

Валерий Шанин

ВОКРУГ СВЕТА в турпоездку

от автора книги
"Вокруг света за 280\$"



Валерий Шанин

Вокруг света в турпоездку.

От автора книги

«Вокруг света за 280\$»

«Издательские решения»

Шанин В.

Вокруг света в турпоездку. От автора книги «Вокруг света за 280\$»
/ В. Шанин — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-834665-1

Путешествие считается кругосветным, только если были выполнены три критерия. Старт и финиш в одной точке. В пути были пересечены все меридианы и дважды — экватор. А общая длина маршрута — по земле и воде, но не по воздуху — не меньше длины тропика Козерога или 36787 километров. Валерий Шанин взялся не только установить рекорд скорости, но и впервые в мире провезти туристов по маршруту, удовлетворяющему всем критериям настоящего кругосветного путешествия.

ISBN 978-5-44-834665-1

© Шанин В.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Глава 1. Казахстан	12
Под стук колес	13
Астана – столица Казахстана	15
Южная столица	16
Погранпереход Достык	18
Глава 2. Китай	19
Ночь в Урумчи	20
Самое низкое на Земле место	21
Город Сюаньцзана	22
Место дивной красоты	23
Ночь в уйгурском доме	24
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Вокруг света в турпоездку От автора книги «Вокруг света за 280\$»

Валерий Шанин

Корректор Ирина Спирина

Иллюстратор Татьяна Лямина

Дизайнер обложки Павел Бармин

© Валерий Шанин, 2019

© Татьяна Лямина, иллюстрации, 2019

© Павел Бармин, дизайн обложки, 2019

ISBN 978-5-4483-4665-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Роберт Бертон, английский священнослужитель, писатель и ученый, в книге «Анатомия меланхолии» утверждал, что сидячий образ жизни неминуемо приводит к психическим расстройствам. Лорд Байрон считал, что «Вселенная – своего рода книга, в которой вы прочитали только первую страницу, если видели лишь собственную страну», и призывал не просто перемещаться с одного места на другое, а путешествовать по всему миру.

Нет ничего более естественного, чем желание узнать, что же собой представляет наша планета, на которой мы неведомым для себя образом оказались. Каждый ребенок зачитывается приключенческими романами, мечтает стать моряком или путешественником. Однако наступает время повзрослеть и самому отправиться в путешествие.

Издrevле находились те, кто покидал родной дом и отправлялся странствовать. Это не было развлечением, отдыхом, приятным, но необязательным дополнением к жизни, а скорее – смыслом, тем, ради чего только и стоит жить. Километр за километром, день за днем, год за годом они шли по планете. Но даже самым упорным и целеустремленным не удавалось дойти до края земли. Уже античные философы высказывали гипотезу, что его нет в природе, а наша Земля по форме напоминает шар. Но доказать это смелое утверждение на практике удалось только пять веков назад. И сделали это не кабинетные ученые с помощью научных приборов, а путешественники, отправившиеся на запад, а вернувшиеся домой с востока.

В 1519 году из Испании отправилась экспедиция во главе с Фернаном Магелланом. Испанские моряки обогнули с юга Южную Америку, пересекли Тихий океан, а затем через Индийский океан в обход южной оконечности Африки вернулись в Европу. Сам Магеллан был убит туземцами на Филиппинах, но одно из пяти судов благополучно вернулось домой. Так закончилось первое в истории кругосветное путешествие. Оно длилось 1080 дней.

Второе кругосветное плавание совершил английский корсар Френсис Дрейк (1577—1580). Для него это не было самоцелью. Он грабил испанские суда, перевозившие золото из Южной Америки в Европу. В районе Карибских островов конкуренция была большая, да и испанцы не дремали. Поэтому Дрейк отправился на Тихоокеанское побережье Южной Америки. Испанских поселенцев удалось застать врасплох. Добыча оказалась огромной. В погоню за англичанами отправили военные корабли. Поэтому морские разбойники предпочли вернуться в Европу более безопасным путем – через Индийский океан. По возвращении на родину Френсис Дрейк, привезший сокровищ на сумму вдвое большую, чем ежегодный доход английского королевства, был встречен, как национальный герой, стал адмиралом и был произведен в рыцари. По его стопам отправился другой буканьер – Томас Кавендиш (1586—1588), который совершил третье кругосветное путешествие. И понеслось...

В конце XVIII века французский мореплаватель Луи Антуан де Бугенвиль в своем дневнике писал: «Еще не так давно кругосветное плавание являлось рискованным предприятием... То было хорошее время, золотой век для кругосветных путешественников; опасности и лишения, с которыми им приходилось сталкиваться, вознаграждались сторицей, когда, вернувшись с ценными открытиями, они салютовали берегам родины... Теперь дело обстоит иначе; обаяние исчезло, теперь путешествие вокруг света совершают так, как раньше совершали путешествие вдоль берегов Франции!».

Россияне не проспали период Великих географических открытий, как можно было бы подумать. Но если англичанам, испанцам, французам да и вообще всем европейцам нужно было отправляться за море, то у нас огромные неизведанные земли начинались прямо на заднем дворе. Пока конкистадоры грабили и освобождали от излишков индейского населения открытую Колумбом Америку, русские казаки покоряли Сибирь. Продвигаясь все дальше и дальше на восток, они вышли к берегу Тихого океана, к границам США и Японии. Для

того, чтобы установить с этими странами дипломатические отношения, из Санкт-Петербурга отправили посольство на двух военных кораблях – шлюпках «Надежда» и «Нева» – во главе с капитанами Иваном Крузенштерном и Юрием Лисянским. Экспедиция отправилась из Кронштадта, пересекла Атлантический океан, обогнула южную оконечность Южной Америки, вышла в Тихий океан, побывала на Камчатке, на Аляске и в Японии, а затем вернулась назад в Санкт-Петербург через Индийский океан и Африку – карты к тому времени уже были. Это плавание длилось 1108 дней (1803 – 1806 г.г.) и стало первой российской кругосветной экспедицией.

