одной из древнейших культур среди величавого песчаного моря, всего в нескольких километрах от оживленного движения на проспектах большого современного города.

## Город между двумя мирами

Пирамиды, чей возраст достигает четырех с половиной тысяч лет, и почти рядом новый отель «Нил-Хилтон», коленапреклоненные на коврике верующие у новой телевизионной студии, мерно покачивающиеся верблюды и громадные американские лимузины — таково лицо Каира — столицы Объединенной Арабской Республики.

Каир больше, нежели какой-либо другой город, дает туристам точное представление о развитии всей страны. Он повествует и о великом прошлом, и о годах колониализма, о былой нищете и о победе нового, о первых робких шагах в лучшее будущее.

В Каире сразу же бросается в глаза многочисленность средних слоев населения: чиновники, торговцы, интеллигенция. Это результат особого развития Египта за последние 150 лет. Поход Наполеона и расшифровка иероглифов вызвали расширение культурных связей с Европой, западные ученые принесли в Египет научную методiku и современный образ мыслей. Духовная связь между страной Нила и европейскими государствами не прерывалась и в последующие годы.

Строительство Суэцкого канала явилось дальнейшим стимулом развития страны. Открылась первая опера, число школ возросло со 185 до 5 тысяч.

Еще находясь в составе Османской империи, Египет занимал в ней особое место. С появлением (раньше, чем где-либо) передовой интеллигенции стремление египтян к самостоятельности настолько усилилось, что правительству в Стамбуле пришлось с этим считаться. Колониальные власти назначали египтян вице-королями, хедивами [\[15\]](#) и пашами. Борьба за

независимость не ослабла и после 1882 года, когда Александрию захватила Англия, которая установила здесь новые формы колониального угнетения. Уже в 1922 году та же Англия была вынуждена дать обещание окрепшей благодаря социальным реформам крупной буржуазии — господствовавшему в Египте классу предоставить стране суверенитет. В 1924 году собрался первый парламент. Однако Англия сохранила в Египте свою власть, и в стране был установлен полуколониальный режим.

Дальнейшее ослабление колониального могущества Англии произошло после второй мировой войны. Подъем освободительного движения в Азии перекинулся и на Африку. К этому времени Египет стал уже довольно развитой страной.

Здесь произошла перегруппировка сил. Если раньше носителями прогрессивных идей были правящие классы, то теперь образование стало доступно среднему сословию. Это окрепшее сословие — к нему принадлежало и офицерство — явилось основной движущей силой революции 1952 года, которая окончательно уничтожила колониальный режим.

Те же люди стали инициаторами дальнейшего развития страны, и это вполне понятно, если учесть, что крупные помещики и паши были заинтересованы в укреплении Египта лишь до тех пор, пока в их руках была власть и пока их признавали англичане. После революции социальное соотношение сил сложилось в пользу национальной буржуазии. Земельная реформа и национализация предприятий укрепили престиж молодого правительства, а обширная программа реформ положила конец временам «кисмета» — временам равнодушия и покорности судьбе, что вскоре поняли и простые феллахи. Повсюду строились больницы и школы, всю страну охватила настоящая

лихорадка образования. Каждому представлялась возможность улучшить свое материальное положение.

Некоторые экономические мероприятия правительства и в особенности его внутренняя политика не всегда встречали одобрение народа. Так, первые послереволюционные годы в Египте ознаменовались преследованием руководителей рабочего движения и стремлением к власти крупной буржуазии. И все же уже через десять лет республика укрепилась на избранном ею антиимпериалистическом пути. Мероприятия, предусмотренные июльскими реформами 1961 года, должны привести к хозяйственному расцвету страны [16]. Взят курс на улучшение жизни трудящихся. Среди рабочих, например, распределяется 25 процентов прибыли предприятий. А участие пролетариата и крестьянства в политической жизни пробуждает в них чувство ответственности за будущее.

И все же, несмотря на заметную европеизацию Египта, он был и остается страной, где по-прежнему господствует ислам. Влияние Корана и весьма многочисленного духовенства заметно сказывается на всей жизни Египта и до какой-то степени определяет его дальнейшее развитие. Похоже, однако, что правительство нашло удачное решение этого вопроса. Государство и религия не противопоставляются, а, наоборот, как бы дополняют друг друга. Так, хотя гражданское право целиком подчинено духовенству, постоянное влияние прогрессивного Министерства вакуфов [17] позволило победить старые религиозные устои и пережитки вроде многоженства и исключения женщин из общественной жизни страны. Это вызвало заметные социальные перемены в среде ультраконсервативного, фанатично верующего сельского населения Верхнего Египта.

В Египте множество религиозных групп, классов и классовых прослоек. Здесь можно встретить реакционного феодала-помещика и передового государственного деятеля, либерального купца и широкообразованного ученого, отсталого феллаха и организованного рабочего. Каждого из них легко узнать даже по одежде. Пожилые мужчины низших классов все еще предпочитают традиционную галабию, а женщины — черное покрывало, из-под которого видны лишь лицо, кисти рук и ступни. Представители средних классов, напротив, подчеркивают свою приверженность европейскому образу жизни. Платья из яркого набивного ситца на девушках, темные, просто сшитые — на пожилых женщинах и повседневные европейские костюмы на мужчинах встречаются чаще всего, они задают тон на улицах Каира. Этим здесь как бы показывают, что идут в ногу со временем. Одним словом, одежда египтянина определяет не столько его материальное положение, сколько политические и религиозные убеждения.

Наиболее отчетливо проявляется это у представителей крупной буржуазии. Деловые люди и высшие чиновники следуют новейшей моде, их жены сочетают свою восточную прелесть с парижским шиком, но лица духовного звания, сельская знать и профессора староисламского университета не расстаются с дорогими, богато украшенными национальными одеждами.

За последние десятилетия тут появился, однако, еще один вид одежды, все больше и больше определяющий облик улиц предместья. Это синие спецовки молодого рабочего класса Египта.

## **В гостях у наших юных земляков**

Наша программа и на этот раз весьма обширна. Интервью для печати, генеральный осмотр машин — без этого нельзя обойтись — и, наконец, новые попытки уменьшить груз. Путешествие по Африке требует основательной подготовки. И так как мы находимся на Востоке, такая подготовка продлится, видимо, три, а то и четыре недели.

Цены в отелях нам давно знакомы. Не всюду, конечно, так дорого, как в отеле «Нил-Хилтон», где номер на двоих стоит 60 марок в сутки, но дешевле чем за 15 марок мы ничего не достанем. Каир — столица, и здесь всегда полным-полно богатых туристов.

Первый наш визит — в представительство ГДР на Шариа Азиз Осман. В приемной торгового советника мы осторожно намекаем на то, что ночевать нам негде. Это вызывает сочувственную и вместе с тем лукавую улыбку.

— Разумеется, пока вы здесь, вы наши гости. Кое-что уже сделано. Мы слышали о вас, когда вы были еще в Дамаске и Бейруте. Правда, свободного служебного помещения у нас нет, но — тут улыбка становится еще более лукавой — в нашей школе, точнее, в нашем детском саду, есть комната, и там вас ждут походные кровати.

Здесь, как, впрочем, и всюду в наших представительствах, нам во всем пошли навстречу, оказывая энергичную помощь, будь то подготовка запаса медикаментов, установление контактов с местными газетами и агентствами или получение визы для въезда в другую страну.

Наше новое местожительство расположено в тихом переулке в районе Замалек. Вокруг разбросаны аккуратные, окрашенные в белый или желтый цвет виллы, которые окружены парками или садами. На клумбах — яркие тропические цветы во всем расточительном многообразии своих форм. Индийские декоративные пальмы с седовато-белым гладким стволом и акации отбрасывают густую тень, которая желанна здесь даже в октябре. За кустарниками — дома. В большинстве своем это одноэтажные строения с балконами, которые зачастую бывают больше, чем комнаты. Когда с Нила дует прохладный ветер, сады на крыше манят к вечерней беседе.

Здесь размещаются дипломатические представительства разных стран. Дорога ведет нас мимо консульств Бирмы и Индии, Кореи и Японии.

Один из таких особняков — владение педагогов. Весь день нас оглушает веселый шум самых юных представителей нашей страны. Они качаются на качелях, пекут песочные пироги и строят песочные крепости. Этажом выше — классные комнаты с партами и досками. Одна из этих комнат отдана в наше распоряжение. На столах лежат карты и проспекты, информационные бюллетени египетского автоклуба и анкеты разных консульств. Мы еще раз правим статьи для газет, своих и болгарских. А еще нам предстоит упаковать пакеты с проявленными пленками, чтобы следующим самолетом отослать их на родину. Вечера проводим в гостях у сотрудников нашего представительства, гуляем при луне вдоль Нила, прослушиваем пластинки или играем в чисто мужскую игру — скат.

— Ну, как вам нравится ваша новая квартира?

— Она отличная, только стулья и столы несколько маловаты.

В 15 километрах от города по дороге к пирамидам находится киногородок ОАР. Здесь повсюду, во дворах и залах, стоят ящики с фирменным знаком ДЕФА. Руководитель строительства (он тоже из ГДР) ведет нас через лабиринт строящихся, наполовину готовых или уже действующих студий. Копировальные машины, синхронизационные столы, съемочные камеры — большая часть оборудования студии — все это сделано на заводах нашей страны. На открытой площадке проводятся натуральные съемки. Египетский документальный фильм пока еще молод, отснято всего около дюжины лент. Его крестные — наши эксперты.

Земляков мы встречали и на строительстве нового телецентра в Каире. Египетские техники и сценаристы в порядке обмена опытом находятся сейчас в Адлерсхофе. Они знакомятся с нашим оборудованием и нашими методами работы. Во время одного интервью мы осматриваем новый павильон у Нила, выше моста, около университета.

Мистер Хасбини — руководитель телевизионного центра — приглашает нас выступить перед египетскими телезрителями и рассказать о поездке. В глубине телестудии поставлены мопеды, в том виде, в каком они оказались, пройдя 20 тысяч километров. Сзади находится кулиса со стилизованной дрезиной. Почти сто лет прогресса отделяют эти мопеды, наших надежных попутчиков в поездке по трем континентам, от первых велосипедов с деревянными ободами, на которых ездили, отталкиваясь ногами от земли. Однако экскурсами в прошлое заниматься некогда. Прожектора уже зажглись, и к нам приближаются три съемочные камеры. На тысячах египетских экранов появляются наши машины. Госпожа Мусса — диктор и переводчица — представляет нас и просит сделать краткое сообщение. Далее следует все как обычно: вопрос, ответ, перевод; вопрос, ответ, перевод. Мы объясняем



цель и смысл поездки, которая даже для Египта — страны, привыкшей к путешественникам, — является более чем необычной. Рассказываем о наших приключениях на Балканах и в Турции, о том, как впервые в истории пересекли на мопедах Сирийскую пустыню по дороге в Пальмиру и Багдад. Не замечаем, как летит время. Нам добавили еще пять минут. Однако большая стрелка часов на режиссерском пульте уже восемь раз пересекает минутную черту, а руководитель передачи все еще ободряюще кивает нам головой.

Мы говорим о наших планах, описываем дальнейший маршрут и его специфические трудности: крутые высокогорные перевалы, тропы в джунглях, страшную жару в степях и пустынях Африки. И попутно все время отвечаем на вопросы о технических данных наших машин с моторами в 50 кубических сантиметров. На заднем плане сидят люди из съемочной группы. Они шепчутся между собой. Наконец дают знак к окончанию. Камера снова приближается. Рукопожатие: «Наша телевизионная студия желает вам счастливого пути» — и красные контрольные лампы под объективом гаснут. В эфир пошла следующая передача: обозрение за неделю.

На лбу у нас выступили крупные капли пота. И не только потому, что в течение почти десяти минут мы находились под лучами прожектора мощностью в тысячу ватт.

Интервью с каирским корреспондентом радио ГДР куда приятнее. Сидим, вытянув ноги в удобном мягком кресле, рядом стакан с виски. Небольшой микрофон на столе почти не мешает непринужденной беседе. Болтаем о серьезных и менее серьезных происшествиях. Под конец просим передать еще несколько приветов товарищам и коллегам на родине, всем тем, кто принимал участие в подготовке нашей

поездки. И если кое-что из сказанного нам потом не понравится, это место всегда можно вырезать...

## **Грузовой пароход в центре пустыни**

Разнообразны пути, по которым идет Египет к созданию своей экономики. Столь же разнообразна помощь, которую ему в этом оказывают. Если империалистические государства связывают свои займы с ростовщическими процентами и политическими условиями, то социалистические страны преследуют при этом лишь одну цель — дать возможность молодому национальному государству быстрее преодолеть последствия колониализма.

На севере страны, в дельте Нила, растет новый город, центром которого является текстильный комбинат, построенный специалистами из ГДР. Электростанции в Даманхуре (их оборудование сделано в ГДР) снабжают северную провинцию энергией. И все же наиболее интересная работа выпала на долю наших лоцманов, которые по приглашению египетского правительства проводят корабли через Суэцкий канал.

Каждый из нас помнит события 1956 года. Тогда Египет обратился в Международный банк с просьбой о займе для строительства Асуанской плотины. Проект Ас-Саддаль-Али — плотина с электротехническими сооружениями, ирригационной системой и фабрикой удобрений, продукция которой наряду с илом из Нила должна была обеспечить высокий урожай, — являлся основой плана экономического развития ОАР после революции 1952 года. От этой стройки зависел успех развития всего народного хозяйства страны. Более двух лет длились переговоры о его финансировании. Международный банк поставил следующие условия: полный контроль над финансовой политикой Египта,

вмешательство в вопросы внешней политики и влияние на экономику — условия, которые не явились неожиданностью, поскольку дирекция Международного банка находилась и находится в США. Объединенная Арабская Республика отклонила кабальный договор и внесла контрпредложения. В результате 19 июля 1956 года Международный банк категорически отказал Египту в кредите. Тогда 26 июля 1956 года правительство ОАР национализировало акционерное общество Суэцкого канала, основной капитал которого находился в руках английских, французских и американских предпринимателей. Ежегодная чистая прибыль от пошлин за пользование каналом — 120 миллионов немецких марок — предназначалась на финансирование строительства плотины. Реакция империалистических государств была для них весьма типичной: на Порт-Саид обрушились бомбы, началась англо-франко-израильская агрессия.

В первую очередь были отозваны английские лоцманы. Действуя так, компания Суэцкого канала рассчитывала полностью приостановить движение кораблей между Средиземным морем и Индийским океаном. Но планы акционеров были сорваны. Лоцманы из многих стран вызвались помочь Египту, и теперь 234 опытных моряка водят здесь суда. Больше половины из них — арабы, что является совершенно новым в истории Суэцкого канала.

Пока наши заявления с просьбой о визах лежат в консульствах, мы не тратим времени даром и принимаем решение: ехать к Суэцкому каналу. Путь идет вдоль рва с пресной водой. Он был вырыт между Нилом и Исмаилией для обеспечения питьевой водой рабочих, занятых на строительстве канала. 140 километров тянется ров с водой через пустыню. Мы проезжаем Исмаилию, этот зеленый оазис среди песков, и тогда на севере от него перед нашими глазами встает

необычайная картина: уходящая к горизонту линия желто-коричневого песка прерывается каким-то причудливым сооружением, над которым висит черное облако дыма. Приблизившись, мы узнаем верхние части корабля — капитанский мостик, шлюпбалки, трубы и стрелы. Грузовое судно в центре пустыни! Корабль медленно проплывает мимо нас, за ним второй, третий, четвертый...

Мы в нескольких километрах от Суэцкого канала.

В Исмаилии мы расспрашиваем, где живут наши земляки.

— Немецкие лоцманы? Я знаю дорогу, подождите, сейчас я вас провожу.

Двое юношей-арабов бегут рядом и приводят нас на одну из улиц на окраине города. Перед красивой виллой, еле заметной за кустами роз, мы сходим с машин. У ворот стоит человек, который приветствует нас на чистейшем северогерманском диалекте. Товарищ Генц — один из пяти капитанов, прибывших из Германской Демократической Республики. Нет, не такая уж будничная профессия быть лоцманом Суэцкого канала. Вместо будильника — у кровати телефон. Рабочий день не нормирован. На службу могут вызвать в любое время дня и ночи. Машина доставляет лоцмана к кораблю, когда тот еще далеко за пределами города. Домой лоцман возвращается лишь через десять или пятнадцать часов. Затем... смотри выше.

Уже больше пятисот кораблей провел по каналу товарищ Генц. И мы узнаем от него, что каждый пароход по-своему реагирует на повороты штурвала. Ежедневно приходится делать и поправки на боковой ветер и течение. Несмотря на небольшую скорость, всего 15 километров в час, в этих спокойно скользящих по водной глади судах таится исполинская мощь. И не так-то легко придерживаться курса, если ширина фарватера всего 90 метров. Большие буксиры с

моторами во много тысяч лошадиных сил могут сравнительно быстро снять корабль с мели, однако стоимость затраченного на это времени обходится пароходным компаниям в десятки тысяч марок.

Правда, владельцы пароходов привыкли к большим платежам. Человек непосвященный бывает обычно потрясен: 100 тысяч марок — такова пошлина за проход по каналу одного танкера!

Суэцкий канал отделяет азиатскую часть ОАР — полуостров Синай — от африканского материка.

Проект постройки канала между Красным и Средиземным морями появился на свет много раньше XIX столетия. Еще четыре тысячи лет назад египетский фараон Нехао приказал соорудить искусственный водный путь. На протяжении веков эти каналы много раз разрушались и вновь восстанавливались. Нынешняя трасса канала прокладывалась десять лет, и ее торжественное открытие состоялось 17 ноября 1869 года.

По приглашению дирекции канала мы осматриваем техническое оборудование этого крупнейшего в Египте сооружения, где трудятся почти 10 тысяч человек. В помещении правления в Исмаилии висит большая карта района канала. У северного устья канала расположены Порт-Саид и его азиатский близнец Порт-Фуад. В средней части, на озере Тимсах, находится Исмаилия, а немного южнее — Большое и Малое Горькие озера. На берегах южного устья у выхода в Красное море лежат Суэц и Порт-Тауфик.

Длина канала 163 километра, и судно проходит его за 15 часов. На борт поочередно поднимаются три лоцмана; каждый из них проводит корабль по определенному участку пути. По ночам на судах устанавливаются прожектора, и движение продолжается даже в темноте. Корабль сопровождают

два катера, которые в случае аварии могут подать трос на берег.

Отвечая на наш вопрос о интенсификации движения судов по каналу, заведующий отделом рекламы господин Фуад ссылается на статистические данные:

— В 1955 году через канал проходило ежедневно около 40 кораблей, сегодня — до 50. Но на этом мы, конечно, не остановимся, — продолжает господин Фуад. — Мы не только хотим сохранить канал в его теперешнем виде, но и собираемся расширить его и ввести необходимые технические усовершенствования, ибо чем выше наши доходы, тем эффективнее экономические усилия страны. План Насера предусматривает в первую очередь удлинить разъезды, то есть те места, где встречаются караваны судов. Требуется увеличить пропускную способность канала. Будут введены в строй новые буксиры, радарные и телевизионные установки, которые обеспечат безопасность движения. Такова наша программа на ближайшее будущее.

Господин Фуад вынимает папку, перелистывает подшитые бумаги и, наконец, указывает на какой-то документ.

— Часть вторая: расширить и углубить канал, обеспечив встречное движение судов в оба конца по всей трассе, с тем чтобы можно было пропускать корабли водоизмещением 65–70 тысяч тонн.

Цифры говорят сами за себя. А ведь канал управляется египетской администрацией всего четыре года.

Мы договариваемся посетить гавань Порт-Саида. Быстро находим легковую машину и едем на север. Мы мчимся со скоростью почти 100 километров в час. Дорога прямая, как шнур. Встречного движения здесь нет: шоссе вдоль канала принадлежит Управлению, и

им можно пользоваться лишь по специальному разрешению.

Мы останавливаемся у одинокого здания. Со сторожевой вышки открывается вид на пустыню. Канал блестящей лентой прорезает холмы. Кто-то показывает рукой на юг: на горизонте, на фоне желтого песка вырастают мачты и очертания кораблей. Они приближаются величественно и горделиво: бесконечный ряд танкеров на расстоянии километра друг от друга. На ветру развеваются флаги многих стран. Сохраняя установленные интервалы, идут грузовые и пассажирские суда. Корабли, следующие на юг, пережидают встречные караваны на разъезде.

У гавани Порт-Саида весь багаж вскрывается. Таможенники ищут контрабанду. Для торговцев наркотиками, доставляющих свой запретный товар с Ближнего Востока (в основном из Бейрута), канал — серьезное препятствие. И они предпочитают провозить контрабанду через пустыню с караванами верблюдов. Наркотики зашивают в специальные мешочки и дают животным проглотить их вместе с кормом. Так, в желудках верблюдов доставляются сюда эти воистину драгоценные порошки. Не следует забывать, что на африканском континенте килограмм гашиша стоит в 10 раз дороже, чем в Азии.

На дверцах нашей машины изображен герб правления канала — священный скарабей, и нам открыта «зеленая улица». На верфь мы попадаем на баркасе. Ее построили французы, и она предназначалась лишь для ремонта кораблей, принадлежащих компании. Сейчас здесь создаются первые египетские морские суда.

Здание клуба находится в непосредственной близости от рейда. Девятнадцать пароходов бросили здесь якорь, чтобы с ночным караваном пройти канал.



Движение кораблей в Порт-Саиде вдвое интенсивнее, чем в порту Нью-Йорка.

На северной окраине города стоят новые светлые дома, поднявшиеся на месте развалин, которые оставили английские интервенты после национализации канала в 1956 году.

Отсюда мы едем к южному устью канала и уже издали замечаем трубы нефтеперегонных заводов Суэца, где производится большая часть необходимого Египту горючего.

Дорога идет вдоль Красного моря. Справа видны голые скалы. Все ближе придвигаются к берегу горы. У шлагбаума — наша конечная остановка; дальше военная зона, для въезда в которую надо иметь специальный пропуск.

В последний раз используем наше легкое подводное снаряжение.

Заплываем на несколько десятков метров в море и видим под собой светящиеся краски. Медленно идем в глубину. Кажется, что мы погружаемся в сказочный мир: столь странны и причудливы здесь формы кораллов. Филигранные разветвленные колонии светятся в лучах солнца красным, синим и зеленым цветами. Некоторые напоминают кусты терновника, другие — слои мха, третьи нежный цветник. Между окаменелыми цветами стремительно проносятся юркие пестрые рыбы самых разнообразных пород. Их почти можно поймать руками. Дно моря усеяно раковинами. Мы выискиваем самые красивые и редкие экземпляры, спиральные раковины улиток и скелеты морских звезд. В заключение достаем с морского дна не менее ценный трофей — свой собственный экспонометр, который при наших энергичных съемках принял отнюдь не добровольную ванну.

Еще перед началом поездки нам стало ясно, что подводный футляр для камеры слишком тяжел. Это

вынудило нас производить съемки подводного мира лишь во время отлива. Представьте себя стоящим во время сильного волнения одной ногой на скользком камне, а другой — на остром коралловом выступе — и вы поймете, как это было «легко».

Судьбу экспонометра решила небольшая волна. Он булькнул, как бы сдерживая смех, и исчез в глубине, оставляя за собой шлейф из пузырьков. Правда, мы его тут же вытащили, вычистили и заботливо протерли, но после купания он стал таким капризным, что его пришлось досрочно отправить на пенсию.

## Сакии, шадуфы и тамбуры

Пребывание в Каире подходит к концу. Наши паспорта до предела заполнены печатями и визами, так что пришлось вклеить вкладыши. Теперь в паспортах по 68 страниц и есть место для всех последующих виз.

Маршрут ясен: сначала вверх по Нилу через Судан и Уганду, затем вокруг озера Виктория, от Танганьики у Индийского океана через Центральную Африку к западному берегу. Через Нигерию, Гану и Республику Берег Слоновой Кости собираемся попасть в Гвинею. Итак, ближайшая ремонтная мастерская фирмы «Симсон» будет через 15 тысяч километров. 15 тысяч километров через степи и джунгли! Достаточно оснований для того, чтобы обратиться в ремонтную мастерскую «Симсона» в Каире, на улице Аль-Гумхурия.

Господин Ибрагим Мустафа, главный агент фирм «Вартбург», МЦ и «Симсон», уже слышал о нас. Во внутренней комнате накрывают стол. По старому арабскому обычаю мы сначала пьем чай, затем следует мокко в чашечках, напоминающих подставку для яиц. Мальчик приносит пепси-колу и печенье. Мы начинаем беспокоиться: проходит добрый час, а нам все еще не удается перейти к делу. Потом еще один долгий час... И тут вдруг все разрешается непринужденно и просто.

— Разумеется, вы отремонтируете свои мопеды здесь, — говорит хозяин, склад запчастей у нас довольно велик. — Это мы уже успели заметить, оглядев изучающим взглядом полки. — Прикажете дать все, что вам нужно. И, конечно, я с вас ничего не возьму.

Мы опять сидим на берегу Нила. Глинистый поток лениво течет к морю, в прибрежном иле качаются фелюги. Грузчики на спинах переносят на берег

корзины с финиками из Верхнего Египта, связки сахарного тростника с плантации Наг-Хаммади, тюки хлопка и ящики с фруктами. Тяжело кряхтя, идет вверх по течению, к памятникам старины, колесный пароход с туристами.

Мопеды готовы к старту и стоят во дворе виллы. Наша мечта о поездке через загадочный континент начинает осуществляться.

В туристическом бюро на Каср аль-Ниль мы получаем последние справки:

— До Асуана с вами ничего не должно случиться. От Каира вы будете ехать все время вдоль Нила и через 800 километров достигнете Луксора. Последние 200 километров до Асуана дорога идет по пустыне. А дальше вы не проедете, поскольку никто не возьмет на себя ответственности выдать вам разрешение на проезд через Нубийскую пустыню. Здесь вам лучше проститься с шоссе, которое вы увидите вновь только на западном берегу Африки.

Генерал-майор Рифат аль-Гавхар из египетского автоклуба еще раз жмет нам руки: «Желаю счастья!»

Запускаем стартеры, освобождаем тормоза, включаем скорость, даем газ и вперед! Каир остается позади. На западе мимо нас проплывают пирамиды Саккара, за ними еще видны пирамиды Гизы. Они построены в виде ступеней. Мы едем вдоль Нила. Справа и слева от него километров на 10 в ширину расстилается плодоносная земля. За ней — пустыня. Граница между культурными и дикими землями проведена словно по линейке. Причину столь резкого перехода надо искать в разнице рельефа местности. Ежегодно с июля по октябрь паводок на Ниле заливал долину реки и оставляет на полях плодоносный ил. Там же, куда не доходит вода, ничего не растет.

Со временем человек научился немного помогать природе. Густая сеть каналов приносит на поля

живительную влагу и в засушливые месяцы. Однако перекачивать воду в каналы, находящиеся выше уровня реки, исключительно тяжело. Моторная помпа встречается редко, и жители чаще всего пользуются ручными насосами.

Самое интересное — это сакия — черпательное устройство, пережившее много столетий. На вертикально расположенной оси закрепляется деревянное колесо с колышками по внешней его стороне. Второе такое же колесо положено горизонтально, так, чтобы колышки верхнего колеса цеплялись за колышки нижнего. Они напоминают наши старинные зубчатые колеса. Когда первое колесо приводится в движение упряжкой волов, ось второго, вращаясь, заставляет двигаться цепь из ковшей, которыми и доставляется вода из глубины. Во всем сооружении нет ни одной металлической детали. Единственные материалы, которые здесь употребляются, — это дерево, лыко и кожа. И все же сакию видишь не так часто: немногие из феллахов владеют упряжками волов. Остальным приходится использовать силу своих рук.

Тамбур — сооружение, известное у древних греков под названием «Архимедов винт». Цилиндрическая деревянная бочка длиной почти два метра и диаметром полметра снабжена внутри винтообразными лопастями высотой 20 сантиметров. Весь аппарат устанавливается в наклонном положении. Нижний конец его погружен в реку, верхний поднят над каналом. Вал приводится в движение с помощью кривошипа. С каждым поворотом вверх подается два-три литра воды.

Но больше всего распространен шадуф, иначе говоря, колодец, из которого воду достают вручную в кожаных недрах. Ведро, прикрепленное к длинному деревянному шесту, привычным движением опускают в воду, затем оно взмывает вверх и опрокидывается в

канал. Целыми часами, днями, а то и месяцами продолжается одна и та же тяжелая, монотонная работа — картина давно прошедших времен, карикатура на наш технический век.

Еще до сего времени в Египте и во многих других африканских странах заработная плата черных и коричневых рабочих значительно ниже стоимости нескольких капель солянки или бензина, необходимых для мотопомпы. Новые времена наступят здесь лишь после окончания строительства Асуанской плотины. Она будет давать достаточно электроэнергии, чтобы шадуф исчез навсегда.

## Инструкция и чашка чая

Приятно ехать по зеркальной поверхности асфальтированного шоссе. Мимо одна за другой мелькают деревни. Картину оживляют ослы и верблюды. Навстречу то и дело попадаются машины, доверху нагруженные основным богатством страны — хлопком. Его начали сеять здесь в начале прошлого столетия. Хлопководство было ловким ходом английских империалистов. Оно позволило им прибрать к своим рукам всю экономику колонии. Когда феллах вместо хлеба сеял хлопок, государство было вынуждено импортировать продовольствие. Так спекуляция хлопком привела Египет в полную экономическую зависимость от Англии. Но времена изменились, век колониализма для Египта давно ушел в прошлое. Английский капитал утратил прежнее влияние, и молодая республика теперь сама устанавливает цены на свой хлопок — лучший в мире.

Дорога идет через поля и деревни, пересекая оросительные каналы; некоторые из них даже судоходны. Двое мужчин, обвязав плечи бечевой и низко сгибаясь, медленно тянут баржу. Мы быстро спрыгиваем с мопедов и бежим под откос, чтобы запечатлеть эту сцену уходящего века. Когда же мы возвращаемся к машинам, полевая полиция уже тут как тут, впрочем, как и всегда, когда в руках у иностранцев появляются фотоаппараты.

— Здесь фотографировать запрещено, недалеко находится полицейский лагерь!

Ссылка на то, что мы делали съемки в ложе канала, на несколько метров ниже уровня шоссе, в то время как полицейская застава расположена в полукилометре отсюда за изгибом дороги и притом скрыта стеной

высоких кустарников, не помогает. Приходится идти на заставу. Нам становится не по себе при одной мысли о том, что будет с нашими аппаратами. К несчастью, заряженные в них пленки почти целиком экспонированы. Полицейские осторожно берут аппараты и сдают их на пост, где дежурный офицер извиняется перед нами в первую очередь за то, что плохо говорит по-английски. Разговор у нас как-то не клеится, мы используем как раз те слова, которые не знает он. Наконец нам удается внушить ему, что мы едем через Египет с мирными целями. На этом все кончается: никаких больше вопросов, никаких обысков, и мы получаем наши аппараты. Служебные дела окончены, и в офицере пробуждается гостеприимство хозяина: теперь мы должны обязательно выпить с ним чашку чая. Наши возражения, что нам, мол, надо спешить к мопедам, быстро отклоняются: для их охраны уже отправлена патрульная машина...

Во время паводка феллахи меняют свои занятия: из пахарей они превращаются в рыбаков. С сетями, натянутыми между двумя широко расставленными крепкими жердями, ходят они по затопленным полям. Лишь несколько пальм и глинобитных хижин торчат из воды, желтой от примеси глины. Дорога лежит выше и, словно плотина, прорезает искусственное озеро. При таких обстоятельствах трудно выбрать место для ночлега. Солнце давно зашло, и фары вырывают из темноты тропической ночи лишь узкую полосу дороги.

Мы проезжаем последние километры асфальта. Впереди село Сохаг. Палящая жара дня спала, и стар и млад толкуются на улицах. Чайные переполнены. В них можно увидеть только мужчин, так как ислам запрещает женщинам посещать общественные места.

На следующий день мы пересекаем Нил. Асфальтированная дорога неожиданно кончается ступенью, уходящей в песок. Тропа вьется среди



небольших рощиц и кустарника, огибает несколько финиковых пальм и приводит нас к не внушающему доверия мосту через канал. Дома верхнеегипетских деревень близко придвинуты к дороге. Когда приходится останавливаться из-за прокола камеры, нас оглушает веселый гомон детей, которые, может быть, впервые видят мопеды. Люди здесь уже иного типа: рослые, крепкие и почти черные.

Мы приближаемся к Нубии — стране, лежащей между Египтом и Суданом. Дорога хорошо укатана. Ее сохраняют несколько необычным способом: время от времени мы видим дорожных рабочих, которые разбрызгивают вдоль шоссе воду из каналов. Остальное делает солнце. На какое-то время дорога становится угрожающе скользкой, но вскоре цементируется и делается твердой, как камень.

Чем дальше мы продвигаемся на юг, тем сердечнее и гостеприимнее нас встречают. Крестьяне ненадолго прерывают свою работу на полях и приветливо кивают нам. Нас окружают на каждой остановке. С интересом спрашивают о поездке, о нашей родине. Наконец нас приглашают отведать обычные в этих местах сладости — сушеные фрукты и финики. Ведь туристы редко выбирают тяжелую проселочную дорогу, чтобы добраться до памятников времен фараонов в Луксоре.

## Иероглифы заговорили

«Добро пожаловать в Луксор» — плакаты на краю дороги вдалбливают эти слова, уже не раз прочитанные нами; они рассказывают о «чуде, которое надо самому посмотреть, чтобы поверить».

Действительно, нельзя посетить «страну Нила» и не побывать в Луксоре. Мы часто видели памятники античного мира, но редкий из них производит столь сильное и непосредственное впечатление, как могилы фараонов в Верхнем Египте. Здесь в «стовратных Фивах», как называл их Гомер, была столица Нового царства. Здесь находилась резиденция Рамсеса II, который долгое время считался одним из крупнейших полководцев в истории, пока археологи не разузнали, что он был всего лишь удачным фальсификатором. С каменных плит, которые рассказывали о военных успехах, власти и величии его предшественников, Рамсес II приказал срубить имена прежних царей и высечь на них свое собственное [\[18\]](#).

Гнетущая тишина лежит на гигантских статуях и развалинах храма Амона. Со своими колоннами диаметром три с половиной метра, из которых средняя имеет высоту 32 метра, он является одним из грандиознейших в мире. Трудно охватить взглядом развалины пилонов и стен.

В горах, на другом берегу Нила, недостижимом для осеннего паводка, лежит мертвый город, куда доставляли на вечный покой фараонов. Переплываем Нил в лодке. С видом путешественников, отлично знающих местные условия, суем перевозчику в ладонь 2 пиастра. Если бы мы справились о цене вначале, то вряд ли отделались бы и 10 пиастрами.

Асфальтированная дорога зигзагами поднимается высоко в горы и заканчивается в узкой котловине. Для своих гробниц цари Фив выбрали место в скалах. Им была слишком хорошо известна судьба пирамид в Гизе и Саккара, которые привлекали грабителей могил. Несмотря на это, богатые украшения в гробницах «Долины царей» тоже давно украдены. Это случилось еще до того, как к ним сквозь мусор и щебень проложили дорогу первые ученые. Только одна могила (и то случайно) осталась нетронутой — могила молодого Тутанхамона, чьи сказочно дорогие украшения дают нам лишь примерное представление о богатствах египетских фараонов.

Открытие и изучение этой гробницы является примером кропотливой работы ученых. Гробницу Тутанхамона долго не удавалось найти. Тогда, тщательно взвесив все за и против, англичанин Картер начал очищать от мусора, остатков прежних раскопок, место, где, по его предположению, должен был быть похоронен Тутанхамон. Добрались до скал, снесли хижины рабочих. Под фундаментом этих хижин Картер обнаружил ступеньки, ведущие к запертой двери. И здесь в Картере победил ученый: несмотря на свое волнение, вызванное радостью открытия, он приказал вновь забросать вход мусором, чтобы подготовить консервацию возможных находок. Несколькими неделями позже раскопки были продолжены, и на второй двери нашли печать Тутанхамона. В первой комнате, которую вынуждены были взломать, находились, по выражению потрясенного ученого, «чудесные вещи» — вазы, золотые украшения, покрытые золотом троны и ложа, позолоченные барельефы. Целые месяцы ушли на то, чтобы собрать и описать все найденное в боковых и передних комнатах. И только после этого решили наконец открыть дверь в

усыпальницу. Две статуи из черного дерева со священными царскими змеями на лбу охраняли вход.

В этой-то комнате и находилась мумия. Более 3 тысяч лет покоилась она здесь в семи вложенных друг в друга саркофагах из дерева, кварцита и чистого золота.

Золотая маска покрывала лицо. Пальцы рук и ног были тоже покрыты золотом.

Но ценнее всех золотых вещей и саркофагов, стоимость которых исчисляется многими миллионами марок, были найденные в несметном количестве предметы культа и быта Нового царства, известные доселе лишь по их графическим изображениям и ныне оказавшиеся в руках ученых. Поражает исключительное художественное мастерство, с каким выполнены амулеты и барельефы, статуи и мебель. Стены комнат были покрыты иероглифами. Теперь, в XX веке, египтологи читали их как раскрытую книгу.

Благодаря работам Шампольона, гениального ученого прошлого столетия, стало возможным прочесть иероглифы. В дельте Нила у Розетты на Средиземном море нашли плиту с тремя, как потом оказалось, одинаковыми надписями греческой, демотической и иероглифической. После десятков лет кропотливой работы удалось расшифровать значение иероглифического письма — иероглифы опять заговорили.

Спускаемся в гробницу. Нас охватывает приятная прохлада. Этим гробницам тысячи лет, но впечатление они производят такое, будто построены всего лишь несколько дней назад. Свежие краски изображений пережили века и сверкают со стен. В середине погребальной камеры стоит саркофаг из желтого кварцита, матово сияет освещенная прожекторами золотая маска молодого царя.

У входа собралась обычная толпа драгоманов. Постоянное общение со слоняющимися по свету

богачами выработало у них «загребущий характер»:

— Экскурсия по всем гробницам. Я прочитаю вам иероглифы.

Мы отказываемся. Драгоман тут же стыдит нас перед своими коллегами:

— Эти два немца не хотят осмотреть гробницы.

В глазах других туристов мы выйдем варварами. Другой араб бежит за нами и, боязливо оглядываясь, дергает за рукав. Наконец он вынимает из галабии маленькую статую.

— Царица Нефертити, найдена в гробнице Тутмоса.

Как изображение царицы попало в гробницу фараона, умершего за много лет до ее рождения, — этот вопрос остается открытым. Кланяясь, он протягивает нам статуэтку. То, что он продает ее из-под полы, понятно. Если эта каменная фигурка действительно подлинная, он обязан сдать ее в Управление Службы древностей. Если же это подделка, то у него тем больше оснований не кричать об этом слишком громко. Кроме того, прибывший из-за моря турист скорее решится приобрести что-нибудь древнее, если сделка окружена тайной. Но мы можем спокойно следовать дальше: ни одна из предлагаемых здесь вещиц не является подлинной.

Крестьяне Эль-Курны издавна славятся как искусные мастера. Быть может, они потомки тех ремесленников, которые трудились в городе мертвых. Во всяком случае их мастерство создало немало затруднений для многих исследователей. Наряду с украденными в гробницах находками тысячелетней давности им часто вручали такие, которые (это выяснялось позже) были сделаны руками рабочих-арабов. Предвидя скорое окончание раскопок, последние старались обеспечить себе и дальнейший источник заработка, появившегося у них с того

времени, когда ученые начали систематически вскрывать гробницы.

Но время не ждет, надо ехать дальше. Из-за Нила нас еще раз приветствуют Колоссы Мемнона: тяжеловесные, выше 20 метров статуи в тысячу тонн, подлинники свидетели времен расцвета архитектуры и техники, символ могущества фараонов и вечный памятник униженного, рабского труда.

Дорога покидает населенную часть долины Нила и уходит в пустыню. И опять нас по-новому пленяют ее необозримые просторы и величие. Мы уже давно поняли, что поездка по пустыне отнюдь не монотонна. В последних лучах заходящего солнца желтый песок начинает светиться, и горизонт расплывается, как жидкое золото.

— Вы не собьетесь — дорога обозначена столбиками. На перекрестках держитесь все время левой стороны, иначе попадете к Нилу. Повернете вправо только у последнего перекрестка перед Идфу.

А что, если дорожные знаки вдруг кончатся? Эта проблема возникает перед нами очень скоро. Следы расходятся во всех направлениях. Мы держим большой военный совет. Но прежде чем мы успеваем что-либо решить, издали слышится шум мотора. Шофер подъехавшего джипа объясняет нам дорогу. Едем дальше. Проходит час за часом.

Сворачивать все время влево, говорили нам, и только на последнем перекрестке — вправо.

Какой же перекресток последний? Мы так часто сворачиваем влево, что у нас возникло чувство, будто мы сделали громадный круг. Не может быть, чтобы дуга Нила была такой большой!

Издали виден свет прожекторов. Не Идфу ли это? Или мы уже у Нила и видим какой-нибудь корабль? Или это низко стоящие, ярко светящиеся звезды?

Специальных карт этой местности нет, и наши компасы поэтому бесполезны.

Свет приближается, ощупывает скалы, какой-то холмик. Это фары грузовой автомашины. Из машины выскакивает водитель и указательным пальцем рисует на песке план: два километра прямо и поворот вправо:

— Идфу, Нил, хорошо.

Затем указательный палец движется влево:

— Муш — нехорошо. — При последнем слове его лицо выражает страх. Он полужакрывает глаза, высовывает язык и запрокидывает голову, наглядно демонстрируя, что случится с нами, если мы поедем не тем путем.

Опять спускаемся в долину. Далеко впереди видны мерцающие огни Идфу. Снова остался позади большой участок пустыни. И мы спокойно ставим палатку. Однако, едва мы успеваем лечь, как слышим снаружи шаги. Высовываем головы и видим двух пастухов. Это, вероятно, отец и сын. Они вежливо приветствуют нас и приглашают в гости.

Дорога была слишком утомительной, да и палатка наша уже установлена, и мы отказываемся. Однако, проснувшись на следующее утро, мы обнаруживаем, что пастухи не ушли.

Отец прилег в нескольких шагах от нас, а сын поддерживает огонь в костре, подбрасывая в него горсти сухого верблюжьего навоза. Позже мы узнали, что здесь водятся шакалы и пастухи всю ночь охраняли нас от них. Арабское гостеприимство по отношению к чужеземцу — древняя священная обязанность.

## «Дар Нила»

Мы проезжаем последние сто километров по египетской земле. И снова вдоль берега Нила. В небе парит коршун, он падает камнем в воду, чтобы тут же взвиться с серебристой рыбой в когтях. По обеим сторонам реки тянутся плантации сахарного тростника и бахчи. Одиноко стоят несколько цветущих кустов хлопка; белизна их бутонов резко контрастирует с фоном темной зелени листьев и серо-коричневой почвы. «Даром Нила» назвал Геродот Египет. И хотя решающим для урожая является трудолюбие крестьян, это выражение несколько не утратило своего смысла. Нил остается жизненным нервом, пронизывающим весь Египет. С повышением и понижением уровня его воды повышается и падает жизненный уровень феллахов. Нил — это символ плодородия и жизни, роста и развития, ибо только там, куда достигает илистая вода его ежегодных паводков, можно помышлять о земледелии.

Недаром показания водомера в Каире получили в народе свои названия: «нужда» — если вода в самом низу; «спокойствие» — если вода у средней отметки; «богатство» — если уровень Нила достиг высшей точки.

Нилу суеверно поклонялись еще в древнейшие времена. Он был одухотворен фантазией людей за много тысячелетий до нашего времени. Не так давно здесь считали, что подъем нильской воды в стране, где почти не выпадают дожди, явление тайное и непостижимое. Иероглифический знак «аньх» — символ благоденствия и богатства — можно найти как на плитах фараонов Нового царства, так и у современных египтян.



Не считая оазисов и побережий Средиземного и Красного морей, здесь обитаема только узкая долина по обе стороны длиннейшей реки нашей планеты и, разумеется, ее дельта. Статистика показывает, что, хотя Египет почти в 10 раз больше Германской Демократической Республики, его население — 26 миллионов человек — ютится на площади, составляющей всего 3,5 процента территории страны. Феллахи ведут отчаянную борьбу с пустыней за каждый кусок земли. И легко понять, что значат для Египта слова, записанные в проекте Асуанской плотины: «Осуществление проекта Ас-Саддаль-Али увеличит полезную площадь на 40 процентов». Совершается техническая революция, которую страна еще никогда не переживала. И нет ничего удивительного в том, что этот проект стоит в центре всей экономической политики государства.

Название города — Асуан — уже однажды облетело мир. Приблизительно 50 лет назад здесь построили первую плотину, которая регулировала уровень воды в Ниле. Мы стоим на опоре плотины. Глубоко под нами громадными каскадами выбивается из люков вода Нила. Высота опор — 40 метров. Но сейчас громадной энергией реки будут питаться турбины электростанции, построенной правительством свободной державы. Строители этой старой плотины — англичане не были заинтересованы в электрификации и индустриализации Египта. Старые сооружения уже давно не соответствовали требованиям молодого государства: регулярное снабжение водой часто нарушалось, все больше энергии требовалось для растущей промышленности.

