

Антон Кротов

# *Автомобилем по Индонезии и к папуасам*



АНТОН КРОТОВ

**Автостопом по Индонезии  
и к папуасам**

«Издательские решения»

## **Кротов А.**

Автостопом по Индонезии и к папуасам / А. Кротов —  
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-747940-4

Автостопом, на попутных кораблях, джипах, автобусах, локомотивах, на лодках и пешком А. Кротов совершает путешествие по островам Индонезии — Суматра, Ява, Калимантан... — до самой Новой Гвинеи, где попадает в места, совсем не тронутые цивилизацией. Трёхмесячное путешествие по стране, без применения гостиниц, лекции в школах и мечетях, встречи с интересными местными людьми — классический пример самостоятельного «вольного путешествия». Поездка проходила в 2008 году.

ISBN 978-5-44-747940-4

© Кротов А.  
© Издательские решения

## Содержание

Прилёт. Куала-Лумпур, Малайзия. Общая идея путешествия	6
Прибытие в Индонезию	7
В Джакарте	9
На электричке – в город Богор. Система поездов	11
Посольство Папуа и уезд из столицы	14
Центральная Ява	15
Автостоп второго рода (на товарняках)	16
Товарняки и локомотивы (продолжение исследования)	17
Вкусный, но вонючий фрукт дуриан	19
Большой город Сурабайя. Расставание с попутчиком	20
Конец ознакомительного фрагмента.	21

**Автостопом по Индонезии и к папуасам  
Суматра, Ява, Калимантан,  
Новая Гвинея, 2008 год  
Антон Кротов**

© Антон Кротов, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Прилёт. Куала-Лумпур, Малайзия. Общая идея путешествия

Холодным зимним утром 31 января 2008 года я вылетел из Москвы самолётом на Ташкент. Там, посидев несколько часов в советском унылом зале ожидания, я пересел в другой самолёт – на Куала-Лумпур, и так наутро 1 февраля оказался в столице Малайзии.

Погода, сразу видно, февральская – +27 градусов, сыро, с неба капает дождём, всё в лужах и в зелени. Лумпурский аэропорт имеет вывески, гласящие, что это самый лучший аэропорт в мире. Не знаю, как в мире, а в целом неплохой аэропорт, уж получше ташкентского, удобный, быстрый и опрятный.

Я не планировал долго задерживаться в малайской столице. В моих планах было перебраться в соседнюю страну – Индонезию. Там, в Джакарте, поджидал меня друг – Игорь Коновалов из Петербурга, по прозвищу Длинный. Вместе с ним мы собирались обследовать Индонезию и добраться до самого восточного индонезийского острова – Новой Гвинеи.

Новая Гвинея – второй остров в мире по величине, после Гренландии. И как и на Гренландии, – дорог на Гвинею совсем немного. Новая Гвинея разделена пополам государственной границей: западная половина принадлежит Индонезии, а восточная образует отдельное государство Папуа-Новая Гвинея, где пока никто, из моих друзей-автостопщиков, не был. Посещение Новой Гвинеи и было основной целью путешествия.

Из аэропорта я сразу поехал в город – на электричке. Город очень современный, небоскрёбы, метро, монорельс. Первым делом, конечно, я стал разыскивать посольство Папуа. В России и СНГ посольств папуасских не имеется, да и здесь, в Малайзии, оно оказалось сильно запрятано – не каждый сможет найти.

Хотя и был у них праздник-выходной, вышел темнокожий папуас (одетый по-европейски), выдал анкеты и памятку – для получения визы нужны обратные авиабилеты, плюс приглашение или бронь гостиницы, делается 3 дня. Авиабилетов у меня нету, ждать три дня не хочется – ведь Длинный ждёт меня в Джакарте, и мы собирались делать визу совместно с ним. Так что попробуем обратиться там, в другое посольство папуасов.

