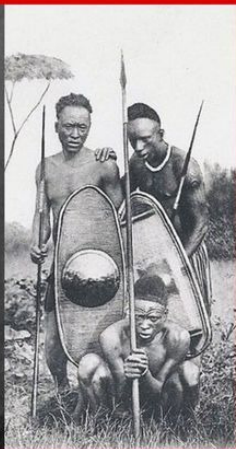


18+

ГАЙ БАРРОУЗ

Проклятье Центральной Африки

ШЕСТЬ ЛЕТ СРЕДИ ЛЮДОЕДОВ



Гай Барроуз
Проклятье Центральной
Африки. Шесть лет
среди людоедов

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=51617506
ISBN 9785449839053

Аннотация

Мемуары британского офицера о службе в джунглях Бельгийского Конго в период «каучуковой лихорадки». Автор откровенно пишет о разгуле каннибализма в колонии и преступлениях чиновников бельгийской администрации.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ ПЕРЕВОДЧИКА	5
Глава I. От Бомы до Леопольдвилья	13
Глава II. Туземцы на военной службе в Конго	36
Глава III. Узаконенное рабство и бельгийские плантации	63
Глава IV. Железнодорожный и водный транспорт Конго – действующий музей примитивной техники	75
Глава V. Я поступаю на службу в «каучуковую компанию»	87
Конец ознакомительного фрагмента.	90

**Проклятье
Центральной Африки
Шесть лет среди людоедов
Гай Барроуз**

Анатолий Павлович Смирнов *Переводчик*

© Гай Барроуз, 2020

© Анатолий Павлович Смирнов, перевод, 2020

ISBN 978-5-4498-3905-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ПРЕДИСЛОВИЕ ПЕРЕВОДЧИКА

Уважаемый читатель!

Перед Вами перевод книги «THE CURSE OF CENTRAL AFRICA» («Проклятие Центральной Африки) Гая Барроуза, английского офицера, шесть лет проведенного среди диких племен Бельгийского Конго. Книга необычна тем, что автор без прикрас повествует о нравах туземцев Центральной Африки. В советской литературе чернокожих жителей тропических стран было принято изображать несчастными и невинными жертвами колониализма, как пелось в одном фильме «там живут несчастные люди дикари, на лицо ужасные, добрые внутри». Автор в своих описаниях не жалеет ни туземцев, ни белых колонизаторов, нравственно опустившихся в атмосфере всеобщего беззакония до уровня местных каннибалов.

Проведя шесть лет в джунглях Конго, Барроуз убедился, что практически все встреченные и изученные им племена практиковали каннибализм. Одни племена состояли из заядлых людоедов, представители других племен никогда не отказывались полакомиться человеческой плотью, если представлялась такая возможность. В джунглях все ели всех. Если где-нибудь происходило сражение между племенами или выполнялась карательная экспедиция колониальных войск, то информация об этом с помощью цепочки барабанов мгновенно

венно распространялась далеко по лесам почти со скоростью телеграфа. К месту, усеянному трупами, устремлялись женщины джунглей с корзинами, даже из отдаленных деревень, в сопровождении мужей с ножами для разделки мяса. Их не смущало даже расстояние в несколько десятков километров. В одном из эпизодов, описанных автором (глава VII), жители одной из деревень поспешили к месту бойни, пройдя по джунглям 60 км! Чиновники и офицеры бельгийской администрации не только не препятствовали этому чудовищному явлению, но в некоторых случаях использовали каннибализм в своих целях, примеры чего автор приводит в одной из глав.

Надо признать, что каннибализм был присущ африканцам не только в Центральной Африке. Путешественник Бойд Александер в своей книге об экспедиции 1904—1907 г.г. дал описание нескольких племен людоедов в Нигерии, сопроводив написанное многочисленными фотографиями.*

** Эту книгу в 4-х томах я перевел в 2018 году. В интернет-магазинах размещены еще 6 переведенных мной книг, написанных об Африке авторами, участниками событий колониального периода с середины XIX века до начала XX века. Желаящие ознакомиться с перечнем и аннотациями этих книг могут написать мне по почте boyd19@mail.ru*

Общая атмосфера жизни в лесах Центральной Африки может быть описана несколькими цитатами Барроуза из этой книги:

«...Природа покрыла почву роскошным зеленым покрывалом, но под приятным покровом она спрятала все худшее из своих запасов. В целом, все, что нас окружало, было диким и злым, особенно люди».

«...Я постараюсь описать свой образ жизни в Монжоа, чтобы через несколько лет я мог перечитать свой текст и порадоваться тому, что меня там больше нет».

«...дикари продолжают свои варварские каннибальские „обеды“ не только в своих деревнях, но и почти на пороге моей станции; и практически, то же самое можно сказать обо всех постах по реке Конго выше Леопольдвилля».

«...Вообще говоря, и особенно в регионе Монгалла, люди столь же дики, какими они были, когда Стэнли совершил свое знаменитое плавание по реке Конго, за исключением того, что теперь они стали более склонны к нападению на белого человека».

Гай Барроуз начал военную службу в августе 1880 года. В декабре того же года он перевелся служить в Индию и оставался там до тех пор, пока по состоянию здоровья не покинул колонию в июне 1885 года. По долгу службы он был отправлен в Египет. В апреле 1887 года Барроуз получил звание капитана и командовал британским отрядом в Асуане. Он уволился из армии в ноябре 1888 года.

В 1894 году власти «Свободного государства Конго», желая освоить новые регионы в джунглях, предложили нескольким бывшим британским офицерам служить в этой

африканской колонии. Среди тех, кто воспользовался этой возможностью и выразил желание служить, был капитан Гай Барроуз. То, что его услуги были оценены, можно судить по его продвижению по службе, поскольку менее чем через год он был назначен комендантом округа Макуа, а в феврале 1897 года был назначен начальником округа Руби-Уэлл. Когда истек трехлетний срок его контракта Барроуз в 1897 году вернулся в Европу. Впоследствии он был вновь нанят на три года. Таким образом, в целом, он провел шесть лет в Конго, сначала в качестве коменданта округов Макуа и Руби Уэлл, а затем в качестве окружного комиссара Арувими в штаб-квартире в Басоко.

Теперь надо сказать несколько слов о «Свободном государстве Конго», личном владении бельгийского короля Леопольда II. Бельгия в конце XIX – начале XX века была и остается по настоящее время конституционной монархией. Леопольд II, как правитель, выполнял только «представительно-церемониальные» функции. Вся реальная власть принадлежала правительству во главе с премьер-министром. Король очень хотел обзавестись «собственной страной», где бы он правил безраздельно. Такую идею ему в 1881 году помог воплотить знаменитый путешественник Генри Мортон Стэнли, до этого совершивший грандиозную экспедицию через бассейн реки Конго. Новую колонию, которая по площади превосходила Бельгию в несколько раз, король Леопольд назвал «Свободное государство Конго», видимо

намекая, что эта территория «свободна» от юрисдикции и вмешательства бельгийских правительственных органов.

Для осуществления административного правления из Европы были приглашены искатели приключений из всех слоев общества, которым были пожалованы чины и должности в новой колонии. Нередко уволенные из европейских армий капралы, сержанты, а то и просто крестьяне становились комендантами «зон» и округов. Каждый такой комендант становился полновластным хозяином на своей территории в джунглях, вдали от какого-либо начальства. Поэтому злоупотребления и жестокости по отношению к туземцам стали практически общепринятой нормой.

Будучи практичным дельцом, Леопольд II допустил в свое «свободное государство» несколько компаний, занимавшихся сбором каучука и добычей слоновой кости. Сам король был в числе основных акционеров. Для захвата рабочей силы в туземных деревнях, государство и каучуковые компании сформировали военные подразделения из чернокожих, как правило, доставленных в Конго из других районов тропической Африки. Получив в руки огнестрельное оружие, эти «солдаты» стали бичом для жителей конголезских деревень. Неспровоцированные насилия над местными жителями, поощряемые белыми офицерами и чиновниками, стали нормой «каучукового режима».

В 1908 году Леопольд II под давлением европейской общественности, обоснованно обвинявшей его в геноциде ту-

земного населения колонии, продал «Свободное государство Конго» бельгийскому правительству.

В середине книги автор несколько отвлекся от основной темы, углубившись в описание дипломатических битв в Европе, предшествующих и сопровождавших создание «Свободного государства Конго». Я посчитал, что подробные цитирования различных межгосударственных соглашений и конвенций не будут интересны читателям. Также, из основной темы книги выпадает и описание экономического состояния колонии с подробным перечислением цифр «с пятью и шестью нулями», а также анализ цен мирового рынка на каучук и слоновую кость. Эти страницы я в данную электронную книгу не включил.

Поэтому мой перевод должен считаться сокращенным. Однако, сокращения коснулись только и исключительно дипломатической и экономической статистики.

В качестве иллюстраций и для обложки использованы фотографии из свободного сайта Wikimedia Commons.

Книга впервые переведена на русский язык.

Анатолий Смирнов, переводчик

12 марта 2020 года

Леопольд II (1835 – 1909), король Бельгии



Глава I. От Бомы до Леопольдвилья

В то время должна была официально открыться железная дорога из Матади в Леопольдвиль, пышные торжества по этому поводу были в разгаре. Следствием было то, что транспорт был полностью дезорганизован, все лучшие пароходы были заняты выдающимися посетителями церемонии открытия железной дороги. Однако, старый пароход «Кумас-си» из компании Старины Демпстера был готов, чтобы поддерживать движение по реке, и я должен был отправиться на нем.

В конце путешествия по реке я 2 июля прибыл в Бому, но обнаружил, что было невозможно подняться вверх по Конго в стране, когда железнодорожные праздники были в полном разгаре, поэтому я провел нежелательные, но вынужденные две недели в Боме, тогдашней резиденции правительства. Я сделал все возможное, чтобы превратить в жилище очень жалкое помещение, которое был в состоянии найти, и провел свое время в изучении места и его окрестностей.

Одной из самых необычных достопримечательностей в Боме является большой форт, который находится недалеко от города и полностью его контролирует. Он обязан своим сооружением бельгийскому офицеру Вангерми, который построил его в 1893 году. Форт построен по последним правилам военного укрепления, и на его крепостных валах

установлено около десятка орудий – не те, что обычно используются в войнах против африканских аборигенов, а отличные крепостные пушки калибром семь и девять дюймов (178 и 228 мм). Почему укрепление было построено, я не могу сказать, или бельгийцы так боятся чернокожих, что считают такую крепость необходимой или то, что ее ценность в архитектуре? Во всяком случае, они еще не получили никакой практической пользы от этого форта, и в определенной степени они понесли материальный ущерб.

Это довольно интересная история, и, насколько я знаю, ее никогда не рассказывали в английских газетах. Время от времени появляются изумительные истории о Конго, но настоящая правда, которая часто столь же странна, как и самая дикая выдумка, никогда не выходит за пределы страны, кроме, как через искаженные официальные сообщения. Эта конкретная история, которую я собираюсь рассказать, относится к бомбардировке Бомы и, в некотором смысле, является частью скрываемой бельгийскими властями истории.

Это произошло в 1900 году. Большую часть государственного гарнизона в Боме составлял отряд из 200 солдат, набранных и доставленных сюда из далеких озерных районов Танганьика и Маньема. Эти солдаты были завербованы на семь лет, чтобы служить правительству, и по истечению этого срока неоднократно подавали частые заявления о желании вернуться домой за счет государства, что было оговорено их контрактом. Однако государственные власти не об-

ратили внимания на их совершенно законные требования, и солдаты начали подозревать, что бельгийское правительство намерено разорвать договор и держать их на службе бесконечно. Результатом стало открытое восстание, и люди взяли власть над городом в свои руки. 19 апреля 1900 года, в два часа дня, они устроили в форте парад в обычном порядке. Единственным присутствующим белым человеком был испанец, который работал в форте в качестве каменщика. Бельгийские офицеры, которые должны были присутствовать на параде, доверили его организацию темнокожим сержантам и попросили испанца присмотреть за ними. Сержанты, конечно, были в сговоре с рядовыми, и убили испанца, а негры закрыли ворота форта и начали бомбардировать город в меру своих артиллерийских навыков.