Теперь весь мир вторично облетело имя Асуана, и опять благодаря плотине. Проект Ас-Саддаль-Али — символ нового Египта, государства, которое обрело новую жизнь, символ мирного сотрудничества с

другими народами и в первую очередь с народами Советского Союза, предоставившего Египту на выгодных условиях значительные кредиты.

Строительная площадка находится в нескольких километрах от Шаллала. Она столь велика, что ее нехватишь взглядом. Сейчас ведутся лишь подготовительные работы, и все же угадывается будущее величие плотины, высота которой превысит 110 метров, длина — 5 километров, а толщина основания — 1,3 километра. В водохранилище будет собрано 130 миллиардов кубометров воды — количество, не вмещающееся в нашем сознании. Этой воды будет достаточно, чтобы покрыть все возрастающую потребность развивающейся экономики.

Сторонний человек не может постичь все многочисленные проблемы, связанные с асуанским проектом. Предстоит решить не только техническую сторону строительства плотины, электростанции, фабрики удобрения, каналов и водоподъемных сооружений. Будущее водохранилище захватит 350 квадратных километров суданской территории, почти 170 тысяч нубийцев придется переселить. Строительство связано с интересами Судана, Уганды и Эфиопии. Необходимо выяснить и вопросы изменения климата.

Но одно совершенно ясно: новая плотина продемонстрирует всему миру, на что способен освобожденный от цепей народ.

Настал последний день нашего пребывания в Асуане. Мы идем к коменданту пограничной заставы. Может, нам еще удастся получить транзитную визу для проезда через Нубийскую пустыню. Но полковник и слушать нас не хочет.

— Просить меня бесполезно. Последнее разрешение на проезд мы выдали немногим более года назад. Через пустыню отправилась легковая машина с двумя

французами, двумя американцами и одним нашим проводником. В Судан машина не прибыла. Лишь через несколько недель поисковая группа нашла остатки экспедиции: двое мужчин умерли от жажды, двое застрелились, пятый пропал без вести. Потом в окрестностях Хартума обнаружили молодого парня, который мог бы сойти за пропавшего члена экспедиции. Но сам он об этом сказать уже не мог. Одиночество, смерть, постоянно стоящая перед глазами, отсутствие воды все это лишило его памяти и рассудка. Мы называем это «безумием пустыни». А если вы все же хотите ехать, то взгляните-ка на карту. Дорога проложена лишь на несколько десятков километров, чтобы можно было добраться до стройплощадки плотины. Почва усеяна камнями. Самый мелкий из них — величиной с дыню. Камни перемежаются с песком. Между скалами, как в лабиринте, вьется тропа. Куда она ведет? Где она кончается?

Мы быстро соображаем. Пусть западная часть пустыни немного лучше, но у нас все равно нет шансов преодолеть 350 километров на наших мопедах.

За плотиной нас ждет пароход, идущий вверх по течению.

## Прощание с Абу-Симбелом

«Когда пророк Магомет был вынужден бежать из Мекки в Медину, его отъезд был настолько поспешным, что он смог взять с собой только самое необходимое: своих семь жен и пять верблюдов с домашним скарбом».

Этот стилистический перл из ученического сочинения пришел нам на память, когда мы вступили на причал в Шаллале. Среди огромной груды узлов, ящиков и мешков расположились целые семьи арабов. Куры и дети словно соревновались кто кого перекричит. Носильщики проталкивались сквозь толпу, волоча за собой тяжелые заокеанские чемоданы. В этой страшной неразберихе мы с величайшим трудом добрались до таможни и паспортного стола, где от нас потребовали международные свидетельства водителей, чековые книжки, страховые полисы и справки о прививках, — можно было подумать, что мы находимся на пограничной заставе в Европе.

В багажном помещении каждая часть мопедов должна быть демонтирована и взвешена отдельно. Эта работа у нас еще в самом разгаре, когда до нас доносится рев пароходной сирены. Стрелки часов угрожающе быстро приближаются к моменту отплытия.

Наблюдающий за нашей спешкой судовой офицер покачивает головой:

— Не торопитесь. Пароход не отойдет до тех пор, пока на борт не взойдет последний пассажир.

К шуму, производимому людьми и животными, примешиваются звонки машинного телеграфа и тяжелый ритмический гул дизеля. По обе стороны судна под лопастями колес бурлит и шипит коричневая вода Нила. Наш пароход выходит на стрежень.

Прибрежный ландшафт почти не меняется. Десятки километров тянутся отвесные, лишенные растительности скалы, за которыми расстилается выжженная солнцем непроходимая Нубийская пустыня. Лишь изредка скалы отступают, и безотрадное однообразие ландшафта нарушают несколько хижин, лужайка и две-три финиковые пальмы. Нубийцы, рослые темнокожие люди в светлых галабиях, стоят на берегу и машут нам вслед.

Проходит час за часом. Наша посудина, спокойно пыхтя, поднимается вверх по течению. Мы готовимся к ночлегу. Вокруг нас — арабы, они едут по делам на юг, где все дешевле; нубийские крестьяне со шрамами от татуировки, принятой у суданских народов; пастухи из восточных степей. И хотя все они из разных мест, у них есть одна общая черта: чистота и свежесть верхней одежды и ослепляющая белизна тюрбанов, которые резко выделяются на фоне вечернего темного неба.

Впереди нашего парохода укреплена понтонообразная баржа. Под обыкновенным навесом прямо на верхней палубе лежат на полу пассажиры четвертого класса, под ними в трюме — козы и овцы. Вдоль правого борта размещаются роскошные каюты первого и второго классов. Путешествующих в этих салонах мы почти не видим. Арабских женщин не стоит искать: они сидят в похожей на клетку закрытой надстройке на палубе. Плотные занавески надежно защищают их от посторонних взглядов. Лишь изредка маленькая коричневая, почти детская, рука просовывается через решетку словно для того, чтобы прикоснуться к внешнему миру. Мужчинам туда вход запрещен. Гарем на корабле...

На следующий день утром все бросаются к поручням правого борта. Перед нами Абу-Симбел с его гробницами, высеченными в скалах. Самый интересный

пункт путешествия по Нилу. Пассажиры спешат на берег.

Вначале мы горячо спорим с продавцами сувениров, которые норовят навязать нам зеленые шапочки и талисманы Абу-Симбела. Потом останавливаемся перед мощными каменными статуями высотой почти 20 метров. Они охраняют вход в храм. Глубоко в скалах вырублена галерея. Стены украшены барельефами, сценами охоты, изображениями из жизни царицы Нефертити. И всюду иероглифический знак «аньх» — эмблема плодородия и благоденствия, которые дарит людям Нил. В конце галереи некогда богато убранная часовня. Но и она была разграблена задолго до того, как этот памятник более 120 лет назад вновь открыли европейские ученые.

Какая-то дама не поленилась забраться на цоколь. Она фотографируется, сидя на пальце ноги монументальной фигуры. Еще один наглядный пример «почтительного» отношения снобствующих туристов к великим памятникам древнейшей культуры. Вокруг нас щелкают затворы аппаратов из всех стран света. Но вот корабельный колокол напоминает об отплытии. Один из путешественников вертит в руках только что купленную шапочку.

— Память об Абу-Симбеле!

Старания продавцов сувениров не пропали даром!

Около нас у поручней стоит молодой египтянин и задумчиво смотрит на скальные храмы.

— Может быть, вы в последний раз видите Абу-Симбел, — говорит он. Через несколько лет плотина в Асуане будет закончена, вода в реке поднимется и скроет статуи.

— Нам рассказывали в Каире, что собираются принять меры, сделать насыпь перед входом.

— Да, я знаю, есть разные проекты. Эксперты оценивают стоимость таких работ в 30 миллионов

долларов. Этим сказано все. Последним проектом предусматривалось отделить весь массив вместе с храмом от скал, поднять гидравлическим прессом на несколько десятков метров и передвинуть. Установленные на новом основании монументы будут возвышаться над поверхностью воды. Но пока это, к сожалению, всего лишь проект.

— А что делает ваше правительство, чтобы спасти гробницы?

— Увы! Для этого у нас не хватает денег [\[19\]](#). Зато этот район открыт для ученых всего мира. Их работы координируются комиссией ЮНЕСКО. Поставленные нами условия обычны: половина всех находок должна быть безвозмездно передана государству, а вторая половина выставлена в музеях для всеобщего обозрения. Но каких-либо особо богатых кладов ждать не приходится. Речь идет главным образом о скульптурах и иероглифических надписях.

## Труднопроходимые пески

В Вади-Хальфа мы снимаем с парохода мопеды. Длинный, как жердь, темный нубиец в форме цвета хаки и широкополой черной войлочной шляпе сопровождает нас к комиссару — высшему должностному лицу северной провинции.

В Судане, как и в соседнем с ним Египте, проезд по дорогам требует особого разрешения. Это сделано для облегчения дорожной службы, а также контроля за перевозками. Первые ходатайства Германской Демократической Республики, посланные еще год назад, постигла судьба всех последующих, погребенных в каком-то из учреждений Хартума. Дальнейшие попытки выяснить что-нибудь в суданском консульстве в Каире оказались безуспешными. В Судане нет надежных дорог, тропы в пустыне часто не имеют дорожных знаков, а в период дождей более половины из них вовсе не проходимы.

В информационном бюллетене государственного туристического бюро стоит черным по белому: «Преодолеть район песков можно лишь на специальной машине, у которой все колеса ведущие».

Дежурный берет с полки толстую папку...

«Отказы» — читаем мы на потертой обложке.

— Поверьте мне — вы не проедете. Правда, в исключительных случаях мы пропускали по северному тракту караваны машин, но они были специально приспособлены для пустыни. Все остальные ходатайства, — его рука взвешивает тяжелую папку, — находятся здесь.

Мы не отступаем. Уговариваем чиновника, энергично жестикулируем. Наконец идем на компромисс:



— Хорошо, первые триста километров мы проедем по железной дороге, а далее — на своих мопедах.

Дежурный чиновник пожимает плечами.

— Взгляните на карту, повсюду одно и то же: непроходимый песок. Дорога от Абу-Хамеда до Хартума столь же плоха, как и на севере. Кроме того, вы первые, кто хочет преодолеть ее на двухколесных машинах.

— Всю ответственность мы берем на себя, мы едем на свой страх и риск.

— Если с вами что-нибудь случится и вы не сможете уведомить об этом какой-либо пост вдоль железной дороги, я буду обязан вас найти и доставить к месту назначения. За ваш счет, конечно. Подпишите, пожалуйста, вот здесь, он пододвигает нам бланк, — что вы поставлены об этом в известность.

Мы утвердительно киваем головами. В этот момент мы подписали бы что угодно.

— И все же я должен сперва телеграфировать в Хартум. О принятом решении вам сообщат еще до отхода поезда.

Время летит, а Хартум не дает о себе знать. Мы сидим как на иголках. До отправления поезда остается полчаса. Наши мопеды уже в багажном отделении. Какой-то водитель «Лэндровера» [\[20\]](#) из Южно-Африканской Республики сидит, посмеиваясь, на краю платформы.

— Утешьтесь, мне тоже запрещен проезд.

Сигнал к отправлению звучит для нас вдвойне неприятно. Поезд трогается. Удрученные, мы прыгаем на ходу в вагон — без разрешения. Поезд прошел уже с добрый километр, когда дверь в купе вдруг резко распаивается. Врывается запыхавшийся от быстрого бега человек в форме и передает запечатанный пакет. Короткое приветствие — и он, спрыгнув на ходу, бежит обратно к станции.

Рюдигер разрывает конверт. Оттуда выпадает небольшая бумажка: «Мы разрешаем вам...» Это согласие властей на проезд по дороге Абу-Хамед Хартум. Однако тут же ставится условие, чтобы мы обязательно отчитались в своей поездке перед Министерством внутренних дел в Хартуме.

Понемногу осматриваемся. Вагоны совсем непохожи на европейские. Светло-желтая окраска отражает солнечные лучи, двойная крыша также защищает от прямого облучения. От ослепительного солнечного света предохраняют путешественников и маленькие окошки с темными стеклами.

Эта железнодорожная линия — единственная, связывающая Северную и Южную Африку, если не считать нескольких грунтовых дорог через Сахару. Всеми путями сообщений ведает Управление суданских железных дорог — самое крупное государственное предприятие Судана. В вагоне встречаем англичан и французов; время коротаем за беседой с какой-то датской туристкой, собирательницей фольклора африканских народов.

Поезд неуклюже ползет по Нубийской пустыне. Жиденькая насыпь железнодорожного полотна и узкая колея не позволяют развивать большую скорость.

На коленях у наших попутчиков появляются салфетки. Они приступают к еде. Каждый выкладывает то, что у него есть: сыр, кукурузные лепешки, маслины, финики, несколько яиц и кусок жареной курицы. Наш вклад — банка сардин в масле. Мы пробуем остроприправленный рис, которым нам еще долгое время предстоит питаться в Африке.

За несколько минут до захода солнца наш поезд останавливается в чистом поле. Купе пустеют — мусульмане становятся на колени, чтобы совершить вечернюю молитву. Мы же прогуливаемся. Два-три полузанесенных следа от шин на зыбучем песке — вот

та трасса, которая на дорожных картах отмечена толстой красной линией. Тут даже пешком трудно идти. Увязая в песке по щиколотку, возвращаемся к поезду. Того, что мы видим, для нас достаточно. Просыпаемся мы уже за полночь. Монотонный стук колес утих. На здании вокзала рядом с арабскими буквами (которые мы еще не все выучили) стоит надпись на английском языке: «Абу-Хамед» — наша станция.

Спутники передают нам через окно багаж: сумки, брезентовые ведра для воды, канистры для бензина, футляры с фотоаппаратами. Сильные мужские руки извлекают из багажного вагона мопеды. И нас сразу же окружают любопытные. Из толпы выходит старший офицер:

— Мне сообщили о вас из Хартума. Ехать вам разрешено, но вы все же не должны этого делать. Я знаю пустыню — она не для ваших машин.

«Зыбучие пески!» — это предупреждение звучит снова и снова. Завтра будет видно.

Нас провожают в правительственную гостиницу. Дорога идет вдоль деревни. Мы проходим всего 500 метров пешком, держа в руках мопеды, но, прибыв на место, чувствуем себя разбитыми и сразу же садимся. И это только 500 метров мягкого податливого песка, в который машины погружаются до ободов колес. А до Хартума еще далеко...

## **Зыбучий песок, вади, поля щебня**

Дорожные эксперты египетского автоклуба и суданский чиновник не без основания предостерегали нас от поездки по Нубийской пустыне. Едва мы оставляем за собой коменданта в Абу-Хамеде, как сразу же врезаемся в зыбучий песок. Ревут моторы, горят сцепления. Так начинается наш путь по расстилающейся вокруг пустыне. В провожающих нехватки нет, вокруг нас собралась половина деревни.

— Только бы не застрять, иначе комендант аннулирует разрешение!

Слабые, еле заметные следы от шин разбегаются в разные стороны, как только мы покидаем селение. Ищем нужную нам дорогу. Трасса обозначена каменными пирамидками высотой с полметра. Но по сути дела нет никакой разницы, каким путем пробираться в этом лабиринте песков и скал.

Первые километры ужасны. Каждые 200 метров мы вынуждены сходить с мопедов и вытаскивать их из ям. Необозримая долина изборождена складками барханов. Они перемежаются с целыми полями щебня. Остроконечные, величиной с голову, камни разбивают покрышки и камеры. Но особенно туго нам приходится, когда мы пересекаем вади [\[21\]](#). Берега высохшей реки в большинстве своем отвесные и вынуждают нас ехать медленно и осторожно. Поэтому нам не хватает скорости, чтобы пробиться сквозь гальку и пыль. Объединенными усилиями вталкиваем машины, одну за другой, на косогор и с тихой грустью вспоминаем твердую почву Сирийской пустыни.

За два часа этой адской работы мы преодолеваем всего три километра. А до Хартума еще 650.

Нет, так не пойдет. Держим большой военный совет. Зубчатую цепь, которой мы пользовались до сих пор, заменяем более мелкой, меняем и насадки карбюраторов. Так нам удастся проехать почти 70 километров, после чего мы вынуждены остановиться: на сегодня хватит. И все же мы довольны достигнутым. Начало положено. Солнце стоит у горизонта и заливает дюны и каменистые поля пурпурным светом. Через 20 минут наступит ночь. Расстилаем спальные мешки прямо на горячем песке. Хорошо еще, что в это время года нет скорпионов.

В последующие дни грунт улучшается. Мы накопили кое-какой опыт, и бездонные песчаные ямы уже не приводят нас в ужас.

Наши мопеды проходят за день даже больше, чем их четырехколесные коллеги. Мы не раз попадаем в глубокие впадины, из которых вряд ли бы выбрались тяжелые грузовики. Их водителям приходится брать с собой в пустыню лопаты и широкие цепи, в то время как мы на своих легких машинах быстро преодолеваем любое препятствие.

Теперь мы едем вдоль железной дороги. Пытаемся частично использовать твердую почву насыпи, но несомненно такая же гениальная мысль приходила в голову и другим водителям. Поэтому, чтобы сохранить насыпь для ее прямого назначения, инженеры суданских железных дорог приказали прорыть в ней через каждые 50 метров поперечные канавы. И если мы хотим прибыть в Хартум с исправными рессорами, то должны довольствоваться утомительной ездой со скоростью пешехода. И все же в особо труднопроходимых местах железнодорожная насыпь всегда остается для нас якорем спасения. Поезда опасаться нечего. Он проходит один раз в сутки.

Следуя вдоль железнодорожной линии, мы встречаем небольшие поселки. Отсюда осуществляется надзор за железной дорогой. Плоские глинобитные дома производят хорошее впечатление. Длинный забор окружает вместительный двор. Внутри помещения приятная прохлада. Серовато-белые кирпичи из глины и соломенной сечки хорошо отражают солнечные лучи. Дома железнодорожников имеют конусообразную форму и окрашены в белый цвет. Мы представляемся начальнику станции. Эта церемония состоит из двух частей. Первая официальная: в папке с телеграммами ищут и в большинстве случаев находят уведомление о нашей поездке. Служебный долг в Судане — дело священное, тем более что телеграмма пришла прямо из столицы. И поэтому наш визави — весь воплощение бюрократизма.

Вторая часть — сугубо неофициальная. Служебная фуражка летит в угол. Нас приглашают сесть. Начинается длительная беседа. Коробка сигарет ходит по кругу. Мальчик бежит за чаем.

Достать продовольствие здесь довольно трудно. Иногда проходят часы, пока удастся купить две плоские, величиной с тарелку, лепешки. За несколько пиастров мы получаем горсть сухих фиников — единственные фрукты, которые имеются в этом районе. А если посчастливится, то в каком-нибудь заброшенном углу сельского магазина обнаруживаются дремавшие здесь в течение многих лет консервы.

С питьевой водой дело обстоит еще хуже. В поселках зачастую нет колодцев, и жители пьют воду прямо из Нила. Вспоминаем врачей, которые предупреждали нас, чтобы мы не купались в Ниле. В его медленно текущих мутных водах живет червь Бильгарца — коварный, широко распространенный паразит. Большинство египтян болеют неизлечимой

болезнью печени — результат употребления нильской воды.

Начальник станции приносит полный бак воды. По его лицу нетрудно догадаться, что речь идет о драгоценности, — путь до реки далек. Но одного взгляда на содержимое бака достаточно, чтобы наши опасения подтвердились. Вода глинистая, темная. Дно посуды едва различимо. Мы озабоченно смотрим друг на друга.

Ничего не поделаешь — пить-то мы все же должны.

«Ни в коем случае не экономьте халазона», — советовали нам врачи. И мы не экономим. Двойная доза хлорных таблеток несколько не улучшает вкус тепловатой воды.

## Появляется новый враг

В Атбаре мы переезжаем по новому стальному мосту единственный приток самой длинной на нашей планете реки.

Ландшафт постепенно меняется. Мы попали в район, который изрезан потоками тропических дождей. Первые сухие кустарники оповещают нас о том, что Нубийская пустыня осталась позади. Почва тверда и удобна для проезда. С песней въезжаем мы в степь, заросшую терновником. И, конечно, не можем себе представить что ждет нас впереди.

Первые три прокола камер мы принимаем безропотно. Поездка по местности, поросшей кустарником, полна впечатлениями. Тропа змеится между огородами и полями. Стоит нам выключить моторы, как издали доносится глухой рокот воды у нильских порогов. Затем железнодорожная линия, а вместе с ней и трасса вновь отдаляются от реки. Обжитая местность остается позади. На горизонте, подобно проволочному ограждению, сплошной стеной стоит терновник. Дорога с трудом пробивается между кустами. К первым трем проколам вскоре прибавляются еще три. Мы начинаем ворчать. Материал для починки перекладывается поближе — в нагрудные карманы. В течение последующего часа нам приходится пользоваться им еще дважды. Да, веселенькая история.

Земля вокруг кустов усеяна сухими прутьями, и на протяжении многих километров мы едем по хрустящему ковру из высохших трескучих веток. Твердые как сталь колючки несколько сантиметров длиной без всякого труда прокалывают шины. Время от времени мы сходим с машин и тщательно очищаем покрышки. Но



отломившиеся кончики все же незаметно проникают в резину.

Движение здесь более чем редкое. За день мы встречаем две, от силы три машины. Товарищеская выручка в пустыне на высоте. Никто не проедет мимо, не справившись, всего ли у вас в достатке. Шоферы сообщают друг другу разные новости, дают советы.

С каждым новым километром нашего продвижения на юг растительность становится все гуще. До Хартума, видимо, уже недалеко. По карте — максимум 130 километров. Если ничего не случится — четыре часа езды.

Ехали мы действительно всего четыре часа, но зато восемь часов чинили камеры, сплошь покрывшиеся заплатами. Одиннадцать проколов за день! Работать к тому же приходилось при температуре плюс 45 градусов в тени, что доставляло нам очень мало удовольствия. Когда мы в седьмой раз меняли камеры, проезжавший мимо шофер снабдил нас бутылкой пепси-колы, что несколько подняло наше упавшее настроение, и все же наши путевые заметки за эти дни почти сплошь заполнились «теневыми сторонами». Быстро наступил вечер, четвертый после нашего отъезда из Абу-Хамеда.

Где-то за горизонтом, там, где час назад скрылось солнце, вспыхивает зарево. Огни Хартума освещают небо расплывчатым беловато-желтым светом. По нашим расчетам, до него осталось 15 километров, но расстояние не согласуется со временем. Наш дневной пробег завершается шестисантиметровой колючкой, которую мы вытаскиваем из переднего колеса машины Рюдигера. Эта колючка, последняя в серии многих ее предшественниц, как достойный удивления экземпляр занимает место в нашем дорожном архиве.

Наши мысли летят навстречу цели.

Хартум, тот самый Хартум, до которого еще три недели назад было добрые 2 тысячи километров, теперь совсем близко, так близко, что до огней аэродрома кажется рукой подать. Каждый из нас тайно подсчитывает в уме письма из предприятий, от родных и друзей, которые ожидают его в представительстве нашей республики. Думать о завтрашнем дне очень приятно. Однако следующее утро начинается с того, что Вольфганг после беглого взгляда на мопеды спрашивает:

— Угадай, на скольких колесах за ночь спустились камеры?

— Что ж тут долго гадать, вероятно, на всех четырех.

За последние дни покрышки и камеры наших мопедов вконец износились. Но Хартум уже близок. Еще час — и первые прибывшие с севера мопеды въезжают в столицу Судана.

Да, местные власти правы, когда они рекомендуют путешественникам избегать троп и пользоваться железной дорогой, — вот то главное, что мы вынесли из нашей поездки по Нубийской пустыне.

## Между Хартумом и Омдурманом

Еще 100 лет назад вряд ли кто-нибудь в Европе слышал о Хартуме. Этот город вспоминали лишь в связи с торговлей рабами. Здесь был перевалочный пункт торговли «черной слоновой костью» на пути из Центральной Африки в Египет и Эфиопию.

Тридцатью годами позже, а именно в 1885 году, о Хартуме вдруг заговорили, но совсем по иному поводу: под его стенами произошел решающий бой между махдистами и англичанами. Ряд блестящих побед суданцев закончился триумфом под Хартумом. Вооруженные дубинками и копьями последователи Махди изгнали из своей страны египетское войско под командой английских офицеров.

В середине прошлого столетия (XIX век) Судан был придатком Османской империи. Ей был подвластен и Египет, хотя Англия уже оказывала на него значительное влияние.

Рабовладение, беспримерное взвинчивание налогов и дикий произвол вызвали возмущение народа, которое вскоре достигло предела. Достаточно было малейшего толчка, чтобы тлеющий огонь превратился в пламя.

Такой толчок вскоре последовал. Мухаммед-Ахмед, сын крестьянина из степей, призвал к борьбе с чужеземным гнетом. И так как он провозгласил себя махди — посланником Аллаха, — число его последователей вскоре удвоилось. При первом же столкновении с армией, находившейся под командованием английских офицеров, Махди одержал победу. В последующих боях махдисты тоже вышли победителями, и английские части, которые тем

временем захватили Египет, были вынуждены отступить. После взятия Хартума махдистами Судан стал независимым.

Но народ недолго наслаждался своей свободой. Французы заняли Экваториальную Африку и, двигаясь на восток, достигли Белого Нила, сделав своей штаб-квартирой Фашоду (Кодок). Лишь небольшой коридор связывал теперь английские владения на юге и на севере Африки. Для Англии это было серьезным предупреждением, ибо возникла угроза ее планам создания колониальной империи от Египта до мыса Доброй Надежды. В верховья Нила был срочно отправлен экспедиционный корпус под командованием лорда Китченера. Насильственно согнанные со всех сторон рабочие в рекордно короткий срок (прокладывали по полтора километра в день) построили железную дорогу от Вади-Хальфа до Хартума. Махди и его люди [\[22\]](#) могли противопоставить пулеметам и пушкам англичан лишь копья. Хартум, а вместе с ним и весь Судан пали. Страна была вновь подчинена Англии и Египту [\[23\]](#).

Если в наши дни перейти на другой берег Белого Нила по стальному мосту, ведущему к Омдурману — двойнику столицы, — то справа можно увидеть земляные валы с бойницами. Солнце давно превратило в камень остатки этих укреплений, уцелевших после обстрела английских кораблей. Простая деревянная табличка на стенах напоминает: «В 1898 году здесь защищали свою родину 50 тысяч вооруженных копьями суданцев».

В последующие годы Судан использовался как опорный пункт против Египта. Англия своевременно поняла, что ее положение в Египте крайне непрочное. Поэтому все ее усилия были направлены на то, чтобы отделить Судан (во многих отношениях похожий на

своего северного соседа) от Египта и создать здесь свою сырьевую базу. Этим было положено начало многим противоречиям, которые существуют между этими государствами и по сей день. Созданная новая зона орошения между Белым и Голубым Нилом — Гезира [\[24\]](#) — уменьшила долю Египта в распределении нильской воды. Англичане все больше и больше вытесняли египетских чиновников с руководящих постов в Судане. Результатом этого явились антибританские демонстрации и убийство английского губернатора в Каире. Поэтому в договоре 1929 года об использовании вод Нила Англия — в качестве выразительницы мнения Судана — была вынуждена пойти на уступки. Из ежегодного водного баланса в 80 миллионов кубических метров Судан получил только 4 миллиона, а Египет — 60 миллионов. В обоснование своих требований каирское правительство выдвигало то обстоятельство, что Египет полностью зависит от нильских вод, а Судан может использовать влагу дождей, выпадающих ежегодно на юге страны.

В дальнейшем Египет еще раз предъявил претензии на обладание Суданом, чтобы иметь в своих руках ключи к верховьям Нила. В 1951 году Судан был-таки подчинен египетской короне. Но уже через год король Египта Фарук был свергнут с престола революцией, руководимой египетскими офицерами. Новое правительство подошло к старым проблемам с иных позиций. Если до этого времени все спорные вопросы решались силой, то теперь пришли к заключению, что можно достичь того же посредством переговоров. Лозунг Фарука о «единстве долины Нила» остался, но он получил другое содержание.

В 1956 году Судан был провозглашен республикой.

Первые годы, когда во главе кабинета министров стоял Азхари, а потом Халиль, не принесли стране

ожидаемого экономического подъема.

Правящая верхушка (это касается главным образом членов второго кабинета) стремилась лишь к тому, чтобы усилить и укрепить свою власть. Упорная межпартийная борьба внутри правительственной коалиции ослабляла экономическую мощь Судана. В стране то и дело вспыхивали забастовки, которые жестоко подавлялись. Отсутствие стабильности и экономическая депрессия, коррупция и напряженность во внешнеполитических отношениях — все это весьма характерно для первых трех лет существования республики. Стоящая у власти партия продемонстрировала, что она не способна бороться за независимость, экономическую устойчивость и технический прогресс Судана.

При такой ситуации власть взяла в свои руки армия, руководимая генералом Аббудом [\[25\]](#). И хотя некоторые конституционные права были отменены, в целом страна все же выиграла: был положен конец коррупции и бесхозяйственности, партия Аль-Умма, выступавшая особенно резко против Египта, отстранена от государственных дел, экономическое положение Судана стабилизировано [\[26\]](#).

Ноябрь 1960 года. В эти дни на улицах Хартума можно увидеть любопытное зрелище. На деревьях и фонарях висят лампы, над центральными магистралями протянулись гирлянды лампочек. Улицы переполнены смеющимися и поющими людьми. Танцовщики исполняют древние обрядовые танцы. Колбу у каждого привязаны бычьи рога. Гремят трещотки, тамтамы и барабаны. На икрах у танцующих укреплены погремушки. Каждый шаг как будто подчеркивается своеобразным стуком.

Но вот моторизованная полиция очищает проезжую часть улицы. Издали доносятся голоса, они все ближе.

Возбуждение переходит в бурю. Среди голосов мужчин слышатся радостные восклицания женщин. Приближается черно-красный «Роллс-ройс», эскортируемый дюжиной мотоциклистов. В нем — президент Судана Аббуд и президент ОАР Насер. Они следуют с аэродрома ко дворцу. Это первый дружеский визит главы правительства той страны, из которой в былые времена в Судан прибывали только диктаторы. Впервые оба премьера стоят рядом как равные. И хотя Судан отказался от союза с Египтом столь же решительно, как и от длившейся десятилетиями вражды, он широко раскрыл двери для мирного сотрудничества.

## Таинственное Мероэ

После дней одиночества нам вдвойне приятно зрелище яркой и веселой жизни в Хартуме. В представительстве ГДР нас уже ждет целая куча корреспонденции. Письма от родных, с предприятий и — самое интересное приглашение на археологические раскопки древней, почти забытой культуры. Для этих раскопок ученые нашей страны получили от суданского правительства специальную лицензию.

Сколько раз стояли мы в восхищении у древних городищ, возрожденных опытными руками ученых. И вот наша мечта — увидеть хотя бы раз, как памятники минувших тысячелетий начинают новую жизнь, — наконец воплощается в действительность.

Профессор Хинтце из Берлинского университета имени Гумбольдта ведет нас по местам раскопок Мусаварата Эс-Суфра. Мало, очень мало знаем мы о людях, которые 2 тысячи лет назад населяли «остров Мероэ» — страну между Нилом и Атбарой [\[27\]](#). Лишь в прошлом году экспедиции удалось откопать храм с многочисленными изображениями на стенах, которые послужили ключом для понимания языка и культуры древнего народа.

По языковой группе и остаткам культуры можно сделать вывод о происхождении жителей «острова Мероэ». Раскрываются тайны еще одного периода истории Африки, которые уходят вглубь на тысячи лет.

Когда храм в Мусаварате Эс-Суфра развалился, его стены, к счастью, упали барельефами книзу. Ветер столетиями гнал пески через опустевшие руины и основательно законсервировал надписи, пока на них не наткнулись ассистенты профессора Хинтце.



Надо обладать исключительными профессиональными знаниями и терпением и к тому же быть на редкость удачливым, чтобы обнаружить свидетельства древней культуры, а обнаружив, не разрушить их окончательно и, наконец, правильно истолковать. В течение двух рабочих дней мы откапывали небольшую беседку. Вначале видны были отдельные камни, будто случайно рассыпанные на небольшом холме. Потом показалась стена. Все глубже врезались в землю кирки и лопаты. Каждую кучку мусора необходимо было тщательно просеивать в поисках предметов древней культуры: ведь даже по крохотному черепку или кусочку древесного угля величиной с лесной орех археолог может сделать важные выводы.

Землю у стены осторожно удаляют шпатель [\[28\]](#), а пыль с камней смахивают кистью. Постепенно фигуры на стене бывшего храма принимают свои былые очертания. Мы едва сдерживаем восторг и с волнением наблюдаем за тем, как после двух с половиной тысяч лет сна пробуждаются к жизни скульптуры. Проявляется кайма платья. Становятся заметными ноги, оружие и письменные знаки.

Волнующие переживания дня заканчиваются вечером уже куда менее захватывающей работой по составлению каталогов: каждый камень, каждый обломок барельефа вносится в реестр в точном соответствии с его местонахождением, состоянием и тем положением, в котором он был найден. Такой реестр зачастую содержит до тысячи находок. Но это лишь меньшая часть работы. Подлинное исследование начнется позже, в институтах Берлинского университета, когда ученые возвратятся на родину. В 25–30 метрах от нас работает еще одна группа, под руководством профессора Отто. Многочисленными

разрезами земли доказано, что в древности город был обнесен стеной. По величине хафира — водохранилища удалось даже подсчитать приблизительное число жителей города.

Наши ученые будут здесь работать до марта, затем экспедицию ждет другое задание. Она переедет в долину Нила у Семны, почти на 80 километров южнее Вади-Хальфа. Когда построят Асуанскую плотину, воды Нила затопят храмы и наскальные надписи Нильской долины. И далеко не все памятники будет возможно спасти.

Задача ученых заключается в том, чтобы подготовить для «переезда» в Хартум небольшие и наиболее ценные храмы. Впервые на службу археологам будут поставлены вертолеты, так как Нил изобилует подводными камнями, а вади Нубийской пустыни не приспособлены для перевозки тяжелых грузов. Предстоит сделать оттиски из латекса со всех обнаруженных наскальных рисунков, надписей и отметок уровня Нила, по которым древние египтяне вычисляли ежегодный паводок и предполагаемый урожай. Это даст возможность сохранить нерасшифрованные письма ранней культуры, а затем, по окончании сезона, расшифровать их. Так наши ученые открыли целую новую страну и внесли большой вклад в сокровищницу археологии. Они помогли суданскому народу познать историю своей национальной культуры. Тезис об «Африке без истории» оказался абсурдным.

## **Знакомятся лишь во время свадьбы**

Начальник отдела Министерства внутренних дел в Хартуме пожимает плечами.

— Я уже объяснил вам: если вы хотите ехать в Южный Судан, вам надо получить особое разрешение. На это уйдет три недели.

— Но ведь ходатайство мы послали вам еще год назад.

Он тяжело поднимается и вытаскивает наконец из кучи дел тонкую папку с надписью: «Конум и Шерафер, Германия». Мы не удивляемся, так как уже привыкли к самому фантастическому написанию наших имен.

— Ваши ходатайства, действительно, давно здесь. Но они еще не рассмотрены. Аллах акбар — так угодно Аллаху. Они почему-то залежались. Извините, но как я уже сказал — три недели. Кроме того, вы собираетесь ехать не по шоссе, а по звериным тропам, на которые по вечерам выходят слоны и другие крупные звери. В настоящее время эти дороги еще малопроезжимы, но через месяц они станут лучше.

Во французском консульстве мы получаем столь же неутешительный ответ:

— Мы должны сперва телеграфировать в Париж. Центральная Африка теперь самостоятельное государство, и у нас нет точных инструкций. Если вы находитесь в пути уже год, то две или три недели для вас ничего не значат.

На три недели задержаться в Хартуме? Все ремонтные работы окончены, мопеды проверены, багаж после тщательного осмотра опять немного сокращен.

Мы часами просиживаем над специальными картами; хотим непременно ехать дальше. Но на юг нас не пускают, на западе расстилается бесконечная песчаная пустыня Кордофана, а с севера мы прибыли. Зато на востоке лежит Эфиопия. Мы еще раньше собирались посетить это государство Восточной Африки. Наши мопеды должны подвергнуться тяжелому испытанию в горах, на высоте 4 тысяч метров. Тогда этот проект мы отклонили из-за недостатка времени, но сейчас времени у нас более чем достаточно.

Эфиопия не всегда была страной туризма. После долгой и упорной борьбы она добилась суверенитета. Но в результате ее экономика сильно пострадала. Авантюристы всех мастей по-своему решали проблему снабжения и бродили по стране вооруженными бандами. Но друзья пытаются нас успокоить:

— Последняя крупная банда численностью 150 человек захвачена год назад. Сейчас орудуют только небольшие разрозненные шайки.

— На центральных дорогах вообще спокойно, по крайней мере днем.

— Кроме того, через каждые 100 километров имеются полицейские заставы.

Еще раз идем погулять по улицам. Внешне Хартум скорее напоминает город парков и садов, чем деловую столицу. И действительно, экономическим центром республики является расположенный по другую сторону реки Омдурман. Да и по количеству населения — 130 тысяч жителей — город равен Хартуму.

И все же эти города во многих отношениях сильно отличаются друг от друга: в Омдурмане, чисто арабском поселении с одноэтажными домами без окон, редко увидишь дерево, в то время как в Хартуме виллы прячутся за пышной зеленью кустарников. Но в одном они схожи: широкие улицы образцово прибраны, всюду, куда ни придешь, царит исключительная чистота.

Хартум может поспорить с Багдадом в сомнительной славе считаться самой жаркой столицей на земле. Хотя по календарю давно уже зима, температура в домах редко опускается ниже 25 градусов.

Вся жизнь, как и летом, проходит на улицах. Кровати круглый год стоят на крышах. Зима дает о себе знать лишь в утренние часы, когда мы вынуждены залезать в спальные мешки.

Последнюю ночь перед отъездом в Эфиопию мы проводим без сна. Где-то по соседству, видимо, праздник. Среди звуков оркестра слышатся веселые голоса. Конечно, мы идем выяснить, в чем дело. Через два квартала остаиваемся перед ярко освещенной виллой. Сад иллюминирован разноцветными фонариками, перед воротами — длинный ряд современных автомобилей. Двор и дом буквально забиты людьми.

Черноволосый, важный господин в белом смокинге — бывший губернатор приглашает нас подойти поближе. Как мы узнаем позже, это отец невесты. Мы на суданской свадьбе. Видим здесь всех наших соседей. Приглашение на такое торжество делается как бы в общей форме. Отец невесты и жених дают в газете объявление о предстоящей свадьбе, где, между прочим, сказано: «Всем нашим друзьям — добро пожаловать». В конце идет описание места, где будет происходить торжество, с тем чтобы никто не запутался в лабиринте безымянных хартумских улиц.

Мужчины располагаются в передней части сада. Старшее поколение придерживается законов шариата и пьет только фруктовый сок и чай. Более молодые чувствуют себя свободнее.

Женщины в плотных покрывалах проходят через особую калитку в глубину сада. С крыши нам хорошо видно, что они делают. Замужние молча сидят на

диванах и подушках. Молодые девушки откинули покрывала и тихо беседуют. С балкона в теплую ночь льются звуки духового оркестра, исполняющего попеременно то арабскую народную мелодию, то мамбу. Под богато украшенным балдахином сидят новобрачные. Сегодня они видятся во второй раз.

Красивая девушка проезжала мимо в машине и привлекла внимание молодого человека. В суданской семье сватовством занимается мать, сестра или тетка. Потом отец приезжает в дом невесты и делает молодой девушке предложение.

Молодые видятся снова только на свадьбе. Сейчас они бросают друг на друга еле заметные взгляды и, как это предписывает этикет, неподвижно сидят в креслах. За ними, над ними и между ними затканые золотом шелк, парча и ковры. Длинными вереницами проходят поздравляющие и желают молодым счастья. Мы также бормочем какие-то слова, но, прежде чем невеста успевает поднять голову, нас уже отталкивают следующие гости. Может быть, ее смущает, что свадьба проходит по-современному и так пышно, — признак того, что родители невесты не очень строго придерживаются старых обычаев. На настоящей суданской свадьбе лица невесты не должен видеть ни один мужчина.

В деревнях юга во время свадебного вечера исполняется символическая игра: невеста пляшет вокруг жениха и вдруг падает на землю. Если мужчине не удастся вовремя подхватить девушку, значит, он и в будущем не сможет защитить ее от беды. Тогда считается, что брак будет несчастным. Таково поверье.

Слуги в белых одеждах с тюрбанами или шапочками на головах снуют среди гостей с жареной бараниной, лепешками и фруктами. Предлагают сигареты и напитки. После полуночи первые гости оставляют дом.

Но на следующий вечер они придут снова — суданская свадьба длится много ночей подряд.

## **Страна ста семнадцати языков**

Подготовка к путешествию занимает всего несколько часов. Заливаются бензином и водой канистры, пополняются запасы продовольствия. До ближайшего крупного населенного пункта 450 километров. Поездка через Бутан — степной край между Голубым Нилом и рекой Атбарой — проходит весело. Сначала мы едем вдоль Нила. То здесь, то там видим небольшие деревни и громадные стада одногорбых верблюдов.

Недалеко от Джебель-Квейли горизонт вдруг затягивается. Сильный встречный ветер замедляет скорость. Серой стеной налетает облако пыли. В следующую минуту мы окутаны ею и видимость ограничивается несколькими метрами. Пыль в глазах, во рту и, конечно, в карбюраторах. Еще две-три минуты — и это наваждение исчезает, перед нами опять невинная, чистая степь. Растительность здесь скудная, лишь изредка попадаются кусты терновника. Почва покрыта высохшей травой высотой по колено. Чем дальше на восток, тем пустынее становится местность. Гвоздь, который мы извлекли из переднего колеса, долгое время был единственным признаком цивилизации. Подъезжаем к реке Атбаре. Два араба сидят перед своими тукулями — круглыми хижинами, покрытыми камышом. Из домика через дыру в остроконечной крыше, как из трубы, тянется дым. Такие постройки — лучшая защита от дождей, идущих сюда с Красного моря. Конечно, камыш приходится ежегодно менять, но этого материала здесь достаточно, степь велика. Охотно принимаем приглашение к чаю, пробуем арабские сигареты. И по запаху, и по вкусу видно, что и они сделаны из степного камыша!



Мимо нас, качаясь, проплывают три одногорбых верблюда. На одном из них украшенный коврами паланкин. Он плотно завешан покрывалами. Это везут невесту в деревню ее будущего мужа. Теперь целую неделю барабаны и волынки будут по ночам увеселять гостей.

Вечером мы подъезжаем к Кассале. Как гигантские кулисы, отодвинулись к горизонту отвесные гранитные скалы. Там Эфиопия. Кассала — последний пункт на территории Судана.

Полицейский с развевающимся на ветру султаном на широкополой войлочной шляпе показывает нам дорогу к контрольному посту. Снова выезжаем в степь. Впереди мерцает еле заметный огонек. Наконец останавливаемся перед освещенным зданием — школой.

Учитель дружески приветствует нас и приглашает к себе. В четырех длинных кирпичных домах живут и учатся 120 учеников. В каждом последующем году к ним должно прибавляться еще по пятидесяти. От нашего хозяина мы узнаем некоторые данные о системе образования в молодой республике.

— Мы начали работу в 1956 году, имея три высших и десять средних школ. Теперь их больше девяноста. На сегодняшний день во всех школах Судана учится 320 тысяч школьников. Разумеется, на 10 миллионов жителей этого слишком мало, тем более что преобладающая часть населения не умеет ни читать, ни писать. Но ведь когда-нибудь начало должно быть положено... Борьбу пришлось вести на два фронта. В Судане насчитывается 117 различных языков [\[29\]](#). Необходимо было ввести какой-то единый язык, чтобы создать основу для развития торговли и промышленности. Еще и поныне житель Южного Судана не понимает своего коллегу с севера, портовый

рабочий из Порт-Судана нуждается в переводчике, если он разговаривает с представителями власти в Хартуме. Поэтому наши учащиеся прежде всего изучают классический арабский язык, математику и биологию, позже к этим предметам мы добавляем английский. Вторая трудность — предубеждение родителей, в большинстве — кочевников... Они не понимают, что путь к более высокому жизненному уровню лежит только через образование. И не раз случается, что отцы пытаются забрать сыновей из школы при помощи копья или меча.

На следующее утро мы посетили все четыре классные комнаты. И здесь, куда ни войдешь, также образцовый порядок и чистота. На стенах висят таблицы, чучела змей и скорпионов, рядом стоит скелет верблюда. За партами коричневые кудрявые мальчики в интернатской форме цвета хаки. Они что-то усердно рисуют в своих тетрадах. То здесь, то там слышится тихое посапывание — признак того, что рисунок не совсем удался. Вообще же в классе царит мертвая тишина, никто не желает упустить что-либо из того, о чем говорит учитель. Но зато в перерыве ученики ведут себя весьма активно. И здесь играют в те же игры, которые мы знаем с детства: в прятки, в мяч, в салки.

За время путешествия у нас накопилось много впечатлений, но, пожалуй, лишь одно останется на всю жизнь: жадность к познанию у ребят африканских степей.

К нашему удивлению, мы не увидели среди учащихся девушек.

— Не забывайте, вы в арабской стране. Среди сельских жителей слишком глубоко укоренилось учение ислама, по которому женщина является лишь слугой мужчины. Даже в Хартумский университет первая девушка была допущена лишь в 1956 году. Но послать

девушку в нашу школу кочевникам кажется просто неприличным.