Каждый человек, приезжающий в Куала-Лумпур, может полюбоваться на 88-этажные башни-близнецы Петронас. Это самые высокие башни-близнецы в мире. Чуть повыше бывших нью-йоркских, благодаря шпилям-громоотводам – их высота превышает 450 метров. На половине высоты есть мостик, туда пускают всех желающих, но надо получить бесплатный билет на определенное время<sup>1</sup>. Это место – типа Красной площади в Москве или Сулейман-горы в Оше – как же, побывать в Куала-Лумпуре и не сходить на башни Петронас? С мостика виден весь город, другие «маленькие» небоскрёбчики, парки, автомобильные развязки, а на них – маленькие машинки. Жалко, что на самый верх башен подняться так просто нельзя.

Других дел у меня в этом мегаполисе не было. Побродил, пообедал, поискал в книжных магазинах карты и книги о Новой Гвинее (но их не было), покатался на метро – там есть автоматические поезда без машиниста, управляемые компьютером. Завершив беглый осмотр столицы, я погрузился в автобус и поехал в порт Мелакку, откуда каждый день ходит ракета в соседнюю Индонезию, в порт под названием Думай.

---

<sup>1</sup> Так было в 2008 году. Сейчас посещение башен и мостика платное (Примечание 2016 года).

## Прибытие в Индонезию

Я прибыл в Мелакку поздно вечером, когда уже закрылись все храмы и мечети, которые я планировал использовать для ночлега. Поэтому я устроился спать под навесом – рядом с какой-то гробницей с лампадками, огороженной колючей проволокой (но комары её легко преодолевали). В девять утра – пароход в Индонезию, билет стоит 89 рингит (25 долларов). Оказался в порту Думай. Там же приобрёл визу Индонезии – ещё за \$25. Правда, она всего на один месяц и непродляемая.

Индонезия, даже на первый взгляд, сильно отличается от Малайзии – всё попроще, погрязнее, подешевле. Отличие вызвано ещё и тем, что в Малайзию я прилетел на самолёте и в столицу, а сюда – приплыл на пароме в какую-то далёкую глухомань. По-английски почти никто не разговаривает. Правда, меня отловил в Думайе местный учитель английского языка, который охотится за всеми иностранцами и приглашает гостить у него в школе (и общаться с учениками). Этот продвинутый учитель в минувшие годы уже выловил моих разных друзей, путешествовавших по Юго-Восточной Азии – всех, кто въезжает в Думай, он старается перехватить прямо с парома. Но в этот раз я не стал останавливаться у учителя – уехал на автобусе в крупный город Пеканбару.

Обычно я путешествую автостопом, и в этой повести основными видами транспорта будет авто-, гидро- и железнодорожный автостоп. Но от Куала-Лумпура до Джакарты я добирался на обычном, рейсовом транспорте, надеясь поскорее встретиться со своим другом и подать паспорта на визу Папуа-Новой-Гвинеи. Надо сказать, что движение на автобусах по Индонезии оказалось очень медленное – дороги тут извилистые, а автобусы останавливаются в каждой деревне, подбирая местных жителей со своими кошёлками.

Как приехал в Пеканбару – страшный ливень. Я подумал, что если так будет каждый день в Индонезии, то я попал. Величайший дождь. Было уже поздно. Пока пережидал ливень под козырьком у какого-то магазина – меня позвал в гости местный мужичок. Через два часа дождь прошёл, поехали к нему (с его друзьями-работягами) на грузовике и я заночевал у него, на полу в его маленьком домике на окраине города.

Это был первый и редчайший пьяница, который мне попался в течение моего путешествия по стране. Вообще, Индонезия – страна трезвая, и проблем с алкашами быть не должно. Только среди папуасов встречаются любители выпить. А вот дожди, действительно, сопровождали меня всю дорогу – весь февраль, март, апрель и начало мая, что я провёл в этом путешествии.

Индонезия – расслабушная страна. Зелёная. Внешне – гибрид Танзании и Лаоса. Дома на ножках. Народ дружелюбный. Очень много мечетей, на каждом шагу. Впоследствии оказалось, что для ночлега тут можно использовать и мечети, и церкви, и храмы иных религий. Дешевизна средняя, на уровне обычных тропиков, но не супердешёвая. За один доллар дают более 9000 индонезийских рупий, так что здесь любой приезжий легко становится миллионером.

