

# ЧЕРЕЗ САХАРУ

Ю. ЗИНИН

**В** 1943 году американский бомбардировщик «Леди би гуд», возвращаясь с боевого задания, потерпел катастрофу над Сахарой. Уцелевшие члены экипажа, идя ночами без компаса и отдыхая днем в тени, прошли за неделю 120 километров. В конце концов, обессилев от жары и жажды, летчики потеряли ориентировку и стали плутать вокруг места падения самолета. Лишь спустя 17 лет их кости нашли рядом с обломками упавшего бомбардировщика...

Осенью 1971 года газеты сообщили о гибели трех молодых французов, отправившихся путешествовать по Сахаре на малолитражке. Они заблудились в песках и погибли недалеко от проселочной дороги на нигерско-алжирской границе...

Данные мрачной статистики можно было бы приводить и дальше... Человеку во всеоружии современной науки и техники не страшна пустыня. Но горе тому, кто по воле случая останется один на один с грозной и безжалостной Сахарой.

На 5200 километров с запада на восток тянется эта величайшая в мире пустыня. Она занимает 10 миллионов квадратных километров, что по площади равно Европе. Владения Сахары простираются на территории десятка африканских стран, и везде, куда она вторгается своим горячим дыханием, царит желтизна бесконечных песков и безмолвие голубого неба. На

маленьких островках-оазисах, отстоящих друг от друга порою на сотни километров, человек борется с надвигающимися песками. Тем не менее сейчас на Сахару все чаще обращают внимание, с ней связывают большие надежды.

В пустыне обнаружены колоссальные запасы нефти и газа, залежи угля, золота, вольфрама, различных редких металлов. В горном массиве Хоггар открыто значительное месторождение урана.

Эту землю можно щедро оросить. Гидрологи говорят: в Сахаре — вдоволь воды. Обширное подземное озеро, залегающее на 100—200-метровой глубине, тянется на сотни километров. Привлекают своей перспективностью и энергетические ресурсы Сахары. Каждый сантиметр ее поверхности получает в день по 500 солнечных калорий. Практически неограничен энергетический потенциал и необузданных сахарских ветров.

Однако освоение пустыни, ее интеграция в хозяйственный комплекс молодых африканских стран наталкивается на громадные трудности, и одна из первых — отсутствие современной дорожной сети.

Когда летом 1964 года в Алжире был образован Комитет по координации межсахарских сообщений, куда вошли Алжир, Тунис, Мали и Нигер, то его участники представляли себе всю сложность проблем, стоящих перед ними. Естественно, они были в курсе предыдущих проектов прокладки транспортных артерий через пустыню.

Попытки пересечь Сахару с севера на юг, проникнуть в самое сердце ее вплоть до Тимбукту предпринимались еще в начале прошлого века. Европейские путешественники, движимые жаждой открытий, новизны, а порою и просто корыстными интересами, отправлялись в далекие и опасные маршруты. Большинство этих предприятий кончалось трагически. Были среди исследователей Сахары идеалисты и чудаки, как, например, француз Лебоди, которому трудно отказать в богатом воображении. Крупный промышленник, страстно увлеченный загадками Сахары, решил поселиться в пустыне. Он высадился в Мавритании, приобрел участок земли и основал будущую «столицу Сахары», которой дал громкое имя — Троя. Новоявленный монарх заказал трон и провозгла-

сил себя Жаком Первым — императором Сахары. «Царствование» его продолжалось недолго. Проект фантазера потерпел крах, а сам он застрелился.

Примечательно, что среди европейских первопроходцев пустыни были и женщины. Одна из них посвятила Сахаре всю свою короткую, но насыщенную необычайными приключениями жизнь. Изабелла Эберхарт, родившаяся в 1877 году от матери-русской и отца-швейцарца, с детских лет увлекалась экзотикой Востока. Это увлечение привело ее в сахарский оазис Эль-Уэд, что в 700 километрах от Алжира. Она приняла ислам и вышла замуж за мусульманина. Ввязавшись в борьбу местных сект, она была ранена в одном из кровопролитных столкновений на почве религиозного соперничества. После высылки из Алжира по обвинению в бунтарстве Изабелла Эберхарт написала несколько книг о том, что увидела и узнала в Сахаре. Судьба вновь привела смелую и отчаянную женщину в Алжир, где она и погибла в 27 лет — утонула во время наводнения.

К концу прошлого столетия территория Южной Сахары была поделена между колониальными державами. Перед первой мировой войной империалистические хищники, готовясь к переделу владений, стали задумываться о стратегической важности средств сообщения на континенте. В эти годы возникла идея постройки транссахарской железной дороги, которая соединила бы средиземноморское побережье с Нигером. В 1912 году был представлен первый ее проект под названием «Трансахарский путь: Алжир — Кейптаун». Подобные проекты затем выдвигались неоднократно, но ни один не был осуществлен. Вполне вероятно, что колониальные правители сопоставляли выгоды от сооружения дорогостоящей трассы с риском лишиться своих владений под натпором растущего национально-освободительного движения в Африке. Совсем по-другому взглянули на эту проблему в молодых африканских странах, кровно заинтересованных в создании современной транспортной сети, в налаживании взаимных связей.