Все это время речь шла о кругосветных маршрутах по воде, пришла пора внести разнообразие. Это сделал Жюль Верн, предложив передвигаться не только по морю, но и по суше. В романе «Вокруг света за 80 дней» он описал первую кругосветку, совершенную не профессиональным мореплавателем, а простым обывателем – на разных видах транспорта.

Если Магеллан доказал, что кругосветные путешествия возможны в принципе, то Жюль Верн показал, что они доступны для каждого из нас. Вопрос, зачем все эти трудности обычному человеку? А затем же, зачем спортсмены снова и снова пробегают марафонскую дистанцию – испытать себя. Особенно интересно, когда идешь на рекорд. Например, главный герой романа «Вокруг света за 80 дней» заключил пари, что сможет проехать вокруг света именно за этот срок. Филеас Фогг наметил такой маршрут: «Из Лондона в Суэц, через Мон-Сенис и Бриндизи... поездом и пакетботом... 7 дней; Из Суэца в Бомбей пакетботом... 13 дней; Из Бомбея в Калькутту поездом... 3 дня; Из Калькутты в Гонконг (Китай) пакетботом... 13 дней; Из Гонконга в Иокогаму (Япония) пакетботом... 6 дней; Из Иокогамы в Сан-Франциско пакетботом... 22 дня; Из Сан-Франциско в Нью-Йорк поездом... 7 дней; Из Нью-Йорка в Лондон пакетботом и поездом... 9 дней... Итого – 80 дней».

В романе все прошло гладко. Но были ли шансы уложиться в такой срок в реальности? Мнения читателей разделились. Скептиков смущала необходимая для этого «чудесная согласованность часов прибытия и отправления поездов и пароходов», они утверждали, что таковой не существует и не может существовать! Герои романа действительно неоднократно сталкивались на своем пути с препятствиями, задержкой и отменой рейсов. Но все же эксперимент удался.

Роман «Вокруг света за 80 дней» вышел в 1873 году. А уже в 1888 году бойкая 22-летняя журналистка Нелли Блай (настоящее имя Элизабет Кокрейн), репортер нью-йоркской газеты «World», взялась доказать, что описанное в нем путешествие вполне реально. Ей даже удалось побить рекорд. Она объехала вокруг света по описанному в книге маршруту за 72 дня 6 часов 10 минут 11 секунд. Оплатил этот вояж издатель газеты Джозеф Пулитцер. С его стороны это не было благотворительностью – тираж издания вырос в несколько раз. После завершения кругосветки журналистка написала книгу «В 72 дня вокруг света». Спустя два года, в 1891 году, она еще дважды совершила кругосветное путешествие – сначала за 67, затем за 66 дней. В 1901 году сотрудник парижской газеты «Эко де Пари» Гастон Стиглер сделал это уже за 63 дня. Каждое новое достижение широко освещалось прессой.

В 1988 году (ровно через сто лет после путешествия отчаянной американской журналистки) вокруг света за 80 дней проехал английский комик и телеведущий Майкл Пэлин в сопровождении съемочной группы ВВС. После завершения поездки телевизионщики сделали документальный фильм, а Пэлин выпустил книгу с совсем не оригинальным названием «Вокруг света за 80 дней». Так как большую часть времени ровным счетом ничего интересного не происходило (например, на судне в океане), автор подробно описывал свое меню и сны. Или откровенно жаловался на скуку. Например: «Этим утром, взбодренный хорошим сном и долгим валянием в постели, я отправился изучать корабль. После долгих блужданий в идентичных коридорах я, наконец, нашел дорогу к открытой центральной площадке. Здесь доска объявлений, на которой, как мне сказали, будут отображаться развлечения дня. Сейчас она пустая».

Российские журналисты в гонку «Вокруг света за 80 дней» включились с сильным опозданием. С 1 октября по 20 декабря 2007 года по маршруту Филеаса Фогга проехала ведущая радиостанции «Серебряный дождь» Люся Грин. По пути она делала репортажи и передавала их в эфир по спутниковому телефону, обрабатывая полученные на поездку деньги.

Итак проехать вокруг света за 80 дней по описанному Жюлем Верном маршруту просто. Но можно ли считать это настоящим кругосветным путешествием?

В середине XIX века этим вопросом никто не задавался. Отправился на восток, пересек все меридианы и вернулся в точку старта с запада, значит, проехал вокруг света. Но когда в начале XX века путешественники добрались до Северного и Южного полюсов Земли, выяснилось, что пересечь все меридианы можно очень быстро. Например, обойти полюс по кругу радиусом 5—10 метров. Это тоже путешествие вокруг света? Очевидно, нет. Так появился третий обязательный критерий: путешествие будет считаться кругосветным, если старт и финиш в одной точке, пересечены все меридианы и дважды – экватор (по пути из северного полушария в южное и обратно).

Этих трех критериев достаточно для морских экспедиций, но к транспорту, использовавшемуся героями Жюль Верна, прибавились самолеты. Уже в 1968 году известный польский журналист Люциан Воляновский в книге «Почта в Никогда-Никогда» писал: «Сегодня можно без труда облететь нашу планету на обычных рейсовых самолетах за двое суток». Если пойти еще дальше, то все кругосветное путешествие можно свести к авиаперелетам, а по земле проехать только от дома до ближайшего аэропорта и обратно». Это тоже будет считаться кругосветным путешествием?

Значит, для признания путешествий кругосветными нужен еще один критерий: минимальное расстояние, которое должно быть пройдено по земле или воде. Какое?

По правилам Международной авиационной федерации, для установления рекорда скорости в кругосветном перелете, самолет должен максимально быстро пересечь все меридианы и приземлиться на том же аэродроме, с которого вылетел. При этом он должен пролететь не меньше длины тропика Козерога, составляющей 36787,559 км. Почему бы не использовать этот критерий и для путешествий наземными видами транспорта?

Итак. Подведем итог. Чтобы путешествие было действительно кругосветным, нужно стартовать и финишировать в одной точке, пересечь все меридианы, дважды – экватор и проехать по земле или воде не меньше 36787,559 км.

