

Декември 2003

Преди две години спрях за седмица в Асуан - първи катаракт на Нил. Вече бях свикнал с натрапчивостта и присмехулството на тези египтяни, до които туристът има допир и типичното за тях "бакшиш, бакшиш мистър", описано от пътешественици и през средата на 19ти век, не ми правеше особено впечатление. Минавайки през малко село, по пътя към поредната атракция, се спрях до работници на скеле. Заприказвахме се със знаци, смесица от арабски, английски и български, после поразгледах строежа и те ме поканиха на чай в близка къща през улицата. Какво ли ще пробват да изтъргуват сега? Подправки, каркаде, дрехи, сувенири...? - питах се аз, но хората кротко седяха наоколо и сипваха чай или поднасяха сладки. Снимах семейството на двора и на снимката те изглеждат като група призраци, поради белите роби, сянката и черния цвят на лицата им. На тръгване, с нормална доза недоверие все още се чудех, как така са ме поканили без някаква видима изгода. Не искам да обиждам египтяните, те са прекалено практични хора, но тогава за 1 месец изпитах подобна любезност само при един берберски старец (до оазиса Сива - Либийската пустиня) и няколко нубийски семейства като гореупоменатото. Попитах ги къде се намира Нубия, а отговорът беше - Нубия е всичко между Асуан и Хартум. (Това твърдение е може би вярно само в историческа перспектива. В днешни дни нубийците живеят от Ком Омбо - много по на север от Асуан - до Донгола (градче над 3 катаракт на Нил) - много по на север от Хартум.)

И ето ме сега отново тук, започвайки ново пътуване - този път през Нубия, със стар немски кораб, прекръстен на име "Сагалинам", движещ се един път седмично по язовир Насър между "Високата стена - Асуан" и Уади Халфа - гранично селце в Судан. Търговията по Нил (за разлика от реката) тече от Египет към Судан и корабът е претъпкан с хора и стока, така че единствено на палубата може да преживееш 2 последователни часа. Там, на завет, разпъвам неопрена и спалния чувал, маркирайки парче отвоювана територия, а фактът, че няколко камиона с багаж остават за следващия кораб показва... че наистина няма повече място. Странично на кораба е вързана и малка барка с 4 джипа, а пространството между тях е уплътнено с шарени торби и денкове - преобладаващите стоки са печки, хладилници, пластмасови столове и домати. Голяма част от палубата е затрупана с онези дървени опори на колелца, които използват възрастните хора, отвикващи да ходят на 2 крака, но опорите изглеждат напълно ненужни в Судан при всичките дупки, липсата на равни места по градове и села или дори пясъчните подове по къщите. След повече от 4 часа закъснение (тоест съвсем по разписание) корабът потегля. На палубата разпъват огромна розетка и мюсюлманите започват да се молят за успешно пристигане.

Снимката на "Сагалинам" върху билета ми изглежда като от статия със заглавие "Трагедия с претоварен ферибот в Африка...", но все пак друг превоз между Египет и Судан няма. Сухопътната граница е затворена, а няма и тълпи от чартърни туристи. Друга причина за липсата на туристи (5000 западници годишно по данни на полицията в Уади Халфа) е липсата на инфраструктура. Трета причина са тлеещите конфликти в южните и западни провинции и честите инциденти по границите с Етиопия и Еритрея. Четвърта причина е параноята в западната преса и като резултат от всичко това представите на 99% от европейците за Судан са - тероризъм, война, глад, робство и трунове, а представите на същите тези 99% за (примерно) Тибет са - будизъм, свобода и интелектуална възвишеност. Личните ми впечатления, за контраст, свързват кореняците в Тибет с мързел, хазарт и бандитски истории, а суданците – с гордост, добронамереност и безкрайна гостоприемност. Ходи разбери после кое

пропаганда и кое не - защото единственият начин наистина е да отидеш, да видиш и да разбереш за себе си.

