



*Важным событием в жизни Судана явилось открытие движения по новой железнодорожной линии, соединившей север республики с тремя южными ее провинциями.
На снимке: Первый поезд с почетными гостями.*

Фото автора

К. МАТРОСОВ

ПО ДОРОГАМ СУДАНА

РЕСПУБЛИКЕ Судан, самому большому по территории государству Африки, нужны дороги. Хорошие дороги — одно из условий успешного и быстрого экономического развития. Итак, Судан строит дороги.

17 марта 1962 года войдет в историю Республики Судан как день открытия железной дороги, соединившей север страны с тремя южными провинциями, так долго изолированными друг от друга искусственно созданным старой колониальной администрацией барьером.

Вместе с суданскими журналистами и официальными лицами я был приглашен на торжество по случаю введения в эксплуатацию этой первой южной железной дороги, которая была полностью спроектирована и построена суданскими инженерами, специалистами и рабочими.

САМАЯ ЮЖНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В распоряжение гостей был выделен специальный поезд.

...Вагоны покрашены в цвет слоновой кости. Этот цвет лучше всего отражает солнечные лучи. Окна из дымчатого стекла, в каждое окно вмонтирована подвижная решетка, защищающая купе от солнца. Снаружи вагона по всей его длине козырек, мешающий солнцу заглядывать в вагон, а пассажирам выглядывать из него. Вагон небольшой и узкий. Купе имеет свой умывальник. Это большое облег-

чение в тропическом климате. Некоторые вагоны и вагон-ресторан нашего состава построены на суданских предприятиях. Суданские трудящиеся сэкономили на каждом вагоне четыре тысячи суданских фунтов стерлингов. Сразу за паровозом две дополнительные цистерны с водой. Также не лишняя предосторожность, а проще сказать, естественная необходимость в условиях безводных районов страны.

Протяженность дороги — 445 километров. Позднее здесь будет 14 станционных зданий и несколько разъездов. В строительстве ее участвовало около 1500 суданских инженеров и рабочих. Крупным успехом суданских строителей явилось сооружение моста на четырех опорах через реку Лоль; длина его около 180 метров.

Дорога сыграет важную роль в развитии экономики юга страны. По ней в центральные области потекут местные фрукты — манго, ананасы, бананы, цитрусовые, — рис, который постепенно станет одной из ведущих культур провинции Бахр эль-Газаль и урожай которого с одного феддана уже достиг 1700 килограммов, слоновая кость, шкуры и кожи, изделия местных мастеров и другая продукция. По этой дороге также будут отправляться фруктовые и овощные консервы, производимые на заводе в районе Вау, сооружаемом при техническом сотрудничестве Советского Союза.

Из центральных областей на юг страны будут поступать необходимые строительные материалы, техническое оборудование и особенно продукты пи-

тения. Уже до официального открытия дороги правительство Республики Судан послало для голодающего населения провинции Бахр эль-Газаль четыре тысячи мешков зерна.

Однако скептически настроенный молодой суданский журналист сказал мне, что вместе с перечисленными товарами в Хартум потянется и относительно избыточное население юга, не находящее применения своему труду и не занятое в настоящее время. Ну что же, это еще более подчеркивает необходимость и возможность развития на юге страны местной промышленности, для которой имеется такое количество свободной рабочей силы.

За окном вагона — хлопковые поля Гезиры. Хлопок — национальное богатство Республики Судан, дающее до 80 процентов национального дохода и составляющее основную статью суданского экспорта.

Наш поезд проносится мимо групп сборщиков хлопка. Сборка в разгаре, однако машин не видно. В Судане это по-прежнему тяжелый ручной труд. На расстоянии около 200 метров друг от друга по краю поля установлены два вертикальных шеста до двух метров высотой с перекладиной сверху. К ним прикреплен длинный мешок, в который время от времени сборщики сваливают очередную партию вновь собранного хлопка. Позднее верблюды или автомашина повезут эти мешки на сборный пункт.

Все дальше продвигаемся на юг. За городом Кости поворачиваем на запад. За окном вагона целый день тянется довольно однообразный пейзаж: редкие невысокие деревья, покрытые довольно чахлой листвой. Сухой период. Деревья теряют листву. Трава желтая, выгоревшая. Да, влага здесь — все.

Изредка за окном вагона промелькнет хижина местных жителей — небольшое цилиндрическое сооружение, увенчанное конусообразной крышей из материала, издали напоминающего наш камыш; дети, с интересом рассматривающие поезд; небольшое стадо скота самой различной масти.