Через четыре года после создания Комитета по координации межсахарских сообщений его участники поставили свои подпи-

си под соглашением о проведении изысканий для прокладки шоссе в рамках Программы развития ООН. Летом 1971 года изыскания были закончены. Документация составила несколько пухлых томов.

Эта самая протяженная транспортная магистраль на африканском континенте должна с севера на юг пересечь территорию Алжира, Мали и Нигера. По проекту дорога берет свое начало в алжирском городе Эль-Голеа. Пройдя по территории страны 1100 километров, она достигнет города Таманрассета. Здесь шоссе раздвоится: одна его ветвь пойдет в Гао (Мали), вторая — в Ин-Галь (Нигер).

Осенью того же года в Эль-Голеа вошла колонна тяжело нагруженных грузовиков. Молодые парни в хаки и широкополых шляпах сбрасывали из кузовов палатки и одеяла. Быстро вырос временный лагерь. За грузовиками потянулись бульдозеры, скреперы, камнедробилки, асфальтоукладчики. В сентябре президент АНДР Хуари Бумедьен специально прибыл в Эль-Голеа, чтобы провести первую символическую борозду на бульдозере в знак официального открытия работ по сооружению первого отрезка транссахарской магистрали.

Так 900 молодых алжирцев из Национальной службы страны бросили вызов каменистым плато, сыпучим пескам, мрачным ущельям, беспощадному африканскому солнцу и иссушающим ветрам. 22 месяца с коротким летним перерывом алжирские дорожники прокладывали участок шоссе от Эль-Голеа до Айн-Салаха длиной в 420 километров. Вся страна следила за сооружением «дороги африканского единства».

И вот в мае 1973 года начальный участок трассы был открыт в присутствии четырех президентов соседних африканских стран. Вскоре мне довелось проехать по свежему, еще слабо накатанному шоссе.

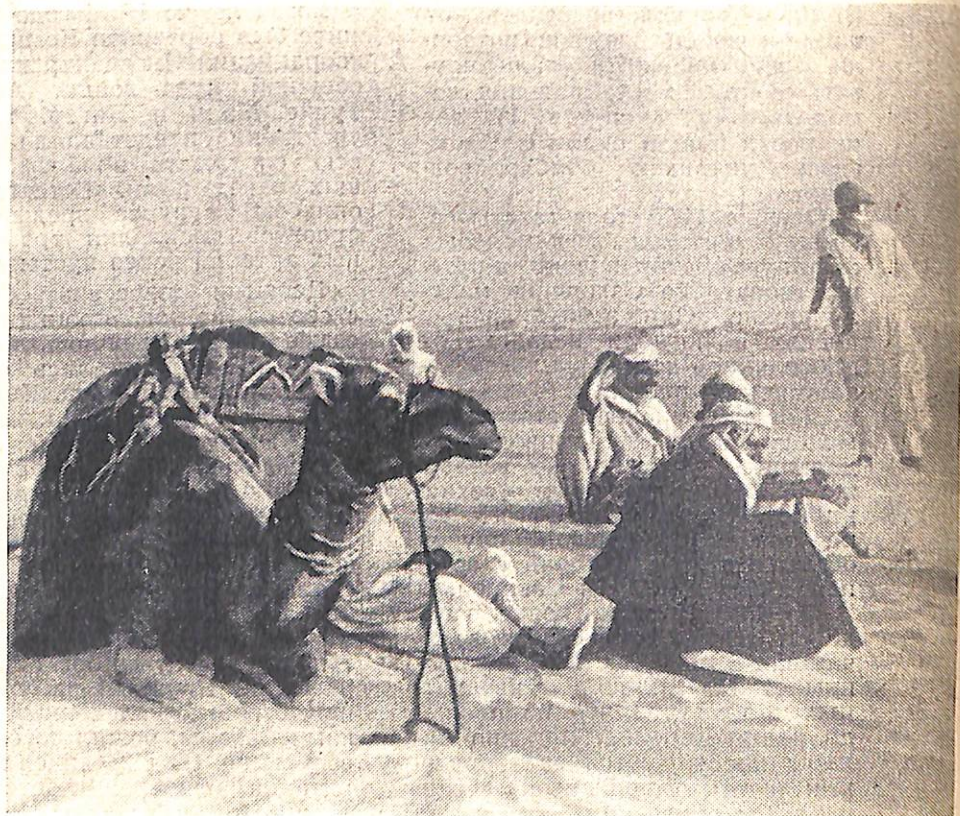
Стрелка спидометра постоянно дрожала около 110—120 километров. «С такой скоростью рассчитано движение по дороге», — сообщил сопровождавший нас главный инженер строительства «африканского пути единства» Хамиди Брахим. Шоссе искусно вписано в окружающий рельеф: благодаря точно рассчитанному уклону его профиля пески переносятся ветрами, не скапливаясь на проезжей части.