Индонезийцы – приятный с виду народ. Все довольно мелкие, ростом мне по плечо, редко выше. Длинных и толстых не видно. Почти не заметно и бородатых: не растёт у них борода. Встречаются волосатые, типа неформалов, но бородатые – большая редкость. Если и есть борода, то очень жиденькая. Ходят большинство в европейской одежде, но некоторые – в индонезийских юбках (такая называется соронг), все – в сандалиях на босу ногу. Английского и арабского языка почти никто не знает, – значит, нужно будет учить местный язык, бахаса индонезия. Малайский и индонезийский языки похожи между собой, и оба записываются латиницей. Немало слов заимствовано из арабского, английского и других языков. Русский язык не знает никто, коммунизм здесь так никогда и не был установлен.

Страна добрая, мягкая, милиции и военных видно мало, и интереса к приезшему они не проявляют. Могут улыбнуться, помахать рукой, покричать «Хеллоу-мистер». Нищие есть, но не так много, как в Эфиопии или Индии. Довольно много предлагателей услуг, педальных рикш и мотоциклистов, выполняющих функции такси.

Переночевал в Пеканбару и продолжил путешествие в столицу Индонезии, опять-таки автобусами, ошибочно полагая, что будет быстро. Проехал южную часть острова Суматра, перебрался на пароме на Яву и прибыл в Джакарту, на рассвете 4 февраля, в огромный десяти-миллионный город с непонятной поначалу системой передвижения и ориентирования. Метро нет, зато есть миллион мотоциклистов. Все столичные города, в которые приезжаешь впервые, внушают ужас, – а через несколько дней уже привыкаешь к ним.

Игорь Длинный ждал меня и жил в Джакарте уже несколько дней, обитая на квартире у местной продвинутой тётки Нэнси. Нашёл он её через всемирный сайт гостеприимства [битая ссылка] [www.couchsurfing.com](http://www.couchsurfing.com), там было зарегистрировано более трёхсот тысяч человек, желающих останавливаться в гостях друг у друга во всех странах мира. Для ночлега в больших столичных городах пользоваться этим сайтом очень удобно (а в деревнях, пожалуй, можно найти и другие методы). Нэнси – около тридцати лет, у неё есть муж-вертолётчик, австралиец, который часто отсутствует, а также трое детей и трое собак. И почти всегда у неё дома обитают какие-то иностранцы, ей это очень нравится. Дом у неё большой, на окраине города, и вечный шум, производимый детьми, собаками и иностранцами, Нэнси ничуть не напрягает. Вот у неё-то в доме и остановился Игорь, сюда же прибыл и я. Нэнси христианка, как и многие её подруги.

Было очень приятно встретить Игоря – он уже путешествовал много месяцев. Минувшим летом мы, вместе со многими друзьями, жили в киргизском городе Ош, лазили по южной Киргизии, Таджикистану и Узбекистану. Потом Игорь поехал в Юго-Восточную Азию. Он испытывал босохождение, зарабатывал деньги игрой на флейте и удивлял всех мелких азиатов своим колоссальным ростом – 199 сантиметров. Большинство жителей южных стран приходились Игорю ниже, чем по плечо. Когда он доехал до Таиланда, его там встретила его подруга, Гульнара из Уфы, девушка тоже выше среднего роста. Она прилетела ему навстречу на самолёте. Игорь и Гульнара провели несколько недель в Таиланде, Игорь зарабатывал на флейте, и жил у нашего русского друга Демида. Гульнара устроилась на зиму в туристские гиды – эта работа популярна в тайской Паттайе. Тем временем, к Новому Году (примерно за месяц до описываемых событий), в Таиланд приехал и я – наземным путём через Китай и Лаос. Там мы, вместе с Демидом, Игорем, Гульнарой и другими россиянами встречали Новый Год. Дальше я планировал продолжать с Игорем наземное путешествие, а Гульнара осталась в Таиланде (работать гидом). Но случилось непредвиденное – в Москве заболел мой отец, Виктор Кротов, и я улетел из Таиланда в Россию.