Во время своего первого кругосветного путешествия я проехал через Китай, Юго-Восточную Азию, Австралию, Новую Зеландию и Южную Америку. А если вновь обогнуть Землю по этому же пути, но быстрее?

Как известно, время – деньги. В путешествиях они связаны обратно пропорциональной зависимостью. Чем быстрее, тем дороже. Первый раз я объехал вокруг света за 280 долларов и 1080 дней. Если хочу это сделать в 10 раз быстрее, то как сильно увеличится бюджет? В 10 или в 100 раз? Я как раз размышлял над этим вопросом, когда по электронной почте получил письмо от некой турфирмы с предложением о сотрудничестве (как позднее выяснилось, им попала на глаза моя книга «Как путешествовать»). Договорились о встрече.

– Какие у вас планы? – спросила Катя, владелица турфирмы. – Опять собираетесь в кругосветку? Давайте объединим наши усилия. Вы возьмете с собой наших туристов, провезете их вокруг света, а мы вам не только все расходы на дорогу компенсируем, но и заплатим за работу гида.

Мне такая идея в голову не приходила.

– Я же собираюсь не в туристическую поездку, а в настоящее путешествие. Хочу установить рекорд скорости. Двигаться придется нон-стоп, без выходных и праздников. Вряд ли кто-то это выдержит.

Катя стала убеждать меня в обратном:

– Это то, что нужно! К нам обращаются именно те, кто уже пресытился стандартными турами и хочет попробовать что-то особенное. Вот мы и предложим настоящее кругосветное путешествие. Без соплей и финтифлюшек.

Оказалось, не только путешественникам присущ дух авантюризма, но и бизнесменам. Я хотел установить рекорд скорости, а Катя поставила себе еще более амбициозную задачу – провести первый в мире кругосветный тур.

Сейчас у многих есть средства на поездку за границу. Но некогда их тратить. Даже на себя любимого. Марина Соколова в книге «История туризма» обратила внимание на характерную для сегодняшнего дня тенденцию: «Время, которое люди выделяют на свой отдых, будет сокращаться, поэтому туристы будут искать туристский продукт, дающий максимум удовольствий в минимальный отрезок времени». В таком случае Катина идея должна пользоваться спросом. А есть ли аналогичные предложения?

Благо интернет под рукой – легко выяснить. И что же оказалось? Как бы кругосветные туры есть только в двух вариантах: трехмесячные морские круизы и «Вокруг света за 28 дней» – перелеты между несколькими крупнейшими мегаполисами (обычно в него входят пять городов, среди которых чаще всего встречаются Лос-Анджелес, Нью-Йорк, Лондон, Париж, Рим, Каир, Сингапур, Сидней и Токио). Но по земле туристов почему-то никто не возит. Рискнем?

Вначале нужно составить хотя бы приблизительный маршрут. За основу я взял тот, по которому проехал во время своей первой кругосветки. Немного его модифицировал и усложнил. Затем разбил на семь этапов, связанных между собой авиаперелетами. Получилось так: Из Москвы в Куала-Лумпур – 40 дней, Австралия – 2 недели, Новая Зеландия – неделя, из Буэнос-Айреса в Кито – 30 дней, Коста-Рика – 3 дня, Куба – неделя, от Мадрида до Милана – неделя. Итого 108 дней.

Я не собирался расписывать маршрут по дням. Нет ничего скучнее, чем отправляться в путь, все зная заранее. «Путешественника, который досконально осведомлен о своем маршруте, скука одолевает так же быстро, как писателя, который просчитал весь сюжет наперед», замечал американский писатель Пол Теру. А его соотечественник, неутомимый путешественник Марк Твен считал, что: «Не велика мудрость строить планы в этом мире, на это способна даже кошка; но когда забираешься в такую даль, то, будь ты кошка или человек, планам твоим грош цена».

В свою первую кругосветку я набрал семь попутчиков и попутчиц, но они постепенно сходили с дистанции. И проблема была не в физической усталости, а в эффекте «переполнения оперативной памяти».

Примерно через два месяца путешествия любой нормальный человек перестает радоваться новому. Кажется, что он уже все видел. Замки, руины, водопады, города, люди, животные, растения, пейзажи – все создает ощущение дежавю.

Предстоящая поездка должна продлиться 108 дней. Не устанут ли туристы? Я предложил внести в договор такой пункт: «Путешествие будет тяжелым, требующим выносливости и терпения. Если вы не выдержите, то турфирма обязуется вернуть вас домой из любой точки маршрута. Но деньги за неиспользованную часть тура не возвращаются». Так и сделали.

Слух о предстоящем туре вокруг света вызвал ажиотаж. Им интересовались больше, чем всеми остальными поездками, предлагавшимися турфирмой, вместе взятыми. Путешествия сейчас стали не только развлечением, но и показателем статуса. Психолог Анна Фенько в книге «Люди и деньги» писала: «Если раньше социальное положение человека определялось в основном характером его труда, то теперь... характером его досуга... Обязательные туристические поездки превращаются в один из главных отличительных признаков жизненного стиля нового российского среднего класса». А тут такой эксклюзив – кругосветка!

Высокая стоимость никого не пугала – богатых людей у нас уже много. Но как оторваться от текущих дел сразу на 108 дней?

Я общался только с теми, кто не просто интересовался кругосветным туром, но и реально на него претендовал. Их было человек двадцать. Все претенденты делились на две группы. В первую входили высокооплачиваемые специалисты и менеджеры среднего звена – переживающие кризис среднего возраста, получившие неожиданный «отпуск» между старой и новой работой, находящиеся на грани нервного срыва из-за того, что несколько лет работали без отдыха. Во второй группе были бизнесмены, которые уже заработали больше, чем им реально нужно, и могли себе позволить удалиться от дел – как бы выйти на пенсию. За шесть месяцев, что шла подготовка к кругосветке, я узнал о жизни нашего среднего класса больше, чем за все предыдущие годы. Впору было писать книгу в серию «Богатые тоже плачут». Из первых десяти человек, реально собравшихся в кругосветку и даже заплативших аванс, одних посадили, другие попали в больницу, третьи развелись, четвертые... Короче, как оказалось, сами по себе деньги счастья не приносят.