След 20 часа, иншаала, корабът пристигна в Уади Халфа на 2 катаракта на Нил. На пристанището се виждат хамали и полицаи. Хамалите са тези, които лежат, седят, безделничат и може би от скука като мравки се борят по най-сложен начин с багажа. А полицаите изпълняват учудващо стриктно абсолютно безполезните и безсмислени ритуали на суданската бюрокрация. Към нея се придържах, когато трябваше да получа паспорта си обратно или просто от интерес във всички други случаи. На кораба за 20 часа попълних 4 почти еднакви формуляра, давах и вземах паспорта си няколко пъти в малка кабина до кухнята, после попълних и други формуляри по образец: Име – Санчо Панса, Професия - Папа, Адрес - Бъкингамския Дворец в Хартум итн., за да получа, най-накрая, судански входен печат. До него, неизвестно кой вече беше ударил и печат - "регистрация до 3 дни", а тази регистрация, на следващия ден в Уади Халфа, изискваше да минеш по строго установен, но никому неясен порядък през 6 стаи, да купиш две марки от старец под дърво, да намериш човек, който да задраска с химикал тези две марки, да минеш през генерала, да купиш розова папка, да се върнеш в стая №.1, да платиш в стая №.3 (където връщат ако нямаш розова папка), да се върнеш за друг печат в стая №.1, да отидеш за подпис при генерала и пак да се върнеш в стая №.1. По време на цялата тази процедура ми предложиха да се оженя за суданска полицайка, да преброя пачките на един дядо (за да не броя всички преброих първата грешно) и да пазя ключа от голяма огнеупорна каса. Лицето на суданската бюрокрация е повече от приятелско, но целта ѝ определено е да създава само нови чудовищни измерения за хаоса, естествено срещащ се в природата.

Излизам от полицията след може би 5 часа и сядам с чай и цигара (предназначена за продажба в Сиера Леоне) на мегдана на Уади Халфа. Нубийски мъже са насядали из селото, облечени в дълги бели галабии, а главите им са увити в бели тюрбани. Галабиите са дълги, може би защото мъжете са необичайно високи, а тюрбаните топят през зимата, пазят от слънце през лятото и спират целогодишно вятъра, пясъка и прахта на пустинята. През декември в Уади Халфа е студено (около 20 градуса) и предпазвайки се от пневмония и бронхити, нубийците са сложили якета върху робите, военните носят униформени шапки върху тюрбаните, но всеки е без чорапи, а босите крака най-често са в джапанки или сандали. Стъпалата им са по-релефни от обикновените автомобилни гуми и старата бабина истина "да стоплиш добре краката, за да се стопли и тялото" тук се отнася за главата и раменете. Жените, както навсякъде, не се обличат в стандартни цветове и всяка женска дреха, забрадка или парцал е шарен уникат. Главата на нубийката е забрадена, но дори и по селата се срещат сами жени и всяка от тях отвърща на поздрав или дори спира на приказка. Често ръцете на жените са каносани, а понякога върховете на пръстите им са оцветени в черно за контраст на светлия нескопосан маникюр. Срещат се и мъже и жени с широки, отдавна зараснали резки по бузите - три хоризонтално, диагонално или вертикално, две на кръст или като буквата "Т" - все знаци характерни за различните племена в района.

Намирам автобус за село Абри на 180 км на юг по Нил. Първите две седалки са запазени за ханъмите, а тъй като точно пред тях мястото за крака е най-широко, там се оказва и половината от багажа на мъжете, върху който се настаняват три мумифицирани бабички. Другата половина багаж е разхвърляна по пътеката между седалките и всички минават през него или го прескачат отнякъде. Най-хитрата стока, разнасяна из пустинята, бе бидон с риби, прекалено малки за ядене и прекалено

малко за зарибяване на река като Нил. Автобусите най-често са стари индийски камиони, марка "Бедфорд" или "Уд", върху които от винкели и тръби са измайсторени корпус и седалки. Рисунките отвън са подобни на индийските, а след време пътувах и с автобус, приличащ на подвижен бардак, в който лилави окъсани пискюли и къси плюшени завески се спускаха от тавана. Стъкло има само при шофьора, а пясъкът и прахта се завихрят между седалките. По стените, за уют на пътниците, са нарисувани дини, смокини, праскови и екзотични плодове като ябълките. Повечето от автобусите носят със себе си достатъчно резервни части, бидони с нафта и туби с масло. Надупчени, дълги ламарини се подпъхват като стабилни опори под гумите, ако автобусът пропадне в мек пясък, а в случай на авария е желателно да има поне вода, пренасяна в голям потен мех. Мехът обикновено е направен от цяло парче волска кожа и сами може да се досетите къде се намира чучура. Когато автобусът спре, мъжете излизат и клякат на пътя (тоест пясъка, тъй като пътища в северен Судан няма), придържайки с ръце робите си. Вдигайки се, под тях остават свежи мокри дири, а тоалетната за голяма нужда е по-далеч от автобуса (зад първата дюна). Средната скорост е под 30км/час, а и всеки 1-2 часа спираме за почивка на пустинни станции, продаващи чай и националното ястие - фул (боб с олио и понякога сирене) и хляб. Пред къщите по села и пустинни станции, обикновено под навеси, са така типичните за Судан глинени делви, пълни с вода за пиене от реката-майка Нил. Делвите също пият, долната им част е винаги мокра и придобива с времето ярък зелен цвят. Изпотените делви и мехове пазят водата хладка, а понякога под тях има и друг малък съд, събиращ само капките. Водата на места е бистра, а на други тинеста, с цвят на "Bitter Lemon", но поради липса на бутилирана вода около 2 седмици пих (като всеки нубиец) от тези Нилски делви. Само за чиста съвест й добавях таблетки и капки йод, но нито един път не получих стомашни проблеми.