Тем временем Игорь, не торопясь, ехал по Малайзии и Индонезии до Джакарты. В конце января мой отец пошёл на поправку, и я улетел в Юго-Восточную Азию обратно, догонять Длинного. А изначально я планировал весь путь до Новой Гвинеи проехать по земле (включая пароходы).

Игорь уже познал основные слова на индонезийском языке, я же только начал изучать его.

Так что наша встреча в индонезийской столице была очень радостной. Я отмылся и положил в стиральную машину вещи, которые за несколько дней уже начали гнить под влиянием тропических дождей.

## В Джакарте

Первым делом мы с Игорем направились в посольство Папуа-Новой-Гвинеи. Оно находилось в другом конце огромного города. Передвижение по столице тут происходит на автобусах, маршрутках и на мотоциклистах-таксистах. Всё стоит в длинных, по-московски, пробках. Есть и «скоростной» автобус, ему выделена отдельная полоса, но в час пик и на неё залазят мотоциклисты и другие машины – не разгонишься.

Почти вся Джакарта состоит из маленьких домиков в два-три этажа. Много мелких улочек, вдоль почти каждой идёт маленький арык. Они сливаются в каналы и вонючие речки – вид наружной канализации. Хорошо, что много дождей, и все нечистоты смываются. Интересно, куда? В море, наверное.

В Джакарте и вообще в Индонезии очень много музыкантов, в основном это гитаристы. С целью заработка они проникают в автобусы и даже в маршрутки, как городские, так и междугородные. За одну остановку они успевают спеть какую-нибудь песню и получить несколько монеток, а потом выпрыгивают на очередном перекрёстке и забегают в соседний автобус, благо двери оных никогда не закрываются. Ещё много продавцов всякой еды на тележках. Есть и фрукты, и нормальные обеды, вкусно, дёшево и готовится тут же при нас на ходу.

В центре города стоит большой монумент в виде большого столба высотой в тридцатиэтажный дом – эта штука называется Монас (Монумент Национальный). Он посвящён независимости Индонезии. Вокруг монумента, в радиусе трёх километров – основной бизнес-центр города, три десятка небоскрёбов (не как в Малайзии – всего по тридцать этажей), банки и конторы, министерства и посольства. Посольство Папуа спряталось на шестом этаже банковского бизнес-центра и занимает несколько комнат.

Смешное такое посольство. В приёмной – диван. На стенах – семь портретов в золочёных рамах. Три из них одинаковые (премьер-министр ПНГ). Два других тоже одинаковые (не подписаны). Два третьих – разные, но один и тот же мужик, просто в разном ракурсе. Под стеклом – продукция, которую производит Папуа. Десять консервов. Двадцать сумок плетеных из бересты какой-то. И одна пластмассовая сумка. И три трубочки. Не подписаны для чего они. И три пачки чая. Пришли туда, вышел консул. Опять нужно иметь авиабилеты и приглашения. Консул вроде всё понял, согласился принять анкеты без авиабилетов, но пригласил прийти назавтра.

На другой день – опять в посольство. Вышел опять тот же консул, с виду добродушный темнокожий мужик с толстым носом, сказал:

– О, я конечно очень рад, всё понимаю и люблю, но я запросил Папуа, они вот-вот ответят. Но сегодня не ответили. Завтра – китайский новый год. В Индонезии тоже выходной (за компанию). Папуасы тоже отдыхают. Пятница – святой день, как же работать? Суббота и воскресенье – сам Бог велел отдыхать. Поэтому в понедельник приходите, может быть, из ПНГ будет ответ.

Так мы остались ещё на несколько дней в индонезийской столице, общаться с Нэнси, с её гостями-иностранцами и ждать ответа из Папуа-новой-Гвинеи.

Также ходили на почтампт, старались получить бумажные письма, отправленные мне из Москвы месяца полтора назад. Отдел «до востребования» спрятан в подвале, где разбирают всю корреспонденцию. Сортируют очень неактивно. Один почтальон даже спал на столе с письмами и открытками. Столик «До востр.» всё же нашли – в подвале. Почтальоны предоставили нам возможность перебрать все письма и найти там что-то подходящее. Из РФ было одно, и то не нам. Так эти письма, посланные мне в качестве эксперимента, и исчезли. В обрат-

ном же направлении, из Индонезии в Россию, впоследствии дошла вся моя бумажная корреспонденция.