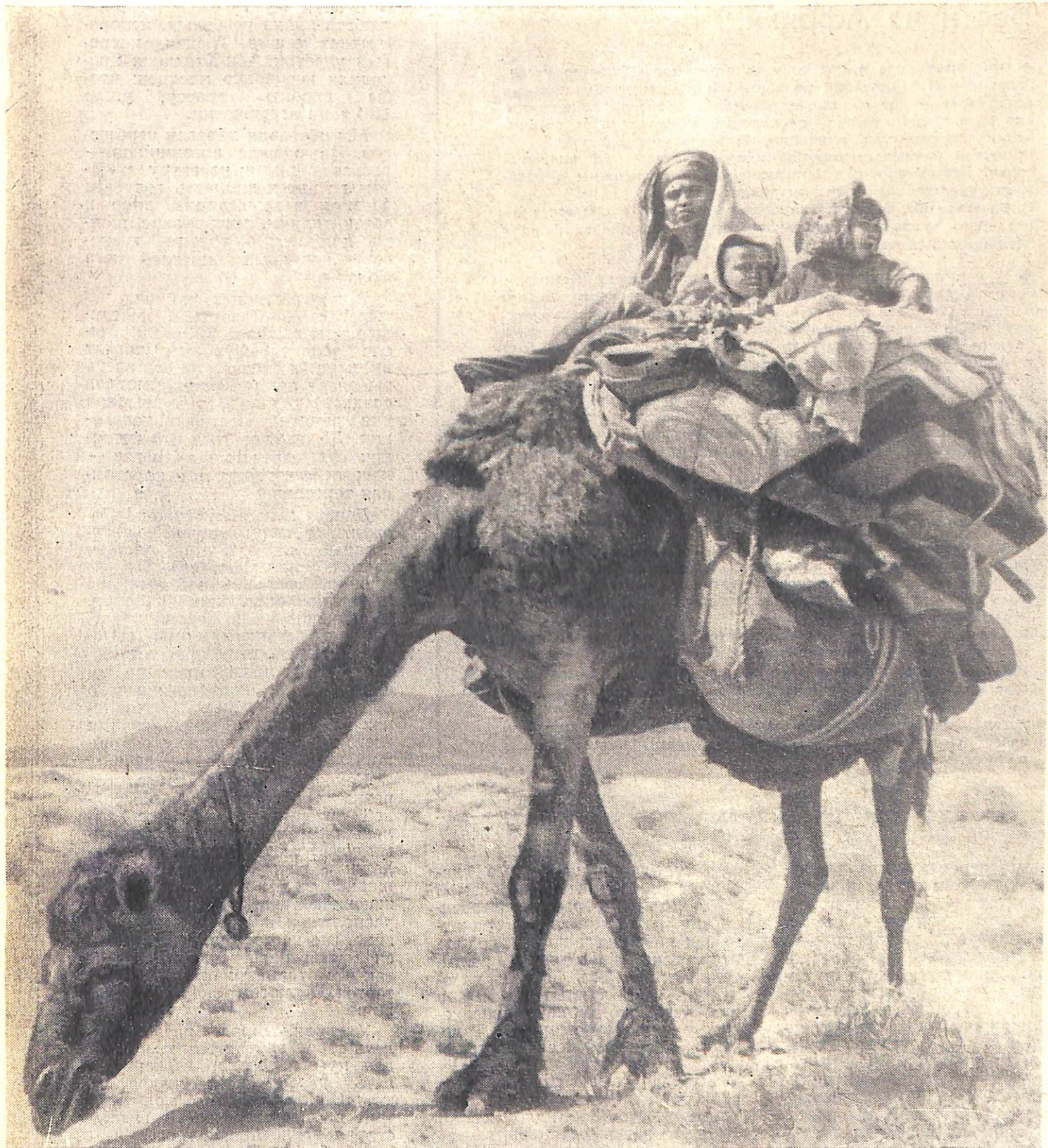
## В ОБЪЕКТИВЕ — САХАРА

*Гробницы туггуртских царей.*

*Бедуинская семья кочует со всем своим скарбом (фото на стр. 39).*

*Караван встречает зарю, чтобы с рассветом продолжить свой нелегкий путь.*





## Вести из Африки

◆ Организованное в 1971 году сенегальское Общество исследования и консультации по вопросам развития африканских стран уже имеет солидные работы в области социологии, экономики, демографии, статистики, управления и организации производства, изучения конъюнктуры рынков. Общество оказывает помощь правительствам африканских стран, международным организациям, гражданским и военным учреждениям, частным предприятиям. В Сенегале им дана оценка положения дела в области иностранного туризма, исследуется вопрос о социальной роли женщины в развивающихся странах.