Северен Судан, както и Египет, е заселен предимно по зеления пояс от двете страни на Нил, който е широк между няколко десетки метра и няколко километра. Останалото е пустиня, но земеделието и зеленината също не идват даром, а вследствие на сложна система от канали и диги, маркучи и много помпи. Типична гледка са и водонапорните кули, боядисани шахматно, които са идеални ориентири по села и градове. Интересно е да се наблюдава реката-бог на живота, даваща неуморно вода за пиене и за посеви, глина за къщи и делви, храна на птиците, ток на промишлеността, риба на рибарите и пари на лодкарите, но реката често се превръща и в бог на смъртта, прибирайки простосмъртните при себе си или отнасяйки поне къщите им. Последното голямо наводнение през 1999 година остави бездомни около 50 хиляди души в град Донгола, но в крайна сметка след бедствието глината отново е предостатъчна, за да се вдигнат по хилядолетна традиция пак толкова кирпичени съборетини. Земята в близост до река или канал е прекалено ценна и се използва предимно за нивите, а жилищната площ, тоест селата са на границата между зелената зона и пустинята. Прозорците и вратите на къщите са ламаринени и направени при най-близкия тенекеджия, леглата, столовете и масите се огъват от тръби и оплитат на място, а цветът на къщите (ако са боядисани) показва какви минерали най-често се срещат наоколо - преобладават села в сиво, синьо или жълто. Най-характерни растения са боба, картофите, царевичата, патладжаните и лука, а най-характерни дървета са палмите и акациите. Бялата акация в Судан е източник на 90% от световните ресурси на гума арабикум - срещаща се във всяка дъвка, кока-кола, и изобщо като разтворител в козметиката и фармацевтиката, за който все още няма синтетичен заместител. Отдалеч короните на акациите в пустинята наподобяват огромни разтворени сиво-зелени чадъри, предпазващи от слънце и изпарения клоните и бодлите под тях. Нубийски кози (има такава порода) пасат на сянка под акациите, а

ушите им са толкова дълги, че се влачат по земята, когато носовете им я допират.

Пристигам в Абри към 11 вечерта. Ток в селото няма, но автобусът ме оставя пред единствения фундук - нещо като хан или страноприемница. По генератора до фундука си личи, че собственикът е богат човек. Няколко лампи премигват в такт с машината и не знам, как на същата тази мрежа е вързан и телевизор, пред който като в кино се е разположила 1/10 от селото. Някъде в двора с тухли, камъни и магия е закрепена сателитна чиния, до нея има два бидона с вода за миене, до тях в земята е иззидана малка мивка, а от някъде в мивката идва маркуч, завършващ със свободно висящо кранче. Хващам кранчето с една ръка, за да измия другата и лицето си, но вода не потича. Другият тип кранчета в Судан са фиксирани на 20 см от земята и (ако има вода) къпането и миенето са продължителни процедури, завършващи с мускулна треска. Пълня кана от бидона и свалям пясъка и прахта от лицето, ушите и косата си. Преди да легна, сипвам вода в ибрика, за да подмия задника си в тоалетната на другата сутрин, когато ибриците ще са кът, и влизам в стаята. Вътре вече спят 4 нубийци, генераторът бумти на около два метра, в стаята има инсталация, ключ и лампа, но ток няма, лягам на единственото свободно легло между врата и прозорец, брава или катинар липсват и през ноща студени ветрове се завихрят над леглото ми, но на двора явно духа още повече, защото от време на време хора като сенки се промъкват в стаята и палят цигари или подпалват дървени въглища за чай. По някое време нубийците се събуждат и събират багажа, спъват се в легла и се блъскат един в друг, с повиквания и подпявания, в далечината лаят кучета и чак на разсъмване заспивам единствено от умора.