Наш хозяин жмет нам на прощание руку.

— Когда вернетесь на родину, не забывайте, что здесь есть люди, которые борются за то, что у вас в Европе давно уже завоевано.

Мы садимся на мопеды, 120 маленьких суданцев кивают нам в знак прощания.

## «Как чувствует себя ваш старший?»

Пограничный контроль в Эфиопии заключается в том, что нам выдают на руки документ, заполненный витиеватыми амхарскими буквами. Таможенный досмотр и проверка паспортов будут произведены в ближайшем крупном городе.

Эфиопия изумляет приезжего полным отсутствием дорожного покрытия. Если в Верхнем Египте наш путь пролегал через степи и пустыню, то здесь дорога проходит по щебню. И ехать по нему намного труднее, чем по песчаной тропинке степей. Горы все ближе придвигаются к шоссе, почти незаметно начинаются подъемы.

Вольфганг внезапно тормозит и, возбужденный, указывает направо:

— Смотри, вон две обезьяны!

К двум обезьянам вскоре прибавляется целое стадо. Животные с любопытством рассматривают нас. На некоторых самках, как маленькие наездники, сидят малыши. Мы пытаемся приблизиться, но обезьянам это не нравится. Они молниеносно бросаются прочь, и в кустарнике лишь мелькают их красные зады.

Издали приближается автомобиль. Опять начинаются догадки, какой стороной дороги пользоваться. Эритрея, северная часть Эфиопии, была раньше итальянской колонией, и поэтому мы пробуем взять вправо. Едущий нам навстречу водитель легковой машины тоже, видимо, не знает, с кем он имеет дело, и долго петляет туда и сюда. Мы обмениваемся озабоченными взглядами и сбавляем скорость.

Может быть, водитель свел излишне тесную дружбу с бутылкой арака — в Судане в транспортных судах нетрезвое состояние шофера за рулем признается смягчающим вину обстоятельством. Но шофер вдруг тормозит и останавливает машину посреди дороги. Дружески кивнув головой, он пропускает нас. Одним словом, первая наша встреча с машиной не вносит ясности. И лишь когда у следующего, на этот раз грузового автомобиля закрипели тормоза, мы поняли, что в Эфиопии следует держаться левой стороны.

Проверка в таможне Тессенея длится меньше пяти минут. Стрелки часов говорят об этом коротко и ясно: в 11.55 мы вошли в управление, а в 12 часов начался обеденный перерыв.

Возле служебного помещения даже неопытный глаз сразу же различает воронку от бомбы среднего калибра и следы пулеметной очереди на штукатурке. Это говорит о многом. Снова и снова читаем в газетах сообщения о бандитских налетах на автобусы и перестрелках с полицией.

Осторожно расспрашиваем шофера грузовика, насколько безопасна дорога.

— В каждом автобусе и в каждом поезде едут вооруженные полицейские. Но вы, разумеется, не можете воспользоваться охраной. Если кто-нибудь захочет вас задержать и у него в руках будет оружие, вам лучше остановиться.

С двойственным чувством пускаемся в путь. На обочине дороги встречаем первых кочевников. Эти люди с дикими вихрами волос, заплетенных на затылке в несколько кос, выглядят довольно фантастично. На поясе висит широкий меч, через плечо — копье со стальными крючьями. И это оружие — отнюдь не для украшения, ибо еще жив закон родовой мести, частенько возникают споры и из-за колодцев.

Мы глушим моторы и сходим с мопедов. С дружеской улыбкой приближаемся к группе и этим сразу же многое выигрываем: темные лица кочевников заметно светлеют. Первый контакт установлен.

Вежливо спрашиваем о здоровье старшего сына — традиционное приветствие старых времен. В арабской семье продолжателю рода придается особое значение. Он унаследует верблюдов отца и станет во главе рода. Справиться о старшем сыне — это значит оказать арабу особую честь. И уж, конечно, никогда нельзя спрашивать о женщинах. Жена — частная собственность мужчины, и посторонний не должен ею интересоваться.

Однако чем дальше мы продвигаемся на Восток, тем слабее становится арабское влияние. Народы тигре и амхара в нашем понимании более передовые. Им, как потомкам царя Соломона (так они себя охотно называют) и как коптским христианам, чужды фанатизм и учение ислама. У женщин лица открыты, и они пользуются равными правами с мужчинами.

Широким жестом нас приглашают сесть. Интерес друг к другу обоюдный. Мы рассматриваем оружие, сыны гор удивляются нашим машинам. Первоначальная сдержанность давно растаяла.

Во время поездки по Африке нам неоднократно приходилось наблюдать, как местные жители всегда платят вам равноценной монетой. У них очень тонкое чутье на то, как вы к ним относитесь и видите ли вы в них людей низшей расы или приходите как друзья.

Мы едем через широкую долину реки Барка. Растительность у воды становится все пышнее, банановые плантации чередуются с полями кунжута. Встречаются стройные пальмы, могучие баобабы, иногда более 20 метров в обхвате. Вдоль обочины растут гигантские кактусы.

На дороге поднимают пыль нагруженные доверху автомобили итальянских марок. Они доставляют на побережье фрукты, а во внутренние части страны бензин. К вечеру мы добираемся до Гайкота, поселка, состоящего из полусотни покрытых соломой тукулей и нескольких каменных домов. Памятуя о добрых советах, мы расстилаем спальные мешки во дворе полицейского поста.

Однако едва закрываем глаза, как нас будит глухой рев каких-то животных: помещение поста находится у самой опушки тропического леса.

Еще одно подтверждение того, что мы в сердце Африки.

## Синие горы и Красное море

Отъехав на несколько километров от Агордата, мы оказываемся в горах Эритреи. перевал следует за перевалом. Дорога змеею вьется среди дикой, нетронутой природы. Жители гор — сплошь кочевники, они бродят со своими стадами овец и верблюдов по долинам. На краю дороги сидят две девушки. Когда они замечают нацеленные на них камеры, то сразу же отворачиваются, прикрывая лицо и будто говоря: «Если ты меня снимешь, то какая-то часть от меня уйдет на пленку».

А за это, конечно, следует платить компенсацию.

В Керене мы на высоте 1500 метров. С высоты бывшего крепостного вала любуемся замечательной панорамой города. Глаз подмечает толчею на улицах, скользит над домами и хижинами, церквами и мечетями и останавливается на горизонте у каменной стены, которой вот уже 4 тысячи лет.

За развалинами форта мы находим укрытие от довольно холодного ночного ветра. Натягиваем на себя всю имеющуюся одежду, но, несмотря на это, уснуть не можем. Тут действительно очень холодно. Лениво тянутся часы, и только постукивание наших зубов нарушает ночную тишину.

В свете фар мы видим, что наш термометр показывает 16 градусов. А за последние месяцы мы уже привыкли к тому, что ртутный столбик даже ночью не опускается ниже 30. И если в начале путешествия мы спали на льду, то сейчас это кажется нам непостижимым. Окоченевшие от холода, вылезаем мы на следующее утро из палатки и лишь на последнем отрезке пути немного оттаиваем и оживляемся.



Керен связан с Асмарой — столицей северной провинции Эритреи асфальтированной дорогой. Построенная итальянцами из стратегических соображений, дорога эта преодолевает цепи гор, ее серая лента вьется от перевала к перевалу. И хотя средняя высота здесь 2500 метров над уровнем моря и давление воздуха значительно ниже, чем на равнинах, наши мопеды работают почти так же, как и прежде.

Когда въезжаешь в Асмару, создается впечатление, будто в Восточную Африку перенесли южноитальянский городок. Чистые улицы и яркие цветочные клумбы придают ему приветливый вид. Об Италии напоминает не только архитектура домов и церквей с отдельно стоящими колокольнями. Вывески на магазинах также написаны по-итальянски, так как, несмотря на то что Эритрея уже давно независима, большая часть торговых предприятий все еще находится в руках итальянцев. Служащий у бензоколонки прощается бойким: «Тысячу благодарностей, синьоры» — и, когда мы рыскаем по городу в поисках отеля, нам приходится перевернуть весь наш запас полузабытых итальянских слов.

В кино показывают итальянские фильмы, в лавках и мастерских работают итальянцы. Их нет лишь в государственном аппарате. После 60-летнего пребывания под чужеземным гнетом Эритрея присоединилась к суверенной Эфиопии. Наша ближайшая цель — портовый город Массауа. И хотя Асмара удалена от Красного моря по прямой всего на 110 километров, нам предстоит преодолеть перепад в высотах в 2347 метров. При этом собственно подъем составляет почти 40 километров.

Сперва мы едем по дикой горной местности. Дорога идет вверх. По обе стороны от нее тянутся лиственные леса. Затем перед нами открывается захватывающий вид. Трасса идет по самому гребню хребта. Справа и

слева зияют глубокие пропасти. На горизонте, куда ни посмотришь, лишь исчезающие в синей дали горные хребты. Дома в долинах кажутся игрушечными. Тонкими блестящими паутинками пролегли рельсы железной дороги. Шоссе круто спускается в долину. Поворот следует за поворотом, и нам приходится снижать скорость. Со стороны долины дорога защищена частоколом бетонных столбиков, иногда между ними стоят небольшие мраморные кресты с выбитыми на них фамилией и датой. Глубоко в пропасти лежит разбитая автомашина — жертва технических неполадок или перенапряжения нервов.

Преодолев на седьмом километре поворот № 200, мы перестаем их считать. Позже в автоклубе Эритреи мы узнаем, что на протяжении 110 километров таких поворотов две с половиной тысячи, и проложенная здесь трасса — образец дорожностроительного мастерства. Во многих местах для ее прокладки приходилось взрывать скалы, но, несмотря на это, дорога получилась отличная. Эти трассы — то немногое хорошее, что оставили после себя итальянцы. Но, разумеется, прокладывали их отнюдь не для снабжения окраин страны, а лишь для обеспечения армии, действовавшей против народа Эфиопии. На всем пути мы редко встречаем даже намек на промышленное строительство. Местные жители работают в громадных итальянских латифундиях и теперь, как и 25 лет назад, получают за свой тяжкий труд самую мизерную плату.

Мы полностью доверились своим тормозам и быстро катим вниз. Показываются небольшие, затерявшиеся в горах селения. Пролетаем мимо нескольких хижин, которые тут же скрываются за очередным поворотом. Торговцы фруктами поставили свои лотки прямо на дороге. У одной из лавчонок мы останавливаемся и за один эфиопский доллар наполняем карман апельсинами. Нам не приходится долго разыскивать

какой-либо живописный уголок, чтобы позавтракать. На каждом шагу пейзажи подлинно сказочной красоты. Позади нас в бледном тумане лежат синие отроги Абиссинского нагорья, вдали сверкает Красное море.

Мы прибываем в Массауа. Здесь нас окутывает влажный горячий туман, давящий зной. При малейшем движении по телу струйками сбегает пот. Массауа портовый город, таких здесь десятки. Чопорные деловые конторы пароходных агентств стоят рядом с гофрированными железными бараками, в которых ютятся транспортные рабочие. В кривых переулочках встречаем рабочих-сезонников, готовых взяться за любую работу. Город полон резким запахом водорослей и соленой морской воды. Крики чаек, всплески волн у набережной, скрежет подъемных кранов в порту. Высокая, доходящая почти до 100 процентов влажность воздуха превращает жизнь в ад. Европейцы здесь долго не выдерживают. И мы поняли, почему так долго смеялись два итальянца, когда они узнали о наших планах.

— Вы и минуты не задержитесь в Массауа, если на то не будет крайней необходимости.

И действительно, уже на следующее утро мы снова сидим в седлах наших стальных коней.

Возвращение в Асмару — прекрасное испытание надежности наших мопедов. Подъем следует за подъемом, и моторы подвергаются исключительной нагрузке. Но, несмотря на это, мы успешно продвигаемся вперед. Нам ни разу не пришлось сойти или хотя бы отталкиваться ногами. Еще раз любимся грандиозным зрелищем диких расселин гор. Во время этой экскурсии мы познакомились с одним из красивейших ландшафтов Африки.

## В гостях у обезьян и газелей

Отклонившись от основного пути на юг, мы хотим, хотя бы бегло, познакомиться и с центральным районом Эфиопии. Дорога через «перевал смерти» и перевал Тоселли на высоте 3 тысяч метров ведет в Аддис-Абебу. Но едва мы оставляем Асмару, как навстречу нам попадают грузовики, набитые вооруженными до зубов солдатами. Двигается полевая артиллерия, обозы и транспорты с бойцами. В каждой машине — солдаты с винтовками наперевес.

Мы останавливаем старый «Фиат» и спрашиваем, что случилось. Из машины выскакивает темнокожий мужчина из Эритреи. Его сообщение нас обескураживает:

— В Аддис-Абебе дворцовый переворот [\[30\]](#). Толком никто ничего не знает, потому что связь прервана. Но там идут тяжелые бои, говорят о сотнях убитых. В Аддису вы ни в коем случае не попадете — дороги давно перекрыты. Вы сами видите, что происходит. Самое лучшее для вас — остаться на несколько дней в Асмаре или поехать со мной на мою ферму. Если хотите, мы можем поохотиться с фотоаппаратом. Антилоп и газелей здесь множество.

Хотим ли мы?

В третий раз проезжаем через Асмару. Но городок, который еще два дня назад пребывал в мирной дремоте, сейчас напоминает растревоженный муравейник. Никто не сидит дома, трудно даже поверить, что в Асмаре так много жителей. Магазины закрыты, на окнах спущены жалюзи, на перекрестках стоят радиофицированные полицейские автомобили. Повсюду висят транспаранты, из радиорупоров доносятся какие-то призывы, к сожалению, на местном

языке. Развеваются государственные красно-желто-зеленые флаги. На главную улицу выезжает машина с громкоговорителем. Мы улавливаем лишь обрывки фраз: «Самолет его величества прилетел из Бразилии... через несколько минут проедет... порядок и благоразумие...»

Мимо проносятся мотоциклы, где-то воеет полицейская сирена, улицу перекрыли воинские части. Мы проталкиваемся вперед.

Еще несколько секунд — и мимо нас проносится черная машина. На заднем сиденье узнаем Хайле Селассие — «Льва-победителя из колена Иуды» — с замкнутым лицом, окаймленным характерной бородой.

Изъявления радости переходят в настоящий ураган восторга. Хайле Селассие пользуется популярностью в народе благодаря своим заслугам в борьбе за независимость страны, за ее прогресс.

В 1930 году его короновали на эфиопский престол. Целым рядом внутривластных реформ он пытался воплотить в жизнь стремление прогрессивных элементов к тесной духовной связи с Европой.

Хайле Селассие подготовил проекты конституции и школьного образования, которые должны были способствовать общему прогрессу страны, но этим проектам помешала агрессия фашистской Италии.

Уже через пять лет после вступления на престол негус был вынужден эмигрировать, а его страна после героического сопротивления была оккупирована итальянскими войсками. Но и во время своего изгнания негус не прекращал борьбы. Однако его протесты в Лиге Наций не были в то время услышаны: великие империалистические державы соперничали друг с другом в гонке вооружений.

В начале 1941 года народы Эфиопии совместно с английскими войсками заставили итальянскую армию сложить оружие.

Хайле Селассие I вернулся в Эфиопию.

Намеченная им много лет назад программа начала осуществляться. При помощи займов у стран обеих мировых систем здесь стремятся развить легкую промышленность. Правительственной программой предусмотрено строительство новых школ и больниц.

На следующий день наш хозяин повел нас на свою банановую плантацию.

— Трудно было начать, — сказал он. — Тот, кто желает стать садоводом, должен быть одновременно строителем и каменщиком, организатором и инженером, потому что ему приходится рассчитывать только на самого себя. Почва хорошая. Вся Эфиопия могла бы стать цветущим садом будь здесь необходимые средства производства. Но пока крестьянин пашет сохой, здесь не многое может измениться. Страна находится в руках феодалов. Новые орудия и машины вряд ли придут в сельское хозяйство. Крупные аграрии хотят искусственно задержать нашу страну на нынешней стадии ее развития.

На следующий день еще до восхода солнца мы едем в степь. Пешком пробираемся через рожицу. Повсюду множество звериных следов. Вдруг в кустарнике раздается треск, и мимо нас проносится стадо изящных антилоп нана [\[31\]](#). Мы хватаемся за камеры, но пугливые животные уже скрылись в лощине.

Час за часом бродим мы по округе. Много раз видим газелей [\[32\]](#), но они держатся на почтительном расстоянии. Наш проводник ведет нас к реке. Растительность в это время года все еще остается пышной, хотя период дождей давно миновал. Лианы красивыми гирляндами свисают с деревьев, преграждая нам путь, терновник царапает кожу.

В маленьких заводях реки большое оживление: еще издали слышится пронзительный крик обезьян.

Осторожно подкрадываемся. В 200 метрах от нас у водопада толпится стадо. Некоторое время мы молча наблюдаем эту сцену. Однако полуденное солнце побуждает нас к действиям. Мы пытаемся подойти поближе, но звери нас уже заметили. С возмущенным лаем стадо исчезает в джунглях. Лишь одна обезьяна осталась на часах у водопада. Она, по-видимому, должна дать сигнал, когда угроза минует. Мы лежим в кустах и ждем. Но у водопада тоже ждут. Так проходит час. С несколько неприятным чувством вспоминаем об обратном пути, о пустом желудке и о солнце, чей слабый свет уже не даст возможности сделать хороший снимок. Наконец мы сдаемся и оставляем свое укрытие.

Часовой у водоема издает короткий сигнал и удаляется. У обезьян оказывается больше терпения.

Обратный путь утомителен и труден. Лишь поздно вечером мы добираемся до крытой соломой хижины нашего хозяина. В разговоре снова оживают события последних дней, поездка через саванны и высокогорный район Восточной Африки.

Во дворе стоят наши мопеды. Завтра мы вернемся в Судан, чтобы продолжить путешествие на юг.

## Праздник урожая в степи

Шейх народа динка немало удивлен нашему визиту. Сюда редко заезжают белые туристы. Этот крааль с круглыми глинобитными хижинами лежит где-то в бескрайней дали суданских степей, за много километров от больших деревень. Урожай дурра (хлебное сорго) убран, полевые работы закончены. По этому поводу должен состояться праздник, такой же, как и на нашей родине, за тысячи километров отсюда. Мы быстро подружился с сельским врачом, выпускником Хартумского университета, который прилично говорит по-английски. Его темная кожа и венец из красивых выпуклых рубцов вокруг лба — знак рода свидетельствуют о том, что он уроженец далекого Юга. Он с готовностью представляет нас вождю, и тот величественным движением руки предлагает нам занять место.

Мы сидим в тени хижины. В деревне насчитывается около ста тукулей. Высокая стена из ветвей и колючек терновника защищает крааль от нежеланных ночных посещений диких зверей. Материала для таких стен здесь достаточно, хотя терновник не доминирует здесь, как в северных степях.

Между хижинами царит оживление, словно в улье. Местные жители громко приветствуют гостей из соседних деревень, лежащих зачастую за много километров. Веселые рукопожатия, нескончаемые беседы. Мы снова слышим длиннейшую формулу приветствия, напоминающую скорее попеременное пение.

Объектом взволнованного спора является громадный бык, которого вождь пожертвовал в честь



своих многочисленных гостей и который жарится сейчас на сильном огне.

Мы приехали в деревню ранним утром. С этого времени и без того узкая тень тукулей сократилась до минимума. Солнце почти в зените, а мы все еще ждем начала праздничных танцев.

Приготовлениям, кажется, не будет конца. Танцоры и танцовщицы тщательно гримируются, снова и снова критически осматривая свои высокие прически. Им помогают старые женщины, которые не участвуют больше в танцах; самые юные с широко раскрытыми глазами следят за церемонией.

Четыре женщины-динка возвращаются с реки Бахр-эль-Джебел. На головах у них покачиваются глиняные пузатые кувшины и старые четырехгалонные канистры. Вес некоторых из этих сосудов (разумеется, с водой) достигает полцентнера, но, несмотря на далекий путь, женщины не проявляют никакой усталости. Грациозные, прямые как свечи, идут они по направлению к деревне.

На долю женщины падает вся домашняя работа, начиная от ухода за многочисленными детьми и кончая доставкой питьевой воды. И тем не менее живут они на Юге много привольнее. Женщины-динка не заперты в темных гаремах, как их сестры на Севере. Они имеют право танцевать и бывать в обществе. Им чужды покрывала и рабское подчинение мужчине.

В ожидании мы прогуливаемся по деревне. Потом заходим или, точнее, влезаем (дверь очень низкая) внутрь тукуля. Обстановка скромная: постель из сухой травы, очаг, дым которого дочерна закоптил камышовую крышу, стопка ярких эмалированных мисок и несколько глиняных кувшинов, сохраняющих воду всегда свежей и холодной.

Время от времени к нам наведывается врач.

— Подождите немного, скоро должно начаться. — Это мы слышим с самого утра. — Если вам негде убить время, осмотрите мой медицинский пункт.

Мы идем на медпункт. В прихожей ждет приема добрая дюжина африканцев. Они явились сюда вместе с семьями — таков обычай многих народов в Африке.

Наш провожатый ведет нас в приемную и с гордостью показывает блестящие инструменты.

— Больше всего забот нам доставляет сыпной тиф. С сонной болезнью на Юге мы, к счастью, покончили. Муха цеце уже не страшна людям, хотя для скота она все еще опасна [33].

Мы быстро записываем.

— Кроме того, у нас часты случаи заболевания желтой лихорадкой. В настоящее время мы проводим по стране профилактические прививки.

Об этом мы уже слыхали. Примерно в 300 километрах севернее нам встретился на пути одетый во все белое санитар с ампулами и шприцем. Он делал прививки всем, едущим на юг.

— Остальные болезни те же, что повсюду. Видите, вон мальчик с трахомой, а у тех колотые раны, и я должен сменить им повязки.

Мы перелистываем английские медицинские журналы. Видно, что их тщательно изучают. Кое-где сделаны отметки на полях, одна статья очерчена красным.

Там, в деревне, танцуют под барабан, а здесь стремятся усовершенствовать свое образование, наладить связь с передовыми странами и овладеть современными научными знаниями. Древние, переходящие из поколения в поколение традиции у пожилых и могучая тяга к прогрессу у молодежи. Небольшой, но характерный для нынешнего Судана

эпизод — пример бурного развития, совершающего стремительный скачок через столетия.

## **Одна женщина за двадцать коров**

Приготовления к танцам в краале, видимо, закончены. Трое юношей бегут с ярким пестрым флагом через деревню. Фанфарные звуки из порядком помятых труб оповещают о начале праздника. Молодежь устремляется на площадь в центре деревни.

Но церемония открытия внезапно прерывается.

От хижины к хижине, заглядывая в каждую из них, бегают, причитая, какие-то старик и старуха. Их с хохотом преследует куча ребят. На каждую жалобу пары толпа отвечает новым взрывом хохота. Наконец они исчезают в хижине вождя.

Наш провожатый объясняет:

— Эти двое из соседней деревни, они родители девушки, которую похитил местный юноша. Обычай «похищать невесту» распространен здесь повсеместно. Девушку крадут даже тогда, когда родители жениха и невесты дают любовное согласие на брак их детей. Мнение девушки при этом не особенно важно. Когда родители приходят к соглашению и брачный договор заключен, празднуется свадьба. Родственники жениха платят за невесту коровами. Рогатый скот богатство страны.

Конечно, мы тут же спрашиваем, сколько же «стоит» невеста.

По темному лицу врача скользит лукавая усмешка. Ясно, что он неправильно истолковал наш вопрос.

— За пятнадцать или двадцать коров можно, пожалуй, сговориться.

В это время доносятся новые крики. Родители обнаружили свою дочь в какой-то хижине. Вождь

улаживает спор: восемнадцать коров получают родители невесты, а жених — новую жену для своего гарема.

Снова звучат трубы и начинаются танцы. Посередине деревенской площади оркестр. Большие, с искусной резьбой литавры, два суданца с тамтамом и один с двумя жестяными мисками, заменяющими тарелки.

Четкому ритму соответствуют движения, которые становятся все более быстрыми и дикими. Гротескными прыжками двигаются в кругу мужчины с копьями, поражая невидимого врага. Дрожит земля под ногами.

Танцовщики принарядились с большим усердием. Их головы и плечи украшают громадные белые и красные пучки перьев. На ногах укреплены бубенчики и погремушки. Каждое па акцентируется акустически. Фантастический костюм дополняют пестрые нитки бус, раскрашенные, кокетливо воткнутые в уши деревянные палочки, яркие куски тканей и металлические украшения. Лица разрисованы древесным углем и хной, зелеными и фиолетовыми красками.

Девушки одеты не так ярко, и их украшения скромнее. Несколько перьев в волосах, пестрый платочек на шее — вот и все. Движения их также проще и плавнее.

У нас создается впечатление, что местные юноши домогаются благосклонности деревенских красавиц не только своим нарядом, но и почти акробатическими прыжками.

Ветер уносит в степь обрывки песен. Все быстрее и требовательнее выбивают дробь барабаны, все лихорадочнее становятся движения.

По мимике плясунов видно, что танцы для них нечто большее, чем просто веселое времяпрепровождение. Отцовская гордость при рождении сына, радость по поводу убранного урожая и окончания работ, траур в

связи со смертью вождя — все эти чувства передаются ритмом и мимикой.

Вдруг музыка обрывается. Вспотевшие танцоры уходят. Образуется новый круг, и танцы продолжаются еще много часов подряд.

Праздник в полном разгаре, но мы должны ехать дальше... Путь наш лежит на юг. И долго еще к гудению моторов примешивается глухой звук литавр.

## Степь горит!

И опять кустарники будто вспыхивают алым пламенем: заходит накаленное докрасна солнце. Еще несколько минут — и от светящихся красок заката остается лишь бледное мерцание. Через четверть часа наступит ночь. Но на матово красном горизонте справа от нас краски не бледнеют. Напротив, чем дальше мы едем, тем ярче становится свет, тем скорее он приближается. Внезапно нас осеняет страшная догадка: степь горит! Каждый раз перед очередным периодом дождей местные жители поджигают сухую траву, чтобы подготовить питательную среду для молодых побегов. Зола и впрямь хорошо удобряет почву, но зато в огне погибают бактерии, вырабатывающие азот, и многие эксперты категорически высказываются против этого метода. Бывает также, что в огне погибает целый крааль. Но одно дело решать подобные вопросы в министерских кабинетах в Хартуме и совсем другое — противостоять сложившимся обычаям где-нибудь в степи.

Мы едем дальше. С каждым километром картина становится фантастичнее. На горизонте ясно обозначилась линия огня. В небе вспыхивают отблески зарева. Теперь горити слева от нас. С юга дует сильный ветер. По-видимому, мы мчимся к центру огненного моря.

Пожары в степи не всегда опасны, от них можно хорошо защититься, если своевременно принять меры. Стоит нам поджечь вокруг себя траву, чтобы образовалась зона выжженной земли, и тогда надвигающийся огненный вал не найдет себе пищи и обойдет нас кругом. Но пока мы не нуждаемся в этом

средстве, а кроме того, баки мопедов полны бензина. Мы верим в свою счастливую звезду и едем дальше.

Медленно с двух сторон надвигается на нас пламя... Свободная полоса всего около километра. Мы уже не обращаем внимания на дорожные ухабы и катим так быстро, как только можем.

Еще несколько минут — и расстояние между двумя стенами огня сужается до нескольких сот метров. Воздух раскаляется, от удушливого запаха гари спирает дыхание. Впереди нас тлеет трава, а это уже рискованно. Даем полный газ. Ветер превратился в ураган и гонит золу, дым и полусгоревшие пучки травы. Возвращаться слишком поздно, кто знает, что творится позади. Малейшая авария — и наше положение станет критическим. Определяем на глаз расстояние. По нашим расчетам, мы как раз успеем проехать полосу огня.

И вдруг раздается треск — загорелся провод зажигания. Вероятно, перегрелись запальные электроды. Никогда еще за все наше путешествие не меняли мы так быстро свечи, как сейчас, в горящей степи. Весь ремонт длился несколько секунд. Света для работы было более чем достаточно.

Огонь угрожающе приблизился. Мы ясно различаем все детали, видим, как куст терновника мгновенно превращается в пылающий факел. Почти в десяти метрах перед нами проносится стадо антилоп. Они спасаются бегством, и, как правило, в огне погибают лишь старые и очень слабые животные. И здесь проявляется все тот же закон природы, по которому выживают только сильные и здоровые. Еще два километра — и мы уже по ту сторону пожара, в обугленной и мертвой степи.

Оглядываемся назад и видим, как огонь, подобно гигантскому раскаленному валу, захлестывает дорогу, по которой мы только что проехали. Небо над степью



раскаленно-красное. Эта фантастическая картина одновременно и страшна и прекрасна. Оба огненных смерча соединились и мчатся все дальше и дальше.

По дороге к югу ландшафт меняется незаметно, но непрерывно. Мы прощаемся с Белым Нилом, еще раз смотрим на его желтые воды, катящиеся по плоской необозримой равнине.

В трех последующих деревнях нам, как иностранцам, приходится заглянуть в полицию. Чиновник проверяет, есть ли у нас разрешение на пользование мопедами и на въезд в запретную Экваториальную провинцию. Заодно мы получаем информацию о дороге и пополняем запас питьевой воды. Ближайший крупный населенный пункт, а вместе с ним и ближайшая бензоколонка находятся на расстоянии 500 километров.

Пятьсот километров! Для Африки это не столь уж большое расстояние. В этой стране совсем иные масштабы, чем у нас. В дальних расстояниях и в недостатке средств сообщения кроется одна из причин разобщенности и раздробленности африканских племен. И нет ничего удивительного, что жители соседних деревень нередко говорят на разных языках и находятся на различных ступенях развития, если даже их разделяет каких-нибудь 200 километров.

Степь с ее бесконечными просторами и песчаными дорогами перемежается с могучими лесными массивами или зарослями высокой слоновой травы. Ежегодно, в период весенних и летних дождей, потоки воды бороздят землю в южных провинциях Судана. Поэтому так преобразился ландшафт. Мы проезжаем мимо банановых и ананасных плантаций, а манго и апельсины нам предлагают по такой цене, о которой 14 дней назад мы не могли и мечтать. Южная провинция — почти сплошь цветущий сад. В Хартуме мы удивлялись иностранным этикеткам на банках с конфитюром и,

ворча, платили высокие цены за южные фрукты. Но потом мы поняли, в чем тут дело. Одна-единственная железная дорога связывает столицу с Порт-Суданом на Красном море. По ней-то и привозится все то, что продается в Хартуме. И хотя в южной части Судана фруктов больше, чем где бы то ни было, их перевозка на грузовых машинах и медлительных нильских пароходах обходится намного дороже, чем импорт из Южной Африки или Ливана.

И все же различие Северного и Южного Судана заключается не столько в климате и природных условиях, сколько в расовой принадлежности населения и его религии [34]. Круглые хижины африканцев на юге не имеют ничего общего с глинобитными домиками в северных степях, а вместо галабии мусульман просторной, светлой и длинной до пят — на юге Судана носят небольшую набедренную повязку.

Население Судана состоит из 600 различных племен [35]. Господа колонизаторы провели между ними границу произвольно, не считаясь ни с этнической принадлежностью народов, ни с древними культурными связями между областями нынешних Чада и Кордофана. Так они разделили единые народы между Южным Суданом, Угандой и Северо-Восточным Конго.

Одним словом, со стороны Англии не было сделано попыток стереть различие между Севером и Югом. Наоборот, экономически слабый и культурно отсталый Юг всегда противопоставлялся северным арабским провинциям.

Поэтому здесь с недоверием отнеслись к революционным событиям в столице. Распространялся слух о «нубийском вторжении». Еще несколько десятков лет назад на невольничьих рынках в Хартуме продавали в рабство африканцев с Юга. Воспоминания об этом

крепко засели в памяти южан и используются по сей день агентами империализма.

Проводя свою извечную политику «разделяй и властвуй», Англия оторвала плодородный Юг от развитого в промышленном отношении Севера. Разумеется, все это делалось под предлогом защиты первого от второго.

Теперь, однако, проблема Севера и Юга уже не является неразрешимой [\[36\]](#).

На Севере быстро поняли, что экономически сильный Судан немислим без действенной связи с южными районами, и установление этой связи стало центральной задачей государства. Ей подчинены многие мероприятия нынешнего суданского правительства, которое предпринимает все возможное, чтобы расположить к себе население Юга.

В бывших «запретных районах» полным ходом идет экономическое и культурное строительство. Закладываются плантации бананов и кофе. Темнокожих плантаторов заинтересовывают большими доходами. Устраняются досадные трудности с транспортом. Проектируемая железная дорога между Хартумом и Вау соединит Север с относительно хорошей сетью дорог Юга.

В бывших миссионерских школах изучаются методы передового сельского хозяйства, вместо английского и итальянского языков здесь преподают арабский. Став общенациональным, он должен сплотить воедино все народы, говорящие до сих пор на бесчисленном количестве языков и диалектов. Той же задаче единения страны подчинено решение о введении единой общегосударственной религии — ислама.

Многочисленные планы и проекты нового правительства частично уже осуществлены, а частично остаются еще на бумаге. Но как бы то ни было, налицо

стремление решить проблему столетней давности и, положив конец давним распрям суданских народов, найти то, что их объединяет.

Судану выпала задача создать мост между Северной и Центральной Африкой, задача, для решения которой есть много возможностей. Республике всего пять лет. Как-то построит она свое будущее?

## Встреча в Уганде

«Восточная Африка ждет вас!» Английские туристические бюро и нефтяные компании, не жалея красок, пытаются соблазнить вас прелестью местности вокруг озера Виктория: идиллическими курортами в горах Уганды, заповедниками Кении, закованной вечным льдом вершиной Килиманджаро и купанием в озерах Танганьики.

«Отпуск, которым вы один раз в жизни должны насладиться». Когда мы готовились к нашему путешествию, многое выглядело очень простым.

— Вот здесь укажите, пожалуйста, предполагаемый срок пребывания в Восточной Африке и вид имеющейся у вас валюты.

Руководитель отдела виз английского посольства в Багдаде, где мы стараемся получить пропуск в восточно-африканские английские колонии, с подчеркнутой вежливостью переводит нам сложные вопросы анкет.

— Вы не будете раскаиваться, что поехали в эту колонию. Вы найдете там первоклассные отели. И черные почти не будут беспокоить вас.

Чиновник просматривает наши ответы и с невинной улыбкой возвращает нам ходатайства:

— При заполнении сведений о наличии валюты у вас вкралась небольшая ошибка. Я знаю, наше английское написание «фунтов и шиллингов» немного сложно. Но вы быстро это усвоите, когда побываете в наших владениях, успокаивает он нас. — Указанной вами суммы как раз хватит, чтобы купить горючее для ваших машин, кроме того, при въезде в страну вы должны будете внести залог.

Рюдигер делает безнадежную попытку припомнить необходимые английские выражения, чтобы как можно осторожнее объяснить этому человеку цель нашего путешествия и наши средства передвижения. Но ни перечень преимуществ мопедов, ни ссылка на первоклассное качество палаток не вызывают в нем сочувствия. Наша беседа на этом заканчивается:

— Угодно ли вам подождать шесть недель, пока придет разрешение Министерства иностранных дел?

«Восточная Африка ждет вас!»

— Извините, ваши ходатайства отклоняются.

Англичане прилагают много усилий, чтобы нежелательные посетители держались подальше от их территорий. Почти то же самое, но в несколько иных вариантах, мы выслушали в английских посольствах в Бейруте и Хартуме:

— Мы ходатайствовали о выдаче виз.

— Пожалуйста, ваши фамилии?

Чиновник листает какую-то книгу.

— Мистер Кёниг и... — его взгляд будто ощупывает нас — и... предполагаю, мистер Шрадер, ваши ходатайства отклонены.

Это нам уже знакомо.

— Чем могу еще служить? — Легкий поклон. — Пожалуйста, следующий.

После длительного совещания мы решаем изменить маршрут лишь на пограничной станции, когда воочию убедимся в неосуществимости наших планов.

Дорога вьется по рошицам Судана. Подъемы сменяются спусками, но в конечном счете мы все же неуклонно взбираемся вверх. Наконец, мы стоим на гребне горной цепи и видим внизу сверкающую в лучах солнца тонкую полосу пограничной реки между Суданом и Угандой.

Проверка паспортов на суданском контрольном пункте проходит гладко. Крепкое рукопожатие,

поднятый шлагбаум — и мы оставляем позади четырнадцатую страну. Проезжаем через мост. На дорожном указателе две стрелки: Судан Уганда. Дорогу перекрывает шлагбаум. В таможенном пункте Атиак царит воскресная тишина. Полицейского чиновника-африканца мы застаем за обедом.

— Пожалуйста, это ничего не значит. Я рад, когда меня немного отвлекают.

Следует несколько общих вопросов — кто мы, откуда и куда направляемся, — затем он принимает официальный вид и требует наши паспорта.

— Пожалуйста, вот они.

Мы украдкой переглядываемся. Мы поняли, чего ищет этот человек. Но ничего, пусть себе листает дальше. Быть может, на него произведут впечатление 186 уже завоеванных нами печатей. Затем мы вмешиваемся и открываем чистую страницу.

— Здесь есть еще место для визы.

Чиновник равнодушно берет печать, поднимает руку и вдруг останавливается, будто пораженный внезапной мыслью. Завтра в Кении должны состояться выборы, и он получил указание особенно осторожно выдавать разрешения на въезд. Однако он все же ставит печать, подписывает чехословацкие паспорта на мопеды и с тонкой улыбкой возвращает нам бумаги:

— Счастливого пути. Но запомните, если вам захочется задержаться в каком-либо городе, вы должны будете явиться в полицию.

Никто нигде не отмечал нам паспорта так быстро, как в Атиаке, и нигде еще мы с такой поспешностью не садились на мопеды. И нам до сих пор неизвестно, действительно ли африканец второпях просто не заметил нашего подданства или же он действовал сознательно, наперекор указаниям своих английских начальников. (Уганда стала самостоятельной лишь в 1962 году.)

## Случай во время дождя

В Восточной Африке царит весна. Воды больше, чем нужно, и окрестности украшает сочная зелень. Повсюду разбросаны в беспорядке яркие пятна цветущих деревьев. Очевидно, благодаря пышной растительности нам чаще попадаются деревни. Если в Южном Судане от одного населенного пункта до другого 100 километров, а часто и больше, здесь мы то и дело проезжаем через города. На улицах бросаются в глаза большие, окрашенные в светлые тона магазины. На фирменных рекламных щитах почти сплошь индийские имена, причем каждый третий коммерсант носит имя Патель. Мы знакомимся с индийским учителем, и он приглашает нас поужинать с ним в ресторане отеля. Зал переполнен, присутствуют, конечно, одни белые. Африканец, если бы даже ему удалось пройти мимо распорядителя, не смог бы позволить себе заказать кушанье: обыкновенное меню всего из четырех блюд и двух сортов вина стоит намного больше, чем его месячный доход. Так господа колонизаторы заботятся о том, чтобы оставаться в своем кругу.

Дороги здесь неплохие, но продвигаемся мы вперед медленно.

Моторы наших мопедов сильно загрязнены. Наш вчерашний успех с получением виз на границе Уганды дал нам возможность выиграть время. Теперь мы можем спокойно прервать на несколько часов путешествие, чтобы вычистить машины. Узловатое высокое дерево преобразуется в мастерскую, и скоро мопеды из изящных точных аппаратов превращаются в бессмысленную грудку грязных деталей.

Мы слышали в школе, на уроках географии, что тропические грозы известны своей внезапностью и



силой. В ближайшие часы мы знакомимся с ними ближе. Когда моторы были разобраны, над нами еще расстилалось во всей своей невинной красе лазурно-голубое небо. Когда мы собирали выхлопную трубу, показались первые темные облака, хотя мы еще не чувствовали предгрозовой духоты. Но уже через несколько минут небо полностью затянулось облаками. Все наши старания были напрасны: бензиновый бак мы чистили уже при раскатах грома, а затем без антракта последовали очередные акты драмы. При ураганных шквалах мы смонтировали карбюратор, а динамо достались уже первые капли дождя. Делая огромные прыжки, мы добрались до деревьев. Небо будто открыло все свои шлюзы. Через несколько секунд наши мопеды уже стояли в середине кипящего потока.

— Помоги мне спасти багаж! — закричали мы одновременно друг другу.

Уровень воды повышался, и мы были вынуждены укрыться на нижней ветке дерева. Ураган рвал капоты мопедов. Мы со страхом смотрели на них сверху. Почти одновременно нас пронзила мысль: «А что если мопеды не...». Но прежде чем мы успели высказать ее вслух, это уже произошло: ураган опрокинул один из мопедов. Ящик с инструментами открылся, и все запасные части исчезли в грязи.

Катастрофа! Аврал!

Мы тут же соскочили с ветки и зашлепали к месту происшествия. Большой водоворот обозначал место, где скрылась одна из опрокинувшихся машин. Сначала мы даже не заметили, что насквозь промокли. Так промокли, что потом даже деньги в наших бумажниках показались нам светлее и чище.

Раздумывать некогда. Наше дальнейшее путешествие оказалось под угрозой: без инструментов и запчастей мы не сможем добраться даже до ближайшего селения. Мы обшариваем глинистое дно

под мопедами и вытаскиваем без разбора всевозможные предметы: молоток, части сцепления, целую горсть винтов...

— Мы должны прощупать всю площадь. Передай мне, пожалуйста, вещевой мешок.

Вольфганг ловко перебрасывает остатки оборудования на сушу. Заботливо поддерживаемый нами порядок, который мы установили за долгие месяцы путешествия, в одну минуту нарушен. Бережно охранявшиеся нами от всяких повреждений спальные мешки зацепились за куст терновника, канистры и бутылки с водой грохочут у кучи камней, а наши туристские проспекты и дневники плавают в грязной луже. Мы выбираем руками жидкую глину вместе с инструментами и бросаем все в пустые вещевые мешки. Металлические предметы опускаются на дно, а грязь мы выливаем. Так, вероятно, поступают золотоискатели, когда промывают золото.

Через десять минут дождь прекращается. Вода уходит столь же быстро, как и пришла.

То тут, то там торчат в песке гаечные ключи. При более глубоких раскопках обнаруживаются гайки и поршневые кольца. Прокладки моторов мы срываем с ближних кустов. Носовыми платками заботливо досуха вытираем все части. И скоро на временно натянутой бельевой веревке весело развеваются на ветру наши рубашки и брюки. Выглянувшее несколько позже вечернее солнце освещает плоды нашей нелегкой работы.

## Пробуждающаяся Кения

Самую приятную границу за все время путешествия мы пересекаем за Тороро. Никаких шлагбаумов, никаких полицейских участков. Если бы не дорога, которая внезапно ухудшилась, мы вообще ничего не заметили бы, потому что надпись на обочине «Вы вступаете в Кению» полускрыта кустарником.

Кения — одна из наиболее интересных стран, которые мы посетили. Повсюду следы глубоких конфликтов между коренными жителями Африки и белыми захватчиками. Мы являемся невольными жертвами этого. Как граждане социалистического государства, мы весьма нежеланные гости англичан. С нашей визой нельзя «гостить» здесь долгое время, приходится благоразумно избегать встреч с властями. Нам слишком хорошо известно, как поставлена информационная служба в английских колониях. Малейший промах — и нас уже не пустят в другие, еще зависящие от Англии страны.

— Хотел бы я знать, сколько нам еще ехать, пока мы найдем место для ночлега.

Рюдигер делает недовольную гримасу; мы приняли за правило ужинать лишь после того, как пристроим мопеды и найдем себе квартиру, а здесь, в густонаселенных районах Восточной Африки, не так-то просто разбить палатку. Вокруг, на этом плодородном, с замечательным климатом нагорье видны лишь поместья крупных английских землевладельцев.

Окруженные колючей проволокой, раскинулись необозримые сочные пастбища, кофейные и чайные плантации, поля пшеницы. Африканцы согнаны на малопродуктивные земли или должны работать за минимальную плату на фермах белых.

Из 6,4 миллиона жителей Кении — 140 тысяч индийцев, 30 тысяч арабов и почти 50 тысяч европейцев [37]. Но это европейское меньшинство владеет сейчас 40 тысячами квадратных километров лучшей земли, в то время как африканцы — 120 тысячами наихудшей [38]. Индийцы обособились. Они обеспокоены лишь тем, чтобы сохранить свои позиции в торговле и ремеслах.

— Как ты думаешь, может быть, нам здесь переночевать?

Мы останавливаемся. При свете фар от мопедов читаем на большой круглой доске английскую фамилию и надпись: «Молочная ферма». Мы колеблемся. Этой предосторожности нас научил печальный опыт общения с английскими плантаторами. Мы были радушно приняты в самых роскошных и хорошо обставленных домах, нам отводили комнаты с ваннами и кроватями, покрытыми белоснежным бельем. Но едва только мы сообщали, из какой страны прибыли, едва лишь проявляли интерес к жизни черных батраков и к оплате их труда (вместо того чтобы спросить о марке собственного самолета хозяина и о количестве верховых лошадей, принадлежащих хозяйке), как отношение к нам резко менялось и плантаторы не выражали желания задерживать у себя подобных гостей.

Однако нас уже услышали, и громадная дворняга с громким лаем рвется с цепи.

— Алло, мистер, поверьте, мы не собираемся ограбить вашу лавку.

