

В СТРАНЕ ГРУНТОВЫХ ДОРОГ

А. БАЛЕБАНОВ



А улицах Бамако множество велосипедистов. Велосипед прочно вошел в быт страны. В столице Республики Мали, протянувшейся на 10—13 километров вдоль реки Нигер, это особенно заметно. Велосипедистов встречаешь и на шоссе у города; и на мощенных улицах «африканских» кварталов, где, теснясь, стоят глинобитные дома; и в европеизированных районах с их каменными домами и асфальтом; и, уж конечно, в деловом центре.

Бамако сегодня — город со 160-тысячным населением. Основные его магистрали, которые еще десять лет назад казались просторными, теперь стали тесны. Тротуаров, в нашем понимании, здесь зачастую нет совсем. Ну а там, где они все же есть, — в большинстве случаев это узкие и пыльные полоски вдоль асфальта; они заняты автомобилями, потому что остановиться больше негде: не хватает стоянок. В тех же местах, где не удалось втиснуться машинам, сидят под тентом уличные портные или стоят торговцы, разложившие свой товар прямо пе-

ред стенами домов. Пешеходам приходится изрядно маневрировать, чтобы не попасть под колеса проезжающего транспорта, не наткнуться на безмятежно беседующих друзей, которые могут просто-напросто «перегородить» тротуар, не наступить на разложенные товары.

Порою кажется, что здесь не существует никаких правил уличного движения. Часты аварии. Власти принимают меры к упорядочению уличного движения в главном городе республики. Уже несколько месяцев подряд в районе Большого рынка и прилегающих к нему улиц наряды полицейских интенсивно регулируют движение, приучая к порядку водителей и пешеходов. Налажено бесперебойное функционирование почти всех имеющихся в городе светофоров (их около десяти).

Автомобилей в городе много, и число их постоянно растет. Машины в основном французского производства. По дорогам Мали «бегают» тысячи «Пежо», «Рено», «Ситроен» и «Симка». Представлены здесь и западногерманские «Мерседес-Бенц», «Опель» и «Фольксваген». Можно встретить советские «газики», «Москвичи» и «Волги». На малийский рынок попадают также различные моде-

■ ГЛАЗАМИ СОВЕТСКИХ ЖУРНАЛИСТОВ ■

ли японских и американских машин. Однако в наиболее благоприятных условиях находятся автомобили французских марок: для них в стране имеется обширная ремонтно-техническая база.

Кто является владельцем автомобиля в Мали? Прежде всего государство. Вскоре после достижения страной независимости правительство создало Государственное транспортное общество Мали (РТМ). На РТМ возложена серьезная обязанность гарантировать транспортировку экспортных и импортных товаров к портам. По сути дела, РТМ помогает малийской государственной импортно-экспортной компании «СОМИЭКС», которая осуществляет контроль над внешнеторговыми операциями страны. В РТМ, по данным органа деловых кругов Франции — газеты «Марше тропико э медитеранеан», насчитывается 188 грузовых автомашин. Компания ежегодно перевозит до 70 тысяч тонн грузов на расстояние в 100 тысяч километров.

Государство содержит большой парк легковых автомобилей для обслуживания административного аппарата.

Для перевозки пассажиров создано Транспортное общество города Бамако, однако число автобусов, которыми оно располагает, явно недостаточно: на остановках люди порою ждут машину по 30—40 минут. Кроме того, не всегда есть в наличии необходимые запасные части, что вызывает длительные простои автобусов.

Такое положение на руку частному сектору, который переманивает к себе пассажиров умеренными тарифами и регулярным обслуживанием. Взять хотя бы такси. Таксомоторный парк страны насчитывает много автомобилей, однако львиная доля их приходится на частный сектор, который представлен легковыми такси и

Альберт Михайлович Балебанов (род. в 1939 году) — корреспондент ТАСС в Республике Мали с 1968 по 1970 год.

маршрутными «дуру-дуру» (крытые брезентом «пикапы» на десять человек). Плата за проезд в частных «дуру-дуру» вдвое меньше, чем в государственных, и их можно «поймать» в любое время в любом конце города.

...Я еду в небольшом сером «Ситроене», уже много лет используемом в качестве такси. Мотор постоянно «чихает» и время от времени глохнет. Но мой шофер Мамаду спокоен. Поворот руля и машины снова трогается в путь. Тяжела жизнь этой старой «клячи». Не менее тяжела она и у ее водителя.