Ещё один индонезийский прикол. Решил пойти в банк, обменять деньги.

– А покажите их, пожалуйста.

Я показал новенькую купюру в 100 долларов, аккуратно сложенную пополам.

– Нет, к сожалению, никакой банк такие деньги не принимает!

– Это почему?

– Они сложены у вас пополам, видите. А такие доллары у нас в банке не берут!

Подумал, что это глупости. В других странах другие приколы – чаще всего такие, что 1, 5, 10-баксовые дешевле (в скупке) чем 50, 100-долларовые. Также обычно новые банкноты ценятся, а старше 2000 года выпуска не ценятся так высоко. Но чтобы пополам не складывать, таких нумизматов первый раз вижу. В других банках вообще не захотели менять.

– У нас есть маничейнджеры – поищите их, они меняют.

На другое утро нашёл ещё нескольких маничейнджеров. В одном та же история —

– Ваши деньги сложены пополам, так мы их не возьмём!

В другом месте сказали:

– Мы так и быть примем её, но вообще помните, что это Индонезия! Ваша купюра сложена пополам, и вот ещё на ней какая-то цифра. Так что примем, но чуть дешевле – 9100. (Обычная цена 9300.)

Товарищи, будьте внимательны! едучи в Индонезию, не складывайте СКВ пополам (или ещё как-нибудь).

Город с огромным количеством мечетей. В каждом квартале, маленькие и средние, в центре города – большие. Во дворах банковских и офисных небоскрёбов – маленькие, такие называются «Мушолла» (место для молитвы). Удивительно, но всюду есть посетители, и немало. Менты даже, банковские работники, и в галстуках, и в погонах, и тётки даже. В каждой мечети есть женское отделение. Но не строгое тут все, расслабушное. Есть женщины в платках, а есть и с непокрытым волосом, третьи даже с короткими рукавами.

Индонезия – редкая страна, где осталось морское пассажирское рейсовое сообщение. Из тысячи обитаемых островов, сорок самых населённых и больших сообщаются между собой пароходами «Пелни». Национальная пассажирская пароходная компания «Пелни» выполняет здесь ту же роль, что «РЖД» в России – развозит пассажиров, довольно медленно, в разные концы страны, дешевле, чем на самолёте. Но среди всех моих друзей, посещавших Индонезию, никто судами «Пелни» не пользовался – богатые летали на самолётах, сэкономили время; бедные плавали на попутных судах, сэкономили деньги. Чтобы изучить пароходы «Пелни», нужно иметь и то, и другое, что встречается редко.

Итак, я решил разведать сущность судов «Пелни», для начала – теоретически. В центре столицы есть главный билетный офис, а неподалёку – небоскрёб с начальством. Проникнув туда, я и получил распечатку формата А1 – на принтере – расписание всех пароходов на 2008 год. Основных пароходов, оказалось, 20 штук. Плыть на другой конец страны, скажем в Джайпуру – пять-семь дней со всеми остановками. В каждом городе стоит 3—4 часа – можно выйти посмотреть город. Но билеты не очень дешёвые – до Джайпуры проезд стоит миллион. Рупий. Это получается больше ста долларов, при том, что самолёт стоит полтора-два миллиона. Можно ли на этих кораблях плавать без билета и можно ли получить в кассе бесплатный билет – покажет недалёкое будущее.

## На электричке – в город Богор. Система поездов

Узнав (пока теоретически) систему паромов, я решил разведать и систему поездов. Разведкой я занимался в одиночку, а Игорь Длинный сидел в это время в доме у Нэнси, и вот почему. Игорь применял практику босохождения, по методу известного пешехода Владимира Несина, пешком и босиком прошедшего около ста стран. Вот Игорь и уподобился ему, но на днях провалился в какую-то яму и поранил палец, который загноился. Я тоже, приехав в Джакарту, стал по примеру Игоря и В. Несина везде ходить босиком, для эксперимента, но в ямы пока не попадал.