На другия ден тръгвам в произволна посока през Абри. За пръв път усещам студ, поради силния вятър, а след няколко часа видимостта намалява до стотина метра. Започва пясъчна буря, която не спира близо 3 дни. Наличието на пясък и прах в пустинята е толкова опасно, колкото и липсата на вода. При силен вятър, прахта прониква навсякъде - под дрехи, в уши, дробове и синуси, в носа, очите и гърлото, а кожата, несвикнала на такива условия, се наранява фино и всички опити да я почистиш завършват с неуспех. Вследствие на прахта се появява настинка, гърлото пресъхва, носът протича и ако не предприемеш мерки се стига до кашлица и температура. И само добре увитият тюрбан, като профилактика, може да предотврати лечението с антибиотик. Село Абри е голямо на площ и уморен сядам на празен площад. Но външното разузнаване не спи и бързо се появяват две малки деца, отнякъде изниква тенекеджията, до него се спира висок черен нубиец на малко магаре, а след него пристига жена със синя забрадка и меки черти на лицето. "Фаддал" е думата, с която започвам да свиквам, а "фаддал" значи "заповядайте" и се отправя по традиция към пътника. Явно тези хора, закотвени от векове в пустинята и научени да живеят от толкова малко, са заставени да делят помежду си. Ако почнат да се бият за кокала, те просто няма да имат достътно сила и ресурси. И това е една от причините, че нубийците усещат като задължение да разделят и оскъдицата с пътника. Друга причина е липсата на египетски конвейър за туристи, поддържаща жив архаичния стереотип, че пътникът е по-беден и нуждаещ се от домакина. Дори и леко наивни, нубийците знаят прекалено добре колко богат е белият човек, но гордостта им, респектът и все още личното, а не парично, отношение към непознатия засега са запазили тези хубави древни традиции. Тенекеджията, високият мъж, брат му, баща му и аз сядаме около голяма маса на завет на двора. Жените носят боб, салатата, сирене, сос от спанак, маслини (в Судан не растат маслини), нещо като къпоолу и няколко вида хляб. Прибори естествено няма, всички чупят хляба с дясната ръка и с палец тъпчат храната в залците. За пръв път ям само с една ръка (в арабския свят

лявата се използва единствено в тоалетната - ако имаш ибрик) и определено не ми е лесно. След закуска жените поднасят чай, а аз черпя цигари, давам по химикалка на децата и правя няколко снимки на семейството. Знам, че със сигурност тези хора имат най-много нужда от пари, но също знам че няма да ги приемат и даже ще се разсърдят, доколкото им позволява гостоприемството. А най-вече знам, че никой, който чете тия редове, няма да подслони и почерпи негър, само защото го е срещнал по пътя.

След като отмина пустинната буря намерих пикап от Абри за Донгола - на още 250км на юг по реката. В българския език да се возиш "на", "в" или "с" превозно средство има само едно значение. Не съм специалист по арабския, но предполагам че там съществуват три различни глагола - возейки се на автобус значи да се возиш на покрива на автобуса - возейки се в автобус се употребява в нашия смисъл на думата, а возейки се с автобус е всичко, изключващо първите две значения. Преди много години хората в Судан се возели и на влак, но честите произшествия и законът вкарал този глагол в историята, за разликата от автобуси, джипове и боксита (пикапи), където по покривите все още негри висят като гроздове между чували и платнища. В боксита за Донгола бяхме 13 човека с шофьора, а още двама се возеха на покрива. Дълго време не срещнахме изобщо кола през пустинята и едва след часове задминахме първия автобус. Може би на 30 метра пред него забелязах, как чувал се изтърси от покрива му на пътя. Пикапът спря и виждайки страха върху лицето на шофьора разбрах, че това не бе чувал. В Судан ислямската "шариа" е строга към виновника за нечия смърт - а виновник за смърта и на най-непредпазливия пътник остава, поради липса на друг, шофьорът. Един от двамата на покрива на пикапа за Донгола явно не бе видял автобуса, може би бе ударил главата си в огледалото или нещо друго, бе се вкопчил за нещото през тези 30 метра и после се бе изсипал долу. Автобусът спря бързо, жената или сестрата на пострадалия започна да къльне и ридает, а няколко мъже се спуснаха да правят изкуствено дишане на нещастника, лежащ като мъртъв с кърваво лице и очи, скрити зад подутини и прах. Разположиха го на задните седалки на пикапа и това, което набързо намерих за него в багажа си, бе кърпа с йод и хапче за психологическо въздействие - в Африка белите чужденци имат репутацията на добри доктори. После се качих "на автобуса", а боксита с пострадалия и раницата ми замина към най-близката болница (на 50 км). След 20 минути спряхме, някакъв джип качи пътниците и мен и подкара към болницата, за да прибереме багажа си. Не ми стана ясно кой и как бе организирал така оптимално този превоз. За щастие на пътника и шофьора, раните не се оказаха фатални и след дезинфекция и превръзка продължихме. Но само преди няколко дни Медзуб (18 годишен студент) от Абри сподели, че баща му отишъл на доктор с главоболие, а той, вместо да даде аспирин, му отворил корема. В последствие бащата се оказал на гробищата, а докторът - в Хартумски затвор. Медзуб трябваше да зарече студентския живот, да поеме занаята на баща си и да реши дали оня некадърник да си плати или да бъде убит. "Happy end" за всички и стига толкова за шарията.