Если бы можно было выйти на маршрут сразу, то уехало бы десять человек. Но старт был назначен на 19 сентября. Первые записавшиеся постепенно выбывали из числа претендентов. На их место приходили другие. Но и они отваливались. Набрать одновременно хотя бы шестерых не удавалось. Поездка была на грани срыва.

В этот момент появились еще два потенциальных участника – два друга, но у одного из них была судимость. Статья по российским меркам смешная: «дача взятки гаишнику», за что он получил год условно. Но если выехать за границу до истечения этого срока, то может грозить уже реальное тюремное заключение. «Мы точно поедем, – божился „зек“, – но только после середины ноября». Мы перенесли старт на два месяца – на 19 ноября. Но и эти претенденты «не дожили» до начала.

19 октября, когда пора было начинать оформление виз (таких сложных, как австралийская и новозеландская, плюс шенген и немного по мелочи – типа аргентинской, чилийской, вьетнамской), Катя мне позвонила, чтобы сообщить пренеприятнейшее известие:

– Группа не набрана. У нас есть только двое. Поездки не будет.

Для турфирмы предстоящая кругосветка была всего лишь одним из бизнес-проектов. Если дело пойдет, хорошо, если нет – ничего страшного, есть и другие туры. Но я-то уже настроился!

– А если сделать тур с мини-группой – всего из двух человек? И сократить мой гонорар?

– Нужно посчитать. И поговорить с туристами. Стоимость тура была рассчитана на группу минимум из шести человек. Двоим придется платить намного больше.

Как я и предполагал, затраты туристов не испугали.

Разумеется, планировалось «все включено». Но как рассчитать все предстоящие траты? Ведь нужно учесть расходы на наземный транспорт, посещение достопримечательностей, ночлег и еду. Получается, что мне придется не только провести первый кругосветный тур и проехать вокруг света за 108 дней, но и уложиться в ограниченный бюджет. Но в какой? Я предположил, что 50 долларов в день на человека будет достаточно.

Мои попутчики так же, как и предыдущие претенденты, представляли средний класс: начальник отдела компьютерной фирмы из Екатеринбурга Константин Ведьманов и предприниматель из Саратовской области Юрий Русанов. Почти ровесники, по тридцать с лишним лет. Я с ними несколько раз встречался в процессе подготовки к поездке. Но реально знакомиться нам придется уже в пути. Рискованное, конечно, дело отправляться с незнакомыми людьми в 108-дневное путешествие, где предстоит сутками находиться вместе. Испытание на совместимость такое же жесткое, как во время космических полетов. Оставалось надеяться только на свое образование – прежде, чем стать путешественником, я успел закончить психологический факультет МГУ.

В дорогу мы отправимся не втроем, а... вчетвером. На первом этапе к нам присоединился Владимир Шуванников, профессиональный оператор и режиссер документальных фильмов.

Приближался день старта. Все авиабилеты были куплены (для снижения их стоимости, пришлось подкорректировать маршрут). В паспортах были австралийская, новозеландская, шенгенская и китайская визы. А вьетнамские и аргентинские визы придется получать уже в пути (в то время Вьетнам и Аргентина были для нас еще визовыми странами) – на их оформление времени не хватило.

Пора в дорогу!

Глава 1. Казахстан

Вечером 19 ноября 2007 года мы вчетвером встретились в офисе турфирмы. Первые пару километров прошли пешком – с начала Арбата, от здания МИДа, до станции метро «Арбатская». Там спустились под землю и поехали на Казанский вокзал, чтобы сесть на поезд «Москва – Астана».

Почему я решил начать кругосветку не с авиаперелета куда-нибудь далеко на юг, а с поездки на поезде? Вероятно, под влиянием романа «Вокруг света за 80 дней». Его герои также из дома направились на железнодорожный вокзал.

Нас было четверо – как раз целое купе. Мы распихали свои рюкзаки по углам, достали пакеты с жареными курами, домашними пирожками, ватрушками, пончиками, сваренными вкрутую яйцами и прочей дорожной снедью. Вскоре объявился проводник с чаем. Путешествие началось.

Под стук колес

Железная дорога была самым популярным видом транспорта почти сто лет, начиная со второй половины XIX века. У Тэффи есть рассказ «Путешественник», действие которого происходит в поезде. Герои – помещик и путешественник. Путешественник взялся рассказывать о поездках верхом на верблюдах, о чудесах и достопримечательностях. Но помещика они не впечатлили: «Я вот четыре часа в вагоне, и то в голове стучит! ... Вот позавчера мельнику брусом ногу придавило. Все село сбежалось глазеть. А я даже и не подумал пойти. Очень мне нужно. Всего не пересмотришь». Удивительно верно подмечено. Ведь именно праздное – с точки зрения нормальных людей – любопытство и отличает путешественников от домоседов. По мнению Жюль Верна («История великих путешествий»), таким был «Пьетро делла Валле – первый из плеяды путешественников-туристов, пускавшихся в странствия главным образом из чистого любопытства» – итальянский дворянин, в период с 1614-го по 1626 год побывавший на Ближнем Востоке, в Багдаде, Персии и Индии.

К концу XIX века возможность «любопытствовать» появилась не только у представителей знати, а практически у любого – железнодорожные билеты быстро дешевели. Впрочем, некоторые приноровились и вовсе ездить бесплатно. В товарных вагонах по дорогам Америки колесили тысячи бродяг – хобо. Среди них был и бывший моряк Джек Лондон. Позднее он описал жизнь «романтиков железных дорог» в сборнике рассказов «Дорога».