В дверях показывается белый человек богатырского роста. Он так пинает ногой собаку, что она с визгом отлетает в сторону.

— Извините, я думал, что в дом хочет войти какой-нибудь черный ублюдок.

Нас приглашают внутрь. Беседа протекает не очень в дружеских тонах. Управляющий фермой — датчанин и принадлежит к радикальной партии белых поселенцев «Объединенная партия Кении». Ее основной принцип предельно ясен: весь африканский материк принадлежит белому меньшинству, и оно любой ценой должно удержать власть в своих руках.

Мы являемся также невольными свидетелями того, как управляющий грубо оскорбляет своих мальчиков-слуг и при малейшей их нерасторопности ругает грязными словами.

Во время нашего пребывания в Кении английские власти чувствовали себя еще относительно уверенно. Но белые поселенцы уже готовились к ожидаемому в ближайшее время переходу власти к африканцам. Они переводили все движимое имущество за границу и превращали свои плантации в пастбища, которые требуют минимального количества наемной рабочей силы, поскольку чернокожие батраки на плантациях все настойчивее добивались повышения заработной платы.

В связи с экстремистскими притязаниями английских колонизаторов в Кении сравнительно давно возникли политические объединения африканцев. Уже в 1921 году была создана «Восточноафриканская ассоциация», которая боролась за освобождение страны и в 1922 году была запрещена англичанами. В том же году образовался «Центральный союз кикуйю», насчитывающий почти 100 тысяч членов <sup>[39]</sup>. Ее лидером стал Джомо Кеньятта — вождь народа кикуйю. После разгрома крупного восстания кикуйю <sup>[40]</sup>, которое англичане из вполне понятных соображений изобразили как результат заговора тайной организации Мау-Мау, Джомо Кеньятта 8 апреля 1953 года был приговорен к семи годам тюремного заключения и после отбытия наказания — к пожизненной ссылке. Это вызвало

движение протеста во всем мире. Кеньятта был освобожден и избран президентом «Национального союза африканцев Кении» (КАНУ) [\[41\]](#).

Во время нашего путешествия по стране мы замечали повсюду симптомы великих грядущих перемен. Правда, англичане старались задержать это движение, сея рознь между отдельными народами, прежде всего между кикуйю и масаи, в результате чего в конце июня 1960 года была образована новая партия — «Демократический союз африканцев Кении» [\[42\]](#). Но уже немного позже, в 1961 году обе партии объединились, чтобы совместно бороться за независимость родины [\[43\]](#).

## Новый рекорд высоты

Дорога равномерно идет в гору. И когда мы после многих часов подъема достигаем наконец плоскогорья, перед нами открывается картина, напоминающая окрестности Дрездена или западную часть Рудных гор: насколько хватает глаз, раскинулись пологие, покрытые лесом холмы. Лишь подъехав ближе, мы убеждаемся, что это не ели и не сосны, а кипарисы и пинии (итальянские сосны). Вокруг покрытые цветами луга и пасущиеся коровы — полная иллюзия, что мы снова на родине.

— Я должен надеть пуловер. Становится просто холодно. — Рюдигеру приходится потерпеть, так как Вольфганг принципиально останавливается только там, где можно что-нибудь съесть или сфотографировать. Быстро находим ровную площадку с красивым видом. Пока растираем затекшие пальцы, переводим в уме обозначенные на щите английские футы в метры.

— Ничего удивительного, что мы мерзнем: здесь, на перевале Тимбуру, мы находимся на высоте почти в 2850 метров, — Рюдигер еще раз проверяет данные по карте.

— Это же абсолютный рекорд высоты для наших мопедов за все время путешествия.

Спешим в Найроби, но сегодня осиливаем всего 156 километров, потому что через полчаса перед нами опять щит. На нем контурная карта Африки, разделенная красной полосой на две части, а под ней простая и скромная надпись «Экватор». Удивленные, мы сходим с мопедов и садимся на траву.

— Это предел моей юношеской мечты о заманчивых далях.

Рюдигер разочарованно качает головой. Мы столько лет мечтали об Африке, готовились к этой великой минуте нашей экспедиции, систематически изучали язык и литературу, сэкономили, не отступали ни перед какими трудностями — и все это ради окрылявшей нас мечты о таинственном черном континенте. И вот такое разочарование! Не только потому, что мы в течение часа должны мерзнуть в ожидании солнечных лучей для фотографирования, не только потому, что вместо африканцев в набедренных повязках, которых мы ожидали увидеть, мимо нас в большой машине проносятся одетые по-современному африканцы. Во всем виновата корова, которая смотрит на нас со страшно глупым видом, пока мы не прогоняем ее ударами палок и камнями, чтобы она не мешала нам производить съемки.

Когда на обратном пути в Северное полушарие мы вторично пересекли экватор, местность вокруг выглядела более по-африкански: перед стеной банановых и кофейных кустов в небольшом ухоженном саду находился бетонный круг, символизирующий Землю и снабженный соответствующей надписью. Мы тут же пришли к заключению: ничто не может выглядеть внутри этого круга более эффектно, чем один из наших мопедов.

Но пока мы еще не на пути к родине. Пока мы едем дальше на юго-восток, по направлению к Найроби. И после того как мы разочаровались в экваторе, нас уже не удивляет, что на окраине Найроби мы проезжаем мимо растянувшихся на большое расстояние вилл с холеными парками, что поток движения в центре города проносит нас по широкому шоссе, мимо новейших магазинов и административных зданий и доставляет наконец к чудовищно высокому гаражу.

Прежде всего мы чувствуем настоятельную потребность несколько улучшить свой внешний вид.



Правда, мы и так выглядим далеко не неряшливо. Наши брюки отглажены и рубашки вполне чисты. Недаром мы так заботились о них и, несмотря на все опасности подвижнической жизни, сохранили для цивилизации. Но здесь, в центре города, где все без исключения — будь то африканцы, европейцы или индийцы — поголовно носят белоснежные рубашки с аккуратно завязанными галстуками, мы все же считаем, что одеты несколько небрежно.

## Передышка в Найроби

Большие города вызывают у нас смешанные чувства. Много хлопот стоит, например, найти подходящую квартиру. В хороших отелях в центре города взимают плату, которая нам не по карману, а в ночлежках мы чувствуем себя неважно, особенно после того, как познали чудесные африканские ночи под открытым небом.

И мы снова упрекаем себя за единственную, но очень важную ошибку, которую допустили при подготовке снаряжения. Еще перед началом путешествия умные люди говорили нам, что для посещения больших городов нам необходимо взять с собой черные костюмы. В ответ мы только улыбались. Не говоря уж о чисто спортивном характере нашего путешествия, у нас просто не было места для сложного гардероба. И все же мы давно убедились в том, что наши советчики были правы. В учреждениях, где мы хлопотали о визах и таможенных документах, а особенно в английских учреждениях, нам бы сопутствовал куда больший успех, если бы мы подкатывали к подъезду в автомобиле и имели бы небрежные манеры избалованных гуляк.

— Хелло, ребята, как дела? — обращается к нам сильно загорелый, спортивного вида англичанин, когда мы переносим через клумбы наши камеры, чтобы заснять крупным планом чудесные цветы.

Мы щелкаем затворами, продеваем себе в петлицы по великолепному цветку и возвращаемся на тропинку. Только тут выясняется, что наш новый знакомый садовник-декоратор Найроби. Мистер Браун не упрекает нас за то, что мы вторглись в его владения. Напротив, он приветливо говорит:

— Если хотите, можете разбить свои палатки на окраине города, на моем земельном участке.

Мы с благодарностью принимаем предложение, и наша радость еще больше возрастает, когда мистер Браун сообщает нам, что мы встретим там путешественников. Они ехали по большой трансафриканской трассе Каир Кейптаун и остановились на отдых в Найроби.

Мы в пути уже много месяцев, но еще нигде не попадалось нам так много туристов, как в этом городе. Приезд наш сюда совпал с наиболее благоприятным временем года, тогда как в других местах мы были в самые неблагоприятные месяцы. Так, в феврале на заснеженных дорогах Северных Балкан отпускников не встретишь. Поздней весной в Болгарии нам пришлось купаться в море, когда температура воды достигала едва 13 градусов, а двумя месяцами позже в Передней Азии мы уже застали чудовищную жару, способную отпугнуть самых смелых любителей путешествий. Лишь в рождественские дни в Южном Судане мы наслаждались сравнительно сносной погодой. Это значит, что по ночам было прохладно. Во всяком случае, засыпая под открытым небом, мы иногда укрывались легким стеганым одеялом.

Зато в Найроби мы застали настоящий туристский сезон. Тут супружеская пара из Дании, которая пересекает Африку в автофургоне и в случае болезни может позволить себе быстро слетать на родину к домашнему врачу. Шесть англичан разъезжают по Кении в крытом джипе с надписью: «Пиво Гинеса придаст вам силу». Не знаем, как насчет силы, но вот денег у ребят явно не хватило и им пришлось работать, чтобы оплатить обратный проезд. Здесь же и гамбургский кинооператор, который совместно со своей очаровательной супругой снимает фильм о кругосветном путешествии. Много и заокеанских

искателей приключений, совершающих автомобильные экскурсии по африканским странам.

## Слоны опередили

Мы опять в пути. По обе стороны дороги расстиляется степь. На полувысохшей траве пасется несколько антилоп. Люди встречаются редко. Местные жители не особенно любят белых. При виде европейца они поднимают как бы для клятвы три пальца вверх, это значит: «Ухуру — свобода».

За ужином Рюдигер показывает на юго-восток:

— Смотри, эти смешные облака выглядят как горы.

Затем туман редет, и в свете заходящего солнца мы впервые видим отстоящую от нас на 150 километров и покрытую вечным снегом вершину Килиманджаро, самой высокой горы Африки. Она же является самым южным пунктом нашей экспедиции.

Неподалеку от Килиманджаро находится один из многих восточноафриканских заповедников. Заповедники эти подразделяются на три категории: национальные парки, национальные заповедники и просто заповедники. Отличаются они по степени охраны диких животных. Так, например, в национальных парках охота категорически запрещена. Один такой парк расположен у Найроби и привлекает тысячи посетителей. Зато в национальном заповеднике Амбосели, созданном в 1946 году, местным жителям разрешено разбивать палатки и пасти стада.

Еще задолго до восхода солнца мы прибыли в парк Амбосели и теперь стоим перед входом и ждем какой-нибудь машины. Сторожа уже втолковали нам, что произойдет, если мы вдруг не понравимся какому-нибудь носорогу, и мы сочли более благоразумным оставить мопеды у входа. Они развивают скорость всего 40 километров в час, тогда как рассвирепевший носорог

уже с места делает все пятьдесят. Нет, здесь нужны более быстрые средства передвижения.

— Если у вас есть время и вы можете весь день пробыть в заповеднике, поезжайте с нами.

Нам повезло: в первой же машине, которая подъезжает к воротам, для нас есть места, а молодая женщина — хозяйка машины — кроме того, явно довольна, что нашла попутчиков, которые в случае аварии не побоятся запачкать руки. Правда, сначала она как будто колебалась, но потом, к нашему удовольствию, приняла твердое решение противопоставить льву, носорогу и слону двух бородатых мужчин.

Через 80 километров подъезжаем к сторожке. Сперва мы не очень довольны тем, что приходится взять в машину проводника. Но вскоре оказывается, что наш спутник первоклассный ассистент фотографа. Он не только всякий раз держит наготове нужную камеру и нужный объектив, но даже с обаятельной улыбкой спрашивает Рюдигера, не разрешит ли тот ему снять крышку объектива с его стереокамеры.

Сто метров мы едем по дороге, потом сворачиваем и начинаем петлять по лабиринту кустов акации. Движение рукой — шофер тормозит. В восьми метрах от нас спят два льва. Они лениво открывают глаза, оглядывают нас и не спеша уходят.

Дистанция, на которую обычно убегает животное, соответствует его величине — чем крупнее животное, тем больше и дистанция. Но здесь, в заповеднике, человек в закрытой машине уже не кажется опасным, и мы можем приблизиться к почтенному старому льву на расстояние всего в несколько метров. Лев, подчеркнуто зевая, глядит в объектив, ему явно скучно. Наконец, как бы выполнив свой долг, он отходит под тень кустов и там ложится. У небольшого пруда пасутся зебры. Колеблющиеся верхушки деревьев выдают присутствие

стада слонов. Самец с громадными бивнями держится в стороне. По понятной причине мы не можем оставить машины и, честно говоря, даже не стремимся к этому; в результате водитель вынужден долго маневрировать, пока слон и Кибо [44] не попадают в один кадр. Мы настолько близко от зверей, что можем отложить в сторону наш 135-миллиметровый телеобъектив и получить полноформатные снимки при нормальном фокусном расстоянии аппарата.

Нам воистину невероятно повезло. Редко, очень редко можно встретить столько различных зверей за один день. Мимо проносится леопард. Но, прежде чем мы успеваем поднять аппарат, дикая кошка уже исчезает в кустах. Затем мы видим носорогов. Наш шофер держится от них на почтительном расстоянии. Машина еще почти новая и незастрахованная.

— Подъезжай поближе, — требует наш провожатый.

— Квенда! Иди к ним сам.

Мы приближаемся к носорогам еще на пять метров. Водитель крепко держит руля и лишь выжимает сцепление, чтобы в случае необходимости можно было своевременно выбраться на простор: здесь, в заповеднике, между скалами и кустарником дикие животные всегда имеют преимущество перед машиной. Пока мы фотографируем, носороги с заметным аппетитом жуют колючие ветки акации, а на их бронированной спине ищут себе пропитания несколько птиц.

Мы стараемся побыстрее закончить съемки, так как нам немного не по себе. Неделю назад мы наблюдали на свободе самку носорога с детенышем, а потом были вынуждены удирать как бешеные. Ноги сопровождавшего нас ученого-зоолога были покрыты полузажившими рубцами — наглядное доказательство

той быстроты, с которой взбираются на деревья, когда что-нибудь угрожает жизни.



## Подъем на Кибо

— Желаю удачи! — Сторож у отеля «Кибо» в Марангу, которому мы на пять дней доверили наши мопеды, небрежно поднимает руку и касается пальцами края измятой войлочной шляпы. Мы надеваем рюкзаки. Восхождение на Килиманджаро начинается. Дорога вначале проходит через населенную местность. За темной зеленью кукурузных полей виднеются крыши ферм. Стебли бананов сгибаются под тяжестью созревающих плодов. На кофейных кустах ягоды покраснели — пора собирать урожай. Когда мы проходим мимо, черные плантаторы отрываются от работы и приветствуют нас дружеским «Джамбо бвана — добрый день, господин!»

На высокогорной дороге Самит-Роуд нас обгоняют вездеходы из отеля «Марангу». Они на бешеной скорости доставляют богатых гостей к первой альпинистской хижине на высоте 2700 метров. Опытные альпинисты отказываются от подобного «восхождения»: нельзя так произвольно сокращать время, которое необходимо человеческому организму для приспособления к высокогорным условиям. Это обязательно скажется на самочувствии и на работоспособности.

Мы поднимаемся все выше и выше. Насыщенный влагой жаркий воздух и полное отсутствие ветра заставляют нас здорово попотеть.

— Некий путешественник пожелал сам нести свои вещи, но в первый же день выдохся. К счастью, он не успел много пройти.

Эти слова произносит высокомерный господин в отглаженном выходном костюме и с иронической улыбкой показывает на нас своей спутнице. Но он

ошибся. Судя по описаниям, восхождение на Кибо действительно трудное, однако запугать нас еще труднее. Лучше возвратиться с разбитыми ногами, сказали мы себе, чем отказаться от подъема на такую величественную гору и потягивать в отеле виски, занимаясь пустой болтовней.

Мы вступаем в область тропического леса, который опоясал подножие горы. Упавшие деревья, лианы и папоротники образовали непроходимый хаос, стеной преграждающий нам путь. Воздух наполнен тонким жужжанием насекомых; лужи и небольшие болотца — идеальные рассадники для миллионов moskitov.

В то время как плантаторы на равнине с нетерпением ждут периода дождей, чтобы начать посев кукурузы, здесь, на горе, влаги больше, чем надо. Обе вершины Килиманджаро — Кибо и Мавензи — находятся в сфере влажного морского воздуха, который приносят сюда муссоны. Осадки на их склонах выпадают слишком даже часто. В этом мы убеждаемся на собственной шкуре.

День близится к вечеру, и надвигающиеся грозовые облака заставляют нас спешить. До нашей цели — первой горной хижины — еще более тысячи метров. Пожалуй, мы идем слишком уж быстро. Но кто может сказать, сколько времени придется нам ждать, если погода вдруг изменится. Еще утром нам было неясно, как мы без специального снаряжения и знания местности будем штурмовать высоту в 5 тысяч метров.

Наши сомнения рассеяли проспекты: «Отель „Кибо“ организует для вас альпинистскую экскурсию на самую высокую одиночную вершину мира и снабдит всем нужным снаряжением. Наши проводники и носильщики известны повсюду. Они очень опытные и всегда готовы оказать вам помощь. Их кулинарное искусство заслужило всеобщую похвалу».

Далее более мелким шрифтом была сделана приписка: пятидневная экскурсия для двух человек обойдется всего в 460 немецких марок. Но тут чудо для нас сотворила слава Дрездена, о котором хозяйка отеля знала как об известном центре альпинизма. Эта хозяйка, невысокая энергичная дама, сама следила за упаковкой грузов, отдавала распоряжения носильщикам и указывала комнаты вновь прибывшим туристам. Когда мы подошли, она как раз беседовала с супружеской парой, которая собиралась совершить восхождение на гору. Наш разговор с хозяйкой отеля был очень короток:

— Здравствуйте, нам хотелось бы... — продолжить мы не успели. Испытующий взгляд в одно мгновение оценил наши кошельки и наши спортивные возможности.

— Вы можете еще сегодня последовать за партией, которая идет с проводником. Консервы лучше всего купите [\[45\]](#) во втором магазине, на левой стороне улицы. Вещевые мешки и рукавицы получите у меня. Желаю счастья.

Нам повезло и с ночлегом. Число мест в горных хижинах ограничено, и заявку на восхождение надо подавать за несколько месяцев.

— Если вы отправитесь сейчас же, то еще к вечеру догоните группу швейцарцев и сможете вместе с ними подняться на гору, — услужливо ответил на наш вопрос носильщик.

И через какой-нибудь час мы были уже в пути.

Неподалеку от первой хижины нам попадается навстречу человек. По его фантастической одежде нетрудно определить, что он носильщик. Он спрашивает нас, не видели ли мы двух молодых англичанок, которых он разыскивает. Из последующего разговора узнаем, что при выборе спутников судьба исполнила наши сокровенные желания. Остаток дня

уходит на поиски этих двух пропавших женщин, а поздно вечером наша группа в полном составе уже сидит в горной хижине за ужином.

## Снежная буря на экваторе

Вскоре после восхода солнца наш маленький караван снова отправляется в путь. Впереди идут двое швейцарцев, пожилые спокойные люди с подозрительно новым горным снаряжением. За ними следуют носильщики, проводники и повар, всего шесть человек, а замыкаем шествие мы — молодежь. Обе девушки в джинсах, облегающих джемперах и с шикарными косынками на шее. Правда, держатся они с «аристократической недоступностью», но мы все же узнаем, что они уже больше двух лет разъезжают по Африке.

Наше любование красотами природы подходит к концу. Дорога требует полного внимания. Крутой подъем сквозь чащу джунглей мы вынуждены преодолеть на четвереньках. Но вот лес остается позади, пояса растительности сменяются очень быстро. Место, где растут кусты ежевики, соответствует, например, климату нашей родины. Тропинка вьется по отлогой поляне, усеянной цветами. Потом следует обнаженный участок земли. Пожары опустошили здесь громадные площади, лишив их всякой растительности. Наверху, на высоте почти 4 тысяч метров, растет сенега — громадное растение доисторической эпохи. Слово предостерегая кого-то, вытягивает оно свои почти трехметровые пальцы-стволы с густой листвой. Под прикрытием скалы у весело журчащего ручейка приютилась горная хижина. По вечерам солнце радует нас сказочными световыми эффектами; мы уже давно над облаками.

На следующий день добираемся до высокогорной долины у подножия вершины Кибо. Долгие часы идем по полям, усеянным камнями и щебнем. Местность

вокруг невыразимо голая и безотрадная. Зеленая зона осталась далеко внизу. И хотя запасы продовольствия значительно сократились, вещевые мешки не стали легче. Теперь вместе с питьевой водой мы вынуждены нести с собой и дрова.

Солнце постепенно скрывается за пеленой тумана. Незадолго до того, как мы добрались до очередной хижины (на высоте 4700 метров), начинается дождь. Термометр показывает один градус выше нуля.

В хижине царит та напряженная атмосфера, которая знакома каждому участнику спортивных соревнований, — лихорадка перед стартом. Уже в 17 часов все лежат на твердых деревянных нарах. За стеной ревет и стонет буря и, как бешеная, рвет с крыши легкие металлические листы. Керосиновая лампа мрачно чадит, а печка давно уже прекратила свою безнадежную борьбу с холодом. Медленно тянется время. Каждый раз, когда мы собираемся уснуть, кто-нибудь рывком открывает дверь и смотрит, какая погода. 20 часов. Метель не утихает. Подъем невозможен. На столе в хижине лежит журнал-дневник восхождений, и нам попадает на глаза запись: «Из-за снежной бури четыре дня проторчали в хижине, а потом из-за недостатка продуктов спустились».

22 часа. Снежная буря. Совместными усилиями нам едва удастся снова закрыть дверь. Снежная буря на экваторе! Снежная буря в нескольких километрах от манго и пальм. 24 часа.

— Тише! — протестуют остальные. — Довольно комментариев!

Около двух часов проводник поддается настояниям одного из швейцарцев, и мы поднимаемся. Шарим в темноте в поисках одежды. Питание, фотоаппараты и защитные очки еще с вечера заботливо упакованы так, чтобы они были под рукой. Шерстяные вещи мы из-за холода надели еще накануне.

Выходим. Перед нами волшебная картина. Буря утихла. Вошла луна, и в ее свете на Мавензи сверкает снег. Угрожающим чудовищем встает перед нами Кибо. Каким маленьким и ничтожным кажется здесь человек! Беседуя, мы непроизвольно понижаем голос до шепота. Сначала идем по небольшой долине. Швейцарцы торопят проводника. Наша группа растянулась в длинную колонну. Проходит час, и нас окутывают облака, приглушающие всякий звук. Навстречу движется какая-то фигура. Это жена швейцарского врача. У нее нет больше сил подниматься, и она возвращается. Немного позже мы слышим крики о помощи. Проводник и муж бросаются назад, чтобы проводить заблудившуюся женщину в хижину. Дальше идем сами. «В конце долины поверните налево и идите далее по следам ног». Нам вспоминаются путевые заметки членов альпинистского клуба. Но где же все-таки долина? Ориентироваться в тумане почти невозможно. Каменные глыбы заставляют нас петлять. Подъем становится подозрительно крутым. Назад! Наконец мы достигаем уступа.

Вчера дорога выглядела очень несложной. Через бинокль мы просматривали тропу до самого края кратера, но теперь снег занес все вехи.

Ждем. Холод медленно проникает сквозь обувь и одежду. Проходит час, может быть, два. Мы теряем чувство времени. Тесно прижавшись друг к другу, стоим на узкой площадке. Скорей бы вошло солнце. Тогда мы увидим окрестности.

— Внимание, там кто-то идет...

Четыре пары глаз напряженно впиваются в темноту.

— Алло, алло...

Туман на мгновение редет. В нескольких метрах от нас появляются швейцарец и проводник. Идем дальше со скоростью улитки. Теперь каждый из нас чувствует высоту. Через каждые три-четыре шага приходится

останавливаться. Кровь бешено стучит в висках. Пытаемся устроить привал в небольшой пещере в скалах, но вскоре холод гонит нас дальше.

Первые лучи восходящего солнца застают нас в почти отвесном овраге, которому, кажется, никогда не будет конца. Зато теперь мы ясно видим перед собой цель. Там, где гора как бы упирается в небо, стоит гигантский деревянный крест. Пик Гильмана. Проходят еще два часа. И вот мы на вершине. Стоим на краю кратера и смотрим на лежащее под нами море тумана и причудливые контуры ледника.

Насколько древней является сама гора, настолько же молода история восхождений на нее. Еще около ста лет назад рассказы о таинственной белой горе в Африке пытались отнести к области легенд. Лишь в конце прошлого столетия Пуртшеллер первый взошел на ее вершину.

К нашей радости примешивается капля горечи. Самая высокая точка горы, так называемая Крыша Африки, небольшой холмик среди громадного ледяного поля, всего на несколько метров выше нас, но снег мешает нам на него подняться. При первом же шаге мы проваливаемся по колено. Когда же один из нас пытается пройти по небольшому гребню горного хребта, начинается обвал, и мы возвращаемся.

В хижине вносим в дневник запись о восхождении. Еще один групповой снимок — и мы начинаем спуск. Камни вырываются у нас из-под ног и с грохотом катятся в долину. Далеко под нами сверкают на солнце крыши двух ближайших хижин.

В былые времена носильщики встречали победителей-альпинистов венками. Но с тех пор как вершина Кибо стала слишком модной среди туристов, цветов не хватает. Теперь в награду за подъем выдают по кружке ананасного компота.



Спускаемся вниз гигантскими шагами. Носильщики и проводники смеются и поют. Если гости довольны, будут хорошие чаевые.

Навстречу нам поднимаются новые партии. Обмениваемся приветствиями: «От всего сердца желаем удачи». Хижины переполнены. Здесь туристы со всех концов света. Слышны обрывки фраз на английском, французском, немецком языках.

В последний день идет сильный дождь, луга превращаются в озера, дороги — в быстрые ручьи. Но к вечеру опять выглядывает солнце.

За пять дней мы прошли пешком почти 100 километров. В отеле «Кибо» наше небольшое общество распадается.

В холле распорядитель без передышки приветствует прибывающих и уезжающих гостей: «Отдых, которым вы один раз в жизни должны насладиться». Приток богатых иностранцев не прекращается. Мимо нас проносятся чернокожие мальчишки с большими заокеанскими чемоданами. Белый человек приказывает, и бизнес процветает, в бизнес превратилась и сияющая в лучах солнца гора. Но в джунглях уже гремят барабаны, и всем бизнесам, и большим и малым, скоро придет конец.

## Наперегонки с дождем

До сих пор время не играло в нашем путешествии большой роли. Приблизительный календарный план, которого мы старались придерживаться, допускал известные нарушения. Они вызывались неприятностями с пограничной полицией, частыми задержками из-за ремонта машин и плохим состоянием дорог. Зато теперь в Танганьике нам пришлось рассчитывать каждый час. Близился период дождей. А что это значит в тропиках, мы узнали при спуске с Килиманджаро. Долгие часы брели мы по скользкой дороге сквозь лес дождя трудно выбрать для этого более удачное название. Вокруг была сплошная стена падающей воды. Когда же это повторилось и в следующие дни, мы поняли, что надо спешить.

Ежедневно с точностью часового механизма разыгрывалось одно и то же. С утра ярко светило солнце. Около 11 часов показывались первые облака. Через два часа небо полностью затягивалось, и яркие вспышки молний придавали окрестностям призрачный вид. В 14 часов падали первые капли дождя, который немедленно переходил в ливень. Через несколько часов дождь внезапно прекращался, тучи рассеивались и под горячими лучами солнца над зарослями поднимались облака пара.

Итак, мы спешим. Нам надо срочно подготовиться к следующему этапу путешествия, пока дожди не размыли дороги. Мы решаем пересечь Танганьику, чтобы добраться до западного берега озера Виктория. Карты дорог не предвещают ничего приятного. Кратчайший путь лежит через степи Серенгети крупнейшего африканского заповедника, но воспользоваться этой дорогой мы не можем. Во-первых,

такая поездка разрешается только в закрытых машинах, во-вторых, некоторые участки дороги уже скрылись на полметра под водой. Есть и другая возможность достигнуть цели: это африканская магистраль «Восток Запад», проходящая вдоль северной границы Родезии. Но и от нее приходится отказаться. Нас не устраивает крюк почти в 2 тысячи километров, не говоря уже о том, что, двигаясь в этом направлении, мы все больше углублялись бы в район, где уже наступил период дождей.

— Попробуйте проехать по дороге от Итиги до Таборы. — Сторож бензоколонки — африканец тычет пальцем в тонкую линию на специальной карте.

«Незапущенная, сухая дорога» — значится в путеводителе.

— Если ничего не случится, вы через два дня минуете зону сильных дождей. Тогда считайте, что вам повезло.

— А если нам не повезет и мы задержимся?

— Тогда вы засядете там до конца сезона дождей. По такой грязи не могут пройти даже вездеходы с четырьмя ведущими колесами.

Мы раздумываем и делаем подсчеты. Послушавшись совета сторожа, мы можем сэкономить время. Все другие решения обойдутся нам минимум в три-четыре недели. Кроме, того, у нас появляется желание рискнуть; ведь до сих пор не было еще такой дороги, которая оказалась бы непроходимой для наших мопедов.

— А как обстоит дело с горючим и продуктами?

У нас есть уже горький опыт, и в таких делах мы стали предельно осторожны.

— На расстоянии ближайших четырех сотен километров вы не встретите ни одной бензоколонки, ненамного лучше и с продуктами.

Выход у нас один: приходится снова осматривать содержимое вещевых мешков и опять кое-что выбрасывать, чтобы освободить место для горючего и консервов. Мы начинаем энергично упаковывать все необходимое. Мешки заполняются галетами, консервированным мясом, орехами, сардинами. К багажникам прикрепляем ремнями еще четыре большие канистры на пять литров горючего каждая.

Когда мы отъезжаем от бензоколонки, на небе показываются первые штормовые облака. Наше настроение падает. Оно не улучшается и при виде стоящего на краю дороги вездехода. Его водитель делает отчаянные усилия, чтобы заткнуть деревянной пробкой отверстие в картере мотора, из которого бежит тоненькая струйка масла.

Пока дорога выглядит вполне сносной. На указатели с надписями «Грязный участок дороги» или «Очень трудный участок» мы смотрим сквозь пальцы.

## **«Настоящим вы предупреждены...»**

«Настоящим вы предупреждены» — написано большими буквами на щите по-английски. Но прежде чем мы успеваем затормозить, мопеды уже прочно сидят в грязи.

Мы еще успеваем пройти несколько сот метров, когда начинается дождь. Беда в том, что мы находимся как раз на дне небольшой лощины. Листья ближайших кустов покрыты красно-коричневой грязью. Это свидетельствует о том, что во время последнего дождя лощина была полна водой.

В нескольких километрах от нас высится холм. Кажется, он пригоден для привала.

— Вперед, полный газ, мы должны добраться до него, прежде чем начнется всемирный потоп.

Мы понимаем друг друга без лишних слов. На карту вновь поставлено все. Это состязание в скорости с дождем. И мы сломя голову несемся через воронки и пни.

Раздается короткий, сухой треск. Мопед Рюдигера бросает из стороны в сторону, потом он останавливается с заклиненным задним колесом.

— Прокол?

Мы поднимаем машину на подставку, но воздух в камере есть. Зато само колесо свободно болтается в раме. Сломалась ось! Никогда еще мы так быстро не снимали колесо и не разбирали ступицы. Вот где оправдала себя тщательная подготовка к путешествию. Пока один достает из ящика запасные части, второй отделяет сломанную ось и извлекает из подшипника испорченные шарики.

— Не бросай! Пусть их обследуют дома. Кроме того, нам нужны экспонаты для будущего музея, посвященного нашему путешествию.

Из последних сил — скорее скользя, чем катясь на колесах — добираемся до несколько более сухого места и останавливаемся под деревом на вполне заслуженный отдых.

К нам присоединяются несколько африканцев. Они показывают свое оружие: полуметровые ножи — панча, которыми они прорубают себе дорогу в джунглях, луки и стрелы. Наконечники стрел кованые и имеют обратную насечку. Этим оружием убивают преимущественно небольших зверей, но некоторые племена выходят даже на львов с одними копьями.

Сезон дождей наступил всего неделю назад, а край уже словно преобразился. Еще на севере Кении нам попадались высохшие пастбища. Едва мы съезжали с дороги, как за нами поднимались столбы пыли. Зато сейчас вокруг сочная зелень. Кукуруза и бананы стоят в полный рост. Мы часто встречаем крестьян, которые несут на базар корзины со свежими бананами и манго. И как это здесь принято, весь груз укреплен у них на голове.

Крепкая и еще недавно сносная глиняная дорога превратилась в опасную горку для катания, но мы едем дальше. До намеченного места отдыха осталось еще 50 километров, и мы должны их проехать. Шоссе вьется между кустарниками. «Шоссе» — это, конечно, не то название для просеки в девственном лесу, неровности которой милостиво покрыты громадными лужами. Внезапно перед нами небольшая заводь. На другом берегу в доброй сотне метров есть, кажется, продолжение дороги. Густая поросль не дает возможности для объезда, и мы с дерзкой самоуверенностью въезжаем в воду. Раздается короткое шипение. Оно свидетельствует о том, что

мопеды погрузились по самые выхлопные трубы. Позади громко булькают сгоревшие газы. Колеса глубоко уходят в грязь, и скорость заметно снижается. Да, вода это не воздух. По обе стороны от нас расходятся большие мутные волны. Мы немножечко гордимся тем, что разыгрываем роль «маленьких капитанов», зато поперечная канава причиняет нам много неприятностей. Приходится чуть ли не нырять, чтобы поднять со дна упавшую машину. Наконец мы выезжаем на твердую почву.

Но вскоре перед нами новый враг. Красно-коричневая мягкая глина переходит в черную вязкую грязь. Местные жители называют ее гумбо. Колеса устало делают еще несколько оборотов и с жалобным скрипом останавливаются. Предохранительные щитки забиты грязью. Пролив немало пота и используя инструменты, которые созданы изобретателями совсем для иных целей, мы выскребаем грязь. Но уже через 500 метров нам приходится снова браться за отвертку и гаечный ключ.

Пытаемся проехать часть пути по железнодорожной насыпи, но и здесь повелитель дождей приложил свою руку. Уже через 100 метров мы вынуждены съехать вниз, увлекая за собой несколько тонн песка и гравия. Неподалеку кто-то разбивал лагерь. Между пустыми консервными банками и бутылками из-под виски обнаруживаем рекламные брошюры французского туристского клуба. Они расхваливают Танганьiku — страну солнца и отдыха. Текст заканчивается словами: «Желаем хорошего путешествия».

Конечная цель еще далеко, а колеса уже вновь буксуют. Решаем не испытывать судьбу — утро вечера мудренее. Небольшой холмик, словно островок, торчит минимум на полметра из воды. Здесь мы и разбиваем палатку. Мопеды для безопасности привязываем к дереву. С неба нам мигают четыре худосочные тусклые

звездочки. Это Южный Крест, тот самый Южный Крест, который испокон веков был для европейцев воплощением чего-то далекого и романтического. Но нам не до романтики. Засыпая, ругаем влажный луг, давший нам на эту ночь пристанище, все африканские дороги вместе взятые и особенно топи Танганьики. Позже добавляем несколько крепких слов в адрес диких зверей, оглушительный концерт которых не дает нам покоя.



## К западному берегу озера Виктория

Утром нас ждет новый сюрприз. Вязкая грязь на предохранительных щитках за ночь затвердела как цемент. Не помогают больше ни тряпки, ни отвертки.

— Дай мне, пожалуйста, топор и зубило.

Вольфганг высоко засучивает рукава и за час заканчивает работу: он выбивает окаменевшую грязь и снимает боковую обшивку. Колеса вертятся снова. Увы, мы еще не знаем, что в результате пострадает стабильность мопедов и что по этой причине у нас будет много неприятностей в Центральной Африке.

Первое время мы без задержки двигаемся вперед. Часто встречаем постройки термитов. Высокие, больше трех метров, они своими башенками и валами напоминают обветшалые средневековые замки.

Дорогу пересекают узкие ручейки, через которые мы нередко сами строим мостики из валяющихся вокруг бревен и досок. Сооружения эти неизменно обваливаются, едва мы перетаскиваем по ним второй мопед. Долгое время нас сопровождают следы шин. Потом они остаются позади. Нам становится немного не по себе. Только эти следы и придавали нам мужество. «Где проехал автомобиль, — думали мы, — там пройдут и наши машины». Потом выясняется, что речь шла всего обо одном грузовике, который на полпути повернул назад. Его водитель сделал не совсем правильные выводы о состоянии дороги.

Мы надеялись, что все трудности уже позади, но перед нами новое препятствие: поперек дороги установлен деревянный барьер, и возле него стоит сторож. Его физиономия подчеркивает то, что написано

рядом на большом щите: «Дорога закрыта». Уговорить сторожа стоит столько же труда, сколько уже затрачено нами на весь предыдущий путь. Наконец нам удается убедить этого человека в возможностях мопедов. Мы должны признать: власти правы, что закрыли эту трассу. Но мопед — почти ручная тележка. Его можно в случае нужды положить на плечи или перевезти на связанном на скорую руку плоту. Другое дело грузовые машины, которые могут сделать дорогу навсегда непроходимой.

В 50 километрах от Таборы — конечного пункта заболоченного участка вновь появляются следы шин, которые приводят нас к цели. Мы снимаем комнату в первом же отеле, который встретился нам на главной улице, и, не перекусив, не умывшись и почти не раздевшись, падаем на кровати. Нам хочется только спать, спать и спать.

Маленькие города Восточной Африки все на одно лицо: ухоженные усадьбы африканцев, где в любое время года созревают фрукты, вокруг чистые магазины, крепкие каменные дома, много парков, цветочных клумб и лужаек. В воскресенье вечером все встречаются на базарной площади или за городом на какой-нибудь ферме и танцуют под хриплую ритмически резкую народную музыку. Мы долго смотрим на это непринужденное веселье.

Здесь же в Таборе стоит дом Ливингстона [\[46\]](#) — одного из первых белых, который пришел во Внутреннюю Африку не с захватническими целями. Всего в нескольких милях отсюда экспедиция Стэнли после многомесячных скитаний по бездорожным зарослям случайно обнаружила пропавшего без вести путешественника. Не прошло и 85 лет, как в Европу проникли первые сведения о Внутренней Африке. В одной из дипломатических миссий нам показали

документы, свидетельствующие о свободной торговле рабами. И не какие-нибудь пожелтевшие столетней давности пергаменты, а официальные бумаги, датированные 1911 годом.

Танганьика испокон веков была центром торговли. В связи с этим она часто становилась объектом экспансионистских устремлений иностранных держав. В 1506 году португальцам удалось подчинить себе часть страны — расположенное у побережья государство Килва, но уже в XVII столетии они были изгнаны оттуда оманскими арабами. К этому времени арабы — торговцы слоновой костью и работоторговцы основали в Таборе свой опорный пункт. В 1885 году кайзер взял «под защиту» «Договоры о протекторате», заключенные Германским восточноафриканским обществом. В 1888 году было разгромлено восстание местных жителей против немецких колонизаторов и Танганьика официально стала немецкой колонией [\[47\]](#). Во время первой мировой войны ее захватили Англия, Португалия и Бельгия, и вплоть до 1945 года, пока она числилась подопечной территорией Лиги наций [\[48\]](#), в ее парламенте не было ни одного африканца.

Лишь в 1960 году «Национальный союз африканцев Танганьики» под руководством доктора Дж. Ньерере и профсоюзы добились новых выборов в парламент, в который было избрано большинство африканцев. И, наконец, в декабре 1961 года Танганьика получила независимость [\[49\]](#).

Повсюду в стране мы видели стремление к прогрессу и экономическому развитию, которое приходится завоевывать в жестоких схватках со старыми колониальными державами. А меньше чем в 200 километрах западнее озера Виктория, в молодой Республике Конго бушует борьба за свободу и независимость.

## Поездка в неизвестное

Еще дважды испытываем мы тропическую грозу, пока не оставляем область дождей. Через день мы у суданской границы. Позади — Восточная Африка с ее горами и болотами. Впереди — джунгли Центральной Африки.

Все географические карты единогласно утверждают, что между Суданом и его западным соседом Центральной Африкой (Центральноафриканская Республика) никаких путей сообщения нет. Вблизи экватора связь между Востоком и Западом осуществлялась раньше через Бельгийское Конго. Французы были мало заинтересованы в том, чтобы вкладывать деньги в дорожное строительство своей колонии Убанги-Шари: в экономическом отношении она не представляла для них интереса. В момент нашего пребывания в Африке о проезде через Конго нечего было и думать, хотя мы имели соответствующую визу. Основательное изменение маршрута означало бы крюк в несколько тысяч километров. Поэтому нам пришлось на несколько дней задержаться в суданском городе Джуба и получить там необходимую информацию. Не может же прекратиться на долгие месяцы транзитное сообщение на такой важной дороге! В Судане магистральное шоссе с водостойким полотном проложено до пограничного пункта Ли-Юбу. По другую сторону границы на картах отмечена штрихом грунтовая дорога, которая идет в глубь страны на 120 километров.

Сведения об отсутствующем участке пути неутешительны: устроители ежегодного трансафриканского ралли после осмотра этого района решили, что имеющаяся тропинка не вполне приемлема

для соревнований. Поэтому в 1961 году целью гонок был избран город Банги.

Как-то вечером Рюдигер возвращается на нашу стоянку в сильном волнении:

— Я разговаривал с суданским шофером. Он уверял меня в том, что в пограничном районе есть дорога. Всего две недели назад он ездил туда на своей машине. В настоящее время там нет дождей.

На следующий день, прежде чем отпраздновать с большой помпой наш отъезд, мы просим еще раз описать нам сомнительную дорогу и нарисовать схему маршрута на клочке газеты. Из соседнего суданского клуба приносят бутылки с ледяной водой. Каждый турист выкладывает к трапезе что-нибудь из своих припасов, и мы долго сидим перед нашими палатками, наслаждаясь ясной ночью. Все присутствующие — товарищи по несчастью и вынуждены торчать здесь уже больше недели. Некоторые уже долгое время томятся в ожидании запасных частей, которые не выдает таможня. У двух швейцарцев неприятности с полицией: они приехали без необходимых документов. Шоферы другой машины засели безнадежно: песок, который попал в коробку передач, полностью вывел ее из строя.

Мы первые, чья невольная задержка подходит к концу. На следующее утро, сопровождаемые многими добрыми пожеланиями, мы заводим мопеды.

Начало нового этапа всегда сопряжено с особыми трудностями. За время стоянки у нас выработался определенный режим дня. Мы знали, где приобрести продукты питания и питьевую воду, палатка стояла на удобной площадке. В пути же мы вновь вынуждены каждый вечер искать место для ночлега. Все время приходится спрашивать о бензоколонках и населенных пунктах. Раньше у нас была определенная цель: город или деревня, до которых мы должны были

добраться. Теперь же мы едем просто на запад, едем на авось. Единственной отправной точкой служит узкий клочок газеты с несколькими штрихами и названиями трех населенных пунктов. Мало того, этот клочок находится в прямом противоречии с официальными сведениями и данными наших карт.

Как людям осторожным, нам следовало хотя бы погадать. Правда, пуговицы на сорочке Рюдигера ясно ответили «да», но через несколько дней, когда мы уже находились в пути, вдруг выяснилось, что у него не хватало верхней пуговицы. Увы, возвращаться было поздно.

Формальности на суданской границе быстро улажены. Обязанности таможенного чиновника в Ли-Юбу исполняет главный врач районной больницы. Ранее нас заверили, что в случае нужды он поможет. Но мы приезжаем накануне окончания рамадана — месяца поста, а врач — верующий мусульманин. Многонедельный пост так ослабил этого достойного человека, что от него нельзя ожидать какой-либо помощи. Особенно трудно достать питьевую воду, а горячее мы получаем только благодаря письменному распоряжению, да и то из государственных фондов. Поскольку нам не удастся ничего узнать о стране, куда мы собираемся ехать, мы из осторожности захватываем с собой еще несколько канистр. Эта мера оправдывает себя уже на следующий день.

Позади остаются последние дома. Через два километра мы видим на доске надпись: «Центральноафриканская Республика». На мачте полицейского участка развевается сине-бело-зелено-золотой флаг с красной поперечной полосой.

— Бонжур, мсье.

Африканский чиновник предлагает нам стулья. Мы заполняем две анкеты. После записи номеров мопедов все формальности окончены. Никто не интересуется

нашими паспортами. С души сваливается тяжелый камень, так как нам не удалось получить визы, несмотря на все усилия, ни перед началом путешествия, ни в пути.

## Это тупик...

На ветхой деревянной доске надпись: «До Бангасу 525 км» — полтысячи километров до ближайшего населенного пункта! Темнокожий чиновник показывает нам дорогу, собственно дикие джунгли. Вначале мы решаем, что он шутит. Но когда убеждаемся в обратном, наши лица заметно бледнеют.

— Можем сразу брать мопеды на плечи и тащить их сквозь джунгли.

Дело действительно дрянь.

— Но не может же дорога заканчиваться в кустарнике. Где-то должны быть пути сообщения между Восточной и Западной Африкой.

— Они и есть, но на тысячу километров южнее, в Конго. А там сейчас происходит такое...

— Но не может же мир быть вот так заколочен досками...

— Однако это так.

— Мы должны ехать дальше, поймите, мы не можем оставаться в этой дыре.

Пограничный чиновник — наш собеседник — беспомощно пожимает плечами. Надо полагать, что он уже привык к таким разговорам. Наше настроение соответствует нашему положению, а оно далеко не радужное. Кажется, будто Центральная Африка, сердце континента, страна, которая до сих пор менее всех остальных соприкасалась с цивилизацией, герметически закрылась для всех посторонних.