Крайната спирка на боксита е от източния бряг на Нил и с ферибот минавам реката, където след няколко километра стигам до Донгола - столицата на тази област. А предимствата на всеки голям град са наличието на ток и вода - достатъчни, за да се почувствам щастлив. В Донгола за пръв път се срещам с християнин - 60 годишен преселник от южните територии, заселил се по тези краища преди 35 години. Името му е Аугустин, професията - аптекар, а думите му по родината бяха единствено - "Прибирам се веднага щом свърши войната". Голяма част от населението в Судан е християнско, но не чак толкова, колкото според различните мисионарски организации.

След мюсюлманите, в Судан преобладават анимистите (южняци, вярващи в природните си религии) и чак тогава идват по брой християните, така че гражданската война определено не е война между исляма и християнството. След седмица, в Хартум на голям стадион, присъствам на масова християнска служба. Особено рестриктивни мерки срещу тях поне на пръв поглед не забелязах, а из столицата свободно се срещаха високи девойки с деколтета и без забрадки, чиито мъже бяха облечени в стил харлемски рапъри с невинни имена като Петър, Джордж или Йонас. По време на пътуването ми се водят усилен преговори между СПЛА (южните освободители) и правителството в Хартум (северните освободители), но и при южняците има достатъчно вътрешни противоречия, не само на религиозна, а и племенна основа (Денка срещу Нуери). Изгледите за мир се заплитат допълнително, когато пушките са колкото хората. На тръгване от стадиона в Хартум се сбогувам с моите нови приятели християните - Войната е трудна, но мирът ще бъде още по-труден.

Следващият град по пътя ми е Карима, намиращ се почти на 4 катаракт. Градът е малък и еднообразен, на пристигане изглеждаше съвсем запустял и животът кипеше единствено, където за почивка бяха спряли камионите. Едва след дълго лутане намерих фондук. На рецепцията лежеше старец и през няколко дни престой го виждах само в това положение. Старецът ме изпрати за регистрация в полицията, а полицаите естествено не четяха латиница, така че сам вписах името си в тефтер. Някакъв формуляр трябваше да послужи като доказателство за регистрацията, но този формуляр, в техните чекмеджета, липсваше. Реших, че това ще е последната ми регистрация - и да ме спрат по чудо, бих могъл да измисля всякаква история, която да звучи напълно правдоподобно дори и да е най-невероятната. В близост до Карима е Джебел Баркал, античен храм на Амун и комплекс от няколко пирамиди. Поискаха ми разрешително, казах че нямам, предложиха да ми издадат на място, но парите ми се сториха много и си излязох. Ограда имаше само на 1км от двете страни на входа, така че заобиколих оградата и след 20 минути бях между пирамидите. Нещо подобно е и суданската бюрокрация - привидна джунгла от тефтери, формуляри, папки и хартийки, която лесно се заобикаля и служи единствено за вкарване на информация. Но тежко му на онзи, който се опита да изкара и едно име от нея - особено на латиница (Какво ли би се получило примерно в България, ако арабските паспорти бяха изписани само с арабски букви?)

Привечер се прибирам към Карима. На 10 метра пред мен изсвистява камък и се забива в пясъка, чувам деца в близките храсти и веднага се обръщам спокойно към тях - "Яла, яла", че иначе може да стане и по-лошо. Децата излизат, в ръцете си носят прашки с дебели ластици, а главата на едното е спукана и кърви. Щом тези дечица един друг си чупят кратуните, им е простено да стрелят и по бели мишени. След десетина минути сме първи приятели, минаваме през площада, изпиваме запасите ми с вода за нула време, стреляме по гълъби и врабчета и най-накрая подарявам на един от тях ножче - "И да не почнете сега да се колите!" Около старата гара на Карима, до която от години не идват влакове, се виждат и стари английски сгради с високи тухлени арки (от истински тухли, не кирпич), които се ползват като дюкяни от местните търговци. По тъмно виждам, че около пазара се разхожда момче от охраната - с военна куртка, различни пагони на ляво и дясно рамо, джогинг анцуг с две червени генералски ленти, стиснал калашник и шляпац с джапанки из пясъка.