«Во время путешествия я иногда вел записи в дневнике, и когда перечитываю их теперь, мне попадается одна настойчиво повторяющаяся фраза, а именно: «Живем чудесно», – писал Джек Лондон в рассказе «Две тысячи бродяг». Он описывал незабываемое ощущение свободы, радость общения с такими же, как ты, любителями вольных странствий, открывающиеся из окна пейзажи, свободу от условностей и обычаев меркантильного мира – то, что привлекало в ряды хобо все новых и новых людей.

Зима наступила рано. За окном мелькали заваленные снегом по самые крыши деревянные домики, голые стволы лиственных деревьев, пушистые ели и сосны. Даже не высывая носа наружу, можно было понять, что там очень холодно. Именно по этой причине я и хотел проехать российскую часть маршрута как можно быстрее. Наше снаряжение не было рассчитано на морозы. Иначе пришлось бы очень много вещей таскать потом по теплым тропическим странам.

В обычном туризме принято подробно расписывать до мелочей каждый день и только изредка вставлять в плотный график «свободное время». По-моему, именно оно делает турпоездку хоть в какой-то степени похожей на путешествие. Ведь план настоящего путешествия выглядит так: старт – СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ – финиш. Так что я не разрабатывал подробный маршрут, но в связи с необходимостью заранее покупать авиабилеты (иначе бы они стоили слишком дорого), пришлось обозначить несколько этапов, у которых были зафиксированы точки старта и финиша, а также временной промежуток между ними. Мы могли ехать, куда хотели, останавливаясь в любом месте на любой срок. Но не забывать о том, что не позднее 28 декабря нам надо попасть в Куала-Лумпур.

В книге «Вокруг света за 80 дней» Жюль Верн перечислил все, что необходимо для кругосветного путешествия: «Никакого багажа. Только ручной саквояж с двумя шерстяными рубашками и тремя парами носок». Плюс к тому «плащ и дорожное одеяло», «прочную обувь», а также «знаменитый железнодорожный и пароходный справочник и путеводитель Бредшоу». И самое главное: мистер Фогг «взял из рук Паспарту саквояж, открыл его и вложил туда объемистую пачку хрустящих банковых билетов, которые имеют хождение во всех странах».

Мы собирались в дорогу примерно так же – налегке. Только вместо ручных саквояжей были рюкзаки, а вместо дорожных одеял – спальные мешки. Кроме того, как и все современные

туристы, мы были увешаны самой разнообразной аппаратурой. Всю ее нужно было регулярно заряжать.

На третий день Костя нашел в коридоре вагона розетку и поставил на зарядку новенький, купленный специально для этой поездки сотовый телефон, в который он закачал сотни ностальгических песен – чтобы слушать их вдаль от родины. Смартфон он положил на откидывающееся сиденье, которое сам же по забывчивости и закрыл. Корпус, оказавшийся между металлическим ободом и стенкой, раскололся. Это была первая, но, как оказалось, далеко не единственная напасть, приключившаяся с нашей аппаратурой.

За вагонным окном все так же пролетали леса, заснеженные поля, деревни и города. Мы спали или просто валялись на полках, листая путеводители, глядели в окошко и зевали. Когда осточертели булки и напитки из привокзальных буфетов, мы по двое (чтобы не оставлять купе пустым) ходили в вагон-ресторан сквозь череду тамбуров, сопровождаемые оглушающим грохотом колес и лязгом буферов.

Владимир Буковский в книге «Записки русского путешественника» вспоминал: «Я тоже когда-то проехал не одну тысячу километров по российским железным дорогам. Считал от скуки вагоны встречных товарняков, слушал на рассвете паровозные гудки, протяжные, точно зевота, пил по утрам чай из стаканов с неизменными подстаканниками. Все эти однообразные перроны, разъезды и Богом забытые деревеньки стираются потом из памяти почти бесследно». К этому описанию трудно добавить что-нибудь новое.

Астана – столица Казахстана

Володя Шуванников, как настоящий профессионал, старался заснять наше путешествие достаточно подробно, чтобы потом можно было смонтировать фильм. Иногда это приводило к конфликтам.

На вокзале в Астане нас окружили несколько охранников с рациями:

– Здесь снимать запрещено. Пройдемте.

Нас «под конвоем» повели к начальнику. Он сразу же стал нас страшить, угрожать штрафом и даже тюремным заключением. Пришлось показать журналистское удостоверение и визитную карточку корреспондента «Вокруг света» – этот журнал все помнят еще с советских времен. Тон сразу изменился. Нам все же пришлось стереть то, что уже успели снять. Но Володя и в дальнейшем работал на грани фола – привычка, полученная во время работы в службе новостей на НТВ и Первом канале.

По азиатским меркам, возраст у города – младенческий. Хотя здесь, на пересечении караванных путей, издавна были стоянки кочевников, только в 1830 году казаки во главе с полковником Федором Шубиным основали городок Акмолинск. В разгар освоения целины его переименовали в Целиноград, а после получения Казахстаном независимости стали называть Акмола, что в переводе с казахского языка означает «Белая Святыня» (или «Белая могила»). Когда в 1997 году сюда перенесли столицу, город вновь переименовали – на этот раз в Астану.

Названия менялись чаще, чем облик. Выйдя на привокзальную площадь, мы оказались на застроенной в шестидесятые годы улице, по которой ходили типичные советские троллейбусы. Все говорили по-русски. Даже те, кто внешне походил на чистокровных казахов, да и родился, судя по виду, уже после распада СССР.

Места в Казахстане много – степь да степь кругом. Поэтому Целиноград не стали ломать или радикально перестраивать. Столицу стали строить по соседству с ним – на пустом месте.

«Астана – просто Столица, писал Питер Вайль в книге „Карта родины“, – Столица вообще – скорее всего евразийской степи. Тогда становится понятно, что все дело в воле одного человека, который решил во что бы то ни стало остаться в истории... Эту волю можно потрогать, посмотреть, сфотографировать, внести в учебники и географические карты».

Размах – имперский. Площадь у Президентского дворца – с куполом, как у храма Святого Петра в Риме – по внешнему виду напоминает Дворцовую площадь Санкт-Петербурга. Только колонны в центре нет. Там, где должна быть арка, стоят две позолоченные башни. Между ними начинается современный вариант Невского проспекта.