Мы еще раз критически изучаем положение. Но, кроме пешеходной тропинки, иного пути на запад нет.

В Африке, разумеется, нельзя мыслить европейскими масштабами, особенно когда речь идет о путях сообщения. Но хуже этой тропы нет. Для ее



описания в нашем языке просто не хватает выражений. Поэтому мы даже не пытаемся описывать эту последующую тысячу километров — африканская действительность превосходит самые смелые представления европейцев.

И все-таки мы рады уже тому, что движемся вперед. Долина изрезана небольшими складками. Независимо от состояния почвы, от больших подъемов и спусков, дорога севернее берега Убанги идет по прямой линии и вполне годится для вьючных животных. Но не для моторизованного транспорта. Дюжины рукавов стремительной реки мы переходим по неотесанным бревнам. Ручьи помельче форсируем вброд. Здесь надо постоянно быть начеку: хотя крокодилы на земле выглядят неуклюжими, нападают они молниеносно. При очередном подъеме необходимая скорость падает процентов на двадцать. С трудом выталкиваем машины из низины. Несколько километров едем спокойно, затем вновь следует крутой спуск, за ним подъем... И вся история повторяется сначала.

Вдоль дороги растут высокие покрытые густой листвой деревья. Ветви и верхушки лесных гигантов зачастую обвиты лианами и образуют настоящий тоннель. Изредка сквозь чащу пробивается солнечный луч и бросает на дорогу яркое пятно. Постоянная смена солнечного света и глубокой тени невероятно затрудняет наблюдение за дорогой. Рябит в глазах, мысли в голове мешаются, путаешь, где у тебя правая рука, а где левая. Хочешь включить сцепление, но попадаешь на ручной тормоз и от неожиданного толчка «покидаешь» машину несколько необычным образом.

Иной раз вполне приличная дорога вдруг превращается в широкое ложе ручья, которое заполнено камнями величиной с голову. Прежде чем мы успеваем остановить мопеды, раздается треск. Вечерами устраним поломки. После того как мы

преодолели большой горный хребет, долина постепенно понижается. Ручьи, которые до сих пор текли в северо-восточном направлении к Нилу, теперь стремятся на юг; мы пересекли водораздел между Средиземным морем и Атлантикой, между Нилом и Конго.

Движение на трассе несколько иное, чем в крупных городах. Ураган вырвал с корнем дерево; его верхушка лежит поперек дороги. Совместными усилиями перетаскиваем мопеды через новое препятствие. Будь на нашем месте шофер легковой или грузовой машины, ему пришлось бы превратиться в лесоруба и основательно потрудиться над стволом более метра толщиной. Но по этой дороге давно никто не ездил: засохшие листья на ветвях упавшего дерева доказывают, что оно лежит здесь отнюдь не со вчерашнего дня. Как долго тащимся мы через джунгли, переплываем на шатких челнах ручьи и потоки, проводим ночи в кустарниках с натянутыми между мопедами москитными сетками — дни или недели? Путешествие через заросли — это уже само по себе нечто такое, когда часы и дни перестают играть какую-нибудь роль. Каждый миг приносит что-то новое, каждый день интересен. В девственном лесу никто не спрашивает нас о наших планах, и тем не менее мы стараемся их придерживаться, хотя понятия о спешке и о сроках здесь незнакомы.

## **Экскурсия в первобытное общество**

Путешествовать по Африке — это почти то же, что читать учебник по истории, иллюстрацией к которому является сама жизнь, подлинная и непосредственная. До сего времени мы встречали лишь каменных свидетелей давно ушедшего мира. Пирамиды и храмы, клинопись и иероглифы повествовали о богатстве и высоком уровне культуры более 3 тысяч лет назад.

Зато теперь, проезжая по Центральной Африке, мы знакомимся со всей историей развития человечества, начиная от первобытного общества и кончая вполне современным политическим строем. И это куда интереснее бесконечной смены королевских династий. Джунгли раскрывают перед нами свои тайники и заставляют примириться и с состоянием дорог и со всеми неприятностями, которые встречаются нам на пути. Здесь мы видим, как живут люди, потерявшие всякую связь с внешним миром, живут так же, как они жили во времена фараонов.

Представления об Африке, почерпнутые из книг, далеко не всегда соответствуют действительности. Развитие этого континента протекает весьма бурно, опережая ту информацию, которую мы получили к началу нашего путешествия.

Достаточно сказать, что только в 1960 году 17 африканских государств получили независимость. Наука и техника уже вытесняют культ жертвоприношений и суеверия. Возникли новые авиалинии, и при их помощи стало возможным за несколько часов добраться до самых отдаленных и труднодоступных пунктов.

Но в джунглях Центральной Африки время как будто остановилось. Примитивными остаются не только орудия труда местного населения — насмешка над нашим веком техники, — но и племенной строй. Брак и семья в тех формах, какие существуют у нас, многим племенам вообще неизвестны. Вождь является главой рода, ему подчиняются беспрекословно. Его дом просторнее, чем у других, татуировка — живописнее.

Вокруг деревни, состоящей из искусно сплетенных из бамбука остроконечных хижин, лес выкорчеван и сожжен. Жители выходят в поле все вместе и палками или мотыгами рыхлят землю. Урожай убирают тоже вместе, и он принадлежит всем. Кто более ловок в охоте, чем на полевых работах, отправляется в лес. Первое разделение труда между крестьянами и охотниками. В этом историческом явлении заключен корень возникновения разных профессий. Мы едем через страну, почти нетронутую цивилизацией. Мало что изменила она и в одежде африканцев. Проблему неожиданно и просто решает охапка веток. Красавицы лесов могут ежедневно срывать себе с дерева новое платье. Зато много времени уделяется татуировке. Орнаменты, линии и рисунки покрывают лицо и грудь, а прическа из многочисленных тугих косичек — настоящее произведение искусства. В резьбе по черному дереву и слоновой кости, в красивых предметах из мягкой, ярко окрашенной козьей кожи живут традиции многих столетий.

Французский военный врач, которого мы встречаем в одном из госпиталей в джунглях, показывает нам коллекцию предметов африканского народного искусства. В этой коллекции — набор музыкальных инструментов, циновки, маски из черного дерева и плетеная утварь. Жители лесов плохо разбираются в геометрии (в их жилищах лишь случайно можно

обнаружить прямой угол), но они обладают удивительным художественным вкусом.

Каждый раз, когда мы с треском проносимся через маленькую деревню, среди жителей начинается переполох. Дети с криком удирают в кустарник. Мужчины хватаются за копья и за луки. У женщин от страха выпадают трубки изо рта.

Белых здесь видят редко, и столь шумное чудовище, как наш мопед, не вызывает к себе особой симпатии. В деревнях мы видим специальные хижины для богов. В них хранятся целительные и приносящие удачу амулеты. Большинство африканцев надевают эти амулеты на шею или на плечо, чтобы отогнать злых духов, которые, как они верят, окружают их постоянно. Те же духи вызывают дождь и солнце, ураган, наводнение и засуху. Поэтому им приходится приносить жертвы, чтобы не допустить болезни, смерти или падежа скота.

Медленно, но безостановочно двигаемся мы вперед. Без происшествий дело не обходится. Мопед Вольфганга заносит на покато́й дороге. Он попадает в канаву полметра глубиной, и Вольфганг прыгает через руль. Рюдигер спешит на помощь с перевязочными материалами.

— Не надо, счастливо отделался.

Зато фара разбита вдребезги. Дорога день за днем взимает свою дань. После убийственных подъемов, после преодоления каменистых русел рек и приводящих в ужас спусков снова отказывают диски сцепления. По всем законам техники мопеды уже давно должны были прийти в негодность. И если этого не случилось, то только благодаря исключительной прочности и качеству наших машин. Вольфганг запускает руку в ящик с инструментами и извлекает оттуда горсть обломков. За тысячу километров отсюда это были новенькие диски сцеплений. В такой вид их привела

тряска последних четырнадцати дней пути. Приходится засесть под первым же деревом и пустить в ход зубила. Тяжелый труд на такой жаре, однако теперь до следующего капитального ремонта мы можем быть спокойны.

## **Франки, шиллинги и пиастры**

На краю дороги у лубочной корзины сидит девушка. Мы располагаемся в десятке метров от нее и осторожно раскрываем аппараты. Может быть, удастся сделать снимок.

Мы медленно приближаемся. Наша поспешность может испугнуть фотомодель. Наконец мы достаточно близко. Недоверчиво и немного со страхом смотрит девушка в объектив. Потом она снова берет корзину. И, конечно, тут же ставит ее себе на голову. Руки могут быть использованы для любого занятия: полевых работ, резьбы, кузнечного дела, но вот носить в них тяжести нельзя. Для этой цели служит голова.

Затворы щелкают — и на нашей пленке снова запечатлена страничка из жизни джунглей. Мы вкладываем в руку девушки небольшую монету. Она с удивлением рассматривает кусок металла и возвращает его обратно. О, если бы это была нитка бисера или небольшой платочек! А деньги? Деньги здесь еще неизвестны. Все то, что местные жители не могут создать своим трудом, они меняют на ананасы и бананы у проезжих купцов. К чему же возиться с диковинными разноцветными бумажками? Какой в них прок?

Нам, например, деньги причинили слишком много хлопот. В каждой стране мы получали новые купюры и новые монеты.

В лабиринте европейских государств мы еще кое-как выходили из положения: поскольку в путеводителях имелся точный бюллетень валютного курса. Кроме того, на европейских монетах всегда отчеканены достоинство и страна. Лепты и динары, куруши и левы может различить каждый. Но уже с турецкими деньгами дело обстояло иначе. В портовом трактире в

Салониках один рыбак предложил нам турецкие ассигнации, и мы обменяли небольшую сумму. Нам и до сих пор не удалось установить, кто кого надул: он нас или мы его.

На турецкой границе нам назвали такой курс, что мы невольно растерялись. Там в таможне всегда обманывают и здорово на этом наживаются. Банки в свою очередь меняют деньги в ином соотношении, чем уличный торговец на углу. Отели и купцы устанавливают каждый особый курс.

Чем дальше на Восток, тем сложнее становится финансовая система. Монеты Саудовской Аравии покрыты хитроумным переплетением знаков, а изображенные на них скрещенные клинки ничего не говорят об их достоинстве. Но настоящая пестрота денежных знаков начинается в Египте: в нашей коллекции имеются шести-, восьми- и двенадцатиугольные монеты, некоторые с отверстием в середине, иные с волнистыми краями. Есть у нас монеты в один и два миллима [\[50\]](#), 2,5 4 и 5 миллимов. В таблице цен упоминается даже полмиллима. Правда, торговцы всегда стараются округлить сумму до десяти миллимов.

За время путешествия в наших кошельках звякали монеты из меди, серебра и бронзы, из них — одних только египетских 30 различных видов. На эфиопских центах был выгравирован только портрет императора, а на другой стороне королевский лев и под ним — амхарские буквы. Напрасно мы искали цифры: газели и верблюды, львы и слоны украшали шиллинги, центы и франки центральноафриканских стран.

В Восточной Африке шиллинг состоит из 100 центов, а в Западной Африке из 12 пенсов. Иногда фунт равняется 10 шиллингам, иной раз — 20. Были у нас и полупенни, поменьше ногтя большого пальца руки, и



величиной с ладонь талеры Марии-Терезы 1786 г., которые еще и сегодня ходят в арабских и африканских странах.

В нашем архиве хранится больше 200 различных монет, и каждая из них может рассказать свою историю.

Различны и законы о валюте. На границе вопрос о деньгах особенно щекотлив. Иногда запрещено ввозить валюту, в другой раз — вывозить. Порой иностранные деньги охотно обмениваются, порой их просто забирают и они исчезают в сейфах таможен.

— Без возмещения убытков. Вы нарушили законы нашей страны!

Особенно трудно нам было обменять деньги при въезде в Центральную Африку. В Судане франки не обменивали. Ближайший банк находился в 1300 километрах от границы, в Банги. Наконец французский комендант согласился обменять нам английские фунты, но взял за это определенный процент.

## Интермедия в Банги

В каждой деревне нас уверяют, что дальше дорога будет значительно лучше, но мы еще добрых четыре дня мучаемся на камнях и щебне. За Бангасу появляются типичные для истинно африканских дорог поперечные канавы. Мы едем далеко от обычных туристских маршрутов, и, когда здесь встречаются два путешественника, нет конца расспросам: кто, куда и откуда. Обмениваются опытом в получении виз, болтают о личных впечатлениях, осматривают снаряжение и помогают друг другу, насколько это возможно.

— Если ничего не случится, то через две недели будем в Гане. — Мы сидим над картой и прокладываем маршрут. С каждым новым километром мы приближаемся к высокоразвитым районам атлантического побережья. Это значит: дешевле становится горючее, легче найти пригодную питьевую воду, разнообразнее выбор съестных продуктов.

Проблема питания — одна из важнейших во время путешествия по странам Африки. Можно, разумеется, сесть на самолет и перелететь из одного большого города в другой, питаясь по-европейски. Но мы хотим узнать Африку такой, какой ее знают африканцы. А для этого надо есть и пить то же, что едят и пьют местные жители, то есть на завтрак, на обед и на ужин только ананасы, бананы и манго. Целыми днями, неделями, месяцами — одно и то же меню.

Время от времени нас приглашал к столу африканский вельможа или вождь. И он почел бы за смертельное оскорбление, если бы мы отклонили его гостеприимство. Мы обидели бы и его жену, которая

весь день трудилась над приготовлением какой-нибудь маниоковой каши.

Однажды мы познакомились с вождем, который имел 41 жену. А когда 41 женщина заботится о благополучии желудка гостя, когда 41 женщина занимается готовкой, то образуется целая гора. И надо попробовать у каждой — таков обычай.

Мы отпраздновали с африканцами много праздников. Но для наших заметок они не всегда интересны. Порой в дорожном дневнике отсутствуют записи за один или два дня. В это время мы занимались только тем, что ходили от хижины к хижине. Всюду надо было есть и пить, а банановая водка показалась нам тошнотворной.

Но довольно о праздниках. Отмечать их очень интересно, однако впереди нас ждет Гана. И задерживаться здесь дольше мы просто не можем.

Карты говорят ясно: скоро мы будем у берегов Атлантики, и тогда заботы о пропитании отойдут в прошлое. Еще 1000 километров — и мы в Яунде. Там нас ждет целая куча писем. Когда доберемся до Камеруна, то оттуда уж будет недалеко и до Аккры.

Мы строим планы на будущее, и ничто нам не мешает. Ни дыра в крыше, ни клопы в гостинице. Наконец, в один прекрасный день мы въезжаем в столичный город Банги. Первая часть пути по джунглям, этап, полный крайнего напряжения для наших нервов и мопедов, остался позади. Мы преодолели все трудности непроезжей дороги, но, увы, иначе обстоит дело с трудностями, которые уготовила нам цивилизация.

Следовало бы, конечно, не попадаться в руки государственной жандармерии. Но это обычно случается помимо человеческой воли и в самый неподходящий момент. Дело в том, что у нас не было виз в Центральноафриканскую Республику. Ни одно

французское консульство за границей уже не могло нам их дать, а своих представительств у молодой республики еще не было.

В течение первого получаса разговор проходит довольно бурно.

— Сожалею, но я не уполномочен выдать вам визу. — Французский чиновник иностранного отдела полиции смотрит на нас, будто мы привидения: — Не понимаю, как вам вообще удалось переехать границу!

Объяснение уже вертится у нас на языке: «Видимо, пограничники с бульшим уважением относятся к мотоспорту, чем чиновники...» — но мы предпочитаем не высказывать его вслух.

— Три месяца назад мы подали в Хартуме ходатайство о визе в Центральную Африку.

Показываем чиновнику копию телеграммы. Но он лишь качает головой.

— Ваше дело поручено мне.

Тогда пусть он поставит на наши паспорта печать. В консульстве в Найроби нам сообщили, что ходатайства о выдаче транзитных виз до сих пор всегда удовлетворялись.

— Ваше ходатайство отклонено.

Мы сверяем даты. Ответ из Банги, видимо, поступил через два дня после нашего отъезда из Хартума. Повезло нам или не повезло? Если бы мы знали об отказе, то изменили бы свой маршрут. И не видать бы нам тогда экватора как своих ушей.

— Вы незаконно перешли границу нашей республики... вы будете нести ответственность.

— Но в Найроби нас заверили... — Рюдигер еле-еле переводит.

— Значит, консул был неправильно информирован. В течение 24 часов вы должны покинуть страну.

Разговор пошел в еще более повышенном тоне, когда французы узнали о дальнейших планах нашего

путешествия. Воспользоваться кратчайшим путем к Атлантическому побережью через юг Камеруна нам категорически запрещают. Молодые националисты Камеруна объединились, чтобы довести до конца превращение бывшей колонии в самостоятельное государство. Они не желают останавливаться на полпути и оставаться в полной экономической зависимости от Франции. Понятно поэтому, что представители социалистической державы нежелательны для правительства, находящегося под влиянием французов.

Подходит еще один чиновник. Он тихо говорит что-то на ухо первому, и тот заявляет:

— Мы продлим вам срок. В течение трех дней вы оставите страну и возвратитесь в Судан.

— Во-первых, наши машины не выдержат второй раз вашу дорогу, во-вторых, у нас нет визы в Судан.

— Визой мы вас обеспечим.

— Мы хотим переговорить с вашим начальством.

Кое-какой опыт мы уже успели приобрести. И быстро мы не сдадимся. В конечном счете мы находимся в независимой стране. Официально французы занимают здесь только должности советников.

— Хорошо, я доложу ваше дело. Подождите немного в соседней комнате.

Мы сидим в небольшой узкой приемной. За столом перед нами дежурный перебирает картотеку. Он вытаскивает несколько анкет. Слова мы не можем прочесть, но фотографии и отпечатки пальцев говорят сами за себя. Смотрим на окно, оно с решеткой. Украдкой вытираем со лба выступивший пот. Если мы не получим бумаг, наше путешествие бесславно закончится в этой камере.

— Пожалуйста, пройдемте со мной.

Голос чиновника возвращает нас к действительности. Результат первых десяти минут разговора — мы не получим никакой визы. Зато на столе раскладывают карту.

— Мы рекомендуем вам избрать следующий маршрут.

Вместо прямого пути из Яунде к Атлантическому побережью карандаш описывает дугу с вершиной на севере и лишь в Нигерии попадает на побережье.

— Мы теряем минимум 1500 километров.

Чиновник не допускает возражений.

— Поезжайте — увидите.

Мы записываем названия городов и расстояния. Республика Чад оказывается восемнадцатой страной в нашем дорожном дневнике.

— Когда будете проезжать через населенные пункты, не забывайте отмечаться в полицейских участках.

Видно, полностью нам все же не доверяют.

## Феодал и транзистор

Предписанный нам маршрут имел свои преимущества. Во время дальнейшего путешествия мы могли свободно пересекать границы государств, расположенных между Центральной Африкой и Нигерией. Ни разу нас не задержала полиция, ни разу никто не спросил паспорта.

Час за часом катим мы по прочной, как стиральная доска, дороге. Поднятая колесами пыль скрипит на зубах. И все же у нас хорошее настроение. И оно не портится, даже когда в восьми километрах от Форт-Лами, столицы Чада, кончается бензин и мы вынуждены ждать целый час, пока подойдет машина.

Полоса джунглей осталась позади. Долгое время лес зеленой стеной стоял по бокам дороги, смыкаясь над ней и закрывая солнце. Многие недели мы видели зелень, и только зелень. При таких обстоятельствах даже самые здоровые постепенно заболевают «пространственной болезнью».

Люди, прожившие в лесах долгие годы, хорошо знают симптомы этой болезни. Человек становится равнодушным к одежде, питанию, жилью. Он теряет энергию и инициативу. Для подобного систематического снижения жизнедеятельности подобрано весьма подходящее выражение — «попал в заросли».

Но мы уже выбрались из джунглей. Вокруг в степи вольно пасутся стада животных. На горизонте мелькают одинокие холмики. Местность мало-помалу принимает характер полупустыни.

Поля тут чаще всего — собственность вождя. После его смерти их наследует семья. Зато работа полностью ложится на плечи членов племени. Вождь

устанавливает размер налога, который взимает со своих подданных, и получает большую часть охотничьей добычи.

Одним словом, здесь господствует тот же общественный строй, который был в Европе в эпоху средневековья, с его примитивными сельскохозяйственными орудиями, какие применялись у нас лет 700 назад. Мы снова перенесены в глубину столетий.

Общий ансамбль нарушает лишь маленький транзистор, который мы обнаруживаем в хижине вождя.

Проезжаем по современному бетонному мосту через Шари и попадаем в Форт-Лами. Несколько десятилетий назад эта бывшая крепость служила преградой для проникновения с севера в Черную Африку арабских охотников за рабами. Город, где еще 12 лет назад не было ничего, кроме грязных обветшалых глиняных хижин, ныне застроен современными домами, и он буквально светится лучистой белизной новых административных и торговых зданий.

— Еще два года назад на этом месте была пустыня.

Наш спутник, молодой инженер, указывает на ультрасовременный жилой дом с громадными окнами, плоской крышей и большим балконом. Первый этаж открыт со всех сторон и используется как гараж. Мы стоим перед школой:

— Закончили в прошлом месяце.

Повсюду банки, учреждения, жилые дома и магазины. Все это построено за последние годы. В стране заметна деловая атмосфера и дух инициативы. Имеется проект строительства железнодорожной линии, которая свяжет отсталую до последнего времени часть Центральной Африки с отдаленным больше чем на 1000 километров Атлантическим побережьем.



«Нефть» — вот то волшебное слово, которое за одно десятилетие преобразовало страну куда больше, чем предшествующий тысячелетний период. Пробное бурение в северной части республики, в центре Сахары, увенчалось успехом. Крупнейшие концерны мира грызутся за новые месторождения нефти. И в район, раньше не представлявший экономического интереса, теперь рекой текут деньги.

Мы знакомимся с новым, недавно возникшим здесь классом национальной промышленной буржуазии, классом, которого десять лет назад почти не существовало в неарабских странах Африки [\[51\]](#).

Изменилась и сама Африка. Еще совсем недавно большинство европейцев представляли себе этот материк как страну львов, слонов и фантастически размалеванных негров, танцующих вокруг костра. Примерно так это и было и кое-где осталось и сейчас. Но теперь подлинное лицо Африки определяет бурное развитие молодых национальных государств, невероятные темпы прогресса культуры и промышленности. Еще и сегодня приходится слышать о «загадочном континенте». В действительности же воистину загадочными являются лишь коренные перемены, которые тут происходят, и необыкновенно короткие сроки их свершений.

Не прошло и недели, как при нас строили дом из ветвей, тесно переплетая их друг с другом, а потом замазывали постройку глиной — способ, пребывающий неизменным целые столетия.

Зато в Форт-Лами мы видим новую Африку. За несколько месяцев вырос современнейший город.

Столь же быстрыми темпами развиваются в Африке общественные формации, проходя путь от первобытной общины до капитализма. А развитие продолжается.

Большинство стран уже освободилось от «белых господ», африканцы стали во главе правительств и сейчас успешно преодолевают последствия колониальной системы.

Черный континент на подъеме. Крупнейшие страны западного побережья готовятся сделать еще один шаг вперед — шаг к новому обществу, при котором средства производства будут принадлежать не частным предпринимателям и концернам, а государству. Более интересного времени для нашего путешествия мы не могли избрать.

## Прощание с вилкой переднего колеса

В нашем дневнике имеется такая запись: «9.30. Перебрались на пароме через Шари. Оставили позади Республику Чад и вступили в Республику Камерун. Никаких таможенных, никаких паспортных формальностей. На протяжении 100 километров два небольших прокола. Дорога хорошая, наезженная. Люди дружелюбные. И не так бедны, как жители джунглей.

Границу между бывшим французским и бывшим английским Камеруном мы миновали без всяких затруднений. Дорога — песчаная трасса с остатками асфальта.

Прибыли в Нигерию. Вечером, точно по плану, достигли пограничного поста Майдугури. В таможене — все в порядке (срок действия чековой книжки истек месяц назад). Ночевали в гостинице для туристов. За день покрыли 251 километр».

В городе три бензоколонки.

На первой из них висит большой замок. Целых четверть часа стучим и кричим, и лишь тогда в окошке появляется заспанная женщина. На нас низвергается поток проклятий. Мы помешали послеобеденному сну мадам. Поэтому бензин нам не выдают.

На второй бензоколонке замка, правда, нет, но зато нет и следов человеческого существования. Повторяется та же комедия. Однако на сей раз наши призывы остаются без ответа. Наконец подбегает мальчишка и, оживленно жестикулируя, говорит, что его дядя пошел на футбол.

— А когда он вернется?

— О, это будет очень поздно. После футбола он обычно идет в гости к друзьям. Сегодня он вряд ли появится.

Спешим к третьей бензоколонке. На сей раз служащий стоит у дверей, будто весь день только нас и дожидался.

— Бензин? К сожалению, нету. Кончился.

Дальнейшие события мы переживали уже не раз в различных вариантах. Мы объясняем этому человеку, что непременно должны ехать дальше. После долгой внутренней борьбы, которая отражается на его обветренном лице, он все же наполняет наши баки:

— Я могу отпустить вам немного из собственных запасов.

Значит, нужно заплатить дорожке.

За нигерийской границей еще более 100 километров идет наезженная грунтовая дорога, а затем на протяжении больше 1500 километров под нами отличный асфальт. Неприятным исключением был относительно небольшой участок у Джоса. Дорога змеится через рощу. Отлогие скаты следуют за крутыми поворотами и столь же крутыми подъемами. Мостики без перил по ширине точно соответствуют габаритам грузовика. Поверхность дороги покрыта толстым слоем песка, гравия и щебня. Несмотря на это, мы вынуждены ехать на полном газу, чтобы не подталкивать мопеды ногами.

Когда день за днем сидишь на одной и той же машине, то в совершенстве изучаешь каждый ее каприз. Поэтому-то так растерялся Вольфганг, когда на крутом повороте внезапно отказал руль. Скрипнув тормозами, он останавливается перед самым обрывом.

— Что случилось?

За многие месяцы у нас выработался хороший обычай: сначала завтрак, потом ремонт. И мы поступаем правильно. При первом же взгляде на снятую вилку у

нас пропадает аппетит, и притом надолго: на нижней опоре вилки в рулевой колонке образовалась тонкая трещина — результат усталости металла.

Вилка Рюдигера распрощалась с нами еще накануне. Некоторые части мопедов не выдерживают напряжения. Слишком суровы требования, которые мы к ним предъявляем. Вначале мы выходим из положения, зажав между рулевой колонкой и вилкой переднего колеса кусок дерева. Так можно ехать, пока не натолкнешься на камень или на кочку. И тогда задний из нас видит увлекательное зрелище: тот, кто едет впереди, бешено вращает руль, а мопед, несмотря на это, устремляется в кювет. Может произойти и что-либо похуже.

Сегодняшний дневной этап завершен. Рюдигер отыскивает где-то банку пива: «Неприкосновенный запас для особых случаев».

Через шесть часов находим шофера, готового нам помочь. Взираем на мешки с цементом и 150 километров трясемся на грузовике. Наконец в полночь прибываем в очередную деревню. На другое утро берем сварочную горелку и большой кусок проволоки — и через два часа повреждение устранено.

Со строительного участка нам подмигивает какой-то загорелый человек в непромокаемой войлочной шляпе и с густой окладистой бородой. Мы охотно принимаем приглашение выпить, тем более что грозовые облака возвещают о приближении ежедневного послеобеденного дождя. Три итальянца, которых мы застаем в бараке, — служащие строительной конторы наземных и подземных сооружений фирмы «Коасткон». Вентилятор перемешивает прокуренный душный воздух. Бутылка виски ходит по кругу. Годы, проведенные в джунглях Африки, наложили на наших собеседников свой отпечаток: у них впалые щеки и истощенные фигуры.

— Через восемь недель истекает срок нашего контракта. И мы рады, что подходит конец. Эти два года тяжело отразились на нашем здоровье. На стройке что ни день, то новые трудности. А тут еще того и гляди наступит период дождей. — Наш хозяин указывает на улицу: — Эту дорогу мы закончили лишь год назад, а сейчас должны уже ремонтировать. Грязь доставляет нам много забот, все время приходится латать новые выбоины.

Судя по всему, строительство дорог и мостов является для иностранных дельцов прибыльным делом: повсюду возникают новые фирмы. Основные конкуренты итальянцев — это прежде всего французская фирма «Дюме» и западногерманская «Страбаг».

Но заказы они получают не столь часто: все больше и больше работ выполняют теперь африканские специалисты.

## Друг в Лейпциге

Солнце в африканском небе стоит высоко, и его немилосердные лучи пронизывают джунгли Нигерии. Только что прошел дождь. Воздух душный и плотный, кажется, что его можно разрезать ножом. Климат Атлантического побережья Африки заткнет за пояс любую оранжерею. Хорошо еще, что мопеды бодро бегут по асфальту. Волосы встают дыбом при одной мысли о ремонте, о какой бы то ни было физической работе при этой температуре.

Далеко позади остались плодородные степи, сочные луга, плоскогорье, густонаселенная центральная часть Нигерии, которая с ее почти 42-миллионным населением является самой обитаемой страной «Черного континента» [\[52\]](#). Запасы марганца, олова и меди влекут сюда английские и североамериканские монополии. Их влиянию не наносит ущерба даже провозглашение независимости 1 октября 1960 года. Три области [\[53\]](#), предельно различные по экономике, населению и общественному строю, были некогда произвольно объединены английскими колонизаторами. Им принадлежат ультрасовременные многоэтажные дома, глядя на которые мы чуть было не поверили, что для населения Нигерии открылась новая эпоха. Отечественная промышленность здесь развита пока слабо. Но прогрессивные силы Нигерии окрепли. Народ борется за действительную независимость страны.

Густая сеть хороших дорог связывает теперь со столицей даже наиболее отдаленные северные районы (там находятся важнейшие залежи полезных ископаемых). Вероятно, с увеличением количества автострад будут устранены последние трудности для шоферов, но пока тяжелогруженные машины, мчась со

скоростью 80 километров в час, делают дорогу небезопасной. Здесь не принято считаться с другими водителями и тем более соблюдать какую-либо осторожность. На каждые 200 километров главного шоссе приходится одна тяжелая авария: столкновение машин или поломка осей. Часто на крутом повороте машину заносит, и она на ходу опрокидывается. Причин такого лихачества искать не надо. Время — деньги, таков закон капиталистической экономики, который действует и в Нигерии. Капитальный ремонт или профилактические работы для предпринимателей убыточны. В течение двух лет машина должна себя окупить.

Чем ближе мы к Атлантическому побережью, тем заметнее приметы цивилизации. Мимо нас проносятся небольшие поселки и современные города из железобетона и стекла. Между гигантскими папоротниками и лианами джунглей попадаются первые кокосовые пальмы — явный признак близости моря.

Последнее препятствие перед столицей Лагос — река Бенуэ шириной в несколько километров. На перевозе — обычные яркие краски и столь же обычная толкучка африканского рынка. Мы набиваем карманы твердокаменными «свадебными пирогами» — печеньем из кукурузы. После того как в Центральной Африке в нашем меню целыми неделями были одни фрукты, эти лепешки — приятная перемена.

Разумеется, наши мопеды производят здесь должное впечатление. От первого осторожного осмотра машин до живого интереса специалиста-любителя здесь, в Африке, один шаг. Постепенно разговор переходит на другие темы: касаемся недавних событий в Камеруне и Конго, рассказываем о нашей родине. В образовавшуюся вокруг нас толпу втираются два молодых парня.



— Можно спросить? У меня есть знакомый, который учится в Лейпциге. Как можно туда попасть?

— А как велика плата за обучение? Я слышал, будто ничего не надо платить.

— Скажите, а правда, что медицинская помощь и пользование больницами оплачиваются правительством?

Вопросы сыплются на нас быстрее, чем мы в состоянии ответить. Даже в самых отдаленных уголках Африки нас поражает интерес молодежи к проблемам европейской политики. Молодые африканцы хорошо осведомлены о положении и о взаимоотношениях обоих германских государств, и мы можем воочию убедиться, на чьей стороне симпатии жителей этого пробудившегося континента.

Джунгли редуют почти внезапно. Впереди сверкают на солнце волны Атлантического океана, который кажется нам каким-то особенно синим. Центральная Африка была до сих пор самым интересным, но и самым трудным этапом нашего путешествия. Теперь она осталась навсегда позади. И через несколько часов мы уже гуляем по необозримому, далеко раскинувшемуся лабиринту улиц Лагоса. Контраст между зданиями банков, европейскими магазинами и полуразвалившимися глиняными хижинами африканцев здесь особенно разителен.

Вернувшись обратно, мы находим наши мопеды в окружении толпы зевак. Нас ослепляют блицы репортеров нигерийских газет. И опять те же вопросы: о поездке, о родине, о наших впечатлениях, о стране, о развитии Африки.

До Аккры — еще 600 километров. В столицу Ганы мы хотим попасть непременно завтра. Следовательно, нам предстоит ехать ночью. Через два дня на родине празднуют пасху и, конечно, в представительстве нашей республики в Гане — тоже. Что касается нас, то

пасхальный заяц обязан принести нам гору почты. Последние сообщения из дома мы получили еще в Хартуме во время рождества...

За горизонтом скрываются высокие дома Лагоса. Пробиваемся сквозь вечерние сумерки, потом сквозь теплую ночь. Шелест пальм на берегу смешивается с грохотом прибоя. Беспреданно набегают волны и тут же с рокотом откатываются назад. Далеко вокруг летят брызги. В лунном свете блестят пенистые гребни. Рыбаки вытаскивают на берег лодки. Их хижины как бы в поисках защиты жмутся к дюнам. На нас веет романтикой тропической ночи. Несколько девушек сидят перед хижинами и тянут грустную мелодию. Юноши отбивают ритм на маленьких барабанах.

Позади осталась Республика Дагомея. Того мы пересекли за час. Усталые, запыленные, но счастливые от сознания, что цель близка, мы на следующее утро останавливаем мопеды у таможни. Высоко над нами в синеве африканского неба развевается красно-золотисто-зеленый флаг с черной пятиконечной звездой флаг молодой Республики Ганы.

## **Помощь из Аккры по телефону**

На ганской границе мы встречаем неожиданное препятствие:

— Я очень сожалею, но вы не можете въехать в нашу страну. Срок вашей визы истек еще три дня назад.

Мы испуганно переглядываемся. Это нам и в голову не приходило. Во время нашей поездки по Центральной Африке мы то и дело задерживались. То дождь заливал дорогу, то мопеды ломались. Политические события в Конго вынудили нас сделать большой крюк, что отняло много времени. Вот почему мы прибыли к границам Ганы более чем с четырехмесячным опозданием.

Чиновник предлагает:

— Поезжайте-ка лучше обратно в Лагос и подайте ходатайство о новых визах.

Мы быстро подсчитываем: два дня туда, неделя там — это самое малое, — а затем обратно — и мы потеряем почти две недели.

Мы излагаем полицейскому наши соображения, но лицо его остается неподвижным. И тут, когда мы уже смиряемся и готовы согласиться с его аргументами (продолжение дискуссии вызывает у него лишь скучающую улыбку), нас вдруг осеняет, что для обратного проезда через Того и Дагомею виз в наших паспортах тоже нет и что, если вопрос не будет разрешен, мы просто умрем с голоду в нейтральной зоне между двумя государствами.

— Вызовите, пожалуйста, представительство Германской Демократической Республики в Аккре. Там нас ждут. Может быть, нам удастся получить под залог временную визу.

— Хорошо. Подождите. Если мне удастся сегодня связаться по телефону со столицей, я получу

соответствующие указания. В противном случае вы должны будете оставить Гану.

Мы используем время, чтобы одеться по-городскому. Покупаем новые сорочки, начищаем до блеска ботинки. На противоположной стороне улицы парикмахерская. На вывеске в натуральную величину демонстрируется мастерство этого фигаро: предложены на выбор пятнадцать разных причесок. После долгих раздумий Рюдигер выбирает прическу а-ля Барбаросса, а Вольфганг «Мекки-нож». Мастер работает старательно. Но, когда он, надувшись от гордости, подносит нам зеркало, мы оба ошеломлены и тут же требуем подстричь нас под ежик.

С тревожным чувством возвращаемся мы на пограничную заставу.

— Сотрудники вашего торгового представительства передают вам сердечный привет.

Видимо, полицейские уже убедились, что мы не авантюристы. Нам даже предлагают сесть.

— Во второй половине дня в Аккре вас ждет глава вашего представительства.

Новая широкая асфальтированная дорога тянется по холмистой местности вблизи берега. Еще одна последняя остановка — на переезде через реку Вольту. Два парома не могут справиться с притоком машин, и очередь вытянулась на целый километр. Когда мы пытаемся пробиться вперед, ганцы с готовностью уступают нам дорогу. Скоро и это препятствие преодолено.

Из телефонной будки звоним в представительство нашей республики.

— Я сейчас приеду на машине и отвезу вас на квартиру. В толкучке, которая царит в центре, вы вряд ли разберетесь. — Приятный голос в телефонной трубке подробно объясняет, как нам проехать к месту встречи у большого универсального магазина.

— Бетонную колоду этого здания вы не прозеваете. Там, пожалуйста, и ждите.

Между двумя перекрестками на краю улицы мы находим стоянку для мопедов. Рядом тормозит автомобиль.

— Да ведь это «Вартбург».

У нас повышается настроение.

— Алло, земляки. Добро пожаловать в Аккру!

Обменявшись всего несколькими словами, мы заходим в большой универсальный магазин.

— Я думаю, вам лучше всего закупить все сразу. Через 10 минут магазины закроются, а следующие четыре дня — пасха и приобрести что-либо будет трудно.

Нас заботливо водят от одного прилавка к другому.

— Что вам по вкусу?

Мы думаем недолго. После многомесячной однообразной пищи — бананов, ананасов, сардин в масле и сладкого белого хлеба — нам хочется хотя бы разок поесть картошки и выпить хорошего пива.

— О пиве не беспокойтесь. Сегодня вечером мы празднуем день рождения, и вы, разумеется, приглашены.

Надо отдать должное товарищам из представительства ГДР. Редко где бывало нам так хорошо. В наше распоряжение предоставлена квартира из пяти комнат. Африканец-служащий помогает нам разгрузить багаж, а стол в гостиной буквально прогибается под тяжестью писем, пакетов и телеграмм.

Мы не получали корреспонденции свыше четырех месяцев, с того момента, как оставили Судан (ведь до Яунде в Камеруне мы не смогли добраться). Вскрываем посылки и оказываемся на седьмом небе от радости: там запасные части к мопедам, кипы газетных статей о нашем путешествии и даже хорошо сохранившаяся рождественская коврижка.

Вечером долго сидим в веселом окружении, но еще больше поднимает нам настроение наша спальня. Давно, очень давно не спали мы в помещении с искусственным климатом и с белоснежными постелями.

## **Пальмы и высотные дома**

— Можете осмотреть аэродром. Интересен и университет. Затем вы обязательно должны пойти с нами на пляж.

Приглашения сыплются со всех сторон. Первые дни мы немного ленимся, но вскоре опять начинаем всем интересоваться. Аккра с ее населением 200 тысяч жителей была и в прошлом значительным городом, теперь же это один из самых больших городов на западноафриканском побережье. Сюда сходятся нити экономики страны. В Аккре строятся новые школы, институты, фабрики и отели. На Хайстрит вырастают административные здания, банки и магазины.

Не так-то легко добраться на машине в центр города. В разгар делового дня улицы переполнены автомобилями, а у стройплощадок, за большим внешним кольцом, машины вытягиваются в длинную очередь.

Вместе с несколькими друзьями едем на пляж. Западное побережье Африки пологое и плохо приспособлено для сооружения портов. Только у Фритауна и Лагоса природные условия благоприятствуют созданию портовых бассейнов и разгрузочных сооружений. В 20-х годах (XX век) вблизи Такоради была сооружена гавань для больших торговых судов, но в самой столице все осталось по-прежнему. Корабли останавливались далеко от берега, на внешнем рейде Аккры, и груз с них переносили на лодки. Часто лодки опрокидывались, и моряки лишь с трудом добирались до берега, но стоимость погрузочно-разгрузочных работ была очень невелика, и предприниматели предпочитали доставлять товары непосредственно в Аккру, чем везти их на расстояние в

270 километров по шоссе из Такоради. Лишь после освобождения страны правительство Ганы распорядилось построить в Теме (приблизительно в 30 километрах от столицы) новую искусственную гавань, которая уже частично эксплуатируется. Мы наблюдаем за тяжелым трудом грузчиков. Их блестящие коричневые тела резко выделяются на фоне темно-голубой воды. Выйдя за зону действия волнореза, лодки сильно прыгают на волнах. Гребцы должны ритмично работать веслами, чтобы лодка стрелой пролетела над гребнем прибоя. Затем люди выпрыгивают, трещит галька под килем, и, еще прежде чем лодка останавливается, грузчики спешат на берег с тяжелыми мешками и ящиками конечно, все это переносится на голове.

— Скажите, пожалуйста... поскольку вы рискнули на такое путешествие, вы должны разбираться в автомобилях. У нас есть машина «Вартбург-Комби». Запасные части для ремонта — тоже. Но нет мастеров, которые разбирались бы в двухтактном моторе. Как бы это?..

Вольфганг жертвует неделю.

Рюдигер ведет переговоры с посольствами и консульствами. Наслаждаемся комфортом, верхом которого является предоставленная в наше распоряжение служебная машина.

— Вы не хотите поехать сегодня вечером на побережье?

От предложений, связанных с ничегонеделанием, мы еще никогда не отказывались. Недалеко за городом пляж. Под шумящими на ветру пальмами стоят небольшие деревянные домики.

Вечерний ветер успел охладить белый песок, и мы скоро вдоволь наглатываемся морской воды. Высокие волны манят покататься на «водных лыжах». Моторной лодки для этого не требуется, нужна лишь обычная



деревянная доска, формой напоминающая ту, на которой раскатывают тесто. Несколько сот метров пробегаем по дну. Затем поворачиваемся спиной к морю и ждем большую волну, которая несет нас к берегу. Здесь, в зависимости от ловкости и опыта, мы падаем на более или менее длительный срок головой в воду.

## **Эксперты сельского хозяйства из нашей республики**

«Аккра. 29 апреля 1961 года. Пройдено 30.775 километров. Старт в 6 часов. Направление — Гвинея». Записи, подобные этой, стали уже обычными в нашем дневнике. Позади снова недели напряженной работы, ремонт мопедов, закупки, ответы на все увеличивающийся приток корреспонденции, изучение карт и бесконечная беготня по консульствам, бюро путешествий, бюро информации. Вчера вечером мы наносили прощальные визиты многочисленным друзьям, сегодня утром чуть не проспали звонок будильника, но к восходу солнца уже сидим в седлах.

Аккра скрывается вдаль. Забыты жаркие дни, которые мы провели на побережье, забыты не менее интересные ночи в городе, когда из ресторанов неслись резкие ритмические звуки хай-лайфа — одного из любимых танцев Ганы, забыты многие удобства современного жилища.

Дорога отлично асфальтирована, но необыкновенно крутые подъемы и бесконечные повороты замедляют наше продвижение. И мы достигаем Кумаси конечной цели данного этапа (285 километров от Аккры) — лишь к вечеру.

— Вы хотите попасть в учебный сельскохозяйственный центр?

Потеряв ориентацию, мы вынуждены обратиться за справкой к молодому ганцу.

— Подождите. Это далеко, и дорогу найти трудно. Мы вас туда проводим.

Вокруг нас собирается толпа любопытных.

— Вы приехали из Германской Демократической Республики? Верно? — Мы удивленно киваем.

— О вашей поездке все уже знают. О ней писали газеты.

Двое юношей вскакивают на велосипеды. Показать иностранцам дорогу — для них дело чести.

Доктор Фрёлих из Лейпцига — глава делегации сельскохозяйственных экспертов Германской Демократической Республики — сердечно приветствует нас у дверей гостиницы. Его коллеги готовят напитки. Много можно рассказать о работе в джунглях, о борьбе с предрассудками, о приключениях вдали от родины. Большие задачи поставило перед нашими учеными правительство Ганы, по приглашению которого они работают здесь уже много недель. В одном случае необходимо защитить плантации какао от нашествия вредителей, в другом испытать пригодность почвы в джунглях для посева новых культур.

Доктор Фрёлих ведет нас по плантации. Под вечнозеленой крышей гигантов джунглей растет какао. На ветках кустарников висят плоды длиной до 30 сантиметров, в которых созревают бобы — будущий урожай.

— Гана — крупнейший в мире производитель какао-бобов. На нее падает 30 процентов их мирового сбора. Но это одностороннее развитие сельского хозяйства таит в себе большую опасность.

Мы с интересом слушаем: редко когда можно получить такой наглядный урок.

В 1879 году кузнецу-африканцу с большим трудом удалось провезти с одного острова в Гвинейском заливе к себе на родину бобы какао. Бобы отлично принялись, и английские компании (прежде всего «Юнайтед Африка компани») начали поощрять посадки деревьев какао. Город Кумаси стал одним из центров производства какао. Сооружение железных и

шоссейных дорог позволило постепенно проникнуть в джунгли. Прибыли от торговли какао-бобами достигли 150 миллионов марок в год.