Продължавам към Хартум. За пръв път от дълго време насам се возя в истински автобус с плътно затворени стъкла, но по някакво съвпадение, на задния калник има

голяма дупка и пясъкът от пустинята познато се вихри между седалките и стеле ситно по пода. Момче от персонала пълни от туба канче с мътна вода, което минава от ръка на ръка, напред и назад и обратно, докато пътниците утолят жаждата си. Пътят е асфалтиран през първите 10 километра, после стъпваме пак на пясък, после на камък и отново на асфалт, но шофьорът не обръща внимание на такива дреболии и държи постоянно на 80км/час. След няколко часа късаме ремък и опитите за ремонт завършват със счупен френски ключ. Резервни части липсват, така че стопираме за ремък и ключ. Още два километра и новият ремък също се къса, но този път от мотора излизат и облаци бял дим. След още един изпросен и скъсан ремък и половин литър изпросено и прогорено масло, вече никой не пипва нищо по автобуса. Всички седят, бърбят и пушат. Хубавата новина е, че до Хартум остават само 10 километра. Свалям раницата от покрива, спирам стар, но здрав, автобус без стъкла и всички пътници също се прехвърлят в него. Контрольорът не ни поисква и динар за остатъка от пътя. Щом пътникът веднъж си е купил билет до Хартум - той трябва да пристигне в Хартум, а на кого е платил - просто няма значение.

Столицата на Судан се намира на 50км над 6 катаракт на Нил, там където след хиляди километри от юг (езерото Виктория) и югоизток (етиопското плато) се срещат Бели и Сини Нил. 4-5 моста съединяват централен Хартум с Умдурман и Бахри (северен Хартум) и резултатът е няколкомилionen африкански конгломерат, отстъпващ по големина само на Кайро, Лагос и може би Казабланка. По променадата на Сини Нил са струпани десетки министерства, съдилища и голям университет, а останалата част на града се състои предимно от едноетажни кирпичени къщи. Столицата прилича на огромно село, сякаш разтеглено на стотици квадратни километри и като доказателство - гарата в Бахри, въпреки огромната си чакалня, разполага само с един коловоз, по който минават десетина влака седмично. В централен Хартум, зад президентския дворец, при стара английска черква, е поместен може би единствения музей, който не е постоянно в ремонт и е отворен за посетители. В двора са паркирани луксозни лимузини, возили Тито, Брежнев, Насър и както посочва надписът - "Император Президент" Чаушеску, а в черквата наред с бюста на Китчънър и прашлясали плочи в памет на Гордон и други незначайни войни на Кралицата, се редуват излъскани снимки на президента на Судан и хиляди подаръци от братските народи. Арабите пишат от дясно на ляво с техни си "арабски" цифри, така че на табелките с латиница често се споменават събития от славния период през 1968-1962 година. Центърът на Хартум - "Араби" е огромен площад с безброй микробуси и величествена стара джамия, модерни хотели и малки златарски или текстилни дюкянчета, между които като в мравуняк се блъскат търговци, таксиметрови шофьори и чейнчаджии. Впечатление правят и многото модерни джамии с изящни сребърни куполи и футуристичен дизайн, но повечето от хората се молят най-вече на открито на улицата, когато настане време за молитва и се разпее мюзинът. Започват да се срещат и просяци, липсващи по селата досега. Винаги им давам, но само от храната, която нося със себе си, тъй като гледката на пари ги прави нагли.

Идва 31 декември и след като в Судан така или иначе няма барове, заря, скандали, чалга и махмурлук до Иванов ден, решавам да прекарам празника някъде в пустинята. На около 200 км североизточно от Хартум се намира Мерое - древен град, прескочил апогея си малко преди новата ера, от който днес са останали само развалини и пирамиди. През Мерое минава вторият асфалтов път в северен Судан, който вместо "Път №.2" си има истинско име - "Магистрала Осама" е копродукция между Судан и г-н Бин Ладен. Спонтанно се сецям и за 15 Август 1998, но американските бомби по най-големия фармацевтичен завод на Судан не са оставили ярка диря в историята.

Липсват статистики, въпреки че може би екип от икономисти и доктори ще е в състояние да изчисли по формула, колко хора при 30 милионно население измирят, когато цената на лекарстава скочи примерно с 20%. В крайна сметка едните пращат самолети към страните, където строят другите и обратно. А многоликата пропаганда бълва ласки като "Демократ" и "Смирен Раб Божи" наред с проклетия като "Сатана" или "Терорист".

