

ПУТИ-ДОРОГИ

В. КОРОЧАНЦЕВ

ЕЩЕ не так давно, чтобы попасть в центр Западного Камеруна — Буза, мне пришлось сделать крюк по очень трудным, извилистым горным дорогам, ведущим через густые тропические леса, многокилометровые плантации гевеи, масличной пальмы, кофе, бананов, через Лум и Кумбу — иной дороги не было. Езда до Бузы заняла около четырех часов.

С апреля минувшего года путь из Дуалы в Бузу стал в несколько раз короче. Открыт новый подвесной мост (длиной 119 метров) через реку Мунго и вместе с ним — новая асфальтированная шоссейная дорога Дуала — Тико (Западный Камерун) протяженностью 52 километра.

Сегодня в Камеруне 700 километров железнодорожных путей. Детищем камерунского государства является Транскамерунская железная дорога. К 306 километрам ветки, связывающей порт Дуала со столицей федерации Яунде, прибавятся 635 километров от Яунде до Нгаундере. В разгаре работы на отрезке Яунде — Белабо (300 километров). В настоящее время уже началось регулярное сообщение между Яунде и Нанга-Эбоко. В дальней перспективе этот путь через долину Бини намечается продолжить от Нгаундере в Чад, а затем до столицы Центральноафриканской Республики — Банги. Можно себе представить только, какие социально-экономические изменения внесет эта дорога в жизнь северных и центральных районов страны. Станут достигаемыми одни из богатейших в мире месторождений бокситов — залежи близ Нгаундере. Рентабельным будет большое цементное предприятие, строящееся в Каэле. Разовьются целые промышленные отрасли на базе скотоводства на севере и в районе плато Адамауа (Нгаундере), где только крупного рогатого скота, по официальной статистике, свыше 1,2 миллиона голов.

Два миллиарда африканских франков, по словам президента Ахиджо, вкладывает в среднем ежегодно камерунское государ-

ство в расширение инфраструктуры. За последние шесть лет протяженность асфальтированных дорог увеличилась с 800 до 1050 километров, а грунтовых — с 3500 до 5200 километров. К этой дорожной сети следует прибавить 17 тысяч километров троп, состояние которых поддерживается силами муниципальных советов и деревенских общин.

В планы камерунского правительства входит строительство в ближайшее время таких важных в экономическом и социальном плане путей, как дороги Нгаундере — Гаруа и Кумба — Мамфе (столь необходимая Камеруну).

Естественно, что при своих ограниченных финансовых возможностях Камерун вынужден прибегать к иностранной помощи, которая часто сопровождается высокими процентами и кабальными условиями. Так, на строительные работы на втором отрезке Транскамерунской железной дороги — Белабо — Нгаундере

(332 километра) ассигновано примерно 11 миллиардов африканских франков, из которых лишь десятая часть финансируется за счет федерального бюджета.

Заметный вклад в экономическое развитие Камеруна вносит гражданская авиация. В 1967 году камерунские аэропорты приняли и отправили 276 тысяч пассажиров и 35 тысяч тонн грузов против немногим более ста тысяч пассажиров и 16 тысяч тонн грузов в 1958 году. Во многих городах и населенных пунктах республики имеются аэропорты или приспособленные для приема средних самолетов взлетно-посадочные площадки. Аэродромы есть в Яунде, Дуале, Гаруа, Нгаундере, Маруа, Фумбане, Ягуа, Каэле и других городах. Аэропорт в Дуале включает даже две взлетно-посадочные полосы.

Что касается речного судоходства, то оно развито слабо. Судноходны отдельные участки рек Мунго, Бури, Дибамба, Санага, Нионг, Нгобо, и в течение трех месяцев (с 15 июня по 15 сентября), в сезон тропических дождей, по притоку Нигера Бенуэ ведется оживленная торговля с соседней Нигерией.

Правительство Камеруна прилагает усилия к развитию национального транспорта.

Камерун. У деревенского колодца.
Фото автора