Ныне Гана стала независимой, но цены на какао все еще диктует Лондон. И молодая республика, половина жителей которой существует за счет производства этих семян, постоянно страдает от кризисов мирового капиталистического рынка. Так, в 1955–1957 годах цены на какао снизились вдвое. В связи с этим правительство Ганы создало в Аккре собственную закупочную организацию «Какао маркетинг борд», которая гарантирует крестьянам стабильные закупочные цены.

— И все же монокультура всегда находится под угрозой. Достаточно простого неурожая или нашествия вредителей. Недаром в пятилетнем плане республики предусматривается повышение продуктивности животноводства и урожая зерновых культур, а также закладка каучуковых и банановых плантаций.

Далее нам объясняют, что ученые ГДР должны точно определить наиболее благоприятные условия для вновь выведенных сортов.

— Но это еще не все. Посмотрите сюда. — Нам показывают дерево какао, у которого на стволе кольцеобразные утолщения. — Это вирусная болезнь, так называемая опухоль. Она резко снижает урожай, и дерево в конечном счете гибнет. До сих пор заболевшие растения просто уничтожали, чтобы предотвратить распространение болезни. В 1954 году по этой причине было сожжено 20 миллионов деревьев. Наша задача — победить опухоль, и мы добились хороших результатов благодаря применению химикалиев, изготовляемых на предприятиях ГДР.

## Ночной концерт

Однако Гана не только страна какао. «Золотой берег» — так называлась прежде эта бывшая английская колония, что свидетельствует о богатых месторождениях благородных металлов. Едем на машине в Дункву, чтобы посмотреть открытую разработку золота. Мистер Грей — английский инженер ведет нас к механическому чудовищу, к драге. Драга оглушительно гудит, и до нас долетают лишь обрывки его объяснений.

— Мы находимся сейчас в старом русле реки Вольта. Золото с северных гор приносила сюда вода. Каждую минуту мы обрабатываем драгой почти 50 тонн осыпи.

Из ковшовой цепи с острыми стальными зубьями груз попадает в огромные вращающиеся барабаны. Струи воды под напором вымывают глину. До блеска отмытые камни конвейер выносит на берег. Следуя по трубам, мелкий золотоносный песок попадает на наклонные деревянные доски с углублениями величиной с наперсток, где и задерживается. Инженер вытаскивает из зажима одну такую доску. На дне сквозь мутную воду мерцает золото.

— За месяц мы получаем 10 килограммов 99,5-процентного золота. Остальное — серебро.

Золотые прииски все еще эксплуатируются англичанами.

— Вам нужно обязательно посетить Берег Слоновой Кости. Там вы увидите кусочек настоящей Африки.

— А каковы дороги?

Лицо француза расплывается в широкой улыбке:

— Они отличные, куда бы вы ни поехали.

Нам приходят на память эти слова чиновника из консульства в Форт-Лами, когда, миновав границу, мы

попадаем из одной выбоины в другую. Приходится распротиться с надеждой, что по другую сторону границы продолжится ганский асфальт.

Мы едем навстречу ночи. Сочная зелень джунглей за несколько минут превращается в непроницаемую черную стену. Лучи фар, словно пальцы призрачной руки, буравят эту черноту, гладят бородатых лесных гигантов, покрытые мхом стволы которых напоминают привидения. По обе стороны вспыхивают зеленым и красным цветами глаза зверей. В луч света попадают висящие поперек дороги лианы. Непроизвольно наклоняем головы. Тропический девственный лес кажется бесконечным. В нескольких метрах от машины Рюдигера вдруг появляется змея. Он переезжает ее, прежде чем успевает схватиться за тормоз. Змея все еще жива. Она проползает несколько метров и, наконец, вздрогнув, замирает. Пора подыскивать место для ночлега. Карта не обещает ничего утешительного. Тонкой красной линией бежит дорога по зеленому фону. На протяжении ближайших 100 километров — одни лишь джунгли. Мы останавливаем мопеды у просеки на краю шоссе. Углубляться в джунгли неблагоприятно: почва предательски мягкая. Осматриваем местность — нет ли вокруг нашей стоянки змей, — потом натягиваем между мопедами москитные сетки. Фары потушены, молчат моторы. Но тропическая ночь полна жизни. Наш слух тревожит тысячеголосый звериный концерт. Кажется, шорохи девственного леса доносятся со всех сторон. Мы слышим рычание обезьян, крик каких-то птиц и монотонное стрекотание мириад насекомых. Многие звуки незнакомы и таинственны. Вначале тихо, а затем все яснее вступает в ночной концерт барабан. Тягучий грустный ритм несется через лес и передается из одной деревни в другую.

На следующее утро мы узнаем, что в деревне умер старик. Звуки, которые мы слышали, издавал барабан

смерти, его дробь разносит известие по лесам с быстротой, кажущейся нам, европейцам, непостижимой. Одной ночи достаточно, чтобы оповестить всех родственников и друзей в радиусе 100 километров. Последние гости поспевают на третий день. Все собираются вокруг могилы усопшего, перед его хижиной. Громкими песнями изгоняют духа смерти, чтобы он не захватил кого-нибудь из родни умершего. И если в последующие шесть недель не приходится оплакивать новую жертву из той же семьи, значит, песни пелись не напрасно. И опять в джунглях загремит барабан, созывая друзей на праздничный пир.

В прошлом столь быстрая передача новостей имела решающее значение. Так созывали молодежь на войну против другого племени или предупреждали о появлении белых охотников за рабами. Язык барабанов, которым пользовались предки нынешних африканцев, почти забыт современниками. Но кое-что они еще помнят, и барабан не потерял своего призывного значения.

## **Заблудились в джунглях**

Дороги в джунглях плохие, но движение здесь очень оживленное. Чаще всего нам попадаются тяжелые грузовики, которые мчатся по трассе и делают ее небезопасной.

«Внимание. Объезд справа».

Едущий впереди поднимает руку, и мы останавливаемся. Мимо, словно привидение, проносится грузовик. В Европе он со своими 15 тоннами полезного груза сразу бросился бы в глаза полиции. Но в джунглях не существует полицейских правил. Каждый шофер считает делом чести нагрузить на свою машину минимум 20 тонн.

К бесцеремонной манере водителей мы уже привыкли. На плохих дорогах, когда они вынуждены ехать медленно, это еще терпимо. Но в южных областях Берега Слоновой Кости, где проложено асфальтированное шоссе, всякие ограничения в скорости забыты. В результате вдоль дороги лежат изувеченные, сгоревшие и полностью разбитые машины. Поврежденные автомобили мы видим почти за каждым поворотом дороги.

Это единственная трасса, которая соединяет джунгли с берегом. По ней перевозят в порт великанов девственных лесов весом в тонну и толщиной в метр. Их валят и распиливают самыми примитивными инструментами притупляющая, монотонная работа под жарким южным солнцем. Заработная плата в африканских лесах до сих пор невероятно низка.

Отличная географическая карта нас все же подвела. Составлена она очень основательно. На ней указаны и бензоколонки, и ремонтные мастерские, и состояние дорог на каждое время года, и даже наличие питьевой



воды в окрестных селениях. Но сеть дорог в Центральной Африке так быстро растет, что наши атласы устарели, хотя они выпущены всего три года назад.

Так, дорога на запад, отмеченная как шоссе первого класса, пригодное для езды в любое время года, на самом деле оказывается никуда не годной тропой, а трасса, по которой мы сейчас следуем, вообще отсутствует. Мы замечаем это несколько позже, когда после долгих часов езды перед нами появляются первые селения. Их названия проставлены совсем в другой области и не имеют ни малейшего отношения к тому месту, куда мы едем. Мы расспрашиваем жителей и получаем благожелательные, но противоречивые ответы.

— Ничего не поделаешь. Раз так, придется ориентироваться по солнцу.

Мы садимся на песок и чертим на нем по памяти пройденный путь.

— По-моему, мы должны ехать в противоположном направлении, то есть туда, откуда прибыли.

— А я считаю, что нам надо ехать прямо. Если мы будем ориентироваться по солнцу, то рано или поздно попадем куда следует.

Дело чуть не доходит до спора. Но наконец мы избираем путь, который оба считаем правильным.

Осматриваем наши запасы. Горючего хватит максимум на 100 километров, но уже после двух часов езды мы снова выезжаем на твердую дорогу и тут же находим на карте место, где находимся.

## Школа терпения

Дорога от столицы провинции Ман к пограничной заставе Данане находится в таком состоянии, что нам снова приходят на память все давно забытые ругательства и проклятия. Однако на карте трасса обозначена красной и светло-зеленой линиями, как шоссе с красивым ландшафтом.

Что касается ландшафта, то, может быть, он и в самом деле таков, но мы не можем ни на миг оторвать взгляда от рытвин дороги. После обеда добираемся до Данане, где тратим последние западноафриканские франки, чтобы накачать полные баки бензина и купить себе по булке. Булки эти не менее полуметра длиной, и когда они лежат поперек багажника, то здорово мешают движению.

При выезде из Данане нам преграждает путь шлагбаум. Граница. Перед полицейским участком развеивается оранжево-бело-зеленый флаг. Мы уже готовимся подвести в наших дневниках жирную черту под главой «Берег Слоновой Кости» и начать главу «Гвинея», но все опять получается иначе.

Покорно отдаем в руки чиновника паспорта. Он по складам разбирает печати и милостиво выслушивает наши объяснения, что вот эти затейливые письма — иорданская виза, а круглая печать поставлена в Уганде.

Между тем к нему подходит подкрепление.

— А где у вас разрешение на выезд из государства Берег Слоновой Кости? Без него вы не имеете права оставить нашу страну. Необходима специальная виза, потому что граница с Гвинеей закрыта.

Мы начинаем волноваться:

— До сих пор у нас нигде не спрашивали выездную визу. К тому же нам еще сегодня надо обязательно

попасть в Гвинею. Через несколько дней здесь наступит сезон дождей, и мы никак не можем задерживаться.

Пограничники улыбаются полуснисходительно-полупокровительственно. Слово «спешить» они вообще не понимают. Это затрудняет дискуссию.

— Ни телефона, ни телеграфа у нас нет. Вам придется вернуться обратно в Ман и получить разрешение лично у главы провинции.

Мы прекращаем дальнейшие попытки переспорить пограничников и пускаемся в обратный путь длиной 185 километров. Наступает вечер. И тут вдруг приказывает долго жить камера заднего колеса машины Вольфганга. Разрыв шириной больше ладони, и залатать его невозможно. Мы вооружаемся топором и пытаемся превратить в круг ставший шестиугольным обод колеса, когда вдруг налетает ураган. Наше настроение от этого не улучшается. Ветер срывает с дерева большую ветку, которая падает на шоссе в нескольких метрах от нас.

Поздно ночью добираемся до главного города и под проливным дождем ищем гостиницу. Хозяин возмущен причиненным беспокойством, что наглядно проявляется в назначенной им баснословной цене: 8 немецких марок за ночлег на цементном полу.

— Нет, начальник еще завтракает. Зайдите в 11 часов.

Томительное ожидание, а потом взвинчивающий нервы разговор. Начальник хочет знать все обстоятельно.

— Как, вы предприняли такое путешествие только для того, чтобы посмотреть мир? Да еще на таких маленьких машинах?

Он недоуменно пожимает плечами. По-видимому, туристы еще не пересекали эту границу.

— Хорошо, как вам угодно.

На наши паспорта опускается печать.

Далеко за полдень мы снова у шлагбаума. Нашего вчерашнего приятеля-службиста нигде не видно. Шлагбаум поднимает другой пограничник. Мы проезжаем мимо. Никто не интересуется сегодня нашими паспортами, не говоря уже о добытой с таким трудом выездной визе.

Вывеска на обочине дороги гласит: «Вы вступаете в Республику Гвинея». Снова неразбериха с паспортами и визами. На сей раз дело в телеграмме из Конакри, по которой нам должны разрешить въезд в страну. Пограничники снова и снова повторяют фразу «ехать обратно в Абиджан». Это означает крюк в 2 тысячи километров.

Вконец измученные, мы садимся прямо на землю перед пограничной охраной, и тут взгляд чиновника падает на наши мопеды. На ветровом щитке каждой из машин большими буквами выведено название фирмы «Симсон». Едва он вникает в смысл этих слов, как все преграды тут же сняты.

— Вы из Германской Демократической Республики? Почему же вы сразу не сказали?

Подходит другой.

— Я провожу вас в деревню к сборщику податей. Это мой хороший друг. Он выводит из-под навеса идеально чистый мотоцикл RT-125 из Цшопау, и триумфальное шествие направляется в село. Нас приглашают переночевать. Допоздна сидим за самодельным пальмовым вином.

## Друзья в Гвинее

Гвинея — страна чисто аграрная. Наличие полезных ископаемых и плодородной почвы не спасало в прошлом многие провинции от голода. Земля обрабатывалась примитивно. Еще и сейчас крестьяне орудуют на полях дабой мотыгой с коротким черенком — и лишь изредка можно увидеть плуг. Трехлетний план — первый в истории Гвинеи план развития экономики — предусматривает увеличение посевных площадей риса (основного продукта питания), с тем чтобы не зависеть больше от импорта. Мы являемся свидетелями борьбы за увеличение посевных площадей, впервые видим, как выкорчевывают тропический лес. Целые рабочие батальоны, вооруженные ножами, идут в наступление на заросли. Невероятные затраты труда и энергии, которых требует эта работа, может правильно оценить лишь тот, кто хоть раз сам пытался пройти через девственный лес. Для преодоления 150 метров джунглей нам лично понадобился целый час. А пробиться сквозь заросли без ножа вообще невозможно.

Незаметно на горизонте поднимаются горные цепи. Дорога становится все более неровной. Едва ли 200 метров лежат в одной плоскости. Сооружение автострады в этих местах издавна было проблемой. Каждый километр поглощает миллионы франков. В Америке через болотистые леса были вынуждены перекинуть бетонные мосты. Здесь же, в Африке, мы едем сквозь джунгли, как по туннелю.

Пока мы проехали по Гвинее лишь 450 километров. Мимо проносятся небольшие поселки — плоские глинобитные хижины, крытые соломой или тростником. Под крышами сушатся связки кукурузных початков. Изредка встречаем африканцев с музыкальными

инструментами необычной формы. Они напоминают небольшую арфу: на изогнутой палке натянуты струны. И по вечерам у своей хижины или по дороге в соседнюю деревню мужчины наигрывают какую-нибудь легкую мелодию.

В Нзерекоре, первом крупном городе Гвинеи, нам предстоит пополнить запасы бензина. Но на бензоколонках висят заржавленные замки. В 1958 году, когда Гвинея приняла решение выйти из Французского валютного сообщества, Франция объявила ей экономический бойкот. Страна переживала трудности, к числу которых относится временная нехватка бензина и других импортных товаров.

Нас провожают к начальнику национальной жандармерии.

— Как вы сами знаете, начинать всегда трудно. Нам же приходится создавать все на пустом месте. Но мы шаг за шагом двигаемся вперед. Гвинея первая страна Черной Африки, которая стала проводить самостоятельную политику. Другим странам после нас будет легче. Но, разумеется, бензин вы получите. Вам ведь надо ехать...

Однако пока все ограничивается словами. Тем временем небо затягивается черными тучами, начинается дождь. И прежде чем нам удастся найти спасительную крышу, мы промокаем насквозь. Контурсы соседних домов тускнеют. Наконец они и вовсе исчезают за густой пеленой тропического ливня. У нас есть накидки, которые вполне пригодны в европейских условиях. Но в Африке не стоит слишком часто испытывать судьбу. Недаром большинство дорог в джунглях после дождей целыми днями закрыто для движения. Нечто аналогичное происходило во времена средневековья: когда начинался дождь и порох на полках кремневых ружей намокал, боевые действия прекращались сами собой. Мы не находим причин,

почему нам следует поступать иначе. Поэтому в дождливые дни мы тоже не «сражаемся».

В нескольких километрах от Гекеду дорога круто спускается вниз. Мы приближаемся к притоку Моро. Здесь есть небольшой паром, но куда более романтично пересечь реку по мосту из лиан, который висит между двумя гигантскими сикоморами <sup>[54]</sup>. Длина моста свыше 50 метров. При его постройке не применяли дерево или металл. Лианы толщиной в руку искусно переплетены и перевязаны узлами. Переход через такой мост напоминает гимнастическое упражнение. При каждом шаге он сотрясается. Остальное довершает ветер, и мы раскачиваемся как маятники. Между петлями переплетений на глубине 10 метров поблескивает черная вода реки. Когда же мы обнаруживаем посередине моста дыру, через которую свободно можно просунуть рояль, то тут же решаем переправить мопеды на пароме.

Едем дальше. Еще раз преодолеваем невысокие, но очень крутые подъемы. Выбоины и рытвины поперечных канав немилосердно выводят из строя последние годные спицы в задних колесах. Приходится заменять их спицами из передних колес и каждый день заново центрировать обод. Выравнивать вмятины молотком мы больше не решаемся: металлические части и детали покрылись от усталости мелкими трещинами. В Конакри придется произвести кое-какой ремонт. С тоской думаем о 1800 километрах пути, которые нам осталось проехать до столицы Гвинеи. Там мы надеемся получить новые запасные части, так как наши запасы угрожающе сократились.

## Страна львиных гор

Когда 500 лет назад португальские моряки впервые проплывали вдоль берегов Гвинейского залива, здесь бушевал тропический ураган. Раскатам грома вторило эхо, в тысячу крат усиленное прибрежными холмами, и суеверные моряки посчитали, что в скалах живут гигантские львы. Так получила свое диковинное название Сьерра-Леоне, страна львиных гор, край, в котором нет ни львов, ни гор.

Мы стоим у пограничной речушки, разделяющей Сьерра-Леоне и Гвинею. На прибрежном песке лежат два челна. Выглядят они не очень-то надежно. Мы долго ходим по берегу, но не обнаруживаем ни малейших следов парома. Невдалеке сидит пограничник и, ухмыляясь, наблюдает за нашими попытками найти переправу.

— Вы напрасно ищите. У нас нет парома.

— Ну, а как же переправляются на тот берег туристы с машинами? Да и на нашей карте написано, что здесь имеется понтон грузоподъемностью четыре тонны.

— Может быть, но до сих пор к нам еще не приезжали туристы; если же случится такое, соорудим и паром.

Ответ пограничника нас не удивляет. В африканских джунглях мы тоже отвыкли от излишнего рвения.

— Кроме того, — рука офицера неопределенно указывает куда-то вдаль, вниз по течению есть еще одна переправа — километрах в 150 или 200 отсюда.

Приходится доверить мопеды челну. Сильные мужские руки ставят машины в лодку. Ее ширина не более полуметра, так что педали как раз умещаются



между бортами. На носу и корме сидят гребцы. Равномерные сильные взмахи весел — и мы удаляемся от берега. Стараемся не делать резких движений. Хотя лодка идет сравнительно спокойно, нельзя знать, что случится в следующее мгновение... Реки джунглей, даже накануне дождей, многоводны и глубоки. Почти беззвучно скользим мы по течению. Когда же позади остается водоворот на середине реки, наши надежды выбраться сухими на другой берег превращаются в уверенность. Добираемся до мелководья, огибаем песчаные отмели и плывущие мимо деревья и держим курс к маленькой бухте. Под килем хрустит гравий, толчок — и лодка останавливается. Совместными усилиями вытаскиваем мопеды по крутому откосу вверх.

Свершилось!

Сьерра-Леоне — двадцать пятая страна в маршруте нашего путешествия. Ни дороги, ни население не отличают ее от соседних стран. Снова едем тропическим лесом. Через множество ручейков перекинута настилы из деревянных бревен, которые при переезде неприятно громяют. В качестве строительного материала используются ближайšie деревья, и иной раз случается, что мы едем по мостику из благородного красного дерева.

Улицы в деревнях все еще празднично украшены. Перед каждым домом развевается сине-бело-зеленый флаг. Повсюду веселые, смеющиеся люди. Мы опоздали всего на несколько часов, чтобы застать в столице провинции Кенема танец масок в честь дня освобождения.

Неделю назад, 27 апреля 1961 года, Сьерра-Леоне провозглашена независимой республикой. В полночь, во время торжественной церемонии, на здании парламента в столице Фритауне был спущен «Юнион Джек», британский флаг, и поднят новый флаг Сьерра-

Леоне. Так родилось двадцать восьмое африканское государство.

В 1787 году английское общество квакеров [\[55\]](#) основало Фритаун, где была организована колония для возвращающихся из Нового Света негров, бывших рабов. Через 19 лет эта прибрежная страна была объявлена английской колонией, а в 1896 году она получила статут протектората. С ростом экономической эксплуатации здесь усилилось национально-освободительное движение, и в 1952 году был образован Законодательный совет. Во время перевыборов 1957 года победила буржуазная Народная партия Сьерра-Леоне во главе с ее лидером М. Маргаи. Она составила большинство в палате представителей. Новый премьер-министр получил образование в Англии и сохранил при себе английских советников и секретарей. Одним из первых мероприятий нового правительства был запрет оппозиционных организаций и арест их руководителей.

## Промыватели алмазов

Богатства Сьерра-Леоне составляют железная руда, кофе, какао и прежде всего алмазы. До 1955 года концессией на эксплуатацию месторождений алмазов владело исключительно англо-американское общество. Позже, в результате забастовок и волнений, правительство было вынуждено выдать лицензии на разведку залежей отечественным фирмам.

В 16 милях от местечка Бо мы встречаем промывателей алмазов. Их инструменты так же примитивны, как и методы работы. Вблизи старого русла реки, в том месте, где опытный искатель предполагает выход алмазов, снимают верхний слой почвы. На глубине четырех-пяти метров наталкиваются на так называемый голубой грунт. Эта похожая на глину, тяжелая земля на воздухе быстро принимает голубоватую окраску. Двое или трое мужчин стоят сгрудившись в яме и сильными взмахами лопат выбрасывают землю вверх. В бадьях и корзинах ее относят к реке. Несколько блестящих от пота мускулистых африканцев заходят по пояс в воду и перемешивают эту массу в больших ситах. От вымытой глины вода становится мутной на целый километр. Через четверть часа в отверстиях сита остается несколько горстей кварца. Их заботливо просматривают и наконец выбрасывают в отвал — пустая порода. Тяжела, изнурительна работа под тропическим солнцем, и очень незначительна добыча. Редко-редко когда в ячейках сита оказывается алмаз. Никто из частных старателей еще не разбогател своим трудом. Во всех случаях прибыль получает южноафриканский концерн Оппенгеймера, которому по законам Сьерра-Леоне принадлежит право закупки алмазов [\[56\]](#).

Мы спрашиваем одного из рабочих, какую сумму заплатят ему за небольшой камень, который он держит кончиками пальцев. Он пожимает плечами и снова прячет найденный алмаз.

— Обществу мы продаем только часть алмазов. Есть другие пути... — Он загадочно улыбается и тут же меняет тему разговора.

Мы знаем, что, несмотря на все меры предосторожности и угрозу наказания, 30 процентов добытых алмазов перевозят через границу контрабандным путем в Республику Либерия.

Алмазы Сьерра-Леоне пользуются наибольшим спросом на мировом рынке. Благодаря крупным размерам им можно придать любую форму и использовать для украшений. В 1955 году здесь был найден алмаз в 770 каратов — третий по величине в мире.

В 160 километрах от столицы Фритаун мы снова выезжаем на асфальтированную дорогу, и у нас вырывается вздох облегчения. Спасение приходит как раз вовремя. Вилку и руль мопеда Вольфганга уже нельзя назвать единым целым. За время поездки по ребристым, как гофрированное железо, дорогам Нигерии, где мы целыми днями двигались со скоростью пешехода, у обоих мопедов сломались вилки передних колес. Но трубку вилки у Рюдигера удалось с успехом закрепить приваренным куском проволоки, тогда как переднее колесо в машине Вольфганга полностью вышло из подчинения своему водителю. Проявляя чудеса ловкости, ему еще удавалось осторожно балансировать и таким способом управлять машиной, но при малейшей излишне резкой остановке переднее колесо мопеда каждый раз падало в кювет, после чего его с трудом приходилось водружать на место.

Напрасно мы ищем ремонтную мастерскую со сварочным аппаратом. Остается одно: положиться на

судьбу и ехать еще 500 километров, рискуя сломать себе шею. В столице Гвинеи Конакри нас ждет хорошо оборудованная мастерская фирмы «Симсон» со всеми необходимыми запасными частями. Понятно поэтому, что мы радуемся каждому пройденному километру и становимся нетерпеливыми и раздражительными, когда возникают споры с пограничными властями.

И все же временами нам приходится нарушать свой график.

— Дай мне, пожалуйста, аптечку, у меня сильный озноб.

До сих пор с нашим здоровьем все было в порядке. Кроме нескольких расстройств желудка, мы еще ничем не болели. И что самое главное: нас миновала малярия. На всякий случай мы с железной последовательностью дважды в неделю принимали таблетки.

Изрядно осунувшийся Вольфганг сходит с мопеда и закутывается в спальный мешок. Лучше нам остаться здесь, в этом небольшом сарайчике, и переждать дождь.

Проходят часы, а дождь все еще монотонно барабанит по крыше.

— Есть у нас какая-нибудь еда?

Рюдигер с сожалением качает головой. Последняя банка консервов опустошена еще в обед, а бананы в этой местности пока не поспели. И хотя сушеные кукурузные початки выглядят весьма соблазнительно, они пока что тоже несъедобны.

— Едем дальше. Может быть, доберемся до деревни.

Дождь кончился, но солнце уже садится. Через несколько часов Вольфганга вновь начинает лихорадить, и мы выбираем для ночлега опустевший сарай. Заставляем дверь мопедами, стелим на полу спальные мешки, и вскоре ночную тишину нарушает только немелодичный стук зубов Вольфганга. Ночи здесь не очень приятны даже для здорового человека, а

насквозь промокшая одежда греет довольно-таки слабо.

Однако на следующее утро солнечные лучи и тройная доза таблеток от лихорадки совершают подлинное чудо. И к полудню, после того как мы лихо промчались несколько часов подряд, до гвинейской столицы остается всего лишь 82 километра.

Тут у Рюдигера уже вторично с шумом лопается передняя камера. Разрыв в покрышке длиной в палец приходится наспех затянуть двумя кожаными ремешками. Но кожа оказывается менее крепкой, чем резина наших покрышек из Хейденау. Через 50 километров снова авария. На месте повреждения вздувается пузырь, он держится какое-то мгновение, затем с громким треском лопается, и из покрышки, словно длинный красный язык, вылезает порванная камера.

## «Ездок погоняет, ездок доскакал...»

Солнце стоит низко над горизонтом. Но прежде чем появиться в представительстве ГДР, мы должны привести себя в приличный вид. С лихорадочной быстротой исправляем поломку. Наконец-то мы на окраине Конакри.

— Дай мне, пожалуйста, ключ для свечей.

У нас укоренился обычай: тот, кому понадобилось чистить свечи в дороге, должен держать инструмент в кармане брюк, пока не наступит очередь следующего.

Но сейчас мы не понимаем, в чем дело. Интервал соответствует норме, электроды идеально чистые. Снимаем крышку динамо. Но и зажигание как будто в порядке. Медленно, но неумолимо движется минутная стрелка. Мы стоим под фонарем, а вокруг нас — дюжина спорящих гвинейцев.

— На сегодня хватит. Возьмем на буксир.

Наш въезд в столицу мы представляли себе несколько иначе. Утешаемся тем, что в темноте дедероновый [\[57\]](#) канат между мопедами почти не заметен.

Останавливаемся перед первым же ярко освещенным зданием. То, что это бар, конечно, чистая случайность. Рюдигер вынимает список с адресами и телефонами и находит нужный номер.

— Бон суар. Представительство Германской Демократической Республики. Добрый вечер.

— Да, мы весь день ждем вас. Сейчас за вами приедут.

Через несколько минут мы уже следуем за машиной. Долгие рукопожатия, сердечные приветствия.

— Ну, как поездка?

— Вы помните «Лесного царя»: «Ездок погоняет, ездок доскакал...»?

Комната для нас уже забронирована. Сначала нас доставляют в лучший отель города. Номер с искусственным климатом, ванной и великолепным видом на гавань стоит всего 50 марок в сутки — сущая «мелочь». Но сегодня впервые нам это безразлично. Распорядок на все последующие дни уже выработан: посещение ремонтной мастерской «Симсона», прием у президента спортивного автотоклуба Гвинеи, выступления и интервью прессе плюс срочный ремонт. Только здесь мы можем основательно проверить мопеды. Ведь мы проехали по Африке свыше 20 тысяч километров.

Каким-то образом становится известно, что сегодня у Рюдигера день рождения. В честь этого за веселым столом опустошается ящик радебергского экспортного пива, которое нашло себе хороший сбыт здесь, в Гвинее.

Дни отдыха пролетают быстро. Квартира у нас прекрасная. Через несколько дней мы из соображений экономии оставили отель и перебрались на окраину города, в большую виллу, непосредственно на Атлантическом побережье. Пляж в этом месте выглядит очень грязным: море выбрасывает на берег много мусора, и прежний хозяин виллы устроил в своем саду плавательный бассейн. В прошлом вилла предназначалась для французской знати, ныне она передана для летнего отдыха сотрудникам представительства Германской Демократической Республики в Гвинее.

Наши мысли переносятся домой. Сейчас там весна, и, в то время как мы тут обливаемся потом под пальмами, на родине еще топят печи. Пора и нам



возвращаться в родные края. Пятнадцать месяцев в пути — это довольно много.

Вилла называется «Ле грийон», механики и члены экономической делегации зовут ее «Die Grille» — «Цикада». Когда около полудня мы выходим на залитую светом веранду, у нас создается впечатление, что мы в гостинице. Вдоль стен веранды сидят товарищи из немецкого радио — они строят в Конакри государственную радиостанцию. Напротив них механики, которые создают типографию — первое крупное предприятие в Гвинее. (В начале октября 1961 года она была торжественно введена в эксплуатацию.)

Оба представителя служб МЦ и «Симсон» целиком поглощены деловым разговором. Весьма вероятно, что они делятся друг с другом запасом французских слов. Оба они руководят гвинейскими рабочими без помощи переводчика, а знания языка у них явно не хватает.

Официанты вносят тяжелые подносы с разнообразными блюдами, и разговоры мгновенно затихают. Сначала подаются овощные салаты. Помидоры, редиску и зеленую паприку мы встречаем с восторгом. Обед завершают мясные блюда с картошкой и рыбные консервы. На десерт — фрукты. Но самое главное лакомство на обеде — красное вино. Французы — любители красного вина. Цветные плакаты в парижском метро призывают: «Живите умеренно, пейте не больше одного литра красного вина в день». За годы французского господства этот напиток стал популярен и здесь. При такой жаре вино подают со льдом, вразрез со всеми гастрономическими правилами. Пол-литра — это минимум, который выпивает каждый из нас за обедом.

В Гвинее мы повсюду видим промышленные товары из нашей республики. На улицах — грузовики из Вердау, мотоциклы из Цшопау и мопеды «Симсон». В магазинах и на рынке предлагают ткани с надписью

«сделано в ГДР». Вредителей на полях уничтожают препаратами наших химических заводов. В продовольственных магазинах торгуют нашим пивом. Дружественные отношения между обоими государствами выходят за рамки простого товарообмена. Эксперты-плановики наших министерств работают здесь советниками правительства.

В воскресенье перед троицей во всех уголках города можно было слышать родную немецкую речь: в порту Конакри бросил якорь корабль «Дружба народов», доставивший сюда более 800 отпускников — граждан Германской Демократической Республики. Пароход был зафрахтован для этой цели Объединением свободных немецких профсоюзов.

## Надежные помощники

— Я охотно проверю еще раз, но, насколько я помню, цветные пленки для вас еще не прибыли.

Секретарша просматривает почтовые списки. Какая досада! Объекты для съемок ждут нас на каждом шагу, а цветных пленок осталось всего две. Достать фотоматериалы в Конакри невозможно, а тащить с собой большой запас пленок мы не могли: в столь влажном климате они быстро портятся. Поэтому мы просили прислать их авиапочтой.

— Вот запрос из нашего представительства в Судане. Там лежат 25 пленок «Агфакорфильм».

Еще одно письмо: «Пленки посланы вам вслед в Аккру. Но, как нам сообщили, вы выехали за два дня до прибытия почты».

Мы подсчитываем и соображаем:

— Неужели в Гвинее нельзя достать цветные пленки? Ведь посылку из Аккры мы получим в лучшем случае через две недели.

— Пойдите в порт и попросите у интенданта парохода «Дружба народов». У них на борту есть запас фотоматериалов.

Мы вступаем в соответствующие переговоры, и через несколько минут получаем пленки. Мало того, нам дают их в кредит.

Завтра мы можем сдать почту. Надписываем отснятые кадры. Черно-белая пленка будет отпечатана в спортивном издательстве в Берлине и использована в нашем отчете о поездке, цветную обработают в специальных лабораториях в Вольфене.

Если самолет не совершит вынужденную посадку, то уже послезавтра пленки проявят, и через две недели

мы получим на руки телеграфное уведомление об экспонировании и резкости снимков.

Мы долго думали о том, как уменьшить риск при фотографировании. Несмотря на нашу осторожность, фотоэкспонетр мог отказаться, а восстановить снимки будет уже нельзя. Но мы почти регулярно получали оценку фабрики: «Экспонировано правильно». Разумеется, учиться нам пришлось на горьком опыте, особенно в пустыне. Вследствие почти вертикально падающих лучей солнца и отсутствия облаков черные лица и тела африканцев можно проработать, лишь увеличив диафрагму в три раза против показаний экспонетра, а при съемках ландшафта ее необходимо приоткрыть еще на одно деление.

Взятые нами напрокат аппараты народного предприятия «Камера унд киноверке — Дрезден» выдержали все испытания, хотя обходились мы с ними исключительно сурово. Ни в «Практике», ни в «Вельтафлексе», ни в «Пентаконе» не выявилось никаких дефектов. И это просто удивительно, ведь, путешествуя на мопедах, мы не могли защитить аппараты от толчков и ударов. Их нельзя было даже спрятать в футляры; встречаясь с дикими животными или с людьми, мы держали их всегда под рукой. К тому же съемки не каждый раз сходили благополучно. Западные журналисты используют снимки бедных кварталов или нищих как иллюстрации к тенденциозным статьям, и это породило у населения законное недоверие.

Порою случалось, что после очередной съемки мы давали полный газ и спасались на мопедах от разъяренной толпы. У нас не хватало тогда времени, чтобы убрать фотоаппараты, и они болтались у нас на груди.

Аппараты выдержали и резкие изменения климата: сегодня мы снимали в пустыне, через 48 часов — на

вершине Килиманджаро в снежной буре при 15 градусах мороза, а еще через неделю — под проливным дождем в джунглях Центральноафриканской Республики. В дороге мы так уставали, что уже не обращали внимания на то, выдержит наше снаряжение или нет. И повторяем: это просто чудо, что оно выдержало.

## Курс на родину

Мы видели Нигер в Гвинее вблизи его истока, всего в нескольких стах километрах от Атлантического побережья, где он вьется веселой речушкой среди холмов, покрытых девственным лесом. Но в Нигерии путь нам преградил мощный поток. Автомобильному парому нужно полчаса, чтобы пересечь эту грязную и медленно текущую воду. Никогда еще не ждали мы с такой тоской появления растительности, которая возвещала бы о близости речки и человеческих поселений, как перед Гао на границе с Сахарой.

Первый этап пути из Гвинеи на родину начался радостно — от столицы Конакри до Киндии вела отличная дорога через поля и банановые плантации. Вдоль дороги росли громадные деревья манго с перезрелыми плодами. Остановившись, мы могли подбирать еду прямо с земли.

В Киндии мы осмотрели территорию пастеровского института, ферму по разведению змей. У находящихся в террариуме и на свободе гадов регулярно берут яд, который перерабатывают в сыворотку, спасающую при змеиных укусах. Змеи, живущие на земле, очень медлительны — сторожа подходили к клеткам в открытых сандалиях и короткой палкой легко доставали и показывали нам экземпляр толщиной в человеческую руку. Зато змеи, живущие на деревьях, могут двигаться и нападать со скоростью, превышающей 25 километров в час.

До сих пор у нас не было неприятных встреч с ядовитыми змеями, но, покидая ферму, мы все же проверяем готовность наших шприцев и кладем поближе противозмеиную сыворотку.

Чем дальше едем мы на север, тем хуже становятся дороги. После Бамако, столицы Республики Мали, мы попадаем на трассу, которая вновь словно экзаменует наши мопеды. Громадные выбоины заставляют нас ехать по методу слалома, а дождевая вода так размыла поперечные канавы, что они достигли полуметра глубины. В предпоследний день нашей поездки по Гвинее погода заметно ухудшается. По небу плывут густые дождевые облака, а под вечер начинается дождь. С ужасом думаем мы о наступающей ночи; готовясь ехать по пустыне, мы резко уменьшили вес нашего снаряжения, отослав на родину часть личных вещей и палатки.

От наезженной трассы в глубь джунглей отходит тропинка. Короткий военный совет. У нас остается не так уж много времени.

— Вперед, где-то здесь должны быть люди.

Через 250 метров тропинка кончается, и дорогу закрывает барьер из толстых жердей высотой в человеческий рост. Мы бросаем мопеды в кустах, перелезаем через забор и бежим к небольшому соломенному домику в середине ограды.

— Алло...

Насквозь промокшие, входим мы в помещение. Когда глаза свыкаются с полутьмой, мы видим двух человек: женщину и мужчину. Африканцы отодвигаются и предлагают нам место на шкуре, расстеленной на земляном полу.

Разместиться здесь есть где, но что делать с мопедами? На словах договориться невозможно, и мы, объясняясь руками и ногами, пытаемся втолковать мужчине, что хотим спрятать багаж. Втроем мы перетаскиваем машины через забор и ставим их под далеко выдающейся крышей соломенной хижины. У очага наша одежда быстро высыхает.

Интересно построен этот дом. Рядом с круглой стеной, на которой лежит остроконечная соломенная крыша, идет вторая стена из бревен, между ними широкий проход, где наряду с земледельческими орудиями и запасами разместились куры. Обстановка дома состоит из нескольких шкур, большого количества выкованных вручную ножей, современного кожаного чемодана и (мы их точно сосчитали) 35 эмалированных мисочек. На следующее утро мы выезжаем с рассветом, подарив хозяевам в знак благодарности за гостеприимство яркий перлоновый платок.



## **Бензин — товар дефицитный**

Последнюю ночь на гвинейской земле проводим в деревне в непосредственной близости от границы и уже ранним утром въезжаем в Республику Мали — двадцать седьмую страну нашего путешествия.

До начала 1959 года Мали была колонией и называлась Французский Судан. Созданная в начале 1959 года в Дакаре Федерация Мали и Сенегала провозгласила 20 июня 1960 года свою независимость от Франции. (Эта Федерация позже распалась.) 22 сентября 1960 года Суданская Республика объявила себя независимой и приняла название: Республики Мали.

Хотя территория Республики Мали очень велика (она в 11 раз больше ГДР), там живет всего 4 миллиона человек. В настоящее время Мали — страна чисто аграрная и очень страдает от последствий развития монокультуры: 75 процентов ее экспорта составляет арахис. Отсюда вывозятся также рис, скот и кожи.

Пятилетним планом экономического и социального развития (1961-1965) предусмотрено строительство водохранилищ и гидроэлектростанций, которые должны способствовать увеличению сельскохозяйственной продукции. Кроме того, геологические исследования заложат основу для создания отечественной промышленности.

Особенно благотворно влияет на молодую экономику Мали ее торговля с социалистическими странами; взамен поставляемых ею сельскохозяйственных продуктов социалистические страны финансируют закупки машин и промышленного оборудования. Советский Союз помогает республике специалистами и предоставляет ей большие займы.

Советские эксперты исследуют месторождения полезных ископаемых, а советские моряки восстановили судоходство на Нигере [58]. Чехословацкая Социалистическая Республика строит в Мали большой кожевенный комбинат. Заключены также торговые договоры с Германской Демократической Республикой.

Бамако — столица Республики Мали — будет последним большим городом на нашем обратном пути к Средиземному морю, если только мы получим специальное разрешение для проезда через Сахару. Этот документ не дает нам покоя в течение всего путешествия, тем более что получение его вызывает большие сомнения. В начале поездки мы узнали во французском туристском клубе, что разрешения на проезд на двухколесных машинах в принципе не выдаются. В Конакри наши старания тоже окончились неудачей. И вот больше двух недель мы ждем в Бамако ответа какой-то инстанции в Париже, которая должна уполномочить французское консульство здесь, в Бамако, выдать нам специальную визу.

Времени не теряем. Пока связанный с прессой Рюдигер предлагает совместно с корреспондентами АДН материал газетам, Вольфганг занят снаряжением. Он покупает дополнительные резервуары для питьевой воды и еще раз проверяет мопеды.

Мнения о проходимости дорог в пустыне весьма различны. До прошлого года все три наиболее качественные трассы в Мавританию, Танезруфт и Хоггар с июня бывали закрыты из-за дождей, которые выпадают в это время в южной части Сахары. И хотя, по данным новейших проспектов, на специальных грузовых машинах по пустыне можно разъезжать круглый год, туристов настойчиво предупреждают о песчаных бурях и температуре, поднимающейся до 55 градусов в тени.

— Настоящую трудность составляют, по моему мнению, не Центральная Сахара, а заросшие терновником малийские степи.

Через знакомых мы связываемся с хозяином транспортной фирмы. Он известен своими смелыми поездками по стране.

— Трассы Сахары в большинстве своем имеют указательные знаки, но перед Гао — началом пути в Танезруфт — вам придется часто самим отыскивать дорогу через заросли терновника.

Мы узнаем также приятную весть: часть 800-километрового пути между Бамако и Гао мы проедем по твердому грунту.

— Но пусть над вами смилостивится Аллах, если в степи вас внезапно застигнет дождь.

Мы еще не можем до конца представить себе те трудности, которые нам встретятся во время дождя, но серьезно относимся к предостережению и назначаем старт на следующий день.

Разрешения на проезд через Сахару мы не получили, но по опыту знаем при помощи нескольких банкнот можно иногда совершать чудеса. И нам невдомек, что именно этот прием потерпит через месяц позорный провал.

Сперва старт приходится отложить на три дня: Вольфганг вышел после обеда без тропического шлема, и его хватил солнечный удар. Он лежит на спальном мешке и апатично смотрит в потолок. С помощью советской женщины врача из представительства Советского Союза в Бамако — и кое-каких лекарств его удастся снова поставить на ноги. За Бамако мы, вопреки всяким предсказаниям, обнаруживаем мощеную дорогу с отличным асфальтом. Ехать-то хорошо, но наши нервы еще ни разу не подвергались такому напряжению: за каждым поворотом мы ждем, что наступит конец этому великолепию. И все же еще

долго стелется перед нами дорога-мечта, а вечером, когда мы укладываемся спать под дырявой соломенной крышей, оказывается, что мы проехали за день расстояние 394 километра — рекордный пробег в нашем путешествии.

«Бензин распродан». Буквы на вывеске бензоколонки «Калтекс» порядочно-таки выцвели.

— Уже несколько недель я торгую только дизельным маслом, — объявляет сторож бензоколонки «Тексако».

У бензоколонки «Шелл» стоит длинная вереница машин.

— Вам нет смысла ждать. Мои запасы почти исчерпаны, а о дополнительном завозе бензина в ближайшие недели вряд ли можно мечтать.

Мы опять вынимаем карту нашего маршрута и снимки, сделанные во время поездки, и начинаем рассказывать этому человеку, кто мы и зачем едем.

— Подождите немного, пока уедут другие машины.

Прежде чем наполнить наши канистры, сторож бензоколонки не спеша закуривает новую сигарету от кончика старой.

Нам еще раз посчастливилось с горючим. Но чем дальше на север, тем меньше шансов его получить; в это время года сюда не могут добраться никакие автоцистерны.

В окружном городе Сан бензин уже несколько недель как распродан. Используем приобретенный нами опыт и обращаемся к местной милиции. Достаточно беседы по телефону — и начальник распоряжается выдать нам масло и бензин из государственных фондов в требуемом количестве. Почти такой же редкостью, как горючее, является здесь питьевая вода. Некипяченую и нефильТРованную колодезную воду едва ли можно пить, но в Сане мы получаем 25 литров отличной холодной как лед воды.

## **Первое предвкушение Сахары**

— Хотел бы я знать, где дорога?

Мы только что выехали из деревни Конна и теперь выступаем в роли следопытов. Правда, на нашей карте трасса за деревней не значится как влагоустойчивая, но она называется автострадой. Перед нами же лежит узкая пешеходная тропинка, и это кажется нам невероятным.

Мы снова возвращаемся в деревню. Учитель, который очень хорошо говорит по-французски, подтверждает нашу догадку.

— Дорога здесь еще приличная. Зато в горных районах... Там даже местные жители ее не всегда находят.

И именно тогда, когда мы уже катим по тропе, небо вдруг открывает все свои шлюзы. Много недель подряд здесь светило яркое солнце, и поэтому бушующая над нами гроза достигает значительной силы. Самое худшее начинается через два часа. На открытой местности мы еще могли бы избежать глубоких рытвин, но дорога идет через терновник, и мы вынуждены измерять каждую лужу палкой.

— На помощь, быстрее сюда, Рюдигер!