Львов, жирафов, носорогов и всего того, что так красочно разрекламировано в путеводителях, вблизи железной дороги не видно.

Утром семнадцатого состоялось официальное открытие моста через реку Лоль. Мост построен по видимому надежно. Суданцы гордятся им. Это крупнейший и важнейший объект на новом участке дороги. Строитель моста инженер-суданец с удовольствием и гордостью сообщает мне некоторые подробности о его сооружении.

С другой стороны моста приближается глава государства генерал-лейтенант Ибрагим Аббуд в сопровождении министров, прибывший специальным самолетом. В половине одиннадцатого Ибрагим Аббуд перерезает золотыми ножницами ленточку. Щелкаю затвором фотоаппарата. Мост открыт — наш поезд пересекает его.

Вечером того же дня в Вау в присутствии представителей местной власти и общественности произошло открытие южной железной дороги под грохот ору — отправляется в обратный путь.

Старенький маломощный паровозик не выдерживает трудностей дороги — в десяти километрах от Вау, преодолевая самый крутой участок пути, он потерял пар. Состав расцепили, и паровозик по вагонам. Нам повезло: в нашей первой половине состава остался вагон-ресторан и кухня. Следуя приглашению моих суданских друзей — иду обедать.

Каковы же в целом возможности суданских железных дорог? Общая длина железных дорог всех типов составляет 5330 километров. В 1961 году железнодорожным транспортом перевезено 2787 тысяч пассажиров. В эксплуатации находится 179 паровозов и 64 дизель-электровоза. Пассажирских вагонов — 458, грузовых вагонов и платформ всех типов — 4426. Всего в 1961 году железнодорожным транспортом перевезено 2128 тысяч тонн груза.

Чтобы показать важность железнодорожного транспорта для национального хозяйства Республики Судан, достаточно указать для сравнения, что протяженность речных путей 2500 километров и водным транспортом в республике в 1961 году было перевезено 255 тысяч пассажиров и 148 тысяч тонн груза, а воздушным транспортом — 57 тысяч пассажиров.

Доходы от эксплуатации железных дорог в 1961 году составили 11 015 695 суданских фунтов, а речной транспорт принес только 994 206 фунтов.

В ГЕЗИРУ НА «ФЕСТИВАЛЬ ХЛОПКА»

Пожалуй, в Судане наиболее надежным и лучше организованным является автобусное и автомобильное сообщение между столицей республики — городом Хартум и центральным городом Гезиры — Вад-Медани. Несколько раз посещал я этот центральный и важнейший хлопководческий район страны, используя различные средства передвижения.

В апреле, в самый разгар уборки хлопка в сезон 1961—1962 годов, когда ожидался особенно обильный урожай, группа суданских журналистов посетила по приглашению министра информации поля Гезиры. Был приглашен и я.

Самолетом мы достигли аэродрома Вад-Медани за 40 минут, а затем около шести часов колесили по хлопковым полям, наблюдая уборку урожая, осматривая оросительную систему, знакомясь с сельскохозяйственными процессами Гезиры. В наше распоряжение были выделены небольшие армейские автобусы, и лихие шоферы-солдаты мчались по грунтовым дорогам Гезиры, лишенным какого-либо искусственного покрытия, со скоростью до 100 километров в час.

Воздух раскален. Идущие впереди машины поднимают клубы тонкой глинистой пыли. Стоит только опустить стекла машины, как температура внутри начинает резко повышаться.

Моим суданским друзьям в первое время доставляло особое удовольствие на каждой остановке спрашивать меня, как мне нравится климат Судана, пока я не научился опережать их тем же вопросом.

От Хартума до Вад-Медани можно за четыре с половиной часа добраться и автобусом, что я и испытал в апреле 1962 года при поездке в Гезиру на «Фестиваль хлопка» — праздник Гезиры, знаменующий завершение сбора хлопка.

Автобус многоместный, с удобными откидывающимися креслами, как в самолете. В автобусе запасена питьевая вода.

Дорога до Вад-Медани тянется по однообразной пустынной равнине, только изредка оживляемой группой деревьев, проходящими машинами и небольшими караванами верблюдов. Дорога грунтовая, от постоянной тряски превратившаяся в гармошку: автобус бросает из стороны в сторону. Мой суданский друг объясняет мне, что поверхностный слой почвы в Судане, не защищенный надежным травяным покровом, в сезон дождей с июля по октябрь размягчается в окрестностях Хартума до такой степени, что всякое передвижение колесных автомашин

становится невозможным. Функционирует только железная дорога.

На одной из остановок мое внимание привлёк громкий разговор двух женщин, сопровождаемый неоднократным дружным смехом всех пассажиров-арабов. Разговор настолько затянулся, что задержал наше отправление.

Мой друг переводит мне многочисленные поручения, которые одна суданская женщина даёт другой, направляющейся в Мекку поклониться гробу господню. Да, много забот и просьб у жителей небольшой суданской деревушки, встретившейся на нашем пути. Несколько глинобитных невзрачных домиков. Никакой растительности кругом. Под жгучим африканским солнцем группа детей играет со старой автомобильной покрывшей. Крошечный импровизированный базарчик, приютившийся у самой остановки автобусов, торгует бананами, манго, яблоками. В маленькой прокопченной лавчонке можно купить на редкость ароматный чай и кофе. Все жители — в чистых белых «галабиях» — национальной одежде суданцев, напоминающей собой длинную свободную рубашку. Суданцам вообще свойственна любовь к чистоте.

Наконец трогаемся. Снова тряска, снова неизменные жара и пыль.

За пределами Хартума дороги не имеют искусственного покрытия, и только сейчас развернулось строительство улучшенных шоссе на важнейших направлениях: Хартум — Порт-Судан, Хартум — Кассала, Хартум — Гебель-Аулия. Учитывая состояние грунта и размеры территории Судана, работы здесь ещё непочатый край.

В Судане в 1961 году зарегистрировано 15 199 легковых автомобилей. Грузовиков в стране в этот период насчитывалось 12 348. Всего колесных машин в стране — 30 113, причем 70 процентов транспортных средств Республики Судан сосредоточено в Хартуме.

ПРОБЛЕМА РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА

Казалось бы, городской транспорт Судана не настолько велик, чтобы уличное движение превращалось в «стихийное бедствие». Однако даже в этой стране усиленно ломают голову, как лучше организовать и лучше регулировать его. Это трудности роста, одно из свидетельств бурного развития молодой республики, когда молодое, растущее обгоняет старое, пусть даже традиционное, но задерживающее быстрый прогресс всех сторон экономической, общественной и культурной жизни страны.

...Величественное зрелище представляет собой мост через Белый Нил, соединяющий Хартум с древней столицей страны — Омдурманом. Он кажется легким, но вместе с тем монолитным, надежным. Он украшает древний Нил, вносит в нильский пейзаж штрих современности.

Уголок центральной части города Хартума, столицы Республики Судан.

Фотохроника ТАСС

Но восхищаться им может только турист, да и то в первый день своего пребывания в «Тройном городе» — так называют Хартум, Омдурман и Северный Хартум. Мост этот совместно с другим мостом через Голубой Нил, соединяющим Хартум с Северным Хартумом, — одно из самых узких мест городского транспорта столицы Судана. Эти мосты постоянно перегружены, они малы для того количества транспорта, которым располагает Хартум.

Например, ширина моста через Белый Нил, через который за один «час пик» проходит в одном направлении две тысячи транспортных единиц, составляет всего 8,5 метра, что явно недостаточно. В настоящее время его планируется расширить.

В последние два года в Судане нет ограничений на ввоз автомобилей, и каждый месяц в строй вступает по 250 машин.

Общая протяженность улиц с асфальтовым покрытием в «Тройном городе» составляет 250 километров. Ширина их проезжей части колеблется от шести до 40 метров. Зачастую улицы, по которым проходит основной поток транспорта, узки, а в жилых районах, где курсируют только собственные машины проживающих здесь лиц, они значительно более благоустроены и широки. Английская администрация, которая в свое время играла ведущую роль в планировке города, больше заботилась об удобствах колониальных чиновников, чем о насущных потребностях страны.

Такси в Хартуме — это машины самых разнообразных марок. Всего в Судане в 1961 году зарегистрировано 2483 такси.

Вообще в «Тройном городе» можно увидеть автомобили всех стран и всех марок — посольские, иностранных и суданских деловых фирм, частные машины. Нередко встречаются и советские машины, находящиеся в распоряжении частных граждан и национальных фирм. Это в основном «Москвич» и «Волга», особенно часто попадаетея «Москвич». Наш старый знакомый чувствует себя совсем неплохо под палящим африканским солнцем.

Я разговаривал с одним суданцем, купившим себе «Москвич». Он дал ему самую положительную оценку. Нравится прочность нашей машины, ее надежность, проста в эксплуатации.

— Я очень доволен, что стал обладателем вашей превосходной машины, — сказал мне суданец.

— Я друг Советского Союза и рад, что в вашей великой стране производятся отличные автомобили.