Итак, пока Длинный на вписке залечивал свой палец, а папуасы решали, выдавать ли нам визу – я стал изучать железную дорогу. В Джакарте несколько вокзалов и довольно много поездов. Чаще всего ходит электричка в Богор – 4 раза в час, с 6 до 21 часа. Нашёл пригородный вокзал и сел на электричку, оказалось не на ту, а на «попугай» (как до Мытищ у нас ходят) – без остановки. Вагоны как в Москве в метро. Ехал часа полтора. Контролёры увидели, что у меня билет не на ту электричку, но плюнули на дурака-иностранца и пошли дальше.

Машинист вёл поезд в паре с 8-летним ребёнком. Даже так: когда я попросился в кабину, за рулём оказался мальчик. Спросил позволения сфоткать. Но машинист взрослый засмутился, что происходит нарушение безопасности, и выставил ребенка из-за пульта. В задней кабине, что любопытно, тоже было двое машинистов (на всякий случай?).

Приехал в городок Богор. Изобилие фруктов, зелень всякая, товары – всё дешевле, чем в Джакарте, в несколько раз. Бананы, рамбутаны, вкуснейшие фрукты дурианы, и прочее. Купил ложных незрелых бананов, потом под смех всех продавцов ходил и менял их (в других лавках) на настоящие (спелые). Также тут, в Индонезии, множество таких разных тропических фруктов, что и названия их мне неизвестны.

Посидел в богорском интернет-кафе, тут случился вечер, и дождь, как обычно. Богор – самый мокрый город во всей Индонезии. Купил дуриан, вижу – мечеть, пошёл спрятался там, с дурианом. Мечеть интересная – по стенам висят портреты десяти стариков, а над «алтарём» (михрабом) – портрет самого главного старика в чалме, в галстук, без бороды и в звёздах-орденах (фотография, старик более-менее современный). Рядом огромный барабан стоит, сделан из железной 200-литровой бочки, перетянут шкурой.

Собравшиеся в мечети учуяли меня, увидели дуриан, посмеялись. Вечером повели в гости – мужик, религиозный активист (без бороды), у него вписочный дом и мусульманский «офис». Внутри всё в портретах стариков, 200 стариков. Из них 140 на одной огромной картине (14 на 10 портретов) под стеклом. По совместительству у них ещё и магазин. Утром, на рассвете, дочка хозяйки подарила мне (когда я уже отошёл от дома) маленький свёрточек – оказалось 20.000 рупий мелкими купюрами. Пошёл на вокзал, поехал обратно в столицу. На обычной электричке.

Из Джакарты ходят по разным направлениям два типа электричек. «Экономи» и с кондиционером. «Экономи» отличается тем, что двери на ходу все открыты. Люди в дверях висят гроздьями. Билет стоит 1500 рупий за 35 км, да и их не всегда проверяют. Вагоны, как у нас в метро, – лавки вдоль стен, а остальные пассажиры стоят. Самые хитрые ездят со своим стулом. В час пик народу уйма, но сквозь них ещё лезут продавцы. Они продают фрукты, газеты и полезные вещи, например – пинцет для вставления фитилей в керосиновые лампы. В каждом вагоне шесть широких дверей, все открыты нараспашку, пассажиры выходят и запрыгивают, как только поезд притормозит.

Поезд с кондиционером имеет такие же вагоны, но все двери закрыты и открываются только на больших станциях. Внутри чисто, ходит контролёр, наплевательский, билет в пять

раз дороже, но всё равно очень дёшево, продавцов нет. Кроме этих электричек, есть поезда, их довольно много. Большинство поездов в стране сосредоточено на острове Ява, ещё несколько поездов есть на Суматре, а остальные острова вовсе лишены этого вида транспорта.

В столице четыре железнодорожных вокзала.