Вольфганг берет немного в сторону и, переезжая одну из луж, вдруг замечает, как переднее колесо его мопеда уходит под воду. В последний момент Рюдигер хватается машину за заднее колесо, после чего нам с большим трудом удается вытащить мопед. Мы измеряем глубину лужи веткой, и нам становится холодно, несмотря на жару: прут длиной свыше двух метров уходит в грязь, не встречая ощутимого сопротивления.

Область ливней в тропических лесах давно позади. Деревьев здесь мало. Только одинокие, похожие на дорожные знаки, акации. Почва покрыта низкорослым терновником, ветки которого так переплетены, что пробиться сквозь них практически невозможно. На горизонте виднеются горы. Они похожи на песчаниковые горы у Эльбы, на нашей родине, иными словами, их вершины напоминают своими формами увеличенные до гигантских размеров вершины Лилиенштайн и Кенигштайн.

Разумеется, там наверху нет ни замков, ни гостиниц, о чем при такой жаре нам остается лишь горько пожалеть.

Постепенно меняется и почва. Относительно твердый грунт переходит в песчаные выбоины и щебневые поля. В большинстве случаев нам удается вовремя свернуть, но тяжелые грузовики застревают там основательно. Один раз мы встречаем колонну из четырех порожних специальных машин, которые дружно, с интервалами в несколько сот метров, сидят в песке.

Среднее расстояние между деревнями — примерно 120–170 километров. В Дуэнтза нам обязательно надо достать бензин; впереди — самый тяжелый участок пути протяженностью почти 600 километров, на котором лежат лишь четыре деревни.

— Мне, право, очень жаль. Но при всем моем желании я не могу дать вам бензин.

Староста честно старается нам помочь.

— Вы приехали в такое время, когда трассы давно уже стали непроходимыми для цистерн с горючим, а наш запас столь незначителен, что нам не хватит его даже на служебные поездки.

Чиновник указывает на прикрепленную к стене карту.

— Из-за дождя мы полностью отрезаны от остального мира. Могут пройти месяцы, пока к нам проберется автомашина.

Мы уже собираемся распрощаться, но тут его взгляд падает на обложку наших паспортов.

— Вы из Германской Демократической Республики?

Он зовет секретаря и обменивается с ним несколькими фразами на родном языке.

— Подождите, пожалуйста.

Через несколько минут в служебное помещение входит элегантно одетая молодая женщина.

— Разрешите вас познакомить с нашей учительницей. Три года назад она была на женском конгрессе в Берлине и очень много рассказывала нам о Германской Демократической Республике.

Наша очаровательная собеседница знает по-немецки лишь «здравствуйте» и «я», но мы отлично договариваемся, и наши машины вновь обеспечены горючим.

Часто, очень часто нам приходится вытаскивать мопеды из песчаных выбоин. Мы едем через высохшие лужи. Их дно покрыто толстым слоем пыли. Она поднимается столбом, который виден за много километров.

Наш мешок с водой опустел и не скоро еще придет время, когда мы вновь будем среди людей.

— Может быть, эти темные пятна впереди — деревья?

Мы едем наперегонки: дорога идет вниз, как бы предупреждая нас о том, что берег Нигера уже близок.

Самый тяжелый этап поездки преодолен. Своеобразная генеральная репетиция перед Сахарой.

Сидим на берегу реки и болтаем ногами в воде. Нельзя сказать, что за последние дни мы чувствовали себя очень приятно, — недели две назад из-за аварии мотора на этом же отрезке пути основательно завязла в

песке прекрасно оснащенная грузовая машина, и, когда ее обнаружили, шофер уже умер от жажды.

Вспоминая об этом, мы безропотно ждем больше часа у переправы и столь же безропотно платим лодочнику по 8 марок за каждый мопед — цену перевозки автобуса.

Но нас ждет неприятность. Вода в Нигере стоит так низко, что между причалом парома и дорогой образовался крутой склон метров пять высотой. Тут застряла грузовая машина. Мужчины с блестящими от пота телами вытаскивают груз из кузова и несут на спине тяжелые тюки в гору. Им понадобилось более двух дней, чтобы преодолеть это расстояние в 15 метров. Мы быстро находим выход. Обвязываем веревками мопеды и под многоголосый «раз-два взяли» поднимаем их наверх. Не очень легкая работа, но нас поддерживает мысль, что этот случай — единственный за все время нашего путешествия.



## Неожиданный выход

— На мопедах через Сахару? В это время года? Настоящее самоубийство! Тут даже на автомобиле не проехать. На отдельных участках пути деревни разбросаны на расстоянии 500 километров друг от друга. Туристические поездки полностью прекращены. В случае аварии рассчитывать на чью-либо помощь не приходится.

Мы получаем первые сведения о пустыне.

— Посмотрите на мои запасы, — говорит наш собеседник, западногерманский геолог, занимающийся разведкой недр в Республике Мали, человек весьма компетентный в вопросах экспедиции в пустыне, и показывает нам большие бочки и канистры.

— Знаете ли вы, сколько питьевой воды употребляют при этой убийственной температуре?

Мы утвердительно киваем головой. На последнем этапе перед Гао мы вдвоем ежедневно выпивали почти 20 литров воды.

— Поездка по пустыне — простая арифметическая задача, но для ее решения надо ехать на нескольких машинах. Когда я с моими рабочими выезжаю в Сахару, то беру с собой 800 литров воды.

Мы снова достаем схему маршрута.

— В настоящее время отсюда единственная дорога в Европу ведет только через Сахару. Путь назад нам отрезан: начался сезон дождей. И если даже отбросить чисто спортивный интерес такой поездки, все решают финансы. Мы не можем еще четыре месяца сидеть в Гао. Вы же сами знаете, какая здесь дороговизна.

— Поймите и меня. Я здесь единственный, в чьем распоряжении имеется столь мощный вездеход. Случись с вами несчастье или хотя бы простая

задержка в пути, и я буду обязан немедленно отправиться на поиски. А у меня нет ни времени, ни желания колесить по пустыне.

За ужином мы вновь возвращаемся к той же теме. И на этот раз слышим приятную новость, которая воскрешает наши надежды.

— Сегодня, во второй половине дня, я узнал нечто такое, что дает вам шансы на успех. Несколько живущих здесь алжирцев готовят свои грузовики и собираются пересечь Сахару. Если вам посчастливится, кто-нибудь из водителей возьмет вас с собой.

На следующее утро мы отправляемся на поиски. Большинство домов в деревне сделано из глины. Крыша поддерживается балками из стволов пальм, а толстые ставни защищают маленькие оконца от дневной жары. Вокруг — лишь несколько кустов и деревьев. На всем лежит тонкий слой пыли. Возле одного из перекрестков стоят мощные грузовые машины. Возле них спорят о чем-то несколько арабов. Здесь же свален в кучу солидный груз. Слышится жалобное блеяние овец.

— Едем, едем! — Рюдигер издает боевой клич. Он только что вернулся с нашим хозяином из деревни. — Выезжаем завтра рано утром. Через десять дней будем у Средиземного моря.

Мы полны оптимизма. В настоящий момент нам трудно предугадать, что ждет нас в пустыне.

На следующий день доставляем наши мопеды в условленное место. Арабы сказали нам, что они хотят выехать заблаговременно, но мы уже знаем растяжимость африканского понятия о времени. Наш будущий водитель собирается вот-вот тронуться, но еще не подвезли и половины груза. Мы опустошаем баки, отвинчиваем педали и кладем руль вдоль рамы, чтобы освободить по возможности больше места. Нам уже жутко при одной мысли о том, какие прыжки будут совершать наши машины на твердых рессорах по

волнообразной трассе. Толстыми веревками крепко привязываем мопеды к кабине шофера и к вечеру действительно покидаем город, чтобы отправиться навстречу увлекательным приключениям.

## Первый бросок по пустыне

Сахара — величайшая пустыня на земле. Но хотя с понятием «пустыня» связано представление о мертвой необжитой местности, для Сахары это никак не подходит. Есть там, разумеется, громадные площади, о которых в учебниках географии, в разделе «Растительность», написано: «абсолютно никакой», и все же в центральной части Сахары, преимущественно в горном районе, на высоте 3 тысяч метров над уровнем моря, можно встретить оазисы и даже небольшие деревушки.

Впрочем, к населенным пунктам в Африке нельзя подходить с европейской меркой. На нашей карте, например, масштаб которой 1:4.000.000, нанесены деревни, насчитывающие три глинобитные хижины и меньше 20 жителей.

Три большие автотрассы пересекают ныне Сахару с севера на юг. Мавританская проходит вблизи Атлантического побережья. Танезруфтская связывает города Гао и Оран, а самая трудная, хотя и самая живописная, Хоггарская (она проложена сравнительно недавно) проходит по восточной части Сахары.

Чаще всего ездят по дороге № 2, то есть по Танезруфтской. Эта трасса была исследована и проложена в 1922-1926 годах экспедицией французской автофирмы. Тогдашние строители, оснащенные машинами на гусеничном ходу, громадными запасами питьевой воды и горючего, следовали по караванным тропам, находя их по скелетам верблюдов. Так была создана дорога, которая соединила почти по прямой немногие имеющиеся здесь колодцы. В 1926 году возникло соответствующее общество. В его обязанность входило следить за

состоянием дороги, устанавливая дорожные знаки и снабжать всем необходимым опорные пункты путевой службы.

Первые 95 километров Танезруфтской дороги идут по берегу Нигера к Бурему. Здесь нам еще попадаются одинокие кусты терновника и стебельки травы. Дорога сильно изъезжена, и ее поверхность изборозжена глубокими поперечными рытвинами. Грузовики катят по ней с оглушающим грохотом. На каждой остановке мы со страхом взбираемся на крышу кабины и проверяем, как выдержали наши мопеды прыжки наполовину загруженной машины.

За Буремом мы несколько часов отдыхаем. Давно уже наступила ночь. Впереди угадываются очертания небольшой крепости. На высоком песчаном холме возвышается целый комплекс административных зданий, окруженных глинобитной стеной. Там гостиница и небольшой кабачок. Мы взбираемся по глиняным ступеням и осматриваем окрестность. С того места, где мы стоим, пустыня просматривается далеко вокруг. Ветра почти нет. Ночная прохлада понемногу вытесняет горячий, душный дневной воздух. Небо кажется почти черным.

Постепенно до нашего сознания доходят размеры и величие Сахары. Человек, которому повезло совершить подобное путешествие, никогда ее не забудет.

Издали доносится гул моторов. Слабый свет на горизонте предупреждает о приближении отставших автомашин нашего каравана. Еще три часа — и все в сборе. Кое-кто из водителей задержался с отъездом, другие ехали с меньшей скоростью, в результате чего караван растянулся на много километров. Однако по неписаному, но обязательному закону пустыни через определенные промежутки времени головные машины останавливаются и поджидают отставших.

Вначале наш караван состоял из восьми машин. Все это были специальные десятитонные грузовики и тягачи с навесными платформами, рассчитанными на 15, а то и на все 20 тонн полезного груза. Все машины — французских марок. Любопытно, что фирма решила проблему борьбы с пылью по-своему. В большинстве случаев воздушный фильтр по своей величине и форме напоминает пушечный ствол средней величины. Места под капотом для него не хватает, и он часто монтируется на крыле переднего колеса.

Как водители, так и их спутники должны быть полностью уверены в своих машинах. В противном случае ехать в пустыню — чистейшее безумие. Механические и климатические нагрузки здесь столь велики, что любая конструкция может заикапризничать. Наш десятитонный грузовик «Юник» выпуска 1955 года проявил свой норав еще до того, как мы тронулись в путь. Его пришлось заводить втроем. Один связывал кабелем элементы аккумуляторов, второй бешено крутил заводную ручку, а третий гаечным ключом закреплял реле стартера. Но стоило ему сдвинуться с места, и остановить его было уже не просто.

Чем дальше мы проникаем в Сахару, тем скуднее становится растительность. Сквозь песок кое-где проглядывает каменистый грунт, вдали вырисовываются первые горы. Трасса еще хорошо обозначена. Через каждые несколько сот метров сложены небольшие кучи камней, по бокам дороги возвышаются песчаные валы. Они образуются после того, как строительные отряды расчищают путь специальными агрегатами, похожими на снегоочистители. Судя по всему, дорогу чинили уже давно, в кузове нас сильно потряхивает. Один из наших спутников — молодой страус (он предназначен для европейского зоопарка) — ведет себя очень

невоспитанно и больно клюет своим острым клювом всех, кто подходит к клетке.

## «Где ваше специальное разрешение?»

В оазисе Табанкорт, в 270 километрах от Гао, мы берем в машину проводника — старого араба и под его руководством следуем через ту часть пустыни, где нет дорожных указателей. Какими ориентирами руководствуется наш «лоцман», мы не понимаем, но он ни разу не ошибается. После 45 минут быстрой езды мы оказываемся у цели. В бесплодной глуши лежат наполовину засыпанные песком суковатые стволы и ветви вымершего леса. Еще несколько сот лет назад здесь был оазис с пышной растительностью, но сейчас не произрастает ни травинки.

В Сахаре есть много мест, где ученые обнаружили следы древних поселений и ныне высохшие колодцы. Внутренние стены бассейнов и срубов говорят о том, что несколько столетий назад почвенные воды стояли здесь на 10, а то и на 50 метров выше. В самом центре пустыни, в бесплодных районах, куда и сейчас с трудом проникают машины, солдаты нашли высеченные на скалах рисунки [\[59\]](#). Даже мы обзавелись куском камня с рисунками, найденным в одном таком вымершем селении.

Все это доказывает, что Сахара расширяет свои границы. Еще древнеримские историки писали о североафриканских провинциях как о крупнейших житницах тогдашней мировой империи, в то время как сейчас урожаи в этих районах едва могут прокормить местных жителей.

Мы нагружаем машину высохшими ветками: в безлесных просторах Алжира дрова — дефицитный товар.



В Тесалите — последнем селении на территории Республики Мали — мы пополняем запасы питьевой воды. Голые каменные склоны окружающих гор кажутся красно-коричневыми под почти отвесными лучами полуденного солнца. Местность вокруг выглядит невыразимо безотрадной. Несколько пальм, которые здесь растут, напоминают своими сухими бледно-зелеными листьями скорее бутафорию, чем живую растительность.

В огороде у лавочника есть глубокий колодец. Вода подается электрической помпой в каменный бассейн. На вкус она, правда, горьковато-соленая, но все же намного лучше, чем в большинстве других оазисов.

Формальности с паспортами заканчиваются поразительно быстро. Ночь мы проводим в непосредственной близости от границы Алжира. Завтра мы, иншалла так желает Аллах, — оставим Республику Мали.

— Я не могу пропустить вас... — начальник французской пограничной заставы Бордж-ле-Приер подыскивает соответствующие немецкие выражения. — Где ваши специальные разрешения? У вас должна быть специальная бумага.

Катастрофа, которую мы давно уже ждали, разразилась. Без специальной визы ехать дальше нельзя: трасса идет через Регган, где французы готовят новый атомный взрыв.

После долгих переговоров комендант соглашается запросить по телеграфу инструкции у своего начальства. Караван уже давно отправился дальше, используя прохладные утренние часы, которые в пустыне так коротки, но наш водитель ждет, несмотря на опасность отстать от товарищей.

Менее чем через четыре часа приходит ответ: «Отказать тчк препроводить туристов обратно к границе тчк об исполнении доложить». Бледнея от

злобы, мы собираем наш багаж и снимаем мопеды с машины. Наши алжирские друзья едут дальше. Теперь мы надолго застряли в пустыне!

— Через неделю прибудет обратный караван, а пока вы можете жить здесь. И, разумеется, вы наши гости.

Мы устраиваемся довольно хорошо, насколько это возможно в местных условиях: в небольшом каменном домике — бывшей казарме французской пограничной заставы. В километре от нас в сверкающем от жары воздухе видны неясные очертания нового укрепления с гаражом, сверхвысокими антеннами и сторожевыми башнями с бойницами. В полдень с шумом подкатывает джип.

— Пожалуйте к обеду.

Французы живут неплохо. Во всех помещениях установки для кондиционирования воздуха. Повар творит чудеса. К услугам солдат и офицеров — пластинки, книги и небольшой бар. И все же все военнослужащие мечтают о доме, о том, что они будут делать, когда кончится срок службы. Видимо, им не очень хорошо здесь, в чужой стране.

— Один вопрос, господин комендант.

— Пожалуйста, садитесь.

Через десять минут мы приходим к соглашению.

— Мы охотно снабдим вас бензином, питьевой водой и продуктами и проводим до границы. Ну, а там вам придется добираться самим.

Мы встаем.

— Желаю вам всего хорошего и надеюсь, что мы уже не встретимся в Сахаре, потому что насчет вас я получил специальные инструкции.

К вечеру наш дальнейший маршрут прояснился. После долгих обсуждений мы решаем своими силами добраться обратно до Гао. Нельзя сидеть здесь еще семь дней, не рискуя при этом застрять в оазисе на все сахарское лето.

## **Возвращение во время песчаной бури**

Уже поздно вечером мы останавливаемся перед первым населенным пунктом в Мали. Еще раз заботливо наполняем наши фляги.

— Бон суар.

Французы прощаются с нами, и через несколько минут шум их моторов затихает вдали.

Наш первый набег на Алжир отражен. Как воспоминание об этом у французов остается «дело» с отметкой «закончено», а у нас — две экспонированные пленки.

За первую ночь мы проехали 150 километров. Местность пересечена многочисленными складками, но каменный грунт придает колесам устойчивость. Даже в темноте нельзя сбиться с дороги; наши фары все время выхватывают из темноты нагромождения камней. В два часа ночи располагаемся на отдых. Мы собираемся придерживаться того же режима, что и шоферы грузовиков: ехать ночью, когда прохладно, а днем заползать под какую-нибудь крышу. Иначе нельзя: во второй половине дня ртутный столбик термометра показывает в тени 50 градусов по Цельсию.

На следующий вечер перед нами самый трудный участок пути. Ближайший пункт с питьевой водой лишь в 200 километрах отсюда, кроме того, карта предупреждает: «Песок, частично труднопроходимый». Без столь подробного описания дороги, которое своими схемами практически знакомит нас с каждым километром пути, здесь через три дня погиб бы даже местный житель. В пустыне следы колес от машин разветвляются во всех направлениях и зачастую бывает

так, что большинство следов обрывается у какой-нибудь скалы. Тогда приходится снова проделывать тот же путь, но в обратном направлении. На грузовике это не очень опасно: у него есть запас горючего на тысячу километров и воды на несколько недель, но радиус действия легковых машин весьма ограничен.

Нам очень помогает и знание дороги. Мы познакомились с ней, пока ехали на грузовой машине. Правда, кое-какие места мы видим впервые. Объясняется это просто: в пути, несмотря на жару и качку, мы часто спали.

Мы едем уже несколько часов. И вдруг останавливаемся. В природе сегодня происходит что-то необычное. За те сотни дней, которые мы провели под открытым небом, у нас развилось как бы шестое чувство по отношению к окружающему!

Что это значит? Почему совсем нет ветра? Мы осматриваемся. На небе не видно ничего особенного, лишь над самым горизонтом стоит небольшое темное облачко, которому мы, конечно, не придаем значения. Но проходит каких-нибудь десять минут — и из этого облачка вырастает громадная черная стена, закрывшая половину неба.

И тогда начинается. Кто из вас не видел в кино песчаную бурю? При подобных съемках вентиляционные машины в студии работают на полный ход. Перед объективом камеры из ведер сыплют песок, а громкоговорители производят оглушающий шум — безвкусный и ненатуральный. Столь же безвкусна и ненатуральна песчаная буря в действительности. Ее ярость обрушивается на нас, и мы вынуждены тут же переключить машины на первую скорость. Видимость сводится к нулю, и слезящиеся глаза едва различают силуэт соседа. Наезженные следы колес наших предшественников с устрашающей быстротой заносятся песком.

Лучи фар врезаются в бушующее месиво песка и пыли. Нас окружает непроницаемая ночная тьма. Мы не можем общаться друг с другом, но одна мысль инстинктивно подстегивает обоих — вперед, вперед и только вперед: из отчетов многих экспедиций мы знаем, что такая песчаная буря может длиться много часов подряд. И надо во что бы то ни стало вырваться из ее центра до того, как наши мопеды забастуют или полностью занесет дорогу. Стоит остановиться и песок накроет нас, а времени, чтобы забраться в спальные мешки, уже нет. Между тем ураган настолько усиливается, что мы опасаемся, как бы порыв ветра не унес нас вместе с мопедами.

Трудно сказать, как долго мы едем: час, два или три. Наше положение становится опасным. Работая на первой скорости, перегруженные моторы глотают почти три с половиной литра горючего на 10 километров [\[60\]](#) — нетрудно подсчитать, что, если не случится чуда, мы скоро застрянем в пустыне с пустыми баками. И это чудо, величайшее чудо за всю нашу поездку, происходит.

Когда мы еще ехали в Алжир, от каравана отстала одна машина, у которой сломалась ось. Провозившись несколько часов, водители пришли к выводу, что продолжать поездку без специальных запасных частей невозможно. Разумеется, мы давно забыли про этот случай и думали, что машину отбуксировали в ближайшую ремонтную мастерскую. И вдруг теперь перед нами возникают две горящие фары. Четыре крепкие мужские руки подхватывают мопеды и оттаскивают их за грузовик, в защищенное от ветра место. Мы тут же привязываем мопеды к бортам машины, стелем возле колес спальные мешки и ждем дальнейших событий. Нагруженная доверху машина стонет и качается как пьяная под напором ветра, и у

нас появляется опасение, что она вот-вот опрокинется. Однако усталость берет свое. Мы залезаем в спальные мешки и больше уж ничего не помним. А на следующее утро все позади. Пустыня снова расстилается вокруг в невинном спокойствии, и лишь потерявшие свой блеск, словно они побывали в пескодувке, обода мопедов напоминают нам о ночном кошмаре.

## **Подозрительно высокие издержки**

С этой минуты наша поездка проходит без приключений. Мы наслаждаемся от сознания, что стали «хозяевами проселочных дорог». Автомшины, которые идут за нами, отстали почти на 500 километров и уже практически не могут нас догнать, а встречный караван ожидается лишь через три дня.

В Гао снова принимаемся за хлопоты. Западногерманский геолог уже уехал. Французская фирма, в которой он работал, лишена правительством Мали всех концессий. Предполагают, что она производила бурение не без выгоды для себя; кроме того, за это время поступили более благоприятные предложения от дружественных стран. На машинах малийского общества воздушных сообщений уже летают чехословацкие пилоты, а за время нашего пребывания в Мали был совершен пробный рейс в северные районы для испытания пригодности грузовых машин «Шкода».

Мы останавливаемся у специалиста по сельскому хозяйству. На его обязанности реорганизация сельского хозяйства и рыболовства. Так на смену отдельным рыбакам здесь приходят специальные товарищества. В степях в излучине Нигера найдена вода, и теперь значительные площади здесь отводятся под посевы. Новые колодцы позволяют увеличить и поголовье скота, который раньше часто погибал от жажды.

Жизнь в Гао интересна и многообразна. По вечерам мы слышим иногда песни жителей пустыни. Грустные, мелодичные, они дают возможность, даже не зная языка, составить себе представление о пустыне и ее

людях. Своеобразен ритм песен: нарастание и ослабление звука соответствует покачивающейся походке верблюдов на караванной тропе.

Но мы здесь чувствуем себя очень неудобно — против нас работает само время. В Гао не хватает продуктов. Машины с продовольствием не могут пробиться сюда через затопленные трассы отдаленных районов страны. Овощи стали дефицитным товаром, а цены на финики, хлеб и орехи все поднимаются. Немного льда, которым приятели одаривают нашего хозяина, тает в термосах уже через несколько часов, и тепловатая питьевая вода кажется безвкусной.

Предпринимаем последнюю попытку. Вольфганг остается в Гао, где чистит мопеды и делает последние записи, а Рюдигер отправляется в Республику Нигер, чтобы похлопотать там о получении документов для проезда через Сахару.

Проходит неделя, затем еще три дня, а Рюдигер не возвращается, хотя уже давно должен приехать.

Вольфгангу не по себе. Кто знает, что могло случиться. К тому же Рюдигер поехал не на своей машине. До города Ниамей почти 500 километров, а у него нет действующей визы ни в Республику Нигер, ни в Республику Мали.

Но на одиннадцатый день вечером Рюдигер вдруг появляется в Гао. И хотя выглядит он усталым и запыленным, вид у него уверенный. Сначала он только жует и поэтому не может рассказывать более или менее связно. Но когда, утолив голод и жажду, он медленно достает две бумажки, Вольфганг догадывается, что последует дальше. Рюдигер уже несколько раз добивался успеха, когда положение казалось безвыходным. Мы разворачиваем грязные, мятые бумаги. Там кратко и просто написано «Виза. Действительна для Сахары, Алжира и Франции».



— Разреши обратить твое внимание еще на одну тонкость, — Рюдигер берет паспорт и показывает пальцем на срок его действия, — читай: «Этот паспорт действителен до 27 июня 1961 года». А теперь посмотрим на печать нашей визы в Сахару: «Выдано 27 июня 1961 года», то есть точно в тот же день, когда окончился срок действия паспортов.

Проходят часы, Вольфганг с интересом слушает рассказ о «похождениях короля».

— На границе не было никаких трудностей. Но с автобусом произошла авария, и мы несколько дней стояли. А вот и кое-какие запасы для нашего нового рейда по пустыне.

Рюдигер достает мясные консервы, колбасу, сыр, кексы и мармелад. Все эти редкости, которых мы уже давно не видели, упакованы в жестяные банки.

— Вот здорово! Но мне до сих пор неясно. Как ты получил визу?

Рюдигер хитро скалит зубы.

— Разве француз в Ниамее не видел, что срок паспортов истек?

— Первый взгляд чиновника упал на срок визы, и этого было ему достаточно для унылого: «Я сожалею...» Но здесь я вдруг увидел секретаршу изящную молодую француженку. Ты ведь ничего не будешь иметь против, если я отнесу за счет кассы экспедиции довольно-таки большие накладные расходы?

## **Застряли в грязи**

Мы вновь оставляем Гао. На этот раз нам не очень повезло. Старый и почтенный араб-шейх, новая машина которого показалась нам подходящей, заломил такую цену, что мы вынуждены были искать другую. Наконец нас познакомили с водителем тягача. Машина у него была хорошая, но доверху нагружена товарами. Все же мы договорились. За 10 тысяч колониальных франков водитель согласился довезти нас до Адрара.

На платформу 15-тонной машины погружены 120 овец. На верхней площадке лежат тяжелые мешки с сухим мясом и несколько бочек бензина.

— А где нам поставить мопеды?

Мы стоим немного растерянные перед этим механическим чудовищем, и первые опасения закрадываются нам в душу.

— Э... да что там! Положите ваши мотоциклы сверху, на бочки.

Наши сердца невольно сжимаются, но на грузовике при всем желании нет иного места. Кабина водителя тоже заполнена, и мы садимся на корточки вместе с десятью алжирцами наверху, прямо на мешках, и с этой головокружительной высоты наслаждаемся «Сахарой из первых рук».

Мы не перестаем удивляться. За те три недели, которые мы потеряли, хлопоча о визах, природа полностью изменилась. Выпали дожди, и засохшие коричневые кусты, окаймлявшие дорогу, превратились в пышно цветущие кустарники. Повсюду бродят стада коров. Часть Южной Сахары находится в области ежегодных осадков. На нашей карте дороги здесь отмечены синими штрихами как негодные для проезда во время дождей. Поэтому в конце мая их всегда

закрывают. Эти данные оказались верными. Лишь в 1961 году направление дорог несколько изменили, что, по мнению экспертов, дает возможность проехать по ним в дождь.

Пока нас мочит не очень сильно. Зато мы попадаем в бурю, которая набрасывается на нас со всей яростью. Между Буремом и Табанкортом твердый глиняный грунт не дает воде просочиться, и повсюду стоят огромные лужи. Пока дорога идет по искусственной насыпи, ехать по земле, покрытой водой, удивительно хорошо, однако вскоре 15-тонная машина вязнет по самые оси в грязи и сразу становится необыкновенно беспомощной. Более половины дня мы тратим на то, чтобы ее вытянуть. Подставленные под шасси домкраты уходят в бездонное болото. Наконец объединенными усилиями удается продвинуть под колеса перфорированные четырехметровые железные плиты.

— Осторожно, трогаю.

Ревет мотор мощностью 250 лошадиных сил. Колеса быстро вращаются. Но уже через два метра машина увязает еще глубже. Сплетены и прицеплены к другой машине буксирные тросы. Два раза они рвутся, но глина сантиметр за сантиметром все же отпускает свою жертву.

Поездка продолжается до следующей лужи. Остальные три машины из нашего каравана приходится вытаскивать в общей сложности одиннадцать раз, прежде чем мы добираемся до твердой почвы.

Мы снова на пограничной заставе Республики Мали в Тесалите. И снова проверка документов.

— Я искренне удивлен, что вы получили от французов разрешение на проезд.

У чиновника, видимо, есть время для беседы.

— В этом году здесь проехало очень мало частных лиц, — он вынимает книгу. — С 1 января всего три машины. Вы, таким образом, четвертые. Но еще никто

не пытался пересечь пустыню на таких маленьких мотоциклах.

Переходим алжирскую границу. На сей раз начальник заставы приказывает подать пиво. Впечатление такое, словно французские власти договорились между собой нас пропустить.

Позади остаются высокие радиомачты военных лагерей. Наше второе наступление на Алжир увенчивается успехом. Наперекор всем препятствиям мы вступаем в страну, героическая борьба народа которой приковала к себе внимание всей мировой общественности.

Сейчас здесь нет никаких следов растительности. Только песок, песок и песок — насколько видит глаз с нашей открытой машины. Посевные площади составляют 3,5 процента территории Алжира, и почти все они лежат на севере.

Несмотря на обширную территорию — более 2 миллионов квадратных километров (в четыре раза больше, чем территория Франции), — в Алжире всего 11 миллионов жителей, из них миллион европейцев, 80 процентов из которых работают в городах, в то время как для трех четвертей местных уроженцев источником существования является виноградарство <sup>[61]</sup> и животноводство. По статистическим данным, плотность населения в южных провинциях составляет приблизительно четыре человека на 10 квадратных километров.

Ко времени нашего приезда Алжир официально принадлежал Франции, но правительству в Париже никогда не удавалось полностью подчинить эту страну и сломить стремление алжирцев к независимости.

Арабы, которые поселились в Алжире еще в конце VII века, часто страдали от господства чужеземцев. В 1509 году испанцы захватили Оран. Алжирцы призвали

на помощь турок, но последние, воспользовавшись этим, подчинили себе обширные области на побережье. Позже феодальная раздробленность страны позволила проникнуть сюда французам.

Первое восстание против Франции под руководством Абд-аль-Кадира продолжалось с 1839 по 1847 год [\[62\]](#). В 1933 году организация «Североафриканская звезда» [\[63\]](#) потребовала независимости, земельных реформ и национализации средств производства. В 1954 году возникла новая организация — Фронт национального освобождения, а 1 ноября 1954 года Национально-освободительная армия начала в горах Ореса военные действия против французского колониального режима [\[64\]](#).

Война в Алжире тяжелым бременем легла на Францию, и ей пришлось искать союзников среди империалистов. В качестве приманки были использованы залежи полезных ископаемых и нефти в Сахаре. Благоприятные возможности для вложений капитала усилили интерес колониальных держав к сохранению господства Франции над Сахарой.

Поддержку получил и борющийся за свою независимость алжирский народ. Конференция Афро-Азиатской солидарности в Каире в 1957 году осудила колониальную войну в Алжире и потребовала немедленного признания его независимости.

В апреле 1958 года в резолюции по алжирскому вопросу конференции восьми независимых стран Африки в Аккре было выдвинуто требование о немедленных переговорах о мире с Фронтом национального освобождения Алжира.

В это время к власти в Алжире пришли «ультра». Они усилили борьбу против алжирских патриотов, но Национально-освободительная армия сумела не только закрепить свои позиции, но даже их расширить.

Во время референдума в 1961 году большинство населения высказалось против планов французского правительства и усилило свои боевые действия.

После поражения, которое понес французский иностранный легион, французское правительство, уступая всенародному движению протеста, вступило в переговоры с Временным алжирским правительством, которые происходили в Эвиане, на Женевском озере.

На основании этого соглашения 1 июля 1962 года был проведен всенародный опрос, и за независимый Алжир было подано подавляющее большинство голосов.

3 июля 1962 года в Алжир прибыло Временное правительство Алжирской республики, созданное еще в сентябре 1958 года в Каире [\[65\]](#). Этим закончилось 130-летнее французское господство. Но во время нашей поездки летом 1961 года в стране все еще шли упорные бои между алжирской Национально-освободительной армией и французским легионом. Поэтому мы решили возможно быстрее миновать район боевых действий.

Незадолго до полуночи мы делаем привал. Наши спутники сбрасывают с машины дрова и готовят чай. Приготовление этого напитка мы наблюдали у самых различных племен и народов. Мы пили чай с козьим молоком, нас угощали черным чаем из тончайших стаканов, но здесь, в Сахаре, чай кипятят исключительно оригинально и с особыми церемониями. Арабы вынимают из багажа свежие зеленые листья, наполняют ими доверху небольшой эмалированный чайник. Затем наливают воду. Пока все это настаивается на открытом огне, арабы раскалывают камнями сахар на мелкие, величиной с орех, кусочки. Потом кладут сахар в чайник в простом соотношении: половина воды, половина сахара. Желтоватую жидкость десятки раз переливают из кувшина в кувшин, пока один из старейших, после тщательной дегустации, не

объявляет, что напиток готов к употреблению. Разворачивают скатерть, вынимают маленькие стаканы, извлекают поднос. Каждый получает стаканчик величиной с рюмку для водки. Такой крепкий чай нельзя пить в большом количестве. Вместе с тем он удивительно хорошо утоляет жажду. Когда стакан опорожнен, гость должен собственноручно поставить его на поднос, иначе хозяин будет оскорблен. Чай сопутствует каждому приему пищи.

Посещая кочевников, мы так привыкли к этому напитку, что почти не употребляли других. Наш аппетит значительно уменьшился. В ящике машины мы беззащитны против лучей солнца, а наша питьевая вода сохраняет солоно-горький привкус. К нему примешивается запах козьей кожи, из которой сделан бурдюк.

## Две забытые станции

Наступает ночь, и мы останавливаемся на очередной отдых. В лунном свете перед нами силуэты двух зданий. Общество Мер-Нигер, на обязанности которого лежит управление дорогой, построило в средней части Танезруфтской трассы две станции. Они должны обеспечивать туристов пресной водой и горючим.

Одна из таких станций — Бидон-V. Призрачными и заброшенными кажутся дома и сараи посреди безлюдной, мертвой пустыни. Обслуживающий персонал на лето уехал. Никто не в силах оставаться здесь на длительный срок, когда температура поднимается до 50 градусов и песчаные бури не дают возможности выйти из дому. Вокруг, куда ни глянь, монотонный желтый цвет. Трассу легко распознать: автомашины взрыли почву на глубину до полуметра. Несмотря на это, здесь установлены дорожные знаки: через каждые два с половиной-пять километров высятся пирамиды из поставленных друг на друга пустых бочек из-под бензина. На них черной краской отмечено расстояние до следующего населенного пункта. Это число редко бывает меньше 200 или 300 километров.

На следующий день, незадолго до полудня, замечаем впереди темное пятно. Начинаем гадать, что это может быть. Каждый из наших спутников рад хоть какой-то перемене. Подъезжаем ближе и наконец видим грузовик. Наш водитель замедляет скорость и съезжает с дороги. Из кабины выскакивает сменный шофер и, прежде чем тягач останавливается, проверяет платком направление ветра. Мотор перегрелся, вода в



радиаторе кипит; чтобы быстрее их охладить, надо поставить тягач с наветренной стороны.

У людей в грузовике истощенный вид — это не удивительно при такой жаре. Три недели назад их машина из-за порчи мотора отстала от каравана. Только через 14 дней ей доставили необходимые запчасти. Неделя ушла на ремонт мотора и демонтаж приводного механизма. Люди работали не покладая рук, насколько это возможно при такой жаре, чтобы включиться в следующий караван. Но пока не все еще закончено. Наш шофер, спокойный и уверенный в себе алжирец, ненамного старше нас годами, принимается за монтаж сам. Проходит еще немного времени, и пострадавший грузовик может тронуться в путь. Его берут на буксир и везут до тех пор, пока не заводится мотор.

Водители в пустыне обязаны помогать друг другу, и никто не ропщет на вынужденную задержку, однако теперь нам приходится гнать вовсю и ехать даже в послеполуденные часы, чтобы наверстать опоздание. Путь сегодня кажется особенно длинным.

Вдруг наши спутники просят шофера остановиться. Из 120 овец, которые едут с нами, минимум 20 уже погибли от жажды. На привале погибших овец выбрасывают за борт. Вдоль дороги мы часто замечаем трупы животных — не все идет по плану и у тех, кто едет впереди. Приходится сделать внеочередной привал. Наши водители выгружают овец и гонят их к ближайшей луже. Тем временем пассажиры собирают для изголодавшихся животных высохшие стебли травы.

Лишь в 14 часов — в самую жару — мы достигаем нашей цели — станции «Бализ-250». Здесь стоят несколько домов из гофрированного железа с полукруглыми крышами и навесами. Расстилаем спальные мешки в тени сверкающей под лучами солнца алюминиевой крыши и пытаемся уснуть. Но каждое дуновение ветра обдаёт нас палящим зноем, от

которого захватывает дыхание. Рюдигер не совсем здоров. Уже четыре дня он почти ничего не ест и с трудом держится на ногах.

Под вечер мы предпринимаем небольшую фотовылазку. Наше внимание привлекает плакат. Гигантский череп свидетельствует о том, что неподалеку площадка для испытаний атомной бомбы: «Не подходить — опасно для жизни!». наших знаний французского языка вполне достаточно, чтобы разобрать надпись на щите, к тому же мы читали сообщения прессы: здесь, на расстоянии всего 50 километров от населенного пункта Регган, произведены уже три наземных атомных взрыва.

Первый такой взрыв был произведен 13 февраля 1960 года, то есть за день до начала нашей поездки. Тем самым французское правительство нарушило мораторий на испытание атомного оружия, установленный после ноября 1958 года. Стратегически ненужная и маломощная бомба должна была продемонстрировать перед Алжиром «силу» Франции.

Ради этого Французская республика противопоставила себя резолюции XIV сессии Генеральной Ассамблеи ООН от 20 ноября 1959 года, внесенной странами Азии и Африки и требующей от Франции отказаться от взрыва атомной бомбы в Сахаре.

Планы французской военщины вызвали возмущение во всем мире. На сотнях конференций, митингов и собраний африканцы выражали свой протест против заражения Сахары радиоактивными осадками. Из Ганы вышли колонны противников войны и направились в поход, чтобы на месте протестовать против испытаний. Секретарь Всемирной федерации профсоюзов от имени миллионов ее членов предупредил о последствиях испытаний.

Когда 1 апреля 1960 года в Сахаре взорвали вторую бомбу, тысячи возмущенных демонстрантов собрались

перед французскими посольствами в Аккре и Берне. Премьер-министр Ганы, выступая по радио, протестовал против продолжения испытаний и пригрозил наложением секвестра на все французское имущество в Гане.

После многомесячного перерыва, 27 декабря 1960 года, Франция взорвала третью бомбу. Как свидетельствуют многочисленные ученые — сторонники мира, помимо радиоактивного заражения воздуха, которое зарегистрировано в лабораториях соседних стран, эти испытания представляют собой смертельную опасность для жителей Сахары: в непосредственной близости от района взрывов лежат 125 деревень с 20-тысячным населением.

В Реггане, где находятся эксперты французской армии, было установлено, что последствия взрывов намного превзошли расчеты специалистов.

И все же Франция не прекращает испытаний. Пользуясь поддержкой Западной Германии, она стремится создать собственные атомные силы. Два года подряд там упорно работали над конструкцией самолетов для доставки атомных и водородных бомб. В 1962 году расходы на развитие атомной промышленности составили лишь в бюджете Комиссариата по атомной энергии 1,4 миллиарда новых франков. Однако французской военщине придется поискать другой испытательный полигон. Надо надеяться, что алжирцы, добившись независимости, сумеют воспрепятствовать испытаниям атомных бомб в Сахаре.

Наша питьевая вода кончилась. Через 30 километров мы наталкиваемся на лагерь строительных рабочих. Здесь предполагается пробурить колодец. Пополняем запасы воды, но в сыром виде эту тепловатую жидкость вряд ли можно пить. Громадные

плоские нейлоновые баки так нагрелись на солнце, что мы должны брать тряпки, чтобы прикоснуться к кранам.

## Нас встречают в Алжире

В 70 километрах от Реггана — первого населенного пункта Алжира — нас ждут две военные машины, которые сопровождают наш караван. Так французы пытаются воспрепятствовать провозу оружия для алжирского освободительного движения.

— Вы ничего не едите? Вам нехорошо?

На базарной площади в Реггане мы познакомились с молодым французом, который пригласил нас к обеду. Рюдигер качает головой:

— Я просто очень устал, ведь в последние дни мы почти не спали.

— К тому же эта жара и плохая питьевая вода, — добавляет Вольфганг.

— Простите, но я хорошо знаю французского врача из военного лагеря. Он придет после обеда ко мне и вас осмотрит.

Врач бегло выслушивает Рюдигера и приподнимает его веко.

— Вам надо немедленно пойти со мной в госпиталь. Пока я затрудняюсь поставить диагноз.

А еще через час Вольфгангу сообщают:

— У вашего товарища серьезное заболевание печени, разновидность желтухи. Он должен остаться в больнице — Француз делает паузу и добавляет: Доктор считает что он поправится лишь через пять-шесть недель.

Вечером караван двигается дальше. Вольфганг пишет Рюдигеру несколько строк, передает служащему его документы и одежду, и друзья расстаются. Решение надо принимать быстро. Алжирцы спешат. Они хотят уже к вечеру добраться до своего родного города Адрара, а Вольфганг предпочитает оставить

французский укрепленный пункт, чтобы его не заподозрили в шпионаже.

— Пожалуйста, ваши удостоверения. — В 17 километрах от Адрара нас задерживает военный патруль. Алжирских водителей и пассажиров ведут для личного осмотра под яркий сноп прожектора. В тени стоят французы с автоматами наизготовку, у всех осматривают бумажники. Ищут деньги и какие-нибудь документы, связанные с Алжирским Фронтом национального освобождения. Найдя какое-нибудь подозрительное письмо, полиция устанавливает личность автора, и на следующий день этого человека вызывают на допрос.

## **В оазисе**

Примерно в середине пути между Адраром и Регганом, километрах в 80 от обоих городов, в сторону от хорошо наезженной трассы ответвляется еле заметная тропа на запад. Вначале машина подскакивает на камнях и прокладывает себе дорогу через глубокие пески, потом почва становится твердой и дорога круто сбегает вниз.

Внезапно открывается зрелище, которое напоминает картину из сборника восточных сказок. В долине раскинулся оазис. Большая площадь поросла финиковыми пальмами, их верхушки тихо покачиваются на вечернем ветру. Последние лучи солнца освещают могилу мусульманского святого из белых, лежащих друг на друге каменных глыб. За высокими глинобитными стенами поселка бурлит жизнь. Сильно загорелые бородатые мужчины в тюрбанах обрабатывают грядки небольших огородов. Женщины в длинных покрывалах деловито несут по узким улицам тяжелые кувшины с водой, а верблюды спокойно пережевывают свои финики, временами оглашая окрестности громким басовитым ревом.

Все это так и просится на фото пленку. Вольфганг наслаждается красками и еле успевает менять кассеты. Еще три часа назад положение казалось безнадежным. Едва машины прибыли в Адрар, как полиция конфисковала весь багаж, чтобы проверить товары при разгрузке. Вольфганг лишился всего снаряжения и стал беспомощным. Первую ночь ему пришлось спать в саду, на крыше дома одного из водителей.

Посещение полицейского участка в Адраре принесло ему новые неприятности:

— У вас только транзитная виза через Алжир. В течение трех дней вы должны отправиться дальше.

Вольфганг с неудовольствием думает о том, сколько усилий придется ему затратить, чтобы каждые три дня переезжать с места на место, ради соблюдения бюрократических предписаний.

— Мое начальство поставило меня в известность о судьбе вашего товарища. Поэтому для вас мы сделаем исключение. Первые десять дней вы можете жить вблизи Адрара. Но потом вам придется поехать дальше на север, в Колон-Бешар.

Чиновник встает.

— Надеюсь, что ваш друг скоро поправится. Чем могу еще служить?

Вольфганг, который по-французски умеет только ругаться и считать от одного до десяти, начинает энергично объяснять жестами, что он будет искать себе работу. Это поможет ему не умереть от тоски и одновременно немного пополнить кассу экспедиции.

— Подождите, пожалуйста, минутку.

Через час француз возвращается с молодым офицером.

— Я ищу для своей машины надежного автомеханика. Если хотите, можете сегодня же приступить к работе.

У Вольфганга сразу поднимается настроение:

— Сейчас я договорюсь с иностранным отделом полиции и буду в вашем распоряжении.

Знания Вольфганга в автомобильном деле едва ли превышают элементарные, но после такой экспедиции, когда надо было быть «мастером на все руки», у него появилась склонность к шарлатанству. Работа в качестве автослесаря кажется ему просто детской игрой.