К счастью, хотя они были обучены тому, как заряжать орудия, прицеливание не входило в программу их обучения, и их снаряды ложились весьма далеко от цели. Еще одним очень удачным моментом было то, что они не понимали, как устанавливать дистанционные трубки взрывателей на шрапнельных снарядах, и, следовательно, снаряды летели, как железные болванки и не взрывались. Но вой семидюймовых и девятидюймовых снарядов, летящих по воздуху, не слишком приятен для жителей беззащитного города, и местным солдатам удалось действительно напугать бельгийское правительство в Боме. Население города было сразу же поставлено под оружие, но, разумеется, они не осмеливались пы-

таться атаковать форт. Таким образом, негритянские солдаты смогли продолжать бомбардировку в течение двух дней. На третий день ночью они оставили форт и отправились на север через холмы в смутной надежде найти путь назад к своим домам. В любом случае это было бы невозможно, так как за ними была бы организована погоня, и они были бы расстреляны в джунглях; они, однако, были вполне готовы рискнуть. Девятнадцать из них были захвачены в плен перед тем, как покинули Бому, и были казнены без суда и следствия.

Отряд из 120 человек, состоящий из сенегальцев, с девятью белыми офицерами, отправился в погоню за мятежниками. Причиной использования сенегальцев из французских колоний было то, что бельгийское правительство опасалось доверять эту операцию своим туземным солдатам. Командиру колонны был предоставлен мешок, набитый пятифранковыми монетами и огромное количество вина и еды. Ему было приказано платить сенегальцам по двадцать пять франков за каждую голову мятежника, при условии, что они должны принести коменданту головы истинных дезертиров. Местным жителям также была объявлена награда за сведения о блуждающих в джунглях мятежниках. И началась охота. Карательный отряд получил разрешение от губернатора смежного Французского Конго войти на его территорию. 5 мая беглецы были обнаружены в Луале, по дороге в Лоанго, на французской территории, примерно в пятидесяти двух

милях к западу от Браззавиля. Там бельгийские войска одержали победу, несколько зачинщиков были взяты и казнены. Все те, кому удалось выжить в бою, были вскоре взяты в плен или сдались, так как у них не было ни оружия, ни провизии, и они не могли идти дальше.

Белому населению Бомы потребовалось много времени, чтобы справиться с испугом, и мятеж также вселил ужас в сердца офицеров гарнизона в Леопольдвиле, где недавно произошли два восстания, вызванные тем, что белые офицеры явно презирали туземных сержантов и солдат. Но шок в Боме был первым предупреждением: в течение нескольких недель после первого мятежа ожидали второй, и каждый белый человек обычно не расставался с заряженной винтовкой. Однако восстание в Боме никогда бы не произошло, если бельгийцы проявили чуть больше преданности долгу и определенную тактичность в отношениях с местными солдатами, но ни одно из этих качеств не характерно для большинства из тех белых, кто колонизирует Конго. Офицеры, которые должны были дежурить в форте, перепоручившие контроль за вооруженными неграми испанцу-каменщику, по-прежнему являются офицерами бельгийской армии. Весь этот инцидент – поразительный комментарий к бельгийской системе военной администрации в Конго.

От Бомы до Матади – всего лишь полдня поездки на пароходе, которую я совершил, как только торжества церемонии открытия железной дороги закончились. Но вся пароходная

служба была дезорганизована с целью выпендриваться перед делегатами, который приехали из разных уголков мира, чтобы отпраздновать новое внедрение цивилизации во владениях Бельгии, и следствием этого стало то, что путешествие, которое в лучшие времена было не очень приятным, стало очень неприятным.

Бома – белая стрелка, Матади – красная стрелка, Леопольдвиль (в настоящее время Киншаса) – желтая стрелка

К счастью, я не долго задержался в Матади, который предлагает практически ничего интересного для путешественника, особенно того, кто видел его раньше. Он вполне оправдывает свое туземное название «Место камней», потому что представляет собой один непрерывный монотонный каменный гребень, редко покрытый кустарником. Кстати, Стэнли, который получил свое туземное имя «сокрушитель камней», за то, что в его времена дороги здесь еще не были проложены, и его марш из Матади в Леопольдвиль был бесконечно более труднее, чем у сегодняшних исследователей Конго. Ему просто нужно было прорваться сквозь скалы к Виви, и когда он показал местным жителям направление, в котором он собирался идти дальше, они проявили крайнее сомнение в том, что белый человек сможет порохом взорвать камни, препятствующие его задуманному продвижению. Со смесью изумления и страха они окрестили его благоговейным именем «Сокрушителя Камней». Мне кажется, они думали, что он обладает совершенно сверхъестествен-

ными способностями.

Вид на Матади с самолета

Первое, что вы видите, поднявшись с моря к Матади, – это несколько разбросанных в беспорядке домов и два длинных сарая на переднем плане, второй из которых – склад слоновой кости и каучука – ценные и сомнительно приобретенные бельгийским правительством товары, ожидающие отправки в Антверпен. Государственным служащим, которые следуют через Матади по пути к их станциям на реке, практически не предоставляется жилье, хотя это место является главным населенным пунктом района, и правительство легко и с пользой могло бы обеспечить жильем многочисленных чиновников, постоянно перемещающихся через него вверх и вниз по Конго.

Матади

Я обнаружил, что должен был выбирать из «лучших», так называемых отелей. У меня был – как и у любого другого чиновника, слуга, чтобы присматривать моим багажом; но это, ни в коем случае, не носильщик. Мне приходилось делить комнату с другим белым мужчиной, поскольку номера в «отелях» были настолько дефицитны. Я не пожалел, когда должен был уехать на следующее утро, и с облегчением отвернулся от города Матади рано утром 3 июля, загрузив свой багаж в поезд и удобно устроившись в вагоне первого класса.

Участок железной дороги Матади – Леопольдвиль

Я не могу не отразить в книге, какую пользу эта железнодорожная линия принесла для коммуникаций в этой части Африки, и сопоставить ее с тем, что я видел 1894 году. Тогда железной дороги не было. Маршрут был только что обследован, и мы все еще были вынуждены использовать туземные тропы и преодолевать большие расстояния пешком – один или два белых человека и длинная, растянутая вереница носильщиков. Продвижение было действительно медленным, и каждый марш был испытанием, а для достижения цели, путешествие к которой теперь занимает два дня, требовался двадцать один день. Было обычным явлением, что багаж бросался посреди дороги, негры бастовали и требовали оплаты сверх тарифа, предусмотренного договором, на маршруте среди них возникали болезни. Теперь путешествие абсолютно безопасно, хотя и довольно медленное по европейским меркам.

Но, хотя это значительное нововведение способствовало тому, что путешествие стало несравненно более приятным, цены на билеты кусаются. Цена билета из Матади в Леопольдвиль была пятьсот франков, и, учитывая, что это плата за поездку продолжительностью не более двадцати четырех часов, железнодорожная компания получает неплохую прибыль. Некоторые люди даже отказываются платить. Один из них – британский консул; всегда в знак протеста пользуется только вагонами третьего класса, путешествуя с туземцами на открытых платформах.

В дополнение к относительно высокой скорости передвижения пассажиров по этому маршруту есть еще один тариф – сверхнормативная сумма, взимаемая с багажа. Государственные бельгийские чиновники по контрактам обязаны жить на своих постах по три года, и, конечно, за этот период они не упускают случаев прибрать все, что идет к ним в руки, поэтому багажи объемные.

Я не нашел путешествие в Тумбу особо неприятным после сложностей, которые я уже пережил, по крайней мере, я был в состоянии покоя, и не беспокоился за багаж. Я потратил время на то, чтобы сделать несколько заметок о строительстве и работе железнодорожной линии.

Железная дорога Матади – Леопольдвиль

Линия однопутная, превосходно проложена, что делает честь инженерам, которые планировали и построил ее. Мне также кажется, что подтверждается изречение майора Дарвина, сделанное в дни, когда железная дорога в Конго существовала только на бумаге:

«Ни в одном другом месте Африки нельзя ожидать того, чтобы двести миль железной дороги дали такие заметные результаты».

Железнодорожный вагон в Конго

Я уже познакомился с этой линией во время моего путешествия вниз по реке в 1899 году, когда участок до реки Инкисси был уже закончен.

В то время железнодорожный путь был далеко не в ра-

бочем состоянии, и был запущен только экспериментально. Бельгийцы с тех пор сделали большой шаг вперед, и я обнаружил, что линия немного отличается от обычных примитивных железных дорог континента. Конечно, высокая скорость в Африке не является ни необходимой, ни желательной. Проложена только одна колея и только два поезда в сутки проходят через нее в каждую сторону. В силу характера страны, через которую построена железная дорога, линия не могла быть очень прямой. Поскольку я ехал мимо глубокого ущелья вокруг основания горы, рядом с совершенно ужасной бездной, или по мосту через какой-то глубокий овраг, я чувствовал должное уважение к тем людям, которые построили эту дорогу. Я не могу сказать, что пейзаж вдоль линии интересен – конечно, это были не более, чем однообразные берега реки, случайно появлявшиеся в просветах среди деревьев по мере движения поезда.

Работники дороги являются частично аборигенами и частично белыми людьми всех национальностей, но в большинстве, бельгийцами. Туземцы показали, что некоторые из них способны после обучения запустить двигатель, но местный негр тут же теряется, когда ему поручают такую ответственную работу, как управление локомотивом. Сенегальцы и чернокожие из Сьерра-Леоне становятся неплохими машинистами, изучив эту профессию, перенимая опыт друг у друга. Однако, при движении поезда с головокружительного склона в районе Палабалы (в 10 км выше по тече-

нию Конго от Матади), чернокожего машиниста всегда контролирует белый человек. Железная дорога не может допустить никакого риска, и линия наняла немало квалифицированных белых специалистов. Носильщики, охранники, начальники станций и все прочие не имеют униформы, но все работающие туземцы обязаны носить одежду, а не ходить голыми, поскольку таково требование ко всем коренным жителям на государственной службе по всему Конго.

Поездка первого дня привела меня в Тумбу, где мы остановились на ночь, так как поезда на железнодорожных линиях Конго не ходят после наступления темноты. Там я снова начал осознавать неприятности тропического путешествия по железной дороге, которая находится в руках монополистов.

Тумба (в настоящее время – Ливингстон-Фоллс) – красная стрелка, Леопольдвиль – белая стрелка

В Тумбе не было практически даже такого жилья, как в Матади, хотя станция является действительно важным местом и главной в районе водопадов Ливингстона. Я нашел гостиницу, в которой получил очень плохое жилье и должен был заплатить за него нелепую цену. За комнату, еду и все, что необходимо государственному чиновнику при его поездке к месту службы выделяется по двадцать три бельгийских франка в день. В Тумбе только комната обошлась мне в десять франков, и более того, я должен был разделить ее с другим человеком, который ехал на том же поезде.

К счастью, пребывание в Тумбе было очень коротким: начало новому этапу пути было положено в шесть часов утра следующего дня, и в результате поездки по местности с таким же пейзажем, следующий день привел меня в Леопольдвиль, на железнодорожный вокзал.

Леопольдвиль (называемый местными жителями Н'Тамо) совсем не то же самое, что Тумба – или фактически любая другая станция во всем Конго. С точки зрения торговли, это действительно самая важная станция во всей колонии; и конечно, железная дорога придала городу еще большее значение, и я полагаю, что в Леопольдвиле больше белых людей, чем на любой другой станции в Конго. Мои ранние воспоминания о Леопольдвиле претерпели значительные изменения, когда я ранее спускался вниз по реке в своем путешествии домой. На этот раз я обнаружил, что за короткие восемнадцать месяцев место практически преобразилось. Леопольдвилль – это станция с историей. Это был важный пункт на пути Стэнли через Африку. Он расположен перед порогами, и является местом, где все товары с лодок и пароходов должны выгружаться на берег, чтобы затем снова грузиться за порогами в начале тысячемильного беспрепятственного плавания вверх по реке.

Я провел в Леопольдвиле около трех недель из-за того, что на тот момент не было парохода, который мог бы отвезти меня к месту моей службы в Басоко. Во время моего пребывания здесь у меня была прекрасная возможность увидеть

жителей селения в работе и на досуге, и наблюдать за белыми и туземными жителями в их отношениях друг с другом.