На другой день, оставив Игоря опять дома (он в это время сидел в Интернете, играл на дудке и на гитаре), я пошёл изучать другой вокзал, в стороне от центра. Вокруг продавалось всё. Сел на электричку, поехал в городок Серпонг. Вагоны и здесь как у нас в метро, лавки вдоль дверей – но все двери открыты, в них льёт дождь. В дверях висят пассажиры. В это же время по вагонам ходят. Во-первых, музыканты. В каждом вагоне наяривают – гитаристы, причём и с большой и с маленькой гитарой, и барабанщики, и с бубном, и со скрипкой, и клавишники, и даже с контрабасом двухметровым, и целыми оркестрами до восьми человек играют и поют, страшный шум порождают. И есть с элекричеством, везут на колёсиках аккумуляторы, поют в динамик с микрофоном. А другие ставят кассету с музыкой и ей подпевают. Такое музыкальное сопровождение. А через всё это – сто продавцов со жратвой, – предлагают фрукты, рамбутаны, воду, газировку, лёд, соевые жареные вкусные кубики под названием «таху» (на каждые несколько кубиков приходится один зелёный острейший перчик), одежду, фонарики, религиозные мусульманские книжки. Сквозь это ходит и контролёр. Я его обманул – купил билет, но не стал показывать. Он даже секунд двух на меня не потратил – видит, не показываю ничего, и дальше пошёл.

Я вышел в Серпонге, маленьком городке. Решил проехать ещё дальше от столицы. Через час подошёл другой поезд, уже не электричка – вагоны на тепловозе, типа нашего маневрового. Состав ещё лучше прежнего. Часть вагонов такие же старые, с распашными дверями, а впереди – товарные теплушки. В них пассажиры сидят на полу, стоят, продают, играют. Два раза вступил в дерьмо (человеков). Потому что туалетов то ли нет, то ли не дойти в тесноте. Другие пассажиры облепили сам локомотив. Да и кабине тепловоза – ещё 15 человек. Женщины с детьми, старухи, мужики. В обеих кабинах, передней и задней. Встречно проехал другой тепловоз, одиночный – весь снаружи тоже облеплен людьми, как мухами. Человек двадцать висело снаружи, держась невесть за что. Потом товарняк – весь тоже в людях, и сверху, и на буферах, а сзади целая тусовка прицепилась на последний вагон, прячась за ним от дождя.

Доехал до какого-то полустанка – решил, что пора возвращаться обратно. Как раз на полустанке стоял такой же поезд в противоположную сторону, поджидал встречного – я прямо перескочил из одного в другой. И тут в поезде много товарных вагонов-теплушек. Везут банан, дуриан, не один – сотнями килограмм, и что-то в мешках. Зашёл в локомотив, там уже много людей, а снаружи не было. Попросился вылезти, покататься на передке тепловоза. Машинист не против. А я первый раз в жизни так ехал. Свешивая ноги на рельсы, как герой гражданской войны, снимаю всё кругом на фотоаппарат. Скорость 57 км в час, больше поезд не разгоняется. Деревни, пальмы, проезжаю мимо, рукой машу, очень приятно. Да и дождь перестал. Вернулся в поезд, там опять музыка, двадцать музыкантов, одни – семьёй, с ребёнком одноплетним и женой молодой в платке, поют. Другие тоже самовыражаются, как кто может. Вечером опять воротился к Нэнси домой – осваиваюсь в стране.

В один из дней, что мы находились в Джакарте и ждали ответа из посольства, у Нэнси прошла тусовка джакартских прогрессивных людей – членов «вписочного» содружества couchsuffing. Поводом был китайский новый год. С утра украшали дом, вешали китайские красные бумажные фонарики и прочее. Днём пришли человек десять индонезийских весёлых тёток, и столько же было иностранцев. Мы с Длинным – из России, несколько европейцев (в том

числе пара, путешествующая по Азии с малолетним ребёнком), плюс Мохаммад Таджеран – кругосветный велосипедист из иранского города Машхад. Этот мужик путешествует по всему миру, агитирует сохранять леса и сажать деревья, и сам сажает их. Каждый из присутствующих рассказал о себе и о своих путешествиях. Во дворе у Нэнси расставили столы, сделали угощение, а белые иностранцы приволокли ещё и пиво. Мохаммед тоже пришёл с целым мешком пивных банок, на что я заметил ему, что пиво – харам (запретное) в исламе. Но его пиво оказалось безалкогольное.