— Вы можете поселиться у меня. К вам будут приставлены двое слуг. Но особых развлечений не



ждите. Наш оазис расположен далеко от других поселений, и, кроме того, вы будете там единственным европейцем, потому что я постоянно в разъездах.

Деревня кажется островком среди песчаной пустыни: за глинобитными стенами ветер нагнал высокие дюны.

Система снабжения пресной водой здесь весьма примитивна. На близлежащих холмах в нескольких метрах друг от друга вырыты колодцы. На уровне залегания почвенных вод, то есть на глубине от 30 до 50 метров, шахты соединены горизонтальными галереями. Отсюда вода через трубопроводы попадает в деревню, где фонтаном бьет из-под земли. Такие сооружения были созданы 500 лет назад руками тысяч рабов-африканцев, которых захватили арабы, когда они вторглись в эту страну. Тут много интересного: и соседние деревни, и развалины каменных строений.

Однако у Вольфганга не хватает ни желания, ни времени для их осмотра. Физический труд в таких климатических условиях требует большого напряжения, и поэтому работают здесь лишь с восхода солнца до 10 часов утра. Полуденную жару трудно переносить даже в домах, где термометр показывает 35 градусов по Цельсию.

Алжирские слуги — настоящие мастера поварского дела. По их понятиям, обед должен состоять минимум из пяти блюд. Но к некоторым особенностям их кухни надо привыкнуть. Кормить приходится не только слуг, но и их семьи, и от обеда, как правило, ничего не остается. В связи с этим запасы продуктов угрожающе сокращаются. Но самое дорогое здесь — напитки.

Грунтовую воду Сахары долгое время употреблять нельзя. Высокое содержание минеральных солей делает ее горькой, поэтому приходится покупать воду, которую доставляют из Европы на самолетах. За

литровую банку консервированной воды из горных источников Женевского озера платят 90 пфеннигов.

Разнообразие в монотонную жизнь оазиса вносят праздники. С большой пышностью обставляются конные игры и соревнования в ловкости. В заключение устраивается роскошный обед, во время которого съедают огромное количество баранины.

## Отказ равносителен оскорблению

Подготовка к званому обеду длится много часов. Блюда готовятся на кострах, и по всей деревне разносится соблазнительный запах жареного мяса. В саду, размещенном на крыше административного здания, слуги расстилают дорогие ковры и дорожки.

После захода солнца собираются гости. Французский офицер и Вольфганг, как единственные европейцы, занимают места в середине на полу рядом со старостами соседних деревень и их переводчиками. Беседа протекает не всегда гладко, потому что, хотя деревенские шейхи и владеют французским языком, их положение требует, чтобы они говорили только по-арабски.

Чуть подальше полукругом располагаются другие вожди племен и менее важные чины. Еще дальше места занимают солдаты и слуги.

Староста нашей деревни — статный мужчина в белом бурнусе и искусно завернутом тюрбане — подает знак приступить к еде. Бесшумно входят слуги и вносят богато украшенные чаши с водой для омовения рук. Вначале подают жареную баранью печенку, нанизанную на короткие вертела и подрумяненную на открытом огне. Даже самый избалованный европеец может быстро привыкнуть к вкусу приготовленной таким способом печенки. Важно только удалить жир, чтобы мясо потеряло характерный и не особенно приятный привкус баранины. Сердце и почки режут на мелкие части, варят в острых приправах и в таком виде подают к столу.

Затем вносят громадные горшки с рисом и мясом. По европейским понятиям, количество поданных блюд уже более чем достаточно. Но здесь это лишь начало обеда. Вольфганг со страхом посматривает на дверь. В знак особого уважения ему со всех сторон подкладывают лучшие куски. Отказ был бы оскорблением для присутствующих.

Одно блюдо сменяет другое. Наконец наступает перерыв. Вольфганг облегченно вздыхает. Но уже через несколько минут повара вносят на вертеле зажаренные целиком куски баранины. В заключение подается чай.

В один из воскресных дней — ровно через неделю после того, как Рюдигера положили в больницу в Реггане, — он внезапно предстает перед Вольфгангом.

— Я очень скучал в больнице. Врач считает, что мне надо еще полежать, но я решил через несколько дней продолжить наше путешествие.

Едем на машине обратно в Адрар. Когда мы берем мопеды из военного гаража, где хранится все наше снаряжение, к нам обращается какой-то офицер:

— Вы еще не знаете, как вам посчастливилось!

Когда путешествуешь по свету, надо иметь хорошее снаряжение и некоторую долю опыта, но немного везения тоже не мешает. Оказывается, что нас и в самом деле еще раз выручила судьба.

— Через неделю после того, как вы приехали в Алжир, границу с Республикой Мали закрыли. Наши специалисты готовят а Сахаре новые испытания ядерного оружия.

Прежде чем отправиться в путь, мы еще раз справляемся о состоянии ближайшего участка дороги.

— Из 600 километров до Колон-Бешара почти 150 асфальтированы. Остальные, — наш визави пожимает плечами, — остальные я на вашем месте опять проехал бы на грузовике, потому что с пустыней шутить нельзя.

Разумеется, мы предпочли поехать на мопедах, но вскоре убедились, что этот человек был прав; дорога оставляет желать много лучшего. Зато нас с избытком вознаграждает ландшафт: наш путь лежит через область больших движущихся дюн.

С возвышенности видно далеко вокруг. До самого горизонта тянутся бесконечные ряды песчаных гор. Желтый кварцевый песок резко выделяется на фоне голубого неба. Денно и ночью работает ветер над очертаниями гор. Их изящные грани и серпообразные края часто скрываются за густыми облаками. Определить на глаз высоту дюн очень трудно, но, видимо, они достигают 120–200 метров.

Мы проезжаем мимо небольших оазисов Эль-Ксейби, Керзим, Абадла. В нашей памяти все они выглядят одинаково. Пальмы уже издали возвещают о близости колодца. Вокруг него глинобитные хижины с плоскими крышами и ветхими стенами, в низине иногда небольшие поля, а уже через 200 метров опять пустыня.

Постепенно ландшафт меняется. На горизонте появляются холмы, и вскоре дорога становится настолько крутой, что мы вынуждены то и дело сходить с мопедов. Тяжелогруженные машины с трудом преодолевают подъем в 15–20 градусов.

Против названия деревни Керзас на нашей карте стояла отметка «бензоколонка и гостиница». Нам срочно нужен бензин, а хорошего обеда мы уже давно не видели. И мы с надеждой поднимаемся в гору по узкой тропинке, которую — не будь это написано на карте — никто не осмелился бы назвать автострадой.

## Аварии с шинами

До сих пор в пустыне мы получали бензин из помятых бочек, а наша еда состояла из фиников и какого-нибудь хлеба. Поэтому здесь нас поражает все: новейшие помпы, большой выбор разных сортов бензина. В гостинице получаем место непосредственно под холодной воздушной струей аппарата искусственного климата. Когда же после пятого блюда мы собираемся поудобнее вытянуть ноги, нам подают на десерт фрукты и вина, причем цены оказываются более чем умеренными.

Утром на третий день после отъезда из Адраара мы добираемся до асфальтированной части дороги. Кажется, что со всеми трудностями покончено. Так мы думаем в начале пути по автостраде.

Но Рюдигер вдруг говорит:

— Странно, по моим расчетам, мы давно должны достигнуть Бени-Аббеса. Тут что-то не так.

— Хоть бы разок нам попался километровый столб или указатель, — держа карту на коленях, вздыхает Вольфганг. — Горючего хватит от силы еще на 50 километров.

Разумеется, мы могли взять больше бензина на последней остановке, но нам не хотелось перегружать без надобности мопеды. Судя по всем данным, мы должны были своевременно добраться до следующего населенного пункта. Правда, за последние дни мы стали излишне беззаботными. Следовало бы также хорошенько расспросить о предстоящем участке дороги, но до сих пор все шло хорошо. Зачем же беспокоиться?

А теперь уже поздно. Если бы мы даже узнали, что новая дорога нанесена на нашей карте неправильно,

это уже не изменило бы нашу участь. Ближайшая деревня находится в 120 километрах, к тому же на нас надвигается катастрофа. Заплатки на камерах не выдерживают высокой температуры черной поверхности автострады, и задние колеса спускают почти одновременно, одно за другим. За два часа мы должны сменить пять камер. Этим исчерпываются наши запасы. При такой убийственной температуре резиновый клей больше не держит. Бывает и так, что воздух из отремонтированной с большим трудом камеры выходит прежде, чем мы успеваем поставить колесо на место. Затыкаем отверстия при помощи болта, гайки и двух шайб, но, когда через несколько минут езды оба колеса вновь спускают, нам приходится прекратить неравную борьбу. Ставим мопеды поперек дороги, стелим спальные мешки на пышущий жаром асфальт и ложимся в тени мопедов, если можно говорить о тени под почти перпендикулярно стоящим солнцем.

— Ты ничего не слышишь?

Прошло уже пять часов, как мы ничего не пили, и наши мысли вертятся вокруг одной темы: если бы сейчас появилась автомашина и привезла свежую, чистую воду.

Шум мотора! Как наэлектризованные вскакиваем. Самолет спокойно идет своим курсом и вскоре исчезает в облаках.

Лишь во второй половине дня подходит грузовая машина. Когда каждый из нас выпивает по три литра воды, наше настроение сразу поднимается. У водителя нет времени. Мы наполняем водой пластмассовые фляги и получаем немного продуктов. Затем шофер прощается с нами, чтобы ехать в ту сторону, откуда мы прибыли.

Позже выяснилось, что мы просидели бы на дороге еще два дня в ожидании попутной машины, если бы нам

опять не помог случай. Пока грузовик стоял, под его мотором натекла лужа. Смущенный шофер осматривает корпус приводного механизма и обнаруживает в картере небольшую трещину, через которую вытекает масло. Теперь у водителя нет иного выхода, как повернуть назад и найти в ближайшем селении ремонтную мастерскую. В противном случае его грузовик может застрять посреди пустыни. Мы быстро грузим мопеды и вскоре вновь катим вперед.

Посчастливилось обеим сторонам.

Нас довозят до Абадлы — опорного пункта на железнодорожной ветке. Вне себя от радости, мы спешим на вокзал, чтобы узнать, когда отправляется ближайший поезд до Колон-Бешара — первого крупного города на территории Алжира.

— За шесть дней соберется достаточное количество груженых вагонов, тогда можно будет прицепить к ним паровоз, — таков лаконичный ответ станционного чиновника.

Мы ждем еще день, а затем находим небольшой грузовик, водитель которого согласен взять нас с собой. Ехать пришлось всего 100 километров, но вспоминаем мы об этой поездке с очень неприятным чувством. Порожняя грузовая машина мчалась по дороге со скоростью от 70 до 80 километров в час и так резко сворачивала, что мы чуть не переломали себе руки и ноги. Наши мопеды были крепко привязаны всеми имеющимися веревками, и все же они подпрыгивали на полметра в высоту. Мы изо всех сил прижимались к ним, пытаюсь смягчить силу толчков, — ничего не помогало. Мы своими глазами видели, как гнутся рамы, как образуются вмятины на боках, как отламываются педали. Тщетно подавали мы сигналы бедствия. Шофер не слышал нас, даже когда мы барабанили по крыше кабины тяжелой стальной трубой.



Не мудрено, что, прибыв в Колон-Бешар, мы забыли поблагодарить шофера за такую поездку.

Улицы этого города полны французами — военными в зеленых мундирах. Днем на улицах не прекращается поток автомобилей и специальных машин, вечерами видны лишь группы солдат (в одиночку они не ходят), среди которых можно узнать по белым фуражкам солдат иностранного легиона. Мы покупаем новые камеры и уже на следующий день продолжаем путь к побережью Средиземного моря.

## Обратно к Средиземному морю

Дорога вьется между горами. На всех высоких холмах на расстоянии нескольких километров друг от друга — артиллерийские позиции, рядом с ними поднимаются наблюдательные вышки. На протяжении более 300 километров дорога ограждена колючей проволокой (в отдельных случаях в девять рядов), через которую пропущен ток. Мы находимся в районе алжирско-марокканской границы. Время от времени патруль проверяет наши документы, но нам нигде не чинят препятствий. Видимо, здесь уже предупреждены о нашей поездке.

В гостинице наталкиваемся на объявление и переводим его без особого труда. В провинции, в которой мы находимся, введено чрезвычайное положение. Выход из дома после наступления темноты воспрещается. Но нас это не беспокоит. Мы твердо уверены, что еще засветло будем в деревне Мешерия, а там квартира для нас найдется.

— Слушай, мой мотор что-то барахлит.

Рюдигер отстает, и, когда он наконец догоняет Вольфганга, его мопед окончательно останавливается. За время поездки у нас накопился достаточный опыт: все симптомы указывают на то, что где-то не в порядке зажигание. Мы чистим контакты прерывателя, пробуем запасный провод и свечи, собираем все части, но так и не обнаруживаем причину поломки. Короткий сильный удар по педали — и мотор начинает работать. Мопед преодолевает пять километров, а затем опять бастует. Вновь демонтируем динамо, и вновь не обнаруживаем дефектов. А мотор не работает.

Начинаем нервничать. Мы теряем даром много времени, между тем как вечер уже не за горами.

Проверяем еще раз все части. Никакого следа неисправности. В знак протеста делаем перерыв на обед. Начинает смеркаться. Собирая динамо, Вольфганг вдруг ударяет себя по лбу.

— Я знаю, в чем дело. Поломался провод высокого напряжения в бобине.

Теперь нам ясно, почему отказывает мотор. Под изоляцией излома не видно, но контакт то и дело нарушается. Ремонт занимает всего 10 минут: на наше счастье, у нас находятся нужные детали.

Мопеды снова на ходу, но уже наступила ночь. Едем с притушенными фарами, чтобы по возможности не привлекать внимание военных патрулей. Однако от судьбы не уйдешь! Перед нами вдруг возникает из темноты какое-то массивное сооружение, и, прежде чем мы успеваем затормозить, наши мопеды подъезжают к французскому военному лагерю. Улизнуть нельзя, патруль уже заметил нас и берет автоматы наизготовку.

Скоро выясняется, как мы попали в этот лагерь. Притушив фары, мы не заметили указатель на развилке дорог и поехали не в ту сторону. Наше положение не из приятных, но командир подразделения спаги [\[66\]](#), которого мы тут же вежливо просим о ночлеге и питьевой воде, сам энтузиаст мотоспорта. Вместо наказания мы получаем кровать феодальных времен и обильный ужин. Зато на следующее утро мы выезжаем спозаранку, чтобы ночь не застала нас в дороге. О близости Средиземного моря свидетельствуют первые представители растительного мира за Ле-Крейдером. Едущий впереди поднимает руку — приказ остановиться.

— Смотри что я нашел.

Мы сходим с мопедов и спускаемся в кювет. Сюда забрел цветок дикого мака. Дома мы не обратили бы на него внимания, но после более чем восьминедельной поездки по пустыне этот цветок для нас — посланец растительного мира и долгожданный признак того, что мы недалеко от берега. Нашим моторам приходится еще раз поднатужиться, когда мы преодолеваем хребет Атласских гор, зато оттуда мы катимся вниз на максимальной скорости.

В долинах, среди цветущих полей мы видим первые крестьянские дворы, а еще через час въезжаем под густую тень деревьев; вокруг виноградники и сады. Вечером в Ороне мы подъезжаем к берегу Средиземного моря.

Мы сидим на берегу и заполняем наш дневник. Ехать через Сахару нам пришлось иначе, чем мы себе представляли. И все же мы довольны результатами. Нам не удалось преодолеть своими силами лишь самый тяжелый участок пути по пустыне между Бордж-ле-Приером и Адраром.

## **Гудок. Отдать концы!**

Дрожь пробегает по телу парохода, и «Виль д'Альже» вначале медленно, затем все быстрее отдаляется от берега. В последние два дня перед отъездом из Орана у нас опять были неприятности. Пришлось выполнить все формальности с паспортами. Стирка рубах и брюк и чистка мопедов тоже заняли много времени, и наконец мы написали и послали целую дюжину открыток и писем, извещая о нашем возвращении. За полчаса до отхода корабля выяснилось, что у нас нет накладных на перевозку мопедов. Мы помчались в город и бегали из одного учреждения в другое. В довершение всего в трех километрах от порта один мопед забастовал, и его пришлось взять на буксир. До корабля мы добрались за несколько минут до отплытия.

Но сейчас все позади. Мы достигли поставленной цели. Наша поездка подходит к концу. Правда, нам предстоит еще пересечь Швейцарию и Францию, но машины, преодолевшие пустыни и джунгли, не могут испугаться прекрасных дорог Центральной Европы. Мы сидим на палубе с подветренной стороны большого вентилятора и проверяем наши записи. Перед нами снова и снова проходят события 18-месячной поездки: оледенелые дороги Балкан, Ближний Восток, незабываемые часы на вершине Килиманджаро, приключения в джунглях и неожиданности в Сахаре.

Мопеды отлично выдержали испытание, и их прочность содействовала удаче нашего путешествия.

Но больше всего мы обязаны многим известным и неизвестным помощникам и друзьям в ремонтных мастерских больших городов, в палатках кочевников в пустыне и в хижинах джунглей. В самые критические

минуты при авариях и болезнях они приходили нам на помощь и своим гостеприимством превратили нашу поездку в большое незабываемое событие.

Всем им — наша сердечная благодарность.

## **А.А. Полищук**

### **Полтора года мужества**

#### **(послесловие)**

Можно ли переплыть Атлантический океан в бочонке? Это вопрос отнюдь не праздный и уж никак не академический. Именно его я задал себе, начав читать книгу двух студентов из ГДР об их поездке на мопедах по наихудшим в мире дорогам, крупнейшим в мире пустыням, покрытым зыбучими песками или камнями, и тропическим девственным лесам, по странам, где эти наихудшие дороги то и дело переходят в полное бездорожье, в царство неукротимой стихии.

И вдруг — мопеды. Хрупкие изящные малосильные братья мотоциклов, созданные, должно быть, исключительно для первоклассных современных дорог и прежде всего — городских. При этом еще следует учитывать, что на мопеде просто физически невозможно усидеть долго, он предназначен для коротких поездок, например с одной улицы на другую. И вдруг — 50 тысяч километров, путь с лихвой опоясывающий земной шар.

В арабских и европейских газетах время от времени появляются сообщения о трагической смерти в пустыне. Чаще всего жертвами оказываются туристы, и гибнут они где-нибудь на самом краю пустыни, поблизости от больших городов, например в окрестностях Каира.

Когда думаешь о В. Шрадере и Р. Кёниге, преодолевших знойные пески Ирака, Сирии и Иордании, безбрежную Сахару и коварную Нубийскую пустыню, начинаешь твердо верить: человек — это действительно звучит гордо. Не так уж много людей, способных вступить в длительное единоборство со

стихией. Эти двое, конечно, если бы сочли целесообразным, взялись бы переплыть океан в бочке или облететь земной шар на воздушном (шаре).

Мне довелось видеть некоторые из дорог, по которым они проехали. Например, неплохую асфальтированную автостраду вдоль атлантического побережья Африки. Небольшая часть пути Шрадера и Кёнига — по Нигерии, Дагомее, Того и Гане — как раз лежала на этой магистрали. Должно быть, этот участок их маршрута, связывающий Лагос и Аккру, был одним из самых комфортабельных для путешественников. Здесь свободно проезжают даже автобусы. Разве что вам преградит дорогу стадо обезьян или какие-нибудь менее приятные глазу безоружного человека обитатели Африки.

Авторы книги с завидной скромностью описывают трудности, выпавшие на их долю. Поэтому читатель не всегда может представить себе во всей полноте, что же им пришлось испытать. Так весьма лаконично они рисуют свой путь по Танезруфтской дороге, тянущейся на тысячи километров из Алжира, от Средиземного моря, сквозь Сахару в глубь Африки. Я видел ее южный участок, соединяющий столицу Нигера Ниамей с малийским городом Гао. Эта часть Транссахарской магистрали (так называют ее французы) проходит вдоль реки Нигер, и хотя бы уже из-за этой немаловажной особенности ее можно считать наилучшей. Это еще не Сахара, а так называемое «предсахарье» — иссушенная зноем красная раскаленная (+50 °C) земля с колючками и редко разбросанными безлистными, словно засохшими баобабами.

И такое в ста метрах от могучей реки! (Кстати, это единственная непересыхающая река в Республике Нигер, площадь которой в два с половиной раза больше



площади ее бывшего колониального хозяина — Франции.)

Надо ли говорить, что на рассеченной глубокими трещинами (от зноя) дороге мы не встретили не то чтобы ни одного мопеда, но и ни одной грузовой или легковой машины городского типа. Здесь проходят только вездеходы с мощными моторами и сложными приспособлениями.

Шрадер и Кёниг, описывая свой путь к Алжиру, роняют вскользь замечание: каждая автомобилестроительная фирма решает проблему борьбы с пылью по-своему — на каждой машине они видели пылеуловитель наподобие пушечного жерла. Мы проехали в прекрасном «Лэндровере» <sup>[67]</sup> (вездеходе) не более 300 километров. Мощная машина мчалась в клубах красной всепроникающей пыли, и камни без конца били по кузову и по толстым боковым стеклам. Мы были в закрытой, специально для этих мест сконструированной машине, и тем не менее уже через три часа пыль была у нас повсюду: в носу, в ушах, за шиворотом, а наша одежда приобрела явно розоватый оттенок.

Каково же было авторам этой книги!

Однако мужественное, беспрецедентное путешествие — не единственная их заслуга. В. Шрадер и Р. Кёниг в меру своих сил описали свой тернистый путь (319 проколов шин!) через 33 страны.

Читатель нашел здесь не только описание приключений, но и рассказ о странах, их прошлом и настоящем.

Мы, современники бурных перемен в афро-азиатском мире, уже привыкли к тому, что пульс истории в этих странах бьется учащенно.

Острые политические события заставляли авторов даже в пути менять свои планы и маршруты.

Естественно, что сейчас, спустя пять лет после путешествия В. Шрадера и Р. Кёнига, политический климат там, где они побывали, претерпел существенные изменения. Чтобы всерьез рассказать о них, понадобилось бы написать еще одну книгу.

Первой азиатской страной на пути авторов была Турция. Там, как и во множестве других стран, за эти годы сменилось правительство и не одно. Прогнивший режим Мендереса был свергнут, во главе государства оказался руководитель переворота генерал Гюрсель. Кстати, военные перевороты произошли за минувшие пять лет в очень многих странах. Только на рубеже 1965–1966 годов — в пяти странах Африки, в том числе в Центральноафриканской республике, в Нигерии, Гане и Дагомее, где побывали Шрадер и Кёниг.

Но вернемся к Турции. Ее нынешний премьер-министр Сулейман Демирель называет себя «апостолом частной инициативы». И сегодня, как и в 1960 году, на якоре в Стамбуле и Измире можно увидеть авианосцы 6-го американского флота. Однако в экономике страны (и в этом проявляется тенденция, присущая многим государствам Азии и Африки) за последние четыре с лишним года укрепились позиции государственного сектора. 40 процентов продукции дает сегодня этот сектор.

О том, насколько напряженна и сложна политическая жизнь в местах, где побывали Шрадер и Кёниг, говорит такой факт: 1 января 1966 года один из старейших политических деятелей Сирии Салах Битар сформировал новый кабинет — восьмой по счету после прихода к власти в 1963 году партии Баас. Но ожесточенная борьба, которая происходила в руководстве этой партии, претендующей на ведущую роль в арабском мире, отнюдь не прекратилась. На рассвете 23 февраля оружейные и ружейные выстрелы на улицах Дамаска возвестили об очередном

баасистском перевороте. Было создано правительство, в котором представлены различные прогрессивные силы.

Разительные перемены происходят не только в политическом облике стран, но и в облике мест, которые были неизменны тысячелетиями. Сегодня нильские воды затопляют места, где проехали наши путешественники.

День и ночь не прекращаются работы в Асуане. Здесь при помощи Советского Союза создается самый мощный гидроэнергетический комплекс Африки. И если бы сегодня Шрадер и Кёниг вновь захотели посмотреть на бесценные сокровища древнеегипетской культуры — храмы в Абу-Симбеле, — то на их месте увидели бы лишь гладь гигантского водохранилища. Но знаменитые храмы спасены: они разрезаны на части и перевезены на 62 метра выше.

Перемены видны во всем — и в малом и в большом. Столица Эфиопии Аддис-Абеба, где молодые путешественники стали очевидцами неудавшейся попытки переворота, с тех пор неоднократно занимала главное место на газетных полосах всего мира. В мае 1963 года здесь была провозглашена Организация африканского единства (ОАЕ), создание которой явилось громадным достижением Африки. ОАЕ не просто объединяет народы в борьбе против империализма. Она внушает кое-кому из тех, кто хотел бы уйти от необходимости проводить антиколониальную политику, страх перед политической изоляцией.

1960 год, когда Шрадер и Кёниг начали свое путешествие, вошел в историю как «год Африки»: 17 бывших колоний провозгласили независимость. Последовавшие затем годы в большинстве случаев не принесли народам этих стран улучшения экономических условий жизни. Это и породило недовольство в среде

африканцев, которые надеялись на скорое наступление лучших времен. В каждой стране ситуация, естественно, имела и имеет свои особенности. Соответственно и вмешательство армии в политику на рубеже 1966 года нельзя оценить в этих странах однозначно. В ряде случаев, как, например, в октябре 1963 года в Дагомее, вмешательство армии было несомненно революционным действием в интересах народа. Помню, как один из министров созданного тогда нового правительства сказал мне:

— У вас в стране была Великая Октябрьская революция, и у нас была Великая Октябрьская революция.

Свергнутое тогда правительство Ю. Мага пользовалось казной как собственным карманом. Если к этому добавить чрезвычайно высокие оклады министров и депутатов, получавших больше депутата Национального собрания Франции, то это завершит картину разложения верхушки, царившей в этой нищей стране. Солдаты полковника Согло, поддержанные профсоюзами, захватив президентский дворец, совершили абсолютно справедливую акцию.

Но спустя еще два года Кристоф Согло, теперь уже генерал, вновь распустил правительство, которое так и не сумело вывести страну из экономического тупика.

Как известно, переворот произошел и в крупнейшей стране Африки, кстати, соседствующей с маленькой Дагомеей, — Нигерии. Эта раздираемая сепаратистами страна имеет все для того, чтобы стать когда-нибудь процветающей. В силу исторических условий здесь сложилась внушительная прослойка национальной буржуазии. Недаром нью-йоркский журнал «Бизнес уик» незадолго до военного переворота писал: «Нигерия связала свою судьбу со „свободным предпринимательством“. Это единственное в Западной

Африке государство, где выпускаются и свободно котируются на рынке ценных бумаг акции».

Несмотря на большие сельскохозяйственные, горнорудные и энергетические ресурсы, «свободное предпринимательство» не принесло народу улучшения условий жизни.

Военный переворот, предпринятый офицерской молодежью Нигерии, как и перевороты в других странах Африки, послужил политическим уроком для тех, кто еще возлагает какие-либо надежды на возможность разрешения социально-экономических противоречий на путях неокOLONиализма.

Пестрый калейдоскоп впечатлений выпал на долю Шрадера и Кёнига. В 1960-1961 годах многое в политических перспективах молодых развивающихся государств было еще неясно. Но главные путешественники из Германской Демократической Республики увидели уже тогда: социально-политические перемены, которые неминуемо ведут эти страны (невзирая ни на какие отступления и зигзаги!) к прогрессу, к историческим преобразованиям.

---

<b>notes</b>
--------------

**Примечания (редактора, если не указано иное)**

**1**

Авторы ошибаются: Королевство сербов, хорватов и словенцев было провозглашено в Белграде 1 декабря 1918 г.

**2**

Дорогие друзья (болг.).



**З**

Диадохи — преемники Александра Македонского.

## 4

Известно, что еще в конце II тысячелетия до н. э. в Южной Сирии сложилось государство Дамаск. На рубеже II и I тысячелетий до н. э. Дамаск был крупным торговым центром, связывавшим Двуречье с побережьем Средиземного моря.

**5**

Сохранена орфография источника.

**6**

Сохранена орфография источника.

Бандунгская конференция — конференция 29-ти стран Азии и Африки; проходила в Бандунге 18-24 апреля 1955 г. Инициаторы — Бирма, Индия, Индонезия, Пакистан и Цейлон (с 1972 г. — Шри-Ланка). Осудила колониализм, политику расовой дискриминации и сегрегации. В основе принятой Бандунгской конференцией «Декларации о содействии всеобщему миру и сотрудничеству» пять принципов мирного сосуществования. (Прим. выполнившего OCR.)

Вода — для авторов, а очищенный спирт, видимо, для мопедов как наилучшее горючее (например, в некоторых странах Латинской Америки, где спирт дешев, им заправляют автомобили). (Прим. выполнившего OCR.)

# 9

Демотическое письмо (от греч. demotikos — народный) — скорописная форма египетского письма, возникшая в 8-7 вв. до н. э. (Прим. выполнившего OCR.)

# 10

Это не так, ибо можно надолго впасть в состояние перманентных поисков туалета. Что происходит (по крайней мере происходило), например, со многими туристами в Индии. (Коммент. выполнившего OCR.)



# 11

Наверное, ошибка авторов, принявших за моллюски какие-нибудь тряпки. В Мертвом море если что и живет, то бактерии. (Прим. выполнившего OCR.)

## 12

Баштан (бахча; от перс. бахче — садик) — поле, на котором выращивают бахчевые культуры. (Прим. выполнившего OCR.)

Эйзенхауэр (Eisenhower) Дуайт Дейвид (1890–1969) — 34-й президент США от Республиканской партии (1953–1961 гг.), генерал армии (1944 г.). «Доктрина освобождения» (в отношении стран Восточной Европы) и «Эйзенхауэра доктрина» (применительно к странам третьего мира) явились важными составляющими курса президента и его государственного секретаря Дж. Ф. Даллеса на сохранение за США роли мирового лидера. Второй срок президентства Эйзенхауэра (после перевыборов 1956 г.) был отмечен в том числе интервенцией американских войск в Ливане (1958 г.), являвшимся с 1943 г. независимым государством. Вооруженное восстание ливанцев в 1958 г. завершилось поражением реакционных сил. (Прим. выполнившего OCR.)

Кернер (Kerner) Теодор (1791-1813) — немецкий поэт (романтико-патриотические стихи). Участник освободительной войны 1813 г. против Наполеона. (Прим. выполнившего OCR.)

Хедив — титул наследственных правителей Египта во второй половине XIX в.

Правительство ОАР приняло меры, направленные на укрепление государственного сектора и подрыв позиций крупного частного капитала. В июле 1961 г. были подписаны декреты, национализировавшие все банки, страховые общества и компании; в значительной степени была национализирована внешняя торговля. Максимальный размер земельных владений был снижен с 84 до 42 га. Значительная часть помещичьих земель подлежала отчуждению. Был введен также нормированный рабочий день, принят закон о социальном страховании, устанавливалась пенсия по старости, издан декрет об участии рабочих в распределении прибылей предприятий и т. д.

Вакуф — неотчуждаемое и освобожденное от налогов имущество, доходы с которого поступают главным образом в пользу мусульманского духовенства.

Здесь авторы не совсем правы. При Рамсесе II велось колоссальное строительство, а камня не хватало. Поэтому использовался строительный материал из разрушенных храмов и т. д. Иногда действительно сглаживали прежние имена и вписывали имя Рамсеса II.



# 19

Четыре сидящих колосса Рамсеса II на фасаде главного храма Абу-Симбела при строительстве Асуанской плотины в 1967 г. были перенесены на скалу у старого русла реки, на 62 метра выше. (Прим. выполнившего OCR.)

Сохранена орфография источника.

Вади (араб.) — сухие долины в пустынях Аравии и Северной Африки; заполняются водой обычно после сильных ливней. (Прим. выполнившего OCR.)

Махди к этому времени уже умер (в 1885 г.). Борьбу продолжал его ближайший соратник Абдаллах ибн аль-Саид Мухаммед.

В 1896 г. английские колонизаторы начали войну против независимого суданского государства, которая закончилась в сентябре 1898 г. поражением суданцев под Омдурманом. 18 января 1899 г. в Каире было подписано англо-египетское соглашение о совместном управлении Суданом (кондоминиум).

Крупнейшая из ирригационных систем Судана — Гезирская в треугольнике, образованном слиянием Белого и Голубого Нила, была построена в 1925 г. Этот район был превращен английским империализмом в огромную хлопковую плантацию. Более 70 % собранного в стране хлопка приходилось на Гезиру. Эксплуатацией Гезирской системы занималась английская компания «Синдикат суданских плантаций».

В результате переворота 17 ноября 1958 г. власть захватила верхушка реакционного офицерства — Верховный совет вооруженных сил. Председатель совета генерал-лейтенант Ибрагим Аббуд стал премьер-министром и министром обороны нового правительства Судана. Парламент был распущен, конституция 1956 г. отменена, политические партии запрещены. В ответ на наступление реакции начались выступления народных масс, особенно усилившиеся осенью 1964 г. 29 октября 1964 г. было создано новое правительство из представителей различных политических партий и профсоюзов. За короткий период своего существования (102 дня) правительство Халифа провело ряд важных мероприятий, направленных на демократизацию страны. Однако реакционные силы добились отставки правительства Халифа и проведения парламентских выборов. На выборах 10 мая 1965 г. победу одержали правые партии. Было сформировано новое правительство, возглавляемое премьер-министром Мухаммедом Ахмедом Махджубом. В ноябре Учредительное собрание приняло законопроект, внесенный правительством, о запрещении Суданской коммунистической партии.

В результате переворота 1969 г. к власти в Судане пришли военные во главе с Дж. Нимейри. В 1972 г. Юг Судана получил автономный статус. Это положило конец 17-летней гражданской войне. С начала 1980-х гг., особенно после распространения исламского законодательства на всю страну (1983 г.), возобновилась гражданская война на Юге. В 1985 г. режим Дж. Нимейри пал. В 1986 г. сформировано коалиционное правительство во главе с С. аль-Махди (внук Махди Суданского), лидером крупнейшей политической партии Умма (основана в 1945 г.). В 1989 г. произошел военный переворот, приостановлено действие временной конституции 1985 г., распущены парламент, правительство, партии и профсоюзы. Высшим законодательным и исполнительным органом стал Совет командования революции национального спасения (СКРНС). В 1993 г. СКРНС назначил президента и объявил о самороспуске. (Прим. выполнившего OCR.)



Государство, или царство, Мероэ существовало с конца VI в. до н. э. до середины IV в. н. э. в долине Нила, между 2-м порогом и местом, где сливаются Белый и Голубой Нил. Государство Мероэ достигло высокого экономического и культурного развития. В Мероэ появилось первое в Африке алфавитное письмо.

Шпахтель — синоним шпателя (нем. Spatel). (Прим. выполнившего OCR.)

Общее число языков и диалектов установить трудно. Лингвистическая ситуация в Судане действительно сложна: помимо арабского языка, на котором говорит приблизительно половина населения страны, в долине Нила распространены нубийские диалекты, на юге — нилотские языки (динка, нуэр, шиллук и др.), а на северо-востоке — кушитские языки.

В декабре 1960 г. группа офицеров императорской гвардии пыталась совершить государственный переворот. Однако через несколько дней мятеж был подавлен.

Сохранена орфография источника.

Название вида «антилопа нана» в «Жизни животных» (т. 6; «Млекопитающие или звери», М., 1971) отсутствует. Однако авторы указывают, что это газель. Действительно, в Эритрее и юго-восточных районах Судана обитает суданская газель с рогами S-образной формы. Видимо, эта суданская газель и есть та самая «нана». (Прим. выполнившего OCR.)

Муха цеце переносит два вида трипаносом, один из которых вызывает болезнь скота (нагана), а другой — сонную болезнь людей. (Прим. выполнившего OCR.)

В Северном Судане живут преимущественно арабы или народы арабизированные, иными словами, говорящие на арабском языке, исповедующие ислам и воспринявшие арабскую культуру. Южный Судан (провинции Верхний Нил, Бахр-эль-Газаль, Экваториальная) населен народами негроидной расы, большинство которых составляют нилоты — динка, нуэр, шиллук, бари и др. численностью около 4 млн., а также азанде, фор, коалиб-тагой и др., насчитывающие около 1,5 млн. и говорящие на языках Центрального и Восточного Судана. И по языку и по культуре, и по уровню общественного и экономического развития они коренным образом отличаются от арабов Северного Судана.



Число народов несомненно преувеличено. Однако этнический состав Судана, конечно, сложен, о чем говорилось выше.

О «решении проблемы Север — Юг Судана» см. прим. 23. (Прим. выполнившего OCR.)

По официальным данным, в 1965 г. население Кении составляло 9365 тыс., из которых 41 тыс. европейцев и 186 тыс. индийцев. (Прим. редактора.) В 1993 г. — 28 млн. чел. (Прим. выполнившего OCR.)

Европейским колонистам принадлежало 4275 тыс. га, площадь резерватов составляла 13.400 тыс. га. После провозглашения независимости 12 декабря 1963 г. (с 12 декабря 1964 г. Кения — республика) правительство Кении приступило к решению аграрной проблемы: разработан план постепенного выкупа земель у европейских поселенцев, ликвидированы резерваты. К августу 1964 г. было выкуплено более 350 тыс. га. Принято решение конфисковать земли европейцев, покинувших или запустивших свои фермы.

Авторы спутали две организации — «Центральную ассоциацию кикуйю» и «Союз африканцев Кении» (САК), созданный в 1944 г. (до 1946 г. назывался «Ассоциацией африканцев Кении»). САК возглавил борьбу народов Кении после второй мировой войны. Это была первая массовая политическая организация народов Кении, не знающая племенных границ. САК насчитывал более 100 тыс. членов.

Имеется в виду освободительная борьба народов Кении против английских колонизаторов 1952–1955 гг. В этой борьбе принимали участие не только гикуйю, или кикуйю, но и другие народы страны. В октябре 1952 г. в Кении было введено чрезвычайное положение. 86 руководителей «Союза африканцев Кении», в том числе его председатель Джомо Кеньятта, были арестованы.

«Национальный союз африканцев Кении» — правящая партия Кении был создан в 1960 г. Активно боролся за предоставление Кении независимости.

«Демократический союз африканцев Кении» (КАДУ) — партия, оппозиционная по отношению к КАНУ. В отличие от КАНУ выступала за федеративное государственное устройство Кении. В октябре 1963 г. на конференции по вопросу о предоставлении независимости Кении сторонники КАДУ выступили с реакционным предложением раздела Кении на два государства, одно из которых объединяло бы народы, поддерживавшие КАНУ (гикуйю, камба, луо и др.), а другое — сторонников КАДУ (нанди, масаи и др.). Этот план встретил решительный отпор всех прогрессивных сил Кении, и английское правительство было вынуждено согласиться на требование КАНУ создать единое государство с сильной центральной властью.



Авторы ошиблись. КАДУ объявил о самороспуске в ноябре 1964 г., за месяц до провозглашения Кении республикой.

Кибо — одна из вершин Килиманджаро.

Сохранена орфография источника.

Ливингстон (Livingstone) Давид (1813–1873) — шотландский миссионер, исследователь Африки. Совершил ряд длительных путешествий по Южной и Центральной Африке (с 1840 г.). Первым из европейцев пересек Южную Африку с запада на восток (1853–1856 гг.). Исследовал впадину Калахари, реку Кубанго, бассейн реки Замбези, озеро Ньяса, открыл водопад Виктория, озеро Ширва и реку Луалабу. В 1867–1871 гг. Д. Ливингстон изучил южные и западные берега озера Танганьика, открыл озеро Бангвеулу. В Европе экспедицию Ливингстона считали пропавшей и на его поиски отправился журналист Г.М. Стэнли, встретившийся с Ливингстоном в 1871 г. на озере Танганьика. Далее они вместе обследовали северную часть этого озера и выяснили, что оно не связано с Нилом. Еще одну экспедицию на поиски Ливингстона в 1873 г. возглавил английский моряк и путешественник В.Л. Камерон. Однако его помощь запоздала, т. к. к тому времени Ливингстон умер от лихорадки. (Прим. выполнившего OCR.)

Окончательные границы немецких владений в Восточной Африке были определены Гельголандским договором 1890 г., который разграничил сферы влияния Англии и Германии в Восточной Африке. Районы к югу от Кении, до реки Рувумы на юге и озера Танганьика на западе, отошли к Германии под названием Германской Восточной Африки.

После окончания первой мировой войны по решению Лиги Наций страна перешла под мандатное управление Англии и стала называться Танганьика. После второй мировой войны она стала подопечной территорией Англии.

Сейчас Танганьикой называется материковая часть нынешнего государства Танзания. (Прим. выполнившего OCR.)

**50**

Миллим — название монеты, равной  $1/1000$  арабского фунта.



Развитие капиталистических отношений приводит к постепенному формированию национальной буржуазии, однако в Чаде, как и во многих других африканских государствах, ключевые позиции в экономике по-прежнему занимают иностранные монополии — «Котонфран», «Компани франсез де л'Африк оксиданталь», «Юнилевер» и др. Все нефтехранилища в Чаде принадлежат компаниям «Шелл», «Мобил ойл», «Тексако».

По официальным данным, численность населения Нигерии составляла в 1964 г. 55.620 тыс. (Прим. редактора.) 91,5 млн. в 1993 г. (Прим. выполнившего OCR.)

Федеративная Республика Нигерия состоит из четырех больших областей — Северной, Восточной, Западной, Средне-Западной — и федеративной территории Лагос.

Сикомор (библейская смоковница) — дерево из рода фикус семейства тутовых. Произрастает в Восточной Африке. Древесина твердая, прочная (в Древнем Египте использовалась на гробы для мумий). С древности культивируется из-за съедобных плодов. (Прим. выполнившего OCR.)

Квакеры (от англ. quakers — букв. трясущиеся; самоназвание «Общество друзей»), — христианская секта, основанная в середине XVII в. в Англии Джорджем Фоксом, ремесленником. Положения секты: род человеческий должен быть чист, каким он был в самом начале; отрицаются всякие обряды; правилом жизни должно быть не Священное Писание, но те душевные переживания и чувства, которыми сопровождается его толкование. Квакеры отвергают институт священства, церковные таинства, храмы, клятвы, проповедуют пацифизм, занимаются благотворительностью. В Англии подвергались гонениям, особенно во времена Карла II (вторая половина XVII в.), когда массово переселялись в Америку. Общины квакеров распространены главным образом в США, Великобритании и странах Восточной Африки. (Прим. выполнившего OCR.)

Разведка и добыча алмазов находятся в руках английского акционерного общества «Сьерра-Леоне селекшен траст» (учреждено в 1934 г.). Первоначально ему принадлежало монопольное право на разведку и добычу алмазов на всей территории Сьерра-Леоне на 99 лет, однако в 1955 г. территория концессии была ограничена до 800 кв. км, а срок — до 1985 г.

Дедерон — торговое название синтетического волокна из поликапроамида (другие виды — капрон, нейлон-6, перлон, амилан и стилон). (Прим. выполнившего OCR.)

На основе соглашения об экономическом и техническом сотрудничестве (1961 г.) Советский Союз предоставил Мали долгосрочные кредиты (около 50 млн. руб.) на развитие государственного хозяйства «Оффис дю Нижер» и другие цели: в счет этого кредита оказывается, например, помощь в проведении геологических работ, в создании учебного центра по подготовке национальных кадров и т. д.



Речь идет о Тассилин-Аджер, Эннеди, Тибести, где найдены многочисленные наскальные изображения (людей, животных, сцен охоты, ритуальных плясок и т. д.), относящиеся к эпохе неолита. Изображения крокодилов, гиппопотамов и других животных, обнаруженные в горных районах безводной пустыни, свидетельствуют о том, что эти рисунки были сделаны в тот период, когда климат Сахары был иным. Ученые считают, что период влажности этих областей Африки относится к VIII-V тысячелетиям до н. э., после чего началось постепенное высыхание Сахары.

Сохранена орфография источника.

Алжирское вино, судя по тому, которое поступало в СССР, было очень низкого качества (кислое весьма). Зато оно стоило дешевле других. Ну, а если это вино на пути из Алжира скисало окончательно, его все-таки не выбрасывали. В него добавляли спирт (до 20°) и сахар. Получалась знаменитая бормотуха «Солнцедар», что-то чуть более 1 руб. за поллитра. (Прим. выполнившего OCR.)

Народное восстание за независимость Алжира под руководством Абд-аль-Кадира началось в 1832 г. И хотя в 1847 г. повстанцы были разбиты, а Абд-аль-Кадир взят в плен, борьба против французских колонизаторов продолжалась.

Организация «Североафриканская звезда» создана в 1926 г. в Париже алжирскими иммигрантами. В Алжире существовали секции этой организации.

В марте 1954 г. был создан «Революционный комитет единства и действия», целью которого было объединение всех антиколониальных организаций и свержение колониального режима революционным путем. В октябре 1954 г. Революционный комитет был преобразован во Фронт национального освобождения Алжира. В 1955–1956 гг. в него влились почти все националистические партии и организации. ФНО возглавил борьбу алжирского народа за освобождение.

20 сентября 1962 г. были проведены выборы в Национальное собрание Алжира. 25 сентября оно провозгласило создание Народной Алжирской Демократической Республики.

Спаги (франц. *sprahi*, от перс.) — части легкой кавалерии во французских колониальных войсках в 1831–1962 гг.; формировались в Северной Африке. (Прим. выполнившего OCR.)



Сохранена орфография источника.