Басоко на современной карте

В Леопольдвилле есть два класса белых мужчин – это единственная станция, кроме Бомы, которая может похвастаться такими социальными различиями. Обычно белых людей на станциях так мало, что они достаточно довольны обществом друг друга, какие бы различия в званиях не разделяли их. В Леопольдвиле у них две касты. Первая – это должностные лица государства, руководители торговых компаний, главные инженеры и т. д. Вторая – это инженеры и монтажники железной дороги, механики, работающие в цехах, некоторые белые военные в отставке, занимающиеся обучением туземных солдат и организацией военной службы, и другие лица аналогичного положения или ранга.

Напротив Леопольдвилля, на другом берегу реки, находится французская станция Браззавиль, столица Французского Конго, которая процветает, и ее успех частично объясняется тем, что она предоставляет больше возможностей для торговцев, чем бельгийцы со стороны «Свободного государства». * Голландская торговая компания *Nieuwe Afrikaansche Handels Vernootschaap*, хотела получить в Леопольдвилле участок земли для своего представительства. Бельгийцы предложили небольшой участок, достаточный для постройки всего лишь жилого дома с небольшим задним двором. Директор компании подал заявку французам, и там

ему было предоставлено сорок пять акров (18 гектаров). Само собой разумеется, голландское торговое общество перенесло свою штаб-квартиру на французскую сторону, а бельгийцы потеряли еще один источник дохода.

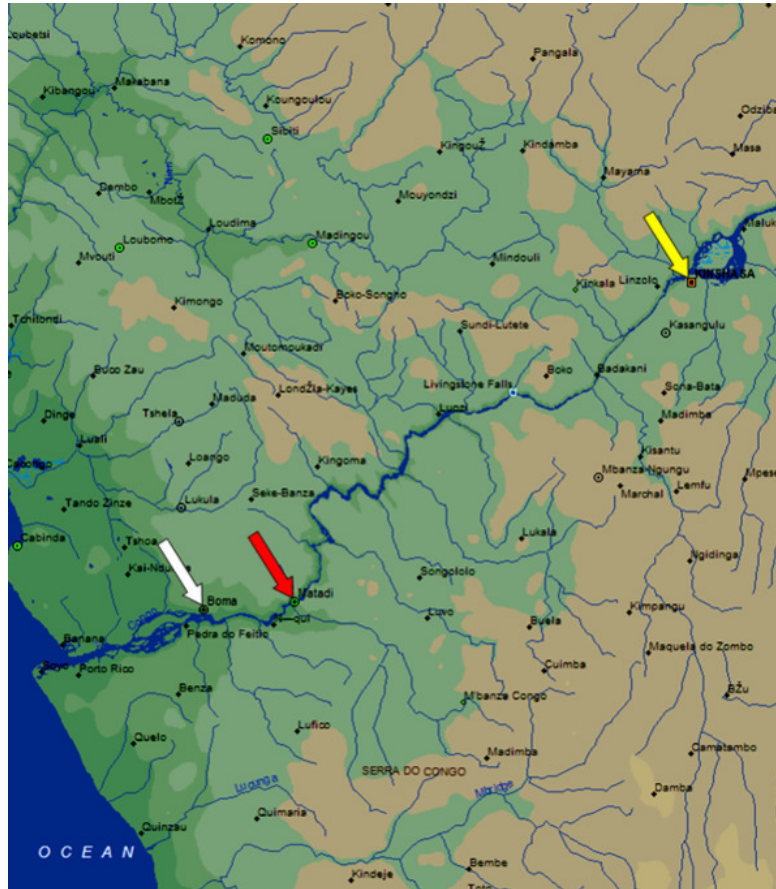
** «Свободное государство Конго» – государство, существовавшее с 1885 по 1908 год на территории современного Заира, являвшееся личным владением короля Бельгии Леопольда II. Эта колония была основана Генри Мортонем Стэнли по поручению бельгийского короля и была формально независима от правительства Бельгии (примечание переводчика).*

Эта тенденция довольно распространена выше по течению реки и распространяется даже на туземцев, которые в большом количестве перебираются на французскую сторону, потому что там они не переживают за сохранность и справедливую реализацию добытых ими каучука и слоновой кости.

У «Свободного государства» есть несколько способов делать препятствия для своих работников, навязывая им нормы, которые просто унижают и предназначены для ограничения их свободы в ненужном направлении. Одним из них является запрет абсента. Я надеюсь, меня не поймут неправильно, когда я скажу, что считаю, что человеку в тропиках, как и в Конго, необходимо определенное количество алкоголя. Здесь распространена гематурическая лихорадка, и я обнаружил, что мужчины, которые никогда не потребляли

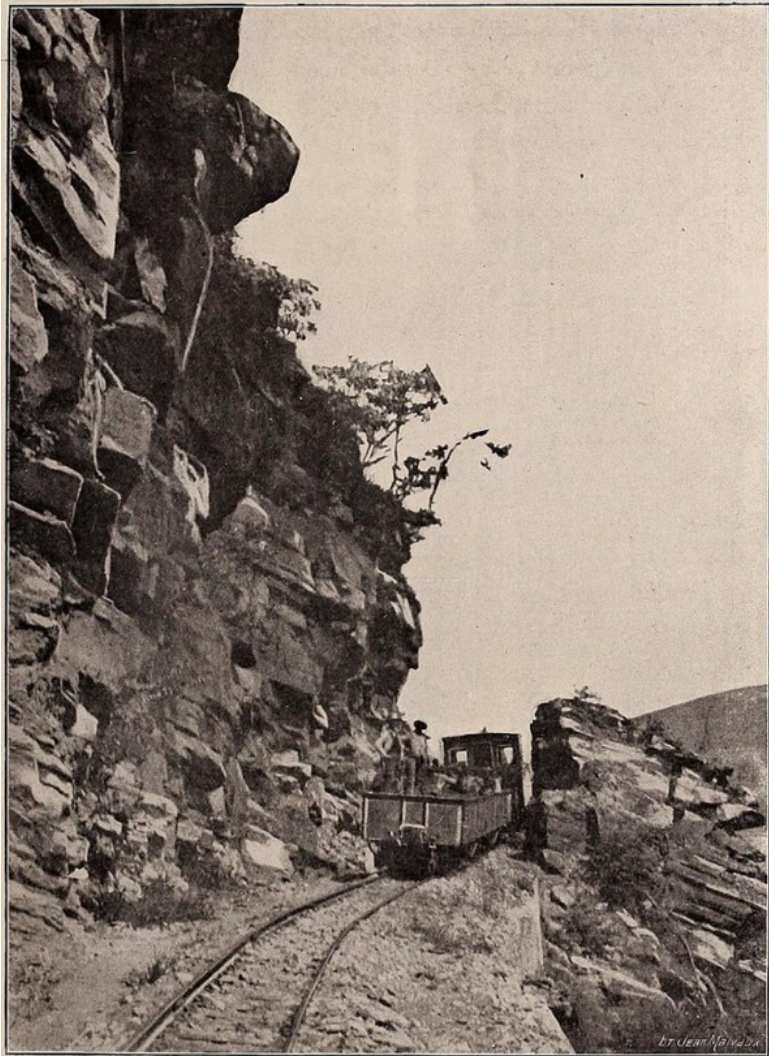
алкоголь и которые не были курильщиками, обычно были подвержены атакам болезни чаще. Я уже делал те же наблюдения в Индии, и мой опыт в Конго подтверждает это. Государство позволяет каждому сотруднику покупать три литра алкогольного напитка в месяц. Эффект от этого правила вряд ли тот, на который правительство рассчитывало. Во-первых, само ограничение практически вызывает стремление к нарушению нормы.

Такие ограничения, как правило, имеют противоположный результат тому, к чему стремятся их создатели. Обычное следствие – юноша, который приезжает в Конго, регулярно дополняет свои законные три литра несколькими литрами менее полезного напитка – туземного самогона. Так что в хорошем продукте, который не мог бы причинить человеку вред, ему отказывают, и в отместку он берет нездоровый суррогат, считая, что трех литров недостаточно. У французов на противоположном берегу таких ограничений нет, но насколько я знаю, они не страдают от алкоголизма.

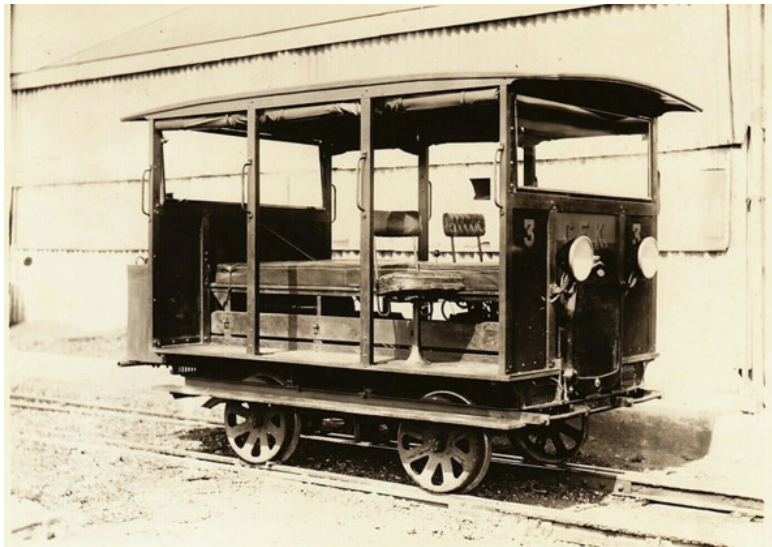


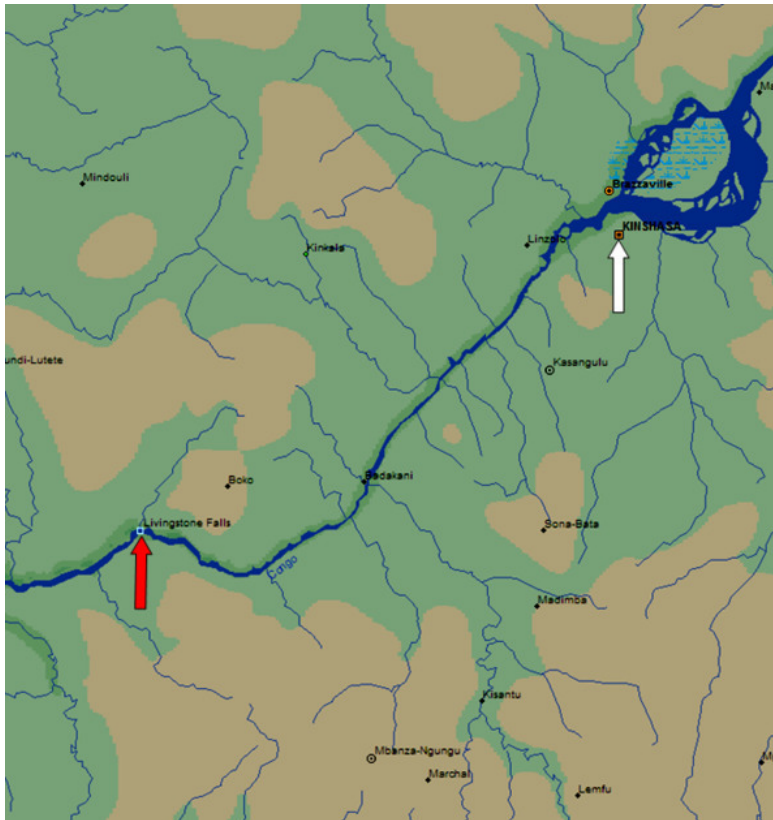


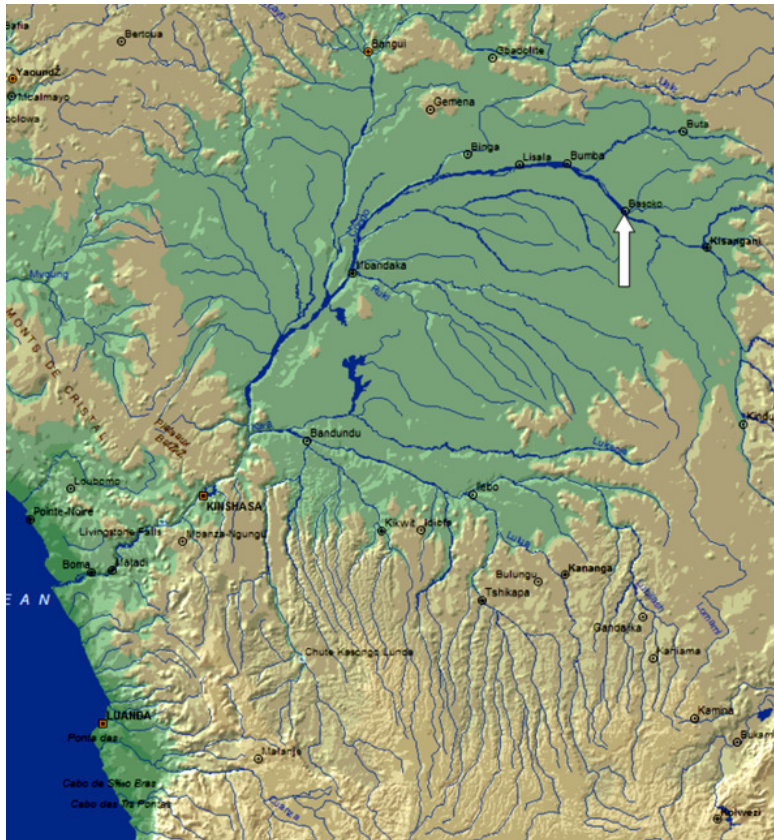




ETIENNE GUYARD







Глава II. Туземцы на военной службе в Конго

Меня задержали в Леопольдвиле значительно дольше, чем я планировал, в связи с тем обстоятельством, что не было парохода, который мог бы отвезти меня в Басоко. Здесь я увидел все, что можно было увидеть, и решил, что если когда-нибудь стану начальником этой станции, то это приведет к значительным улучшениям.