— Давно работаете в такси, Мамаду? — спрашиваю я.

— Да уж скоро три года.

— Довольны ли работой?

Мамаду отрицательно качает головой и рассказывает:

— Заработок у меня небольшой, работаешь без выходных, без отпуска, простой, вызванный аварией, не оплачивается. А ведь у меня семья.

Разговор обрывается — заглох мотор.

— Я уже давно говорил хозяину: машина в таком состоянии, что скорее отпугивает клиентов, чем привлекает, — начал Мамаду, снова сев за руль. — Куда там, он и слушать не хочет. Кстати, патрон, нужен ли вам шофер?

В лице частного сектора государство имеет сильного конкурента. Так, например, одна из французских фирм ежегодно перевозит 160 тысяч тонн грузов для малийского правительства, с кото-

**ТОЛЬКО
ФАКТЫ**

● Видные писатели и общественные деятели требуют от правительства Форстера распространить на политических заключенных амнистию, которая будет объявлена для уголовных преступников по случаю 10-й годовщины республики 31 мая 1971 года.

● Португалия использует гербициды для уничтожения урожая в повстанческих районах Анголы. Зимой 1969 года Португалия, Соединенные Штаты и Австралия голосовали на сессии Генеральной Ассамблеи ООН против резолюции, запрещающей использование гербицидов в военных целях. Генеральная Ассамблея приняла эту резолюцию 80 голосами против трех.

● В нынешнем учебном году в Дагомее насчитывалось 172,5 тысячи школьников. В городах обучением была охвачена примерно четверть детей школьного возраста, в сельской местности — шестая часть. Но даже для этого малого количества учеников не хватало преподавателей, классных помещений, учебных пособий, школьного оборудования.

рым у нее специальное соглашение. Фирма располагает большим количеством техники для транспортно-грузовых и такелажных работ, огромными складами, в ней занято свыше 200 специалистов и рабочих. Но ведь частный сектор не ограничивается этой фирмой: существует множество мелких «компаний» (от одного до десяти

грузовиков). В таких условиях госсектору приходится туговато.

Дороги... Их в Мали много, ведь площадь страны вдвое больше территории ее бывшей метрополии — Франции. Однако протяженность автомобильных дорог составляет всего 12 тысяч километров, из которых лишь 7,5 тысячи пригодны для эксплуатации

НАТО помогает Лиссабону

В последнее время руководство НАТО проявляет небывалый интерес к португальским колониям в Африке. Эта заинтересованность на деле означает, что наследников Салазара ожидает

еще большая финансовая и военная помощь стран Запада. Официально такая поддержка никоим образом не связывается с африканской политикой португальских властей, а обосновывается необходимостью укреплять военный потенциал Португалии как партнера по НАТО.

Огромная часть получаемой помощи уходит на «оборону заморских владений», в которых Лиссабон держит свыше 140 тысяч солдат. Почти 50 процентов национального бюджета Португалии расходуется на военные нужды. Одна из самых отсталых стран Европы не могла бы нести это бремя одна, особенно в условиях усиления национально-освободи-

тельного движения в ее колониях.

По замыслам стратегов из НАТО, на территории португальских колоний должна быть организована мощная сеть электронных и метеорологических коммуникаций, которая в случае войны будет способна обеспечить наилучшую связь между европейскими участниками НАТО и Соединенными Штатами Америки. Важная роль отводится военным базам на Азорских островах, островах Зеленого Мыса и в особенности в Анголе и Гвинее-Бисау, с их прибрежной полосой протяженностью в 1816 километров.

Вот почему столь сильно озабочено руководство Североатлантического союза резким ослабле-

круглый год и 1500 километров — асфальтировано. Великолепная 240-километровая трасса проложена между Бамако и Сегу, 380-километровое шоссе связывает столицу с Сикассо. Но большинство дорог грунтовые, которые в сезон дождей размываются до такой степени, что становятся непроходимыми.

Дорожное строительство в стране ведется, по африканским масштабам, весьма интенсивно. За десять лет независимости в Мали проложено 1200 километров дорог — намного больше, чем в ряде других странах континента. Сейчас строится автомагистраль Бамако — Гао, протяженностью 1250 километров.