Проспект упирается в площадь с монументом «Байтерек» (что означает «высокий тополь») высотой в 105 метров. Башня с гигантским позолоченным «яйцом» изображает мифическое Древо жизни, стоящее на берегу Мировой реки. Это гигантское сооружение, по мысли архитектора, символизирует государство, сохранившее свои исторические корни, имеющее прочную опору в традиции и устремленное к светлому будущему.

Город удивил своей противоестественной пустотой. На улицах были только дворничихи в оранжевых жилетах поверх ватников с огромными фанерными лопатами и снегоуборочные машины – от миниатюрных тракторов до поливальных ЗИЛ-130 с ковшем.

После мороза и обжигающе холодного ветра было приятно вернуться на вокзал и сесть в теплый вагон. Едем дальше – в Алма-Ату.

Южная столица

В конце позапрошлого века русские казаки на пустом месте, на окраине империи zaloжили военный поселок Верный. Местный градоначальник издал указ: «Если кто едет на базар из близлежащих сел, то он должен привезти в город пять саженцев». Эти саженцы были пропуском для торговли на городском рынке. Вскоре все улицы были засажены тополями, а приусадебные участки – яблонями. Большевики, в полном соответствии со своей национальной политикой, переименовали город на казахский манер. Он стал называться Алма-Ата – «отец яблоч».

В 20-х годах прошлого века большевикам с огромным трудом удалось установить в кишлаках и аулах Средней Азии советскую власть. Пришлось не только агитировать малограмотных бедняков, но и подавлять сопротивление басмачей. Для усиления армии и ускорения экономического развития отсталых районов было принято решение построить железную дорогу, которая связала бы Ташкент с главной магистралью страны – Транссибом.

В 1960 году от станции Актогай на Турксибе протянули железнодорожную ветку к китайской границе. Вскоре, правда, Советский Союз поругался с Китаем. И пограничная станция Достык или по-русски Дружба, из транзитной превратилась в конечную. В конце прошлого века отношения стали улучшаться. За возрождение дороги взялись только в 1988 году. И 12 сентября 1990 года наконец произошло долгожданное историческое событие: были связаны между собой железнодорожные магистрали СССР и КНР. Активизировалась торговля. И поезда, идущие из Алма-Аты в Урумчи, ближайший к границе крупный китайский город, стали заполняться челноками.

Россияне в начале 90-х годов получили право свободного выезда за границу. И они сразу же отправились путешествовать? Отнюдь. «С появлением закона о въезде и выезде из СССР, а потом и России, десятки тысяч наших соотечественников ринулись на неисследованные ими просторы Европы и Азии, – писал Петр Подгородецкий в книге «Русские идут!». – И если кто из молодых читателей подумает, что они делали это ради культурного отдыха, осмотра музеев и прочих достопримечательностей, тот глубоко ошибется. Люди отправлялись «челночить».

Казахстан тогда не был исключением, и сейчас за границу отсюда преимущественно едут не туристы, а «челноки». Поэтому неудивительно, что все билеты на отправляющиеся в ближайшие дни поезда в китайский торговый центр Урумчи были распроданы. Что же делать? Придется, видимо, добираться на перекладных.

Мы приехали в Алма-Ату под вечер. Международные поезда в Урумчи отправляются по утрам, а местные, до пограничной станции Достык, – по вечерам. Вот завтра вечером и поедем.

С гостиницами в Алма-Ате, как и везде на просторах бывшего СССР, сложно. Старые, работающие еще с советских времен, переполнены или забронированы для командировочных. А новых пока мало. Вот местные жители и занялись развитием отельного бизнеса – в меру сил и возможностей. Предприимчивые бизнесмены арендуют в домах, расположенных в районе железнодорожного вокзала, квартиры и сдают их посуточно приезжим. В таких апартаментах мы и поселились – женщины с табличками «жилье» обступили нас на выходе с вокзала. Нужно было только выбрать подходящий по цене вариант.

После переноса столицы в Астану Алма-Ата в качестве «утешительного приза» получила неофициальный статус «Южная столица». Климат здесь действительно мягче, чем в Астане. Снег, укутавший густые ели в парке напротив бывшего здания ЦК компартии Казахстана, таял под жаркими лучами солнца. По ручьям, которые пробивали себе дорогу на тротуарах, в пору было пускать детские кораблики.

Алма-Ата находится в сейсмической зоне. Поначалу здесь боялись строить здания выше двух-трех этажей. Но в шестидесятые годы, когда активно развивалось панельное домостроение, стали возводить вначале пятиэтажки, а затем и 9-этажные дома – целыми микрорайонами. Тем не менее ощущения одинаковости нет. Те, кто был здесь летом, утверждают, что город производит хорошее впечатление – солнечный, уютный, утопающий в зелени, с множеством фонтанов. Вот и Леонид Брежнев в своей «Целине» писал: «Здесь не увидишь унылых, однообразных кварталов, архитектура новостроек оригинальна, ни одно крупное здание не повторяет другое»

От Алма-Аты до станции Достык мы ехали в прицепном вагоне. Ночью на станции Актогай, пока мы спали, его отсоединили от пассажирского поезда и прицепили к грузовому составу.

Когда мы проснулись утром и выглянули в окно, поезд шел вдоль заснеженной горной цепи. С двух сторон от железнодорожного полотна тянулась равнина с пожухлой травой. Сильный ветер не давал снегу закрепиться, и он покрывал равнину клочками, спрятавшимися за редкими кустиками.

Погранпереход Достык

Поезд остановился у типичного одноэтажного станционного здания. Сильный ветер надувал барханы из куч пыли и мусора, трепал дырявые полиэтиленовые пакеты, прилепившиеся к столбам и прутьям решеток. Снега не было совсем: не успевал он приземлиться, как его тут же сдувало ветром.