Сейчас я перейду к Киншасе, станции, которую я проехал в поезде, который не остановился достаточно надолго, чтобы позволить мне выйти и побродить вокруг. Я особенно хотел увидеть Киншасу, потому что это один из образцовых лагерей обучения для туземцев, которые зачислены в вооруженные силы страны. Мне не терпелось увидеть, как работает их система, и сравнить ее с той, которую я видел во время моего первого срока службы на реке Верхняя Уэле.

Я поехал в Киншасу поездом из Леопольдвилля. Станция находится недалеко, в самой западной части речного разлива, именуемого Стэнли-Пул, примерно в трех милях вверх по течению от города. Здесь есть мыс, который носит название Каллина в честь офицера с таким именем, который раньше был на государственной службе. Каллина была австрийцем и ходил в полном обмундировании – высокие ботинки,

патронташ, просторный плащ, винтовка на ремне через плечо, кавалерийский палаш, револьвер и т. д.

Карта разлива реки Конго (Стэнли-Пула) к востоку от Леопольдвилья. Леопольдвиль, Киншаса и мыс Каллина – в левой части.

Однажды он отправился вверх по реке в каноэ, чтобы осмотреть окрестности. В своем каноэ он поместил большой ящик с собственными вещами, на котором он сидел, выпрямившись, как на параде. Его команда состояла из не очень опытных лодочников, которые, совершенно не знали особенностей плавания по этой реке. Конечно, лодка была очень тяжелой, как и все местные каноэ, она была просто выдолбленной из ствола дерева и совершенно лишенной килля, так что малейшее движение грозило ее перевернуть. Когда лодка приблизилась данному мысу, поток подхватил ее с такой силой, что гребцы полностью потерял контроль над ней, и через несколько секунд она опрокинулась. Туземцы, будучи необремененными тяжелой одеждой, доплыли до берега, но Каллина, обвязанный тяжелым патронташем и всеми видами оружия, утонул, и, конечно же, его тело так и не было найдено.

Киншаса* – это прекрасное место, окруженное плантациями, спускающимися прямо к берегу Стэнли-Пула. Его дома хорошо построены, а некоторые из садов, принадлежащих чиновникам станции, поддерживаются в прекрасном состоянии. С веранд этих домов и из окон открывается велико-

лепный вид на бассейн и белые скалы на другом берегу, названные Стэнли «Дуврские скалы», а также на французскую станцию Браззавиль. Здесь находится лагерь, который мне очень хотелось посетить, а рядом с ним туземная деревня, жители которой, на примере чистоты лагеря, содержат ее в гораздо лучшем порядке, чем большинство местных деревень. (на карте – *Dover Cliffs*)

** Впоследствии наименованием этого маленького селения заменяют название столицы – «Леопольдвиль».*

Когда я приехал в лагерь, новобранцев там обучали приемам стрельбы. В основном, это были мужчины из дальней восточной провинции Стэнли-Фолс. На стволе дерева была закреплена мишень, а туземцам до этого объяснили кое-что о механизме винтовки системы Альбини – Паттерна, которая ранее использовалась в бельгийской армии, но затем от нее отказались, а вышедшие из употребления винтовки были отправлены в Конго. Чернокожие впервые в жизни стреляли из боевого оружия. Учитывая это обстоятельство, надо сказать, что они действовали хорошо. Расстояние было невелико – около ста метров, и мишень довольно большая – но они отлично справились с задачей для новичков. Большинство из них, конечно, раньше обращались со старыми дульнозарядными ружьями, так как они стали предметом бартера, и туземцы всех частей государства довольно хорошо ознакомились с огнестрельным оружием. Поэтому, когда они начинают использовать винтовку, им не нужно преодолевать

страх от грохота при выстреле.

Стэнли-Пул на современной карте

Однако в случае с винтовкой Альбини есть один неприятный момент – это оружие имеет сильную отдачу, и большинство из тех, кто стрелял в первый раз, очень недоброжелательно отнеслись к этому неудобству: офицеру, который обучал негров, было очень трудно заставить их понять необходимость прижимать приклад к плечу.

Солдаты колониальных войск «Свободного государства Конго»

Я обнаружил, что солдаты в Киншасе довольно неплохо размещены и хорошо кормятся, и, следовательно, они довольны своей судьбой: государство платит своим солдатам и создает им хорошие условия, по причинам, о которых мне позже будет что сказать.

Каждый год количество новобранцев устанавливается бельгийским королем, являющимся сувереном «свободного государства» Конго. Его решения зависят от информации, полученной от генерал-губернатора, который получает отчеты от своих подчиненных и определяет количество мужчин, представляемых каждым округом. С целью обеспечить набор, страна делится на районы, и каждый вождь в каждом округе призван предоставить определенную квоту мужчин пропорционально количеству людей в его деревне или его племени.

Мужчины, отобранные вождем, направляются к комис-

сару округа, который вызывает комиссию для надлежащей проверки новобранцев, которая обычно состоит из него самого, медицинского работника, транспортного чиновника округа, а иногда и другого чиновника в качестве секретаря. Эта комиссия обычно собирается в штаб-квартире округа, и, как правило, заседает на веранде дома комиссара. Иногда проверка новобранцев приводит к юмористическим инцидентам. Например, однажды, когда я осматривал мужчин на предмет годности к службе, старый негр лет семидесяти представлялся для зачисления. Он был очень расстроен, когда мы отвергли его, и по нему было видно, что он понятия не имел о том, что такое военная служба, но думал, что это какая-то невероятно выгодная привилегия.

Подразделение «Форс Публик»

Другой оказался обладателем только одной руки. Вероятно, он потерял другую в качестве наказания за какой-то серьезный проступок во времена его молодости, но он, конечно, думал, что это не помешает его зачислению на военную службу. Как и многие другие, пришедшие на комиссию, он представлял, что служба в рядах «Force Publique»* состоит лишь в том, чтобы носить униформу и оружие, обе такие привилегии он рассматривал как ценный актив, а оружие, как средство, с которым он мог бы охотиться на своих соотечественников.

** «Форс Публик» – жандармские и военные формирования в Свободном государстве Конго*

Воины племени занде

Лучшим материалом для военных формирований Конго были бы негры-занде (одна из ветвей народа ньям-ньям), племена которых распространены по всему району верховьев реки Уэле. Но они живут в недоступных лесах и просто не пожелают вступить в армию, будучи слишком независимыми, чтобы служить кому-либо, кроме своих собственных вождей. А их вожди не в достаточной степени подчиняются государству, чтобы согласиться на принуждение. Этот народ, на самом деле, настолько могущественный, что государство не может позволить себе ссориться с их вождями, и в результате этого занде освобождены от военной службы. Они действительно являются государством в государстве, и к счастью, они обладают гораздо более высоким уровнем интеллекта, чем окружающие их племена, и, таким образом, являются народом с упорядоченной структурой самоуправления.

Племя бататела также является хорошим материалом, но оно перестало быть лояльным к государству. Некоторые из батателов все еще находятся в армии Конго, но власти позаботились о том, чтобы отправить большинство из них на запад, подальше от мест постоянных боев между бельгийцами и мятежными соплеменниками служащих батателов.

Племя маньема, живущее в самой восточной части государства около озер Альберт и Танганьика, дает хороших солдат, если государство соблюдает все условия договора с ними, но когда оно этого не делает, они ни минуты не испыты-

вают сомнений против того, чтобы восстать, как свидетельствуют мятеж в форте Шинкакасса и бомбардировка Бомы, о которой я уже рассказывал. Бакуссу, тоже выходцы с востока, – это племя, которое бельгийцы привлекают для поставки новобранцев с заметным успехом. Мобанги, племя, которое находилось под моим контролем, когда я занимал пост капитана-коменданта на Верхней Уэле, также дают хороших солдат. Последние были призваны для особой цели. Когда-то они были независимым племенем, но затем долгое время находились под властью племени занде, которому они платили дань. В надежде, что однажды они смогут вернуть свою независимость и избавиться от могущественных чернокожих угнетателей, мобанги посылают, как можно больше своих молодых людей в надежде, что те обучатся военному делу в армии государства и станут защитниками для своего племени. Это вполне понятная цель, но мне кажется, что, прежде чем мобанги смогут ее осуществить, прогресс цивилизации им воспрепятствует, и они, и занде не будут знать над собой никаких господ, кроме белого человека.

Отряд воинов занде

Бататела – большая потеря для бельгийцев. Они слышали кое-что о европейских методах внедрения цивилизации на востоке, и, будучи хорошо обучены военному делу бельгийцами, сумели дать последним достойный отпор. Тема изгнания арабов из Конго хорошо известна большинству студентов, изучающих недавнюю африканскую историю. Мой

друг, господин С. Л. Хинд, ранее служивший в качестве медицинского работника в этой части страны, изложил верную и наиболее живописную историю их поражения в своей книге «Падение арабов в Конго». Именно в связи с подавлением набегов арабских охотников за рабами с востока бельгийцы потеряли приверженность племени бататела, которое в свое время было одним из их самых верных союзников. К этому привела жестокая и бездумная политика бельгийских администраторов. После того, как арабы были изгнаны совместными усилиями государственных войск и племени бататела, глупый и жестокий бельгийский офицер, барон Данис, изо всех сил пытался повесить Лютету, вождя батателов, без всякой причины, кроме бессмысленного желания вселить среди чернокожих союзников страх перед белыми. Лютете оказал огромную услугу барону Данису против арабов. Он снабдил бельгийского командира тысячами воинов, и без него арабы никогда бы не были подавлены – они бы управляли своими рабовладельческими караванами по сей день. Батателы никогда не прощали это предательство, они восстали против государства, стоили ему огромных денег и жизней, а бельгийцы потеряли, кроме того, верность племени, союз с которым был бы большим козырем в сохранении порядка в их отдаленной стране. Теперь мы время от времени слышим, что батателы были окончательно подавлены, что они были уничтожены, разбиты, рассеяны и все остальное, что случается с упрямым врагом. И, тем не менее, батателы – это болез-

ненная заноза для государственной администрации, и в этом случае, как и во многих других, варварство бельгийцев неоднократно оборачивалось против них самих.

Некоторые из племен французского Сенегала поставляют хороших новобранцев, но государство не нанимает многих из них. Они хотят более выгодных условий и лучшей оплаты, чем правительство Конго склонно предоставлять чернокожим из своих собственных территорий. То же самое было и с гауссами, большинство из них были выходцами из британских колоний на западном побережье.

Барон Фрэнсис Данис (1861 – 1909)

В прежние времена бельгийцы довольно интенсивно привлекали туземцев из британских колоний. Люди были завербованы по трудовому соглашению, в котором ничего не было сказано о военной службе, и было много заманчивых обещаний, которые никто не намеревался выполнять. Но у простого африканца очень острое чувство справедливости, которое можно сравнить только с подобным чувством у обманутого ребенка. В результате, такой новобранец доставлял гораздо больше хлопот, чем приносил пользы; кроме того, британское правительство, когда обнаружило, что происходит, быстро положило конец этой форме вербовки.