От пътя, пирамидите на Мерое се виждат ясно в далечината и след бърз пазарлък с пазача се разбираме да опъна спалния чувал за няколко дни между гробниците на фараоните. Разхвърлям багажа, раницата и пликчета наоколо, за празника съм си купил кървава наденица от Хартум, но забравих да намеря дървени въглища, така че посрещам новогодишната вечер само с хляб, сирене, маслини и компот от ананас. За празника слагам двойна доза магнезий в шишето с вода и тя придобива вкуса на сладка блудкава оранжада. По някое време пристигнаха трима млади американци, преподаващи английски на негърчетата от Хартум. Заедно посрещаме Новата година с фурми и сладък чай в пустинята, а на другата сутрин те си заминават и ми оставят торбата с въглища. Няколко камъка от пирамидите и малко тел са достатъчни, за да направя импровизирана скара, която подпалвам с вестници със снимки на брадясалия Садам. И точно когато огънят се поразпали, отнякъде се изсипа група италиански пенсионери - може би любители археолози - пътуващи с джипове, които се позачудиха при вида на огън, скара и наденици между древните светини, но се успокоиха като им казаха, че съм българин. След малко те си тръгват и аз оставам сам сред дюните. Тишината е неестествена за хората, свикнали с монотонния шум на града, чувам единствено вятъра, собственото си дишане и жуженето на мухите, което затихва привечер. По пясъка се срещат следи от големи сигнално-сини бръмбари и тези следи свършват, когато се кръстосат със следите на куче (въпреки че се смятат за "мръсни животни" в исляма, кучета се срещат навсякъде във и около селата, но те най-често са плашливи и безопасни за пътника с камък в ръката си). Нощите, за мое щастие, са безветрени и топли, звездите за колкото в планетариум, а луната е ярка и хвърля сянка.

Днешното име "Судан" на арабски означава "страна на черните", древните гърци са наричали всички територии южно от Египет с думата "Етиопия", която значи "изгоряло лице", а египтяните са наричали Нубия с думата "Куш", влезнала като нарицателно на "лош" или "зъл" в езика им. Три са древните култури на територията на Нубия - Керма (чиито развалини са на 50км северно от Донгола), Напата (намираща се до Карима) и Мерое. Почти от 5000 години, а и до днес, границите им със земите на египетските фараони са били определяни от владетеля на деня. Понякога Египет е строил укрепления на 5 катаракт, а понякога нубийците са стигали почти до днешен Кайро. В Луксор може да се видят рисунки на черни египетски фараони, които естествено са нубийци, а много по-късно, към 3 век преди новата ера, успоредно с птоломеите, започва и възхода на мероитската култура. Интересно е, че пирамидите в Судан, на брой са може би повече от пирамидите в Египет, само че много по-малки и по-стръмни, сякаш строени от деца. Писмото на мероитите също е подобно на йероглифите, а и архитектурата на градове и храмове е сходна. Само в Мерое по дюните са разхвърляни към 30 пирамиди, което не може да се види никъде в Египет. Датата е 1 Януари - национален празник и Ден на независимостта, така че между пирамидите се разхождат няколко местни туристи. Избирам последната и най-отдалечена пирамида, за да скрия багажа си, защото смятам, че никой няма да дойде и до тук, ако е видял предните. Най-близката вода и храна се намират в съседно село на 7 километра, така че хващам стоп. На връщане, пред входа на Мерое се изсипват 5



автобуса с китайци, които не са туристи, а работят в петролна рафинерия на 70км. Китай е един от големите търговски партньори на Судан, предполагам поради неотдавна откритите находища на петрол и най-вече заради стратегическия излаз на Червено Море, свързващо Суецкия Канал с "Баб ел Мандеб" - тясната "врата на сълзите" между Джибути и Йемен с излаз на безкрайния Индийски Океан.