◆ В настоящее время телефонная связь между Котону и Лагосом или Ломе и Аккрой осуществляется через Лондон и Париж. Назрела настоятельная необходимость создать свою, внутриафриканскую телефонную сеть. Международный союз электросвязи изучает эту проблему с 1968 года. В 1972 году в Аддис-Абебе состоялось совещание, которое рассмотрело технико-экономические аспекты создания системы непосредственной телефонной связи между 28 странами Восточной и Западной Африки. В прошлом году на конференции в Ломе обсуждались практические вопросы по осуществлению проекта. Были созданы семинары по подготовке специализированных кадров. Успешное осуществление проекта будет способствовать экономическому и социальному развитию стран Африки и укрепит связи между ними.

◆ Как отмечает африканская пресса, структура университета в Ломе, созданного в 1970 году по образцу французских учебных заведений, не соответствует потребностям страны. Того нужны преподаватели, инженеры, врачи, администраторы, работники торговли. В связи с этим здесь предполагается основать новые учебные заведения: педагогический институт, школу естественных наук, филологическую и агрономическую школы, высшие школы инженеров и механиков, управленческого аппарата. Тоголезское правительство заявило, что предпочтение при найме на работу будет отдаваться кадрам, подготовленным национальными вузами.

За время строительства уложено десять тысяч тонн асфальтового покрытия. Ширина проезжей части дороги — четыре-шесть метров, с обочиной — до девяти. «Здесь все, на сто процентов выполнено руками алжирцев, — не без гордости заметил Х. Брахим. — Эксперты ООН предполагали, что строительство займет три года, а наши парни, показав пример самоотверженного труда, потратили на него меньше двух лет».

Окружающий пейзаж постепенно менялся: песчаная пустыня переходила в каменистую, дорога сделала несколько крутых виражей, и мы поднялись на плато Тадемаит. Мрачное,

зловещее зрелище: серые скалы, остроконечные пики самой причудливой формы, фантастические нагромождения гранитных и кварцевых пород, полное отсутствие какой-либо растительности. «Рельеф здесь напоминает хаос лунных камней, в нем есть что-то апокалипсическое», — писал о плато Тадемаит один из исследователей Сахары.

Впереди самый тяжелый участок дороги — ущелье Айн-Хаджадж (Источник паломников). Когда-то здесь останавливались караваны верблюдов, но вода в колодце иссякла, осталось лишь название. Даже самые беспешные водители, исколесившие

пустыню вдоль и поперек, здесь серьезно, подтягиваются. Нужен глаз да глаз: на дне пропасти, куда жутко взглянуть, валяются куски разбитых, искореженных машин. Трехкилометровый участок Айн-Хаджадж проходили несколько месяцев: чтобы пробить трассу, ушло 120 тонн взрывчатки.

Мы обогнали караван верблюдов. По одежде погонщиков — развеваемся на ветру рубахам до пят и шишьям, голубым чалмам, закрывающим лицо и оставляющим лишь узкие щелки для глаз, — узнали туарегов — коренных жителей юга Сахары.

В приграничных районах четырех стран Сахары в настоящее время живет 500—600 тысяч человек. Суровый климат пустыни (в среднем за год здесь выпадает лишь 50 миллиметров осадков) оставил мало выбора для занятий местного населения. До сих пор главный источник существования туарегов — кочевое скотоводство и караванная торговля.

Дорога нужна как жизнь! Сооружение транссахарской автодороги, которое, по оценке, займет семь-восемь лет, без сомнения, даст мощный импульс развитию окрестных районов. И значение ее не ограничивается чисто экономической выгодой. В перспективе трасса вызовет эффект цепной реакции социального и психологического порядка. Это переход кочевников на оседлость, модернизация всего края, вовлечение его в общий хозяйственный комплекс.

Конечный пункт первого отрезка транссахарской шоссеартерии — Айн-Салах, маленький городишко с глиняными домиками цвета охры, замедленным ритмом жизни, отягощенной зноем и духотой окружающей пустыни. Айн-Салах расположен в естественной низине, где постоянно скапливаются массы перегретого воздуха, так что это место по праву считается полюсом жары в Алжире.

У окраин города расположилась строительная техника, ожидая нового сезона, чтобы сделать последующий скачок на юг. «Земля векового молчания таит в себе действие», — гласит старая пословица туарегов. Человек разбудит Сахару, поставит ее богатства себе на службу!

Алжир — Москва