В своем стремлении получить хороших солдат государство сделало ставку на сомалийцев, использовались те же лукавые уговоры, и сомалийцы покинули свое восточное побережье с надеждой, что будут получать хорошую зарпла-

ту, мясные рационы и сигареты. Но когда пришло время ощутить реальные условия службы, сомалийцы в непривычном влажном климате поумирали, как стадо овец во время эпидемии. Затем была предпринята попытка набрать рекрутов на Занзибаре, и они выдержали местные тяготы довольно хорошо. Но они были бесполезны, как солдаты – по какой-то причине я не мог понять, почему они, стреляя, никогда не могли попасть с ближнего расстояния даже в большую цель. Все, что они могли делать, – это бродить в униформе и запугивать мирных жителей деревень, в которых они оказались.

Комиссару округа разрешается выплачивать вождю племени награду – около пятидесяти франков за каждого новобранца, но такие выплаты чаще всего не производятся, и щедрость белого начальника к тому времени, когда он получает желаемое, уменьшается до куска ткани произвольной длины, качества и яркости и, возможно, какого-нибудь дополнительного подарка. Нет закона, который бы предусматривал какую-либо форму призыва на военную службу. Если вождь не посылает требуемое количество людей, то его ждут неприятности, о чем он знает, а потому всегда стремится выполнить план поставок.

Вождь определенно отказался бы, если бы посмел, и те племена, которые достаточно сильны, чтобы отказаться, делают это. Набор на военную службу – безжалостный механизм для сокращения населения туземных деревень, по-

скольку все чернокожие хорошо знают, что большинство молодых людей, которые идут в армию, домой никогда не возвращаются. Восемьсот лучших представителей молодежи пропадали, таким образом, для своих племен в моем районе каждый год. Кроме того, государство предъявляет чрезвычайные требования к вождям в отношении людей, посылаемых на сбор каучука и для добычи слоновой кости, а это требует привлечения многих мужчин, поэтому в деревнях вынужденный отток населения очень заметен.

Во время зачисления в армию новобранцам сообщают, каков будет срок их службы и каковы условия их контракта с правительством, а после инцидента в Шинкакассе, когда обманутые уроженцы Маньемы бомбили Бому, правительство стало немного более осторожным в том, чтобы не обманывать туземцев.

Солдаты, зачисленные таким образом, являются постоянными служащими вооруженных сил «Свободного государства Конго». Срок их службы составляет семь лет, по истечении которых правительство обязуется вернуть их на родину. Каждому человеку дается учетная книжка, в которую записываются все его платежи и авансы. Конечно, в основном они производятся в натуральной форме: деньги на отдаленной от их родины станции бесполезны для черного солдата. В основном он решает получать свою зарплату тканью из магазина. Местным жителям платили в деньгах, но это привело к очень большим злоупотреблениям со стороны белых во-

енных чиновников. Солдату платили несколько монет, которые для него не имели никакого значения или ценности для его собственного народа, и когда он пытался обменять их на ткань, то совершенно не представлял, сколько ее он может купить на эти монеты. Некоторые офицеры пользовались невежеством черных солдат и выдавали им ткани значительно меньше, чем можно было купить на принесенные негром деньги, а полученный обманом излишек монет отправляли в свой карман.

Есть черные солдаты, называемые «милицией», в отличие от волонтеров, чьи условия службы я опишу позже. Они получают двадцать один сантим в день, но не могут получить все деньги во время службы. Определенная сумма хранится в резерве до тех пор, пока они не закончат свои семь лет, но по разным причинам очень немногие из них выдерживают этот срок. Они также получают свой рацион.

Когда новобранцы зачислены, их отправляют в учебные лагеря, такие как лагерь в Киншасе, который я посетил во время моего пребывания в Леопольдвиле. В общем, власти заботятся о том, чтобы солдат отправлялся в лагерь как можно подальше от его родной деревни, так как было обнаружено, что черный не понимает истинного духа воинской службы. Когда его оставляют по соседству с его собственным народом, он склонен смотреть на свою форму и ружье как на инструменты, переданные ему в руки милосердным провидением для того, чтобы он мог тиранизировать сво-

их несчастных соплеменников и соседей. А соплеменники, не осознавая скромного положения, которое солдат занимает в военной иерархии, и видя только огромную пропасть, отделяющую их от этого «государственного человека», вполне готовы к тому, чтобы безропотно подчиниться произволу своего односельчанина, а нередко и родственника. Таким образом, государство перемещает новобранцев с запада на восток и с юга на север. В то же время следует проявлять определенную осторожность при выборе районов, в которые направляются эти люди. В этом отношении государство провело некоторые дорогостоящие эксперименты, которых можно было бы избежать с помощью некоторой предусмотрительности.

Например, несколько человек из района реки Уэле были переведены для обучения в лагерь на экваторе – Иребу. Но питание было совершенно неподходящим; люди из Уэле привыкли к бананам, как основной пище, и когда их перевели на маниок, они просто умирали, как мухи. Некоторые из них пользовались удобным моментом и дезертировали на французский берег, но, как правило, таких было мало, и большинство туземцев терпели эти лишения.

Кроме того, дезертирство предлагает мало возможностей. Все эти люди находятся далеко от своих домов, а в тропической Африке буш или джунгли – отнюдь не гостеприимное место для чужака. Любой побег из воинской части, как правило, заканчивается тем, что дезертир рано или поздно бы-

вает убит жителями какой-нибудь деревни, после чего деревенские могут устроить великий праздник в предвкушении отведать «вкусного чужеземца».

Когда офицеры хорошо обращаются с чернокожими солдатами, нет повода опасаться, что последние сбегут, и только тогда, когда жизнь в военном лагере для чернокожего невыносима, они решаются на побег, который практически всегда означает верную смерть – и это, я рад отметить, происходит сейчас гораздо реже, чем несколько лет назад. Но в любом случае немногие из этих людей прослужат свои семь лет. Потери в личном составе бывают довольно ощутимы во время карательных экспедиций, войн с целью подчинить непокорных вождей или в ходе наказаний тех туземных правителей, которые не смогли удовлетворить хищнические запросы государства в отношении поставок каучука и слоновой кости. Кроме того, солдаты призваны выполнять длительные и тяжелые работы, такие как постройка деревянных укреплений, рытье рвов вокруг них и поддержание в исправном состоянии дорожных постов, что в жарком и влажном климате весьма не способствует сохранению здоровья. Более того, когда малые воинские отряды находятся в труднодоступных лесах, два-три солдата, неразумно отошедшие в джунгли от своего поста, считаются местными племенами не более, как объектами для охоты и весьма желанной дичью.

С другой стороны, нередко солдат вступает в ссору с деревенским населением, пытаясь отнять собственность тузем-

цев, и в результате оказывается убитым. Конечно, следует карательная экспедиция, и многие местные чернокожие гибнут.

Работа по сбору древесины является одной из основных на реке Конго. В стране нет угля. Напрасно глава научной экспедиции, лейтенант Лемэр, хвастался тем, что нашел уголь, а на самом деле его так и не обнаружил. Речные пароходы обязаны использовать древесное топливо. Дрова собирают из различных деревень по соседству со станциями, причем вождь обязан предоставить определенное количество древесины под страхом заключения в тюрьму. Два или три солдата находится в деревне и, как правило, вместо организации заготовки дров, преуспевают в том, чтобы поиздеваться над вождем и населением. Некоторые из вождей поставляют дрова регулярно и без задержек, а солдаты, расквартированные в их деревнях, без причин запугивают жителей и издеваются над их женщинами. Некий вождь деревни возле моей станции в Басоко имел такой горький опыт и однажды пришел ко мне с просьбой чтобы я убрал из селения обнаглевшего солдата. В то же время вождь обязался регулярно снабжать станцию установленным количеством древесины. Поэтому я отозвал солдата и никогда не имел никаких проблем с этим конкретным вождем.

Редко, но бывает, когда вожди отказываются иметь какое-либо общение с белыми людьми. Но у многих был горький опыт стать обманутыми бельгийцами, колонизирующими

ми страну, и теперь эти вожди отказываются верить слову белого человека, и я этому не удивляюсь. И мне, офицеру, который служил в британской Индии, где слово белого человека является гарантией для туземцев, стоило немало хлопот завоевать доверие чернокожих к моим собственным станциям. Мои бельгийские предшественники, так плохо с ними обращались и так часто обманывали, что туземцы стали рассматривать всех белых людей как лжецов и жестоких, нечестных торговцев. Но если даже вам удастся исправить плохую репутацию, оставленную вашими предшественниками, почти наверняка она возродится теми, кто последует за вами.

Крайне неприятно использовать солдат для работы по обеспечению заготовки дров, но я боюсь, что в нынешних условиях иначе невозможно помочь государству обеспечить пароходы топливом. Конечно, правильным было бы завоевать доверие вождей, вместо того, чтобы отталкивать их несправедливостью. В этом случае можно было бы работать и эксплуатировать деревни с гораздо большим эффектом, и это можно было бы сделать, если бы начальные этапы колонизации в Конго были проведены хотя бы с минимумом предусмотрительности и здравого смысла. Но мне кажется, что уже слишком поздно вносить изменения в отношения с местным населением и менять бельгийский режим и систему управления.

Поскольку именно черных солдат необходимо отправлять

в отдаленные посты, то ни в коем случае не стоит оставлять их там без контроля белого человека. Солдат быстро устанавливает тиранию над робкими жителями деревни, насильно берет себе жену, и, как правило, вождь вынужден это терпеть. Если солдат бесконтролен, вы не сможете остановить это положение вещей.

На основных станциях солдаты размещены очень прилично, их хижины выстроены рядами, иногда из кирпича, но чаще из тростника и штукатурки. Уровень подготовки их во многом зависит от энергии и требовательности белого офицера.

Я построил своим солдатам в Басоко кирпичные дома – неженатые мужчины жили по четыре человека в просторной комнате, а женатые, имели по одной хорошей комнате и веранде каждый. Не состоящие в браке мужчины обычно живут по полковой системе, установленной в бельгийской армии, которая смоделирована здесь для поддержания дисциплины, за исключением того, что солдаты сами готовят свою еду. У женатых солдат есть отдельные помещения, и у каждой супружеской пары есть одна своя комната. Но чернокожие военнослужащие, как правило, неженаты, пока не достигают звания унтер-офицера. Конечно, все офицеры, начиная от лейтенанта, белые – за исключением Джаббира, старого вождя в округе Верхняя Уэле, который является почетным комендантом на государственной службе и имеет право носить офицерскую форму. Армия действительно не такая

большая, как это необходимо для постоянных карательных экспедиций, которые продолжаются до сих пор, и конца им в ближайшее время не видно.

Страна разделена на четырнадцать округов. В каждом из них расквартирована рота полного штатного состава. В разных ротах нет единой униформы или знаков различия.

Негры в Центральной Африке, как и везде, могут создать довольно хороший военный оркестр, и музыка вполне приемлема, хотя и имеет тенденцию быть механической. Есть также несколько хороших мелодий, но многие музыканты «халтурят» и предпочитают просто дуть в трубы и бить в барабаны, так как они рассматривают исполнение музыки, как часть надоевшей дневной работы и не стремятся сделать эту работу лучше.

Рота «Force Publique» с оркестром

Помимо регулярной армии, или «Force Publique», есть категория добровольцев, которые поступают на военную службу и работают в совершенно других условиях и используются в качестве трудяг на тяжелых работах. Они принимаются после медицинского осмотра на срок до четырех лет, однако, их не отправляют в учебные лагеря, а обучают в тех районах, где они родились и жили, и считают их постоянно прикрепленными к этим районам.