Значительную часть территории Мали занимает пустыня Сахара. Не так давно ее пересекала автомобильная дорога, которая начинается у маленького малийского городишка Бурем, что на левом берегу Нигера, и идет на северо-восток, к плато Ифорас.

На всем протяжении «транссахарской дороги» палит солнце, мучает жажда. Ее можно утолить водой из глубоких колодцев, заботливо обложенных камнями. Такие колодцы расположены не вдалеке от дороги, через каждые пять-шесть километров. Правда, в некоторых из них вода слишком соленая и пригодна лишь для верблюдов.

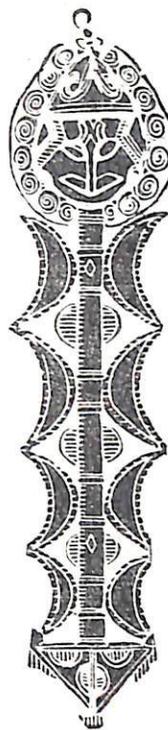
Сказать, что по «транссахарской дороге» автомобили идут непрерывным потоком, было бы преувеличением. Лишь изредка здесь

можно встретить ищущих острых ощущений иностранных туристов и коммерсантов. Проехав по Сахаре, они обычно избавляются от своих машин, продавая их в Гао. Не всякий автомобиль выдержит подобное испытание.

На «транссахарской дороге», по крайней мере в той ее части, которая проходит по Мали, организован контроль за движением транспорта. Через каждые 150—200 километров установлены посты, которые фиксируют каждую проезжающую автомашину. Если спустя три-четыре часа, необходимые, чтобы преодолеть расстояние между постами, отмеченная машина не проследует мимо будки дежурного, то с двух постов навстречу друг другу отправляются поисковые группы. Заблудиться в Сахаре ничего не стоит даже днем, а тем более ночью, когда приходится ориентировать свой путь лишь по звездам.

В Мали только одна узкоколейная железная дорога, протяженностью 645 километров. Она связывает Бамако с Сенегалом, обеспечивая Мали доступ к порту Дакар. Грузооборот ее не превысил в 1968 году и 235 тысяч тонн. Дорога пока не рентабельна.

После достижения независимости республика начала интенсивно использовать водные пути для внутренних перевозок. Крупнейшая водная артерия страны — Нигер приобрел большое экономическое значение: он ежегодно пропускает свыше 70 тысяч тонн грузов и 70 тысяч пассажиров.



Монополию на транспортные перевозки по Нигеру от Куликоро до Гао держит государственная навигационная компания «Ательер э шантьер дю Мали».

Транспорт продолжает оставаться одной из самых насущных проблем Мали — молодого африканского государства.

нием португальских позиций на африканском континенте. Отсюда и готовность стран Запада пойти на еще большие затраты, чтобы сохранить за Португалией ее «заморские территории».

В настоящее время в Африке под португальскими опознавательными знаками летают военные самолеты самых различных конструкций. Здесь и легкие машины марки «Дорнье», поставленные западногерманской фирмой, и бомбардировщики американской компании «Локхид», и канадские истребители «Ф-86» и «Ф-91», и французские вертолеты «Алуэтт-2» и «Алуэтт-3».

Сухопутные части португальской армии оснащены брониро-

ванными грузовиками английского производства типа «Хамбер», американскими танками «М-41» и «М-47».

Нередкими гостями на «заморских территориях» Португалии являются специальные военные миссии США и других западных стран, которые прибывают сюда, дабы на месте ознакомиться с техникой борьбы против партизан.

Устраиваются даже «семинары», где наставниками португальцев нередко выступают американские офицеры, принимавшие участие в грязной войне против народов Юго-Восточной Азии.

Португальские вояки охотно перенимают опыт не только у сво-

их сегодняшних союзников. Так, еще в 1967 году в интервью западногерманскому журналисту Вернеру Шульцу командующий португальской армией в Анголе генерал Эрмеш ди Араужу Оливейра откровенно заявил: «Португальский генштаб разработал метод ведения военных операций против партизан. Мы воспользовались опытом германской разведки в борьбе против движения Сопротивления во Франции и в России».

Но щедрые подачки НАТО не смогут отсрочить близкого и окончательного краха португальских колониальных режимов на африканском континенте.