Расположенный неподалеку автомобильный переход был закрыт. Пересечь границу можно только на поезде. На том же самом, на который мы не смогли сесть в Алма-Ате. Билетов на него не было и здесь. Что же делать? Мы стояли на крыльце и обсуждали сложившуюся ситуацию. Подошел пограничник с капитанскими погонами.

– Проблемы?

– Да. Не знаем, как нам пересечь границу.

– Ну, это я вам помогу.

И действительно помог. Он посадил нас без билетов в вагон, в котором проверял паспорта, и убедил проводника перевезти через границу в служебном купе. Поезд шел в Урумчи. Но мы не собирались ехать зайцами и вышли на станции Алашанькоу – всего через 12 километров, но уже на китайской территории.

На привокзальной площади нашелся отель, в котором мы и остановились на ночь.

Глава 2. Китай

Чтобы попасть из Алашанькоу в Урумчи (460 км), мы целый день ехали на автобусах – с двумя пересадками в мелких уездных городках. О дороге сказать нечего: с двух сторон от широкого двухполосного шоссе тянулась заснеженная пустыня.

Урумчи, в который мы едем, в переводе означает «прекрасное пастбище» и располагается на северных склонах Тяньшанских гор (занесен в Книгу Гиннеса как самый удаленный от моря крупный город планеты). Он был основан в V веке н. э. (под названием Лунтай) и стал одним из крупнейших торговых центров на северной ветке Шелкового пути.

Этот грандиозный торговый маршрут, формировавшийся на протяжении веков между Средиземноморьем и Китаем, послужил причиной возникновения множества городов, исторических памятников, обычаев и даже государств. По караванным тропам, наряду с шелком, везли из Китая в дальние страны бронзовые зеркала, керамику, фарфор, изделия из металла, бумагу, нефрит, ковры, ткани. В обратном направлении перевозили лошадей из Центральной Азии, золото и серебро из Европы. Торговля способствовала общению между соседними народами, распространению мировых религий – буддизма и ислама. Этот путь, через долины рек, горы и пустыни, от оазиса к оазису, в 1270-х годах проделал юный Марко Поло с отцом и дядей – венецианскими купцами. Путешествие продлилось около 20 лет. Позже им была написана «Книга о разнообразии мира...», давшая европейцам, в частности, некоторое представление о далекой стране Китай и Шелковом пути, а Поло – негласный титул «величайшего путешественника всех времен и народов».

Ночь в Урумчи

В Урумчи два автовокзала. Наш автобус пришел на западный, а дальше, в сторону центральных районов Китая, нужно ехать с восточного. Хотя уже стемнело, мы не хотели задерживаться в городе и попытались продолжить свой путь. Но не тут-то было. Оказалось, междугородные автобусы по ночам здесь не ходят. Пришлось смириться с тем, что до завтра нам не уехать, и присмотреться к оживленному вечернему городу.

Пространство наполнилось разноцветными огнями: сияли фонари, неоновые вывески, рекламные щиты. Слышался многоголосый хор торговцев. Над уличными кухнями поднимались клубы пара. От доносившихся со всех сторон запахов наши голодные желудки пришли в волнение. Мы остановились. В стоящей на тротуаре печи пекли традиционный уйгурский хлеб – нан. Повар раскатывал тесто, делал лепешку, быстро окунал ее в смесь молока и кунжута и укладывал на покрытый чистой тряпочкой круглый камень. С его помощью он «приклеивал» лепешки к внутренней стенке глубокой глиняной печи. Дальше главное было не упустить момент: если достать лепешку слишком рано, она будет сырой; если передержать, она не просто подгорит, а упадет прямо на раскаленные угли. Так что движения полностью сосредоточенного на процессе пекаря напоминали сложный, ни на секунду не прекращающийся танец, в конце каждой фигуры которого он извлекал готовую лепешку металлической палкой, а потом смазывал смесью расплавленного масла с кунжутом. Теперь оставалось ее разрезать и наполнить начинкой – мелко нарубленными овощами или мясом.

Удовлетворив любопытство и успокоив желудок, мы двинулись дальше – искать ночлег. Необычайно высокий уйгур, прекрасно говоривший по-русски, переулками вывел нас к безликому многоэтажному бизнес-отелю.

Только-только мы зашли в номер, как сразу же зазвонил телефон. Я взял трубку. Женский голос спросил:

– Массаж?

– Нет.

– Секс?

Хоть и говорят, что с китайцами сложно найти общий язык, есть слова, понятные каждому туристу и любому работающему в туристической отрасли. В Китае официально публичных домов нет. Но почти во всех бизнес-отелях есть «массажные салоны», а по сути – обычные бордели.

Проснулись рано. Над линией домов только-только проглянуло солнце, окрасив горизонт в розовые тона. Пора в дорогу. Пошли на восточный автовокзал. Но даже зайти в него не успели. На входе к нам прицепился таксист, прекрасно говоривший по-английски. Он вызвался отвезти нас в Турфан по цене автобусных билетов – всего за 50 юаней с четверых.

Самое низкое на Земле место

Нынешний Турфан – небольшой, по китайским меркам, городок с населением около четверти миллиона человек – в древности был одним из крупных торговых центров на Шелковом пути. Здесь и сейчас главное занятие местных жителей – торговля.

Народ на улицах в меховых папахах, кепках и тюбетейках – в Турфане кроме китайцев живут уйгуры, казахи, узбеки и представители различных малых народностей. Зашли пообедать. Меню в ресторане – на китайском и уйгурском языках. Но от этого оно не становится понятнее. Оглянулись вокруг. Все ели лангман – густой суп с лапшой, тушеными овощами и зеленью. Его и заказали.

Вернулись на автовокзал. Таксист, который привез нас в Турфан, был еще там.

– Еще не надумали, куда поехать? У нас тут много достопримечательностей. За один день все не осмотрите. Могу предложить вам двухдневный тур по окрестностям с ночевкой в традиционном уйгурском доме.

Он подвел нас к огромной карте, которая целиком занимала одну из стен автовокзала.