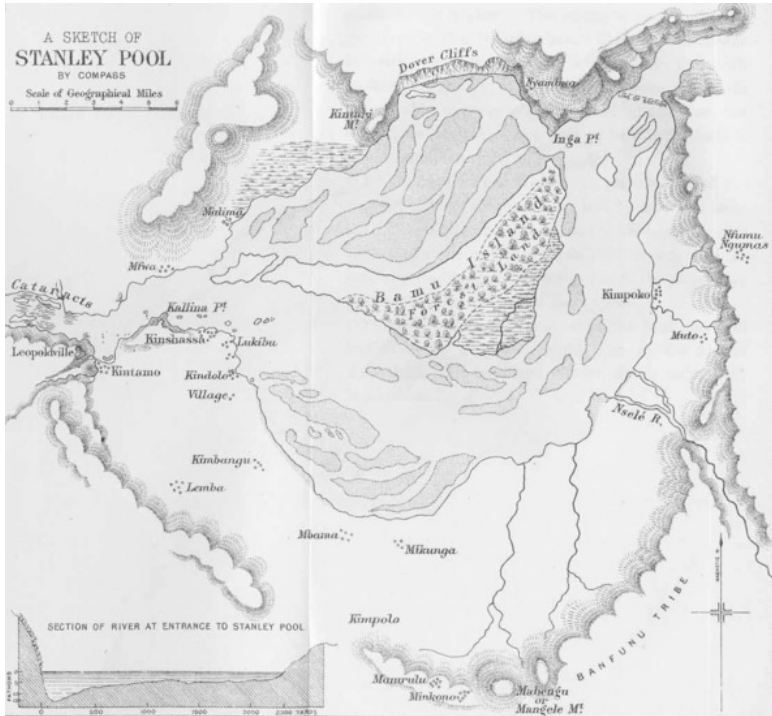
Им платят пять франков в месяц, и, конечно, они получают бесплатные пайки. Они ценят это, хотя если их менее удачливые братья не справляются с добычей каучука и сло-

новой кости, этим работникам часто приказывают заняться вышеуказанным делом, но в этом случае они получают дополнительную плату к своему жалованию.

A SKETCH OF STANLEY POOL

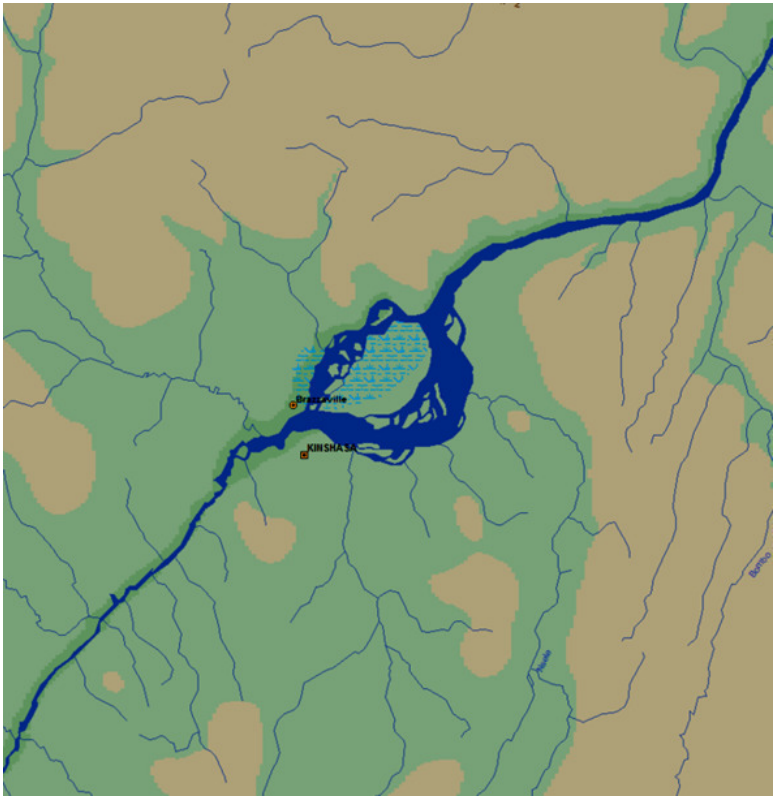
BY COMPASS

Scale of Geographical Miles



SECTION OF RIVER AT ENTRANCE TO STANLEY POOL

















Глава III. Узаконенное рабство и бельгийские плантации

Покинув Леопольдвиль 2 августа, я вскоре оторвался от цивилизации. Мне довелось путешествовать на очень комфортабельном пароходе «Брабант», грузоподъемностью 150 тонн, это судно нового типа и намного больше, чем суда, используемые тогда на реке Конго. Это был его первый рейс, и пароход показывал очень хорошую скорость, но в то же время власти немного боялись, не зная, насколько безопасно направлять по реке суда с осадкой около пяти футов (1,5 м), но позже они обнаружили, что река была достаточно глубокой вплоть до Стэнли-Фоллс, станции которую это судно теперь регулярно посещает.

Одной из моих первых остановок была Болобо, деревня, в которой английский миссионер мистер Гренфелл основал свое поселение. Работа этого пионера в сердце Африки слишком хорошо известна, чтобы требовать от меня пояснений. Я видел его станции, и, зная страну, смог оценить его труды, возможно, лучше, чем некоторые из людей в Европе. Масштабы его работы впечатляющие и ужасные трудности, с которыми ему пришлось столкнуться, он преодолел на ранних этапах своей деятельности. В настоящее время его миссионерская колония представляет собой пример того, какой

может быть это предприятие, и только когда человек знает африканские условия, он может понять, сколько труда сюда вложено.

Пароход на реке Конго

Именно просторы Африки является самым большим препятствием, которое миссионерская работа должна преодолеть. Станция, пусть даже очень успешная, – это всего лишь оазис в огромной пустыне, маленький участок среди бескрайних диких джунглей. И не всегда этот участок является миссионерским в полном значении этого понятия. Миссионеры бывают разными. Я не склонен заниматься обсуждением качеств миссионеров, которые часто встречается в книгах о путешествиях. Те, с кем я встречался, были разными, как и все люди, с которыми я имел дело в Конго. Одни были замечательными во всех отношениях людьми, но не созданными для такого подвижничества, другие – преданные делу, но недостаточно подготовленные, многие из них были слабовольными и не подходили для работы. И только немногие соответствовали званию миссионера в полной мере.

Пароход «Брабант» (бельгийская открытка начала XX века)

Тропики не улучшают характер человека, и в Конго, среди зловещей атмосферы жестокости государства и государственных репрессий, было бы удивительно, если бы доля неприятных людей была не больше, чем в странах, где существуют более человеческие законы. Если человек склонен

к вырождению и жестокости, «Свободное государство Конго» является хорошим полигоном для прогресса злых качеств такого субъекта. Слишком много миссионеров, на мой взгляд, набираются из молодых людей, чьи истинные призвания были бы более полезными для службы в качестве бухгалтеров или клерков, и которые, как мне кажется только в тропиках осознали, что «ошибочно повиновались призыву». Есть же такие «миссионеры», которые лучше бы справились с работой на скотобойне – это сделало бы из них людей.

Болобо (красная стрелка), Леопольдвиль (белая стрелка)

Господин Гренфелл является членом Комиссии по защите коренных жителей. Мне кажется, что Комиссия имеет благие намерения, но не представляет большой практической ценности. Доктор Симс, медицинский сотрудник миссии Леопольдвилля, который был членом Комиссии, описал мне его первое совещание. На комиссаров произвел впечатление католический епископ Конго, присутствовавший только для того, чтобы высказать мнение правительства, что ни в каком случае не отразилось на решении двух вопросов в работе Комиссии. Одним из них был вопрос о методах, применяемых государством и частными компаниями при сборе каучука и слоновой кости, а другой – о действиях этих достойных людей в процессе привлечения новобранцев. Это две проблемы, которые нуждались в скорейшем решении. Комиссия так ничего реального и не добилась в попытке ограни-

читать жестокости к туземцам со стороны государства и компаний, получающих большие прибыли. Их жадность к каучуку и слоновой кости совершенно затмила то обстоятельство, что туземцы нуждаются в защите от произвола.

На экваторе, в районе селения Мбандака я сошел на берег и посетил обширные кофейные плантации, которые работают под руководством так называемых «агрономов» на службе у государства. Как и все государственные предприятия, кофейные плантации заслуженно имеют плохую репутацию, и там процветает обычное варварство.

Сама система организации труда характерна для метода занятости в «свободном государстве», и случайный наблюдатель подумает, что страна достойна совсем другого имени. Большинство рабочих – женщины, и почти все они были взяты в плен во время карательных набегов, которые представляют собой небольшие экспедиции, целью которых является уничтожение деревни, если ее вождь не послал на станцию достаточно каучука или слоновой кости, чтобы удовлетворить жадность своих хозяев. Когда эти экспедиции отправляются наказать непокорных туземцев, их метод состоит в том, чтобы окружить деревню, напасть на нее, перестрелять мужчин и таких женщин, которые пытаются сбежать, а затем взять остальных в плен и отправить их на различные станции. Затем деревня поджигается, и все ее следы быстро теряются в буйной тропической растительности. Трудоспособные пленницы становятся практически рабынями на ко-

фейных плантациях при государственных чиновниках, а дети отправляются в католические миссионерские станции для обучения зачаткам христианства, где одновременно усваивают и пороки цивилизации.

Рабский труд – это единственное средство, которым государство обеспечивает работу своих плантаций, поскольку уровень оплаты труда, естественно, не будет привлекать сюда женщин добровольно – тем более что они могут быть наказаны штрафами за малейшие упущения. Они получают от четырех до пяти франков в месяц и имеют продовольственные пайки. Их оплата производится в натуральной форме – тканью, бисером, медью и т. д., а цена, по которой эти товары продаются, вдвое превышает их истинную стоимость.

Женщина с точки зрения туземца является самой ценной собственностью, которой он обладает, и он может заработать больше, держа ее дома и продавая результаты ее работы. Кроме того, условия найма государства предполагают семилетний срок, поэтому еще труднее убедить туземца отправлять жену на работы добровольно. Но это не очень беспокоит государство. Если труд нужен, труд должен быть получен, поэтому отправляется экспедиция, чтобы захватить рабов, если поставки каучука не отвечают требованиям. Конечно, женщины редко возвращаются в свои племена. Как правило, их родственники были уничтожены в ходе рейда, в котором сами они были захвачены, и, вероятно, их деревня теперь – это масса кустарников и деревьев. Кроме того,

семь лет – это долгое время для примитивного ума, и старое окружение и воспоминания о родной деревне вскоре стираются из-за не очень восприимчивых умственных способностей дикарок. Многие умирают, многие вступают в брак с солдатами. Некоторые из них «взяты под защиту» белых людей (называя вещи своими именами – стали наложницами). Возможно, их деревни, если таковые существуют, находятся на другом конце страны, на расстоянии тысячи миль или более от станции, где они работают – и государство формально берет на себя обязательство вернуть женщин на родину. Если они попытаются идти к дому, то рано или поздно будут убиты в джунглях и съедены тем или иным племенем людоедов, через чей район они будут вынуждены пройти. Так что многие из них вновь заключают контракт, не имея ничего лучшего. Освободившись от рабства, они чувствуют себя бездомными, как и освобожденные рабы Америки, когда реальная свобода стала фактом.

Я знал одну женщину, которая вернулась домой после того, как ее семь лет рабского труда истекли. Она была нищей в течение всего периода своего контракта, но затем «под белой защитой» накопила то, что для туземца является огромным состоянием – довольно много ткани, бисера и браслетов.

У нее был любопытный способ торжественно обставить свое возвращение – она купила двух рабов у местного вождя, убила их и умылась в их крови. Это было проявлением экс-

травагантности «богатого человека», как разжигание курительной трубки пятифунтовыми банкнотами.

Трудно сказать, какое место займет кофе Конго на рынке будущего, а в настоящее время ему вообще нет места, отчасти потому, что скорость транспортировки недостаточно высока, отчасти из-за слабости местного рынка и невысокой квалификации бельгийских плантаторов и их нежелания тратить деньги на надлежащие орудия труда.

Господин Малет, знающий особенности выращивания кофе, так характеризует кофейные плантации в Конго:

«Старые кофейные деревья находятся в состоянии пышного роста, их никогда не обрезали с тех пор, как они были посажены. Я без колебаний говорю, что сюда нужно отправить пятьдесят рабочих с ножами или секаторами, в результате чего только такая обрезка может привести к удвоению урожая. Деревья стали настолько „сросшимися“, что солнце не может попасть на несущие ветви, и, следовательно, кофейные зерна не могут появиться».

Говоря о плантации Барумбу в округе Арувими, господин Малет говорит: «Это единственное светлое место в этом районе, где опытный плантатор может сделать успешную прибыльную плантацию. Но, как и у всех остальных, ему не хватает усердия, инструментов и машин».