Атбара е над 5 катаракта на Нил. Този скучен арабски промишлен град е най-големия железопътен възел на Судан, известен също с огромния цементов завод, до моста на нилския приток Атбара. Плановете ми бяха, от тук да взема влак обратно до Уади Халфа, но билети за влака няма, така че като единствена възможност остава да се придвижва "на камион". Влакът за Халфа все пак е само един път седмично, а гоня и ферибот за Асуан, който също е един път седмично. Камионът за пръв път се появи 2 часа след като трябваше да тръгне, но пак замина нанякъде и се върна след близо още час. В каросерията са подредени бидони пълни с нефта, туби с масло и кашони с маркучи и парцали. Качват се още пътници, идва и един старец с обувки от змийска кожа, който говори 2-3 думи италиански и толкова немски, гордо заявяващ, че е бил по тези места през 1964 година. Появяват се няколко кашона с кружки 75W, десетина чували с трева, люти чушки и още много денкове, вързопи и всякакви торби. Първоначално подреждаме багажа, за да има повече място за нас, но всички арабски планове се прекрояват и променят след най-много 10 минути, когато на някой му хрумне друга идея. В резултат, на тръгване, чувалите с чушки заемат половината от твърдия под, а хората се търкалят като копърки между тях, торбите и кашоните с кружките. Камионът лети, а пътят през пустинята е навсякъде, от където се виждат релсите на влака или стълбовете ориентири. Към 1 през ноща пристигаме в Абу Хамад - средата на разстоянието. Шофьорът разбуди пътниците с думите "Гуруш, гуруш" и всички слезнаха освен стареца с обувките и аз. Камионът запраши към крайните махали и спря пред къща, в чийто двор се виждаше натрупан "гуруша" - рогозки от слама, навити на големи бали (използват се за покриване на къщите). Няколко души се качиха на камиона и подредиха багажа на три пъти по-малка площ отколкото преди. Балите грижливо се натрупаха отгоре му, на 3 метра височина в задната част на каросерията, след което всичко здраво се върза и опъна с въжета, за да не изпадне. Най-накрая тези мили хора разстлаха и няколко меки рогозки на пода, където изведнъж се отвори невиджано място. Предусещах как зверски ще се наспя тази нощ, а старецът полиглот свали змийските си обувки и се изтегна на стратегическо място. Върнахме се обратно, взехме другите пътници от центъра на Абу Хамад и всички щяхме да захъркаме сладко... ако на някой не му бе хрумнала идеята, да разхвърляме и подредените бали по пода, за да стане още по-меко и още по-хубаво. Никой не може да си представи, какво се получава, когато 15 човека, при това араби, в движение, в друсаш камион, се опитват да развържат въжетата, да смъкнат някакви рогозки и чували, да ги преместят напред и да ги подпъхнат равномерно под краката си. Първият пласт излезе прекалено крив, между балите се подаваха торби, кружки и чушки, а оттук оттам стърчаха джапанки на хора спящи някъде отдолу. Бързо се взе решение, че щом един пласт е недостатъчен, трябва да се подреди втори пласт, а докато покрай главата ми прелитаха рогозки, аз се чудех, как да направя така, че раницата ми като плувка да бъде винаги най-отгоре. След втория слой дойде слой номер две и половина, защото балите не стигнаха за три, и в камиона стана, все едно че си въртял багаж, хора и парцали с гигантски миксер. По някое време, през ноща, старецът усети студ и засвети с фенерче из хилядите черни дупки. Търсеше змийските си обувки, но след 10 минути разбра, че няма шанс, промълви на немски "Meine Schuhe... nicht hier" и отпускаяки глава за сън каза - "Куло Салата" (всичко е на салатата), което най-добре описваше положението. Между другото арабинът, който даде идеята

с рогозките, вместо да бъде линчуван, заспа върху две дъски на бидоните с нафта без да ползва уюта на изобретението си. И така някак си бързо и неусетно, в шеги и закачки... минаха тези незабравими 15 часа.

В Уади Халфа купих билет за ферибота и пак се регистрирах в местната полиция. Пристанището е на няколко километра от селото, чиято единствена атракция е китайски завод за консерви. Фериботът чакаше някаква група, така че учтиво ни казаха - "Вижте - времето днес е лошо, духа силен вятър и отпътуването се отлага с 24 часа". На другия ден пристигам отново на терминала и виждам нещо направо необичайно за Судан - раздават номерца, пътниците не се блъскат и седят на столчета, а багажът, вместо да е разфасован на дребно из залата, стои грижливо подреден до стената. По пътеката минават няколко униформени от граничен контрол, носещи куфарчета с формуляри и печати. Те седат на долепени дървени бюра, за да обслужат бързо като на конвейър пътниците... но все пак е още 9 сутринта и тези хора не са закусили. Пред цялата тълпа, на граничарите донесят храна, а те похапват сладко, сръбват чай и си говорят весело. По храната се познава кой е шефът и щом той допуши цигарата си всички се захващат на работа. Точно в този момент, чашата на суданската организация преля, дисциплината се пропука от раз и чакащите с номерца скочиха и светкавично се скупчиха, блъскайки се с крясъци, но без ругатни, пред бюрата, които бавно се затрупваха с платнени денкове - "Редът е измислен само от хора, които не могат да се справят с хаоса". Към 11 успях да стигна на палубата, но едва някъде към 1 най-накрая се появи и онази група, която всички вече толкова чакахме. След близо месец в Судан не обръщам внимание на дреболии и закъснения, защото както казва арабската поговорка - "Търпението е дърво с горчиви корени и сладки плодове". И корабът мудно поема своето следващо 20 часово плаване.