– Вот смотрите, что тут у нас есть: Огненные горы, барханы, древние города Шелкового пути, пещеры с буддами...

Уговорил.

Турфанская впадина – самое сухое и жаркое в Китае место. За год здесь выпадает всего 17 мм осадков, а летом столбик термометра поднимается до плюс 50 градусов по Цельсию. В 10 км от Турфана, по границе безжизненной пустыни Такла-Макан, тянутся Огненные горы. На закате, когда солнце окрашивает багрянцем испещренный трещинами хребет, склоны становятся похожи на гигантские языки пламени – отсюда и название.

По уйгурской легенде, когда-то в горах Тянь-Шаня жил кровожадный дракон, который похищал из местных деревень детей. На защиту селян выступил отважный герой. Три дня и три ночи продолжалась битва. Чудовище было ранено в восьми местах и истекло кровью. Его тело превратилось в Огненные горы, а раны – в восемь долин.

Сейчас Огненные горы – одна из местных достопримечательностей. Посвященный им музей построили под землей. Над поверхностью торчит только монумент в форме гигантского градусника, стоящий во внутреннем дворике. И ведь здорово придумали. В подземелье летом прохладнее, а зимой – теплее. Да и ветер не докучает.

Город Сюаньцзана

Древний Гаочан (который считают столицей уйгуров) был также одним из узловых центров Шелкового пути: через город шли купцы из дальних стран вглубь Китая и наоборот. Караваны везли шелк, ладан, алмазы и бирюзу, нефрит и знаменитый на всю Азию турфанский изюм.

Сейчас окруженные 10-километровой крепостной стеной руины стали одной из туристических достопримечательностей Турфанской низменности.

На входе заметили нашу видеокамеру:

– У вас есть разрешение на профессиональную съемку? Нет? Тогда мы вас на территорию города с видеокамерой не пропустим. Можете оставить ее здесь, а на выходе заберете.

Что же такого там ценного, гадали мы, когда шли от ворот по проложенной через абсолютно пустое место колее – никаких признаков древних зданий не видно. Только приглядевшись внимательнее к будто оплавленным холмам и кочкам, похожим на растаявшее мороженое, мы поняли, что это и есть дома, построенные из самана – смеси глины с соломой. За сотни лет ветер с песком пообтесали ровные края.

С Гаочаном связано имя ученого, философа, путешественника и переводчика, буддийского монаха Сюаньцзан (в переводе – «Таинственный толстяк»). Буддизм стал проникать в Китай еще в начале нашей эры, но массово востребованной, а затем и одной из официальных религий стал гораздо позже. Тут-то и выяснилось, что многие духовные книги затерялись или были сильно искажены при переводе. И буддийские монахи из Поднебесной отправились на поиски первоисточников. Сюаньцзан привёз из Индии 657 текстов на санскрите, организовал школу переводов и перевел на китайский язык 1330 сочинений. (По рассказам о его поездках был написан знаменитый роман «Путешествие на Запад», ставший классикой китайской литературы).

В Гаочане, находившемся в 46 км от ставшего одним из главных буддийских центров Турфана, Сюаньцзан побывал в 630 году, чтобы прочитать проповедь на специально построенной для этого арене, рассчитанной на 300 человек.

Место дивной красоты

В IV веке монахи-отшельники стали селиться в пещерах, расположенных в 10 км от Гаочана. С каждым годом их становилось все больше и больше – благо вырубить в мягком туфе еще одну полость совсем не трудно. Постепенно возник монастырь, в который стекались тысячи верующих. Стены пещерных храмов украсили сценами из жизни Будды, эпизодами из легенд и преданий. Среди изображенных на фресках кочевников, погонщиков верблюдов, купцов и крестьян были не только предки уйгуров, но и представители самых разных племен – с зелеными, голубыми и черными глазами.

Фрески настолько потрясли воображение паломников, что пещерный монастырь стали называть Безеклик – «место с картинками» или «место дивной красоты». К сожалению, уникальных произведений религиозного искусства здесь больше нет. До наших дней в главном пещерном храме сохранилась лишь одна картина – Будда в красных одеждах – из пятнадцати!

В 1904 году в Безеклик прибыла экспедиция немецких археологов. Они увидели, что часть пещер засыпана песком, в другой живут и держат скот пастухи. «Смесь штукатурки, грунта для фресок, глины – прекрасное удобрение. Крестьян не волнует религиозное содержание росписей. Ведь ислам запрещает любые изображения. Найдя фреску, они тут же ее сбивают...», – писал руководитель экспедиции Альберт фон Леккок.

Девять фресок фон Леккок увез в Берлин. Думал так их спасти. Но именно там они и погибли – во время бомбежки (а ведь думали, что в «цивилизованной» Европе безопаснее, чем в «дикой» Азии!). Центральная часть росписи хранится в Эрмитаже в Санкт-Петербурге. Отдельные фрагменты можно увидеть в музеях Кореи, Японии, Индии и Китая.

Японские ученые поставили перед собой задачу возродить утраченное великолепие. Они потратили несколько лет на то, чтобы собрать все сохранившиеся изображения и восстановить пещеру хотя бы в виртуальном виде.

Судя по тому, как активно идет строительство туристической инфраструктуры возле пещер, недалек тот день, когда фрески вновь появятся на пещерных стенах. Но пока самое интересное здесь – это прекрасный вид на Огненные горы и зеленую долину внизу, с речкой, проглядывающей сквозь тополиную рощу.

Ночь в уйгурском доме

Деревня Туяк – самое древнее уйгурское поселение в Синьцзяне, стоящее посреди одноименной долины. Жизнь здесь, кажется, не меняется веками и из достижений цивилизации известны только мотороллеры. Домики – традиционные уйгурские глинобитные постройки под сенью украшенной бирюзовыми изразцами мечети с двумя высокими тонкими минаретами. На склоне, горы сохранились древние гробницы. Среди них и высоко почитаемая могила «первого уйгура, принявшего ислам». Говорят, что семь визитов в Туяк равноценны паломничеству в Мекку.

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.