Вот как г-н Малет описывает работу бельгийских колонистов на кофейной плантации Моганджо:

«С сожалением я должен отметить, что подготовка земли

для кофе была проведена наиболее небрежно. Деревья остались стоять группами и без какой-либо регулярности или системы, так что в некоторых местах кофейные ветви слишком затенены, а в других, наоборот, вообще нет тени. Тростники или подлесок вырублены кое-как, корни не выкорчеваны должным образом, так что теперь в некоторых частях плантации снова появились сорняковые заросли. Фактически, расчистка плантации показывает, что это делал человек, ничего не знающий о подобной работе».

В этом месте также предпринимались попытки выращивания какао, и господин Малет воспользовался случаем, чтобы сообщить нам об этом:

«По странному противоречивому положению вещей, — пишет он, — деревья какао, которые абсолютно необходимо затенять, были посажены в единственном месте, где все другие деревья были срублены, в то время, как деревья кофе, которые не требуют тени, были посажены под густыми кронами тропических исполинов. Деревья какао имеют жалкий вид, и листья, все без исключения, съедаются насекомыми в клочья. Почва по своему составу не подходит для успешного выращивания этого продукта. Верхний слой почвы здесь — почти чистый песок с небольшим количеством гумуса на поверхности, чуть ниже — жесткая желтоватая глина. Я вырыл несколько ям в различных частях плантации. В каждом случае вода встречалась, как правило, уже на глубине метра, и нигде сухой слой не превышал полутора метров, что дока-

зывает непригодность всего места для выращивания растений, чьи корни проникают в эту глубину».

Случайного читателя поразит тот факт, что бельгийцы, прежде чем потратить свои деньги на обустройство плантации какао, могли бы убедиться в непригодности местности, но это их обычный путь: они предпочитают колонизировать страну, основываясь на невежестве и глупости. В конце концов, они, как правило, вынуждены использовать английский опыт.

Говоря о сорняках, господин Малетон пишет:

«Сорняки здесь очень густые, а в некоторых местах настолько высоки, что молодые кофейные деревья под ними не видны. Такому положению вещей могут быть две причины: отсутствие прилежного труда, и неосведомленность со стороны ответственных людей о методах прополки тропической плантации».

Это фактически подводит итог всей истории выращивания кофе в Конго, и я не думаю, что на европейском рынке есть причины опасаться конкуренции местных плантаций.

Несмотря на частые заверения короля Леопольда в том, что единственная программа правительства «Свободного государства Конго» – это работа по моральному и материальному возрождению, я склонен думать после многолетнего проживания в стране, что моральное возрождение со стороны государства просто не существует, и что материальная часть программы является оправданием для коммерче-

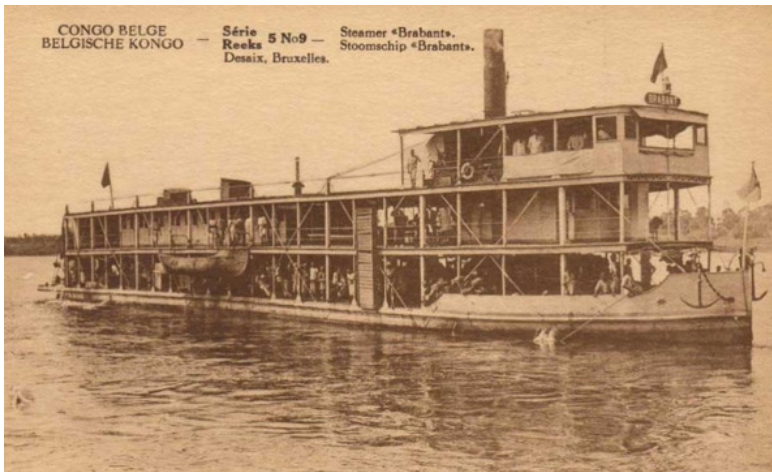
ских операций в колоссальных масштабах. В прошлом я был обязан выступать в качестве должностного лица в некоторых ветвях власти. Это была государственная служба, во время которой я познакомился с методами «материального возрождения», и понял, что до сих пор не слышал о чем-либо моральном в «Свободном государстве Конго». Главный бизнес в стране – каучук и слоновая кость; как комиссар округа в прошлом, я утверждаю, что знаю кое-что об обоих промыслах, и могу сказать, что государство занимается этими делами через посредство своих гражданских и военных администраторов и поощряет их усердие наградами в виде комиссионных от продаж.

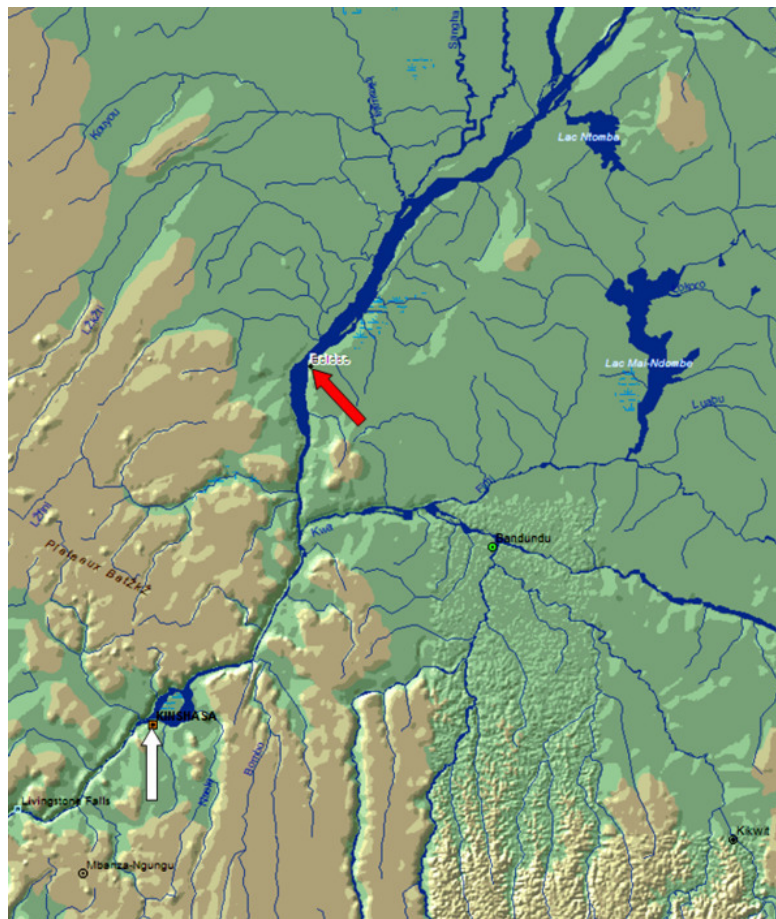


CONGO BELGE
BELGISCHE KONGO

— Série 5 No9 —
Reeks 5 No9 —
Dessix, Bruxelles.

Steamer «Brabants».
Stoomschip «Brabants».





Глава IV. Железнодорожный и водный транспорт Конго – действующий музей примитивной техники

1899 год почти закончился, когда я погрузился в Леопольдвиле на борт правительственного парохода «Эно» с кормовым гребным колесом, направлявшегося в верховья великой реки Конго и в глубину еще неисследованной, часто идеализированной и обычно неправильно понятой Центральной Африки. Так как это был второй раз, когда меня призвали предпринять такое путешествие, я, в отличие от некоторых из моих спутников, ни в коем случае не удивлялся множеству замечательных различий между тем, что представлял «Эно» и тем «великолепным, судном», которое столь ярко было обещано мне в официальных и полуофициальных проездных документах, выданных мне. То, что такие различия существуют, является лишь иллюстрацией того, какие допущения (в худшую сторону) следует ожидать после щедрых обещаний бельгийских чиновников в Африке. Ни в одной части мира нет таких болезненных различий между обещанием и исполнением.

В начале книги я описал, как путешествовал в Леопольд-

двиль из Матади в Нижнем Конго по железной дороге, которая была еще только частично построена во время моей предыдущей экспедиции во внутреннюю часть обширных африканских владений короля Леопольда II. На железной дороге я, безусловно, выиграл, как с точки зрения комфорта, так и экономии времени, хотя, разумеется, обслуживание железной дороги Конго не включает в себя «поезда класса люкс». Без железной дороги, даже в конце 90-х годов, было обычным, чтобы служащие государства, назначенные на должности во внутренних органах, в течение многих дней или недель ждали в Боме или Матади до тех пор, пока не подвернется возможность использовать какой-нибудь пароход, следующий с товарами или отрядами войск в верховья реки.

Типичный пароход с кормовым колесом на реке Конго в районе Стэнливила

Находясь в Боме, безусловно, стоит обратить внимание на резиденцию правительства, других достопримечательностей здесь нет. Город лежит в низине и его климат, несомненно, вреден для здоровья, особенно в сезон дождей, но в тот год, о котором я пишу там был феноменально здоровый сезон. Город состоял в основном из административных офисов, больших кирпичных построек, нескольких фабрик и двух так называемых отелей. Конечно, последние имели мало сходства с гостиницами Лондона или Брюсселя, за исключением названия. Оба «отеля» были одними из самых старых зданий в Боме, и их комфорт может характе-

ризовать факт, что путешественники, ищущие убежища под их крышами, часто были вынуждены использовать полотна прорезиненных тканей, натянутые поверх москитных сеток над кроватями, чтобы избежать стекающей сверху воды. Дождь и комары, являются довольно невинными неудобствами при передвижении по Нижнему Конго. На маршруте из Бомы в Леопольдвиль крысы везде буквально кишат и никак не могут считаться презираемыми врагами. Об этом у моего американского друга осталось неприятное воспоминание во время его пребывания в Боме, когда, тщетно стараясь устроиться поудобней для сна в «отеле», он был так сильно укушен что в течение некоторого времени стал неработоспособен.

Лошади и крупный рогатый скот довольно редко встречаются на берегах Нижнего Конго, поскольку только в пределах Бомы, где грубые природные травы были вытеснены другими сортами, можно получить для них приемлемый корм. Почвой этой части бассейна Конго является твердая глина, которая едва поддерживает траву, впадины ландшафта, как правило, болотистые, а вершины холмов часто совершенно голые. Но иногда пейзаж Хрустальных гор действительно впечатляет, и трудно поверить, что эти зеленые холмы и лесистые долины между ними – это безжизненная пустыня во всех смыслах. Немногие живые существа, такие, как комары и крысы в данном случае исключаются, а туземцы, которых здесь никогда не бывает очень много, в своей мас-

се давно покинули деревни и отошли на несколько дней пути вверх по течению. Когда взгляд блуждает по сотням квадратных миль этой территории, вы не увидите человеческие жилища, кроме как через редкие промежутки времени, и то это всего лишь временная деревня железнодорожников или станция.

Когда я впервые отправился по железной дороге вглубь страны, поезда заканчивали путь в Луфу, хотя путь был фактически завершен до Кимпассы, примерно на 37 миль дальше. Луфу долгое время был заметным центром караванной торговли в Нижнем Конго, и здесь сходились все пути караванов из внутренних районов страны. Когда, железная дорога доставляла товары в это место, они либо оставались здесь, либо должны были переноситься дальше чернокожими носильщиками. Конечно, этот тупик существовал только в течение сравнительно короткого времени, так как с прокладкой рельсов в Лукунгу прямой караванный путь значительно оживился. Из Луфу мы проехали вдоль караванного пути в Леопольдвиль, а затем следовали на речном пароходе до Стэнли Фоллс, где многие белые пассажиры расстались друг с другом, чтобы никогда не встретиться снова или больше не вернуться к цивилизации.

В первые годы существования государства Конго все товары и грузы переносились в Стэнли Пул на головах туземцев. Длина маршрута и изнурительный характер марша усыпали обочины дороги костями многих людей, в том числе

и белых, которые впервые столкнулись с этим утомительным путешествием продолжительностью почти месяц. На каждом шагу дороги все еще можно наблюдать грубые деревянные кресты и прибитые жестяные таблички, указывающие на последние места покоя тех, кого поразило голодом или смертельным климатом. Там, вдали от пристанищ людей, можно увидеть крест, помеченный просто именем покойника или указывающий имя и дату смерти. В Лукунгу, который был своего рода остановкой на полпути, еще в 1896 существовало быстро разрастающееся кладбище, в то время как в Леопольдвиле кладбище считается одной из главных «достопримечательностей» станции, поскольку может похвастаться множеством мраморных плит и каменных крестов. Однако, остается загадкой, сколько трупов без крестов и табличек сбросили в воду команды речных пароходов.

Железная дорога Матади-Леопольдвиль была начата в начале 1890 года. Компания, которая взяла на себя эту работу, была зарегистрирована с капиталом в 1 000 000 фунтов стерлингов, из которых 400 000 фунтов стерлингов было выделено правительством Бельгии. Было подсчитано, что строительство этой дороги будет завершено через четыре года, но строили вдвое дольше этого срока, и до открытия линии потребовались расходы в размере 2 400 000 фунтов стерлингов. В июне 1892 года трасса простиралась всего на восемнадцать миль от Матади, половина первоначального капитала была израсходована, и девятьсот рабочих стали жертвами

климата, в то время, как многие другие покинули стройку или открыто восстали. Когда, однако, линия была закончена, компания оказалась в более выгодном положении, чем ожидалось самым оптимистичным сторонникам предприятия. На внутренних постах, и особенно в Леопольдвиле, большие запасы каучука и слоновой кости долго ожидали перевозки, так как транспортировка через караванный путь уже давно была невозможна. Кроме того, было собрано много товаров специально в ожидании того момента, когда железный конь начнет свою работу.

Серия порогов не позволяет использовать на реке пароходы. Стоимость переноски грузов носильщиками из Матади в Леопольдвиль по старому караванному маршруту была оценена в 40 фунтов стерлингов за тонну, и по этой непомерно высокой цене железнодорожная компания установила свой тариф. По такой же ставке стоимость отправки одной тонны картофеля из Сан-Франциско в Нью-Йорк составила бы 480 фунтов стерлингов! Однако, в Конго никакого сопротивления столь высокому тарифу не последовало. Как только железная дорога достигла Стэнли Пула, власти перестали привлекать местных жителей к переноске грузов.

Как и в настоящее, эта железная дорога будет полностью отвечать всем требованиям торговли на долгие годы, однако, если движение в отдаленном будущем примет большие масштабы, значительную часть линии необходимо будет реконструировать. Его чрезвычайно узкая колея в 29 дюймов

(74 см) даже сейчас является серьезным недостатком ввиду непрерывных поворотов пути, а уклоны вверх или вниз достигают пяти футов на сто футов (3 угловых градуса). Это настолько опасно, что запрещено движения поездов по ночам, а сходы паровозов и вагонов с рельсов очень частые. Организовать перевозку тяжелых грузов по такой ненадежной железной дороге невозможно.

Три или четыре груженых вагона – это максимум, на что способен локомотив, а пассажирские поезда состоят из одного вагона первого класса, одного вагона второго класса и багажного вагона.

Тумба – станция на полпути, и здесь поезда, идущие вверх или вниз, «отстаиваются» на ночь. За пределами пустынь Аризоны или Сахары вряд ли можно найти более мрачное место с худшими условиями для путешественников. На следующий день поезд добирается до Стэнли Пула и Леопольдвиль показывается рядом с первым из серии порогов, простирающихся вниз по течению от этого места до Матади.

Из моего второго путешествия на пароходе вверх по реке Конго, довольно короткого по сравнению с тем, которое было предпринято тремя годами ранее в качестве государственного служащего, нет ничего, заслуживающего описания. Монотонное движение день за днем между островками, покрытыми зеленью, варьировалось только случайной остановкой на каком-нибудь миниатюрном посту с целью взять на борт полусгнившую древесину, которая является топли-

вом пароходов реки Конго. Ни одна из этих стоянок не была столь же приятной, как в Болобо, где аккуратное здание миссии расположено среди тенистых деревьев, а на берегу расположился рынок для продажи продуктов для проходящих судов.

Вероятно, в настоящее время на акватории Верхнего Конго и его притоков курсирует более ста пароходов, больших и малых. Большинство, конечно же, принадлежит государству по той простой причине, что последнее обладает монополией на транспортный бизнес. Этот речной флот укомплектован почти исключительно скандинавами, и именно благодаря этим выносливым и добросовестным работникам так мало аварий, которые сопутствуют открытию новых и неизведанных водных путей. В Леопольдвиле и соседней Киншасе, находятся верфи для ремонта судовых корпусов и машин, отправленных из Европы. Неисправные и аварийные суда иногда буксируются сюда из мест, находящихся за тысячу миль вверх по реке. Здесь, опять же, наиболее эффективными работниками являются скандинавы, хотя все работы выполняются под наблюдением офицера бельгийской армии, чей опыт судоремонта и представления о технике, кажется, не заслуживает большого уважения.

Почти все речные пароходы оборудованы кормовыми гребными колесами, а самые большие могут перевозить около 150 тонн груза. Однако совсем недавно к флотилии было добавлено несколько несамоходных барж грузоподъемно-

стью по 300 т, но это никоим образом не доказало ожидаемый успех, поскольку их трудно тащить при быстром течении или сильном ветре. За каждой из барж закреплен буксир большой мощности, но этот тип водного транспорта так никогда и не продемонстрировал своего превосходства над более ранним классом судов. Все пароходы имеют очень малую осадку. Самая большая достигает всего пять футов (1,5 м), и даже тогда они иногда садятся днищем на песчаные отмели. На многих из них вибрация, вызванная механизмами, настолько велика, что невозможно писать или даже читать, пока они находятся в движении.

Судя по всему, правительство Конго чрезмерно гордится своим речным флотом, и особенно тем пароходом, который официально называется «экспресс-почтовым катером». Это судно было описано как «действительно красивая яхта», но фактически напоминает один из тех траулеров, которые голландские рыбаки использовали в погоне за скумбрией в Северном море. Единственная каюта (или как ее называют – салон) «яхты» расположена под палубой, и только тонкая перегородка отделяет ее от котельной. Естественно, пассажиры подвергаются постоянной жаре, как в турецкой бане. Как и на всех этих речных лодках, на борту есть котлы, предназначенные для обогрева помещений, и они являются источниками тепла, конкурирующими с палящим тропическим солнцем.

На борту была установлена электрическая световая уста-

новка (прожектор), чтобы проливать «лучи цивилизации» на темные воды дикой реки, но поскольку на закате пароходы останавливаются до утра, а дневные туманы здесь неизвестны, эта установка вряд ли когда-либо используется. Прожектор был установлен впереди рубки, чтобы выполнять какую-то изумительную службу, но он никогда не был способен проникать в темные воды и обнаруживать бесконечные препятствия и песчаные отмели. Пулемет вальяжно стоит на носу судна, готовый послать свой град смерти в джунгли, если конечно, на борту есть какие-либо боеприпасы для этой цели. Судно имеет два винта и, очевидно, построено для скорости, но обычно ему удается прибыть в пункт назначения на день позже, чем у любого из пароходов с кормовым гребным колесом, и это несмотря на то, что «катер» не везет ни груза, ни толпу цветных пассажиров.

Пароходы, как правило, настолько неудобны и плохо устроены, насколько это возможно. На больших судах архитектор приложил максимум усилий, чтобы превзойти себя, в результате чего создал превосходный дискомфорт, и продемонстрировал, что он никогда не путешествовал в жарких странах. Каюты плохо обставлены и грязные, и я могу упомянуть в качестве характерной детали жилья, представленного в «Эно» то, что спальный матрас, выделенный мне, был абсолютно несгибаем по причине засохшей на поверхности корки грязи. Нижние палубы этих речных пароходов почти всегда арендуются зловонной толпой чернокожих. Это, од-

нако, незначительное неудобство по сравнению с кухней, которой заправляет татуированный с головы до ног негр-бангала. Я не более брезглив, чем обычный европеец, но признаюсь, что вид кулинарных операций неизменно лишал меня аппетита. Меню – это отдельный болезненный предмет: диета из несвежей козлятины, риса, кванги (тесто из корней маниока) и твердого печенья была, по меньшей мере, чрезвычайно неполезна для желудка. На протяжении всего этого путешествия на пароходе «Эно» я следовал своему почти неизменному обычаю – во время путешествия по Конго спать в кресле на палубе, чтобы избежать насекомых, дурных запахов и грязи, оставляя в каюте свой багаж и соседа-бельгийца, страдающего лихорадкой.

Я много слышал о черствости и бесчувственности китайцев, но, безусловно, их безразличие к человеческим страданиям не превышает равнодушия среднего конголезского бельгийца: больной лежал в бушующей лихорадке, когда ни один из его соотечественников не помог или даже не обратил на него внимания. Бельгийский врач, который, как оказалось, путешествовал в Верхнее Конго, никогда не испытывал беспокойства, даже не обращал на больного внимания, пока я не выразил решительный протест.

Врач обнаружил, что бедняга умирал, поэтому поспешно залил немного вина в горло пациента, но облегчение наступило слишком поздно, и на следующее утро в военном лагере в Юмби состоялось захоронение. Это странное равно-

душие, которое я часто замечал среди бельгийцев в Конго, вполне согласуется с их слишком эгоистичным и трусливым характером.



Глава V. Я поступаю на службу в «каучуковую компанию»

После пятнадцати дней на борту «Эно» я достиг станции Мобека, находящейся в устье реки Монгалла. Там я сообщил о себе майору Лотьеру, местному управляющему компании «Societe Anversoise du Commerce au Congo», крупному предприятию по сбору и торговле каучуком, компании, которой после трех лет, проведенных под флагом государства Конго, я недавно предложил свои услуги. От майора я получил инструкции перейти к Н'Добо, посту в восточной части концессии компании, и в то время штаб-квартире цивилизации в регионе обитания буджа, самого свирепого и непокорного из племен Среднего Конго, с которым я чуть позже и не слишком приятно познакомился.

Я обнаружил, что концессия Монгалла включала территорию, почти в два раза превышающую размеры Бельгии, разделенную для административных целей на пять «зон», в каждой из которых есть «администратор», и от трех до шести постов, или «торговых станций». Администратор зоны контролирует работу пост-менеджеров, а они, в свою очередь, контролируют и направляют повседневную жизнь туземцев. О преступлениях этих администраций, которые присвоили себе право уничтожать деревни, без разбора убивать тузем-

цев и отправлять в рабство мужчин, женщин и детей, у меня очень скоро появились свидетельства.

Мобека (красная стрелка), Леопольдвиль (белая стрелка). Расстояние между этими объектами по прямой – 865 км

Что касается произошедшего в прошлом, я могу сказать, что один из старейших агентов концессии, с которым я говорил на эту тему, смеялся от души, и когда я предположил, что компанией было убито, возможно, десять тысяч туземцев, он объявил, что если удвоить это число, то будет ближе к истине. Судя по личным наблюдениям и из того, что сами аборигены рассказывали мне, я склонен считать его информацию правильной.

Агент, который выжимает наибольшее количество каучука от жителей своего района, является, конечно, самым уважаемым.

Неудивительно, что белые люди низкого происхождения и примитивными инстинктами, в своей безумной гонке за комиссионными вознаграждениями охотно участвовали в самых отвратительных предприятиях. Об одном из этих предприятий, имеющих целью принуждение племени, которое давно отказывалось принять «каучуковый режим», и, благодаря своей исключительной смелости и численности смогло бросить вызов компании, и пойдет дальнейший рассказ.

В Н'Добо меня принял управляющий, который сообщил мне, что «администратор» зоны оставил приказ, чтобы я

присоединился к нему в месте под названием Ямбата, в двухдневном марше вглубь страны. Однако, управляющий посоветовал мне подождать, так как на данный момент было совершенно невозможно двигаться по джунглям без сопровождения, по меньшей мере, двадцати солдат, а в его распоряжении было только полдюжины человек. Также, по его словам, тогда было практически невозможно обеспечить необходимое количество носильщиков для багажа. Более того – и это казалось непреодолимой трудностью – высох небольшой ручей, благодаря которому в сезон дождей небольшие каноэ могли плавать по нему до самой Ямбаты, и, следовательно, весь транспорт внутри страны был временно парализован. Поэтому я был бы вынужден ждать, пока управляющий не отправит администратору гонца за дальнейшими инструкциями и сопровождением.

НДобо (1°55'N 22°41'E) – красная стрелка, Ямбата – белая стрелка

Соответственно, я в течение нескольких недель оставался в Н'Добо, которая находится на главной реке, и в течение которых у меня была возможность наблюдать за работой системы, используемой для «сбора» каучука. Тот же метод, с местными вариациями, преобладает во всем государстве Конго, здесь можно разрешить краткое отступление от моей истории.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.