Каждый день в доме у Нэнси собирались разные гости, почти как у меня в Москве. Однако, «информационное наполнение» квартиры тут отсутствовало. Я купил большие настенные карты Индонезии, достал расписания поездов и теплоходов, и мы всем этим украсили стены, для просвещения гостей индонезийской столицы.

## Посольство Папуа и уезд из столицы

Посольство Папуа-Новой-Гвинеи в Джакарте можно отнести к известному нам типу «Ждите ответа». Консул, мистер Мосе, с виду такой хороший и приятный, но, мол, никак не может выдать нам визу в обход официальных требований (обратные авиабилеты из Папуа и др) без разрешения своего начальства, которое сидит в Порте-Морсби. А у начальства то выходные, то плохая связь, то просто нет ответа. Поэтому мы с Игорем поехали кататься по Индонезии, периодически позванивая консулу. Который нас (якобы) обещал помнить и будет иногда (якобы) пытаться связаться со своим начальством.

Если мы не получим визу Папуа-Новой-Гвинеи, у нас есть ещё два варианта. Во-первых, на дальнем востоке Индонезии, в Джайпуре (местный Владивосток), также имеется консульство ПНГ. Я дозвонился туда. Очень вежливое, но говорит, что тоже обязательно нуждается в обратном авиабилете. Боятся, что все русские мигрируют в Папуа и останутся там навеки?? Причём, этот билет нигде нельзя купить, кроме как в представительствах Айр Нугини, которые есть только в самой ПНГ, Сингапуре, Гонгконге, на Филиппинах и в Австралии. В Индонезию они вообще не летают. Так что даже «отмазочный» билет купить, а потом сдать – весьма затруднительно. Но можно будет попробовать доехать до Джайпуры и спросить о визе там уже лично.

При населении ПНГ в 4 миллиона человек, папуасы страшно боятся перенаселения страны иностранцами, которые приедут на райские земли без билетов и нелегально останутся жить в лесах и в горах.

Если же и в Джакарте, и в Джайпуре визу ПНГ получить не получится, – можно будет ограничиться путешествием по западной половине острова Новая Гвинея, которая принадлежит Индонезии. Там, говорят, много интересных мест, и регион даже ещё более дикий, чем восточная половина острова.

Есть ли там дороги или иные средства транспорта, – нам пока не было ясно. На картах, купленных мною в столице, были показаны новые автодороги, пересекающие весь остров вдоль и поперёк. По другим сведениям, дорог там не имеется. Но пока мы сможем проверить это, пройдёт немало времени. Пока же мы с Игорем отправились осматривать окружающий нас остров Ява.

Остров Ява – главный остров Индонезии. Здесь, на куске суши протяжённостью менее тысячи километров, уместилось 140 миллионов жителей – население, примерно равное российскому. Всего же население Индонезии – 227 миллионов (это четвёртая страна мира по количеству жителей, после Китая, Индии и США). Большая часть местных товаров производится именно на Яве, здесь есть фабрики, заводы и поля, самая плотная автодорожная сеть и бесконечное множество деревень. Из-за изобилия населённых пунктов двигаться быстрее не автостопом, а по железной дороге. Так что мы отправились в ж.д.путешествие по самому населённому острову земли.

## Центральная Ява

Мы выехали из Джакарты во вторник по железной дороге, на восток, и в полночь приехали в город Семаранг. Было темно, мечетей не видно, легли спать на автозаправке, в комнатке, где уже спал сам заправщик. Никого не спросили, зашли и разлеглись в спальниках. Проснувшись, заправщик увидел нас и удивился, но нервничать не стал, а задремал опять.

Наутро автостопом по трассе поехали на юг, а дороги тут извилистые, узкие, красиво, и продают дурианы, очень вкусные, а также джек-фрукты, огромные (наверное, и в 30 килограммов есть). И другие фрукты. Часа два поспали днём в одной из мечетей. Босиