



Нищие перед зданием
«Стандард-бэнк» в горо-
де Лимбе (Малави).

Фото автора

В стране «БОЛЬШОЙ ВОДЫ»

С. КУЛИК

ПО ВЕЧЕРАМ в Блан-тайре холодно и пустынно. Дующие с гор ветры и туман загоняют в дома тех, кто их имеет, заставляя забиваться в подворотни нищих и бездомных. Только к восьми, когда привратник в красной феске звуками ксилофона извещает об открытии ресторана, у подъезда единственной в городе гостиницы «Риал» собирается публика. Сверху, из номеров, не забыв об обязательном галстуке, спускаются солидные приезжие господа. У каминов, за традиционным кофе, завязываются знакомства.

— Сегодня начато сооружение новой железной дороги из Малави в мозамбикский порт Никола, — обратился ко мне местный газетчик, редактор «Малави ньюс». — Португалия дала согласие на прокладку линии через мозамбикскую территорию.

— Наконец-то! — услышав наш разговор, вмешался сосед. — Мое имя — Гарри Руппорт, я родезийский предприниматель, имеющий здесь небольшое дело. Дорогу вроде бы будут строить японцы, но основные материалы поставим мы и ЮАР...

Португалия, Родезия, ЮАР — страны, от которых отвернулась вся независимая Африка, их политика расизма и колониализма осуждена всем миром. Но для Малави они основные политические и экономические партнеры. На главной автостраде страны, связывающей города-близнецы Блантайр и Лимбе, разместилось посольство Португалии, неподалеку, в одной из боковых улочек, — консульство ЮАР. Южноафриканскими товарами забиты магазины; родезийские газеты читаются здесь куда охотнее, чем местные издания.

Что толкнуло Малави в объятия реакционных режимов юга, заставило противопоставить себя остальной Африке? Многие отвечали мне на этот вопрос, ссылаясь на исторические и географические судьбы Малави. На протяжении

десятилетий, которые страна под названием Ньясаленд оставалась английской колонией, ее экономические связи были полностью ориентированы на юг. Сегодняшняя Малави не имеет выходов к морю, единственная железная дорога, которая связывает ее с внешним миром и по которой осуществляются все ее экспортно-импортные перевозки, проходит через территорию португальской колонии Мозамбик. Наконец, из-за безработицы внутри страны многие малавийцы уходят на заработки за границу, в том числе 80 тысяч — в ЮАР и более 200 тысяч — в Родезию. Деньги, переводимые этими рабочими-эмигрантами на родину, — важная составная часть платежного баланса Малави.

Другие отвергают подобные доводы. «Малави занимает слишком важное стратегическое положение в Южной Африке, чтобы в Претории или Лиссабоне согласились с приходом к власти в ней прогрессивного правительства», — сказал мне в Лусаке один крупный замбийский деятель. — Предоставив малавийскому президенту Х. Банде некоторые экономические льготы, они привяжали его к себе. Что же касается ссылок на историю и географию, то это просто отговорки. Могла же Замбия, также не имеющая выходов к морю, порвать с рабистским югом и повернуться на север, переориентировать свои экономические связи. Почему Малави начинает строить свою вторую железную дорогу через контролируемый португальцами Мозамбик, а не через независимую Танзанию? Потому что рабисты, финансирующие это строительство, не хотят укрепления ее связей с независимой Африкой. А «экспорт» рабочей силы из Малави? Он лишь тормозит развитие экономики страны, ежегодно отнимает у сельского хозяйства десятки тысяч молодых, здоровых рук. Побывайте в малавийской деревне (где, кстати, живет 90 процентов населения страны), там вы поймете нужды Малави, ее проблемы и заботы».

...После однообразной саванны соседних Замбии и Родезии, их выжженных солнцем равнин, покрытых колючими кустарниками, Малави радует разнообразием ландшафтов, зеленью взбирающихся по горным склонам лесов, живописными долинами бурных рек. Но главное, что бросается в глаза, когда едешь по малавийским дорогам, — обилие людей. В Замбии, например, можно ехать

часами, не встретив ни одного человека, ни одного населенного пункта. Здесь же одна деревня переходит в другую, люди идут нескончаемым потоком: женщины, одетые в пестрые длиннополые наряды, несущие на головах покупки с рынка; юноши, перегоняющие скот; возвращающиеся с полей девушки; ребятишки, играющие в придорожной пыли. Меньше всего мужчин: каждый из трех взрослых малавийцев занимается отходничеством — уходит на заработки в соседние страны.

Причины? Их много, но главной является в том, что африканская деревня, особенно в южной части страны, где живет три четверти четырехмиллионного населения Малави, задыхается от земельного голода. К югу и востоку от Блантайра, в плодородных горных долинах Чолом и Мланже, раскинулись ухоженные, радующие глаз яркие зеленые плантации чая и табака, рощи тунгового дерева, из которого изготавливают масло, необходимое для производства лаков и красок. Однако достаточно прочитать таблички у въезда на эти плантации, пестрящие английскими, южноафриканскими и португальскими фамилиями, чтобы понять, что африканец здесь — всего лишь сезонник, поденный рабочий. С колониальных времен седьмая часть территории страны — лучшие, плодородные земли предгорий — принадлежит европейским фермерам и «Бритиш Саут Африка компани». Они дают около 70 процентов основных экспортных культур: чая, табака, тунгового масла. Нетрудно догадаться, в чьих руках находится малавийская экономика...

КОВРЫ НА ДОРОГАХ

Сбор чайного листа — очень интересное зрелище. Чтобы было видно, где и как работают сборщики, владельцы плантаций выдают им яркие, обычно огненно-оранжевые пластиковые плащи, резко контрастирующие с изумрудной зеленью чайного куста. Издалека, когда еще не видно фигур людей, эти плащи кажутся огромными цветами, разбросанными по идеально ровной глади плантаций. Привлеченный этой картиной, я забрел на одну из них.

— В день получаем три-четыре шиллинга — ответил на мой вопрос сборщик-старик. — Да ведь это не весь год, а только в пери-

од сбора урожая. Остальное время пытаемся хоть что-нибудь вырастить на своем участке. Да что там получишь, когда ни воды рядом, ни достаточно земли.

Средний участок на семью из 10—12 человек в южных районах Малави колеблется от 1,2 до 2 гектаров. Половина надела находится под залежью, на другой с помощью первобытной мотыги выращивают маис, маниок, арахис. Большинство хозяйств носит чисто потребительский характер, производят продукты только для себя. А если и удастся порою получить излишки, то что делать с арахисом или кукурузой в районе, где только их все и выращивают. Часто малавийские крестьяне, живущие у дорог, оставляют свой товар прямо на обочине, без присмотра, в надежде, что проезжающий мимо горожанин купит хоть что-нибудь. Там же, вдоль дорог, в ожидании туристов, выставляют соломенные шляпы и корзины, вырезанные из дерева занятые фигурки животных и огромные, в восемь-десять квадратных метров, ковры и циновки из сизаля, украшенные строгим геометрическим орнаментом.

По мере приближения к «Большой воде» — так малавийцы называют озеро Ньяса, занимающее четвертую часть территории их страны, — к разложенным вдоль дорог товарам прибавляется рыба: вяленая, копченая, жареная. Предприимчивый мальчишка, выйдя на середину шоссе, властным жестом останавливает машину, всовывает еще трепещущую рыбку прямо в окно: «Отдам за любую цену, сэр. Мне нужны деньги».

Однако подобная торговля приносит мало дохода. Узость местного рынка, слабо развитые денежные отношения тормозят прогресс малавийского сельского хозяйства, гонят людей на заработки в город, на рудники и плантации ЮАР и Родезии. Как писала недавно одна малавийская газета, даже там, где есть свободные земли, дети и женщины, оставшиеся без мужчин, не могут их освоить. Так создается порочный круг, для выхода из которого делается пока очень мало.

Было бы неверно сказать, что в Малави сейчас ничего не строится. Другое дело — кто строит. Строят компании ФРГ, Израиля, Японии, которые получили право свободного вывоза прибылей. Особую активность проявляют южноафриканские монополии. Промышленность ЮАР нуждается

в дешевой рабочей силе, в сырье и, главное, новых рынках сбыта. Экономический бойкот, объявленный большинством африканских стран ЮАР, приводит к тому, что для товаров с клеймом: «Сделано в Южной Африке» на континенте нет сбыта. Используя Республику Малави, предприниматели из Кейптауна и Йоханнесбурга пытаются обходить путем прорвать экономический бойкот и выйти на рынки Африки. Малавийские товары, выпущенные на предприятиях южноафриканских бизнесменов, формально не подпадают под экономические санкции и поэтому продаются в Кении и Замбии, в Уганде и на Мадагаскаре. Однако все доходы от их продажи прибирает к рукам ЮАР. С другой стороны, боясь оказаться отрезанной от своих обычных поставщиков, ЮАР намеревается принять участие в разработке богатых месторождений малавийских бокситов у горы Мланже.

ОДНА СТОЛИЦА ВМЕСТО ТРЕХ!

Наиболее серьезным вторжением ЮАР в экономику Малави, однако, является согласие Претории финансировать строительство новой столицы республики. Дело в том, что ныне эта небольшая страна фактически имеет три главных города. Официальная столица Малави — небольшой провинциальный городок Зомба. Ее единственная улица, выю-

щаяся вдоль подножий крутых холмов, застроена небольшими зданиями министерств, прячущимися в буйной тропической зелени. Постоянного населения почти нет, а те, кто здесь живет, вынуждены ездить в магазины за 60 километров в Лимбе — второй по значению город страны, торговый и культурный центр. Восьмикилометровое шоссе, застроенное модернистскими зданиями правительственных учреждений и посольств, соединяет Лимбе с Блантайром — крупнейшим малавийским городом с 80-тысячным населением, промышленным и деловым центром республики.

Что и говорить, обладание «тремя столицами» — дело не только неудобное, но и дорогостоящее. К тому же все три города расположены на юге страны, в то время как остальные районы лишены крупных населенных пунктов. Поэтому малавийский президент Х. Банда считает, что Малави необходима новая столица, расположенная в центре страны. Местом для нее избран Лилонгве — ныне небольшой городок, заселенный белыми фермерами.

Долина, в которой расположен Лилонгве, поразила меня своей фантастической красотой. Спускающийся с окружающих ее гор тропический лес заходит прямо в город, переходит в парки и отступает только в самом центре, где уже проложено несколько новых улиц. Признаков крупного строительства в Лилонгве еще не заметно, однако теодолиты топографов, расставленные на пе-

рекрестках, говорят, что подготовка к нему ведется.

В официальных малавийских кругах утверждают, что создание новой столицы оживит центральные и северные районы страны, вовлечет в экономическое развитие богатейшие ресурсы «малавийского моря» — озера Ньяса, создаст новые стимулы для торговли. Однако для осуществления этого дорогостоящего проекта, оцениваемого в 25 миллионов фунтов стерлингов, у молодой республики, испытывающей финансовые трудности, нет денег. Южная Африка уже дала согласие на предоставление займа в пять миллионов фунтов, ведутся переговоры о том, чтобы Претория согласилась на полное финансирование проекта. У тех же камингов в «Риале», не таясь, говорят, что это повлечет за собой еще большее проникновение монополий ЮАР в экономику Малави, усиление политического влияния «белого Юга» в этой африканской республике.

«...Тот, кто сейчас попадает в Малави, чувствует себя, словно он вернулся в счастливые времена минувшей колониальной жизни, — писала йоханнесбургская газета «Ранд дейли мейл». — Белая часть населения, выросшая после предоставления независимости на 25 процентов и насчитывающая сейчас 12 тысяч человек, пользуется плодами невиданного процветания и достатка. Белые администраторы и технические специалисты занимают официальные посты, свита президента в значительной степени состоит из них. Армия и полиция, включая уголовный розыск, контролируются европейцами, а доктор Банда регулярно получает донесения родезийской разведки. Даже в колониальные времена белое население не знало такой прекрасной жизни...» Тем временем средний доход африканцев в Малави по-прежнему остается самым низким на континенте, и даже по официальным оценкам, не превышает 18 фунтов в год. Это столько, сколько получает в Малави «процветающий» белый за три-четыре дня. Около двух тысяч человек, оппозиционно настроенных к политике сотрудничества с Югом, находятся в заключении или под домашним арестом. Малавийские газеты систематически сообщают о раскрытии антиправительственных заговоров, переходе через границу отрядов вооруженных повстанцев.

Современное здание главного почтамта в Лимбе.
Фото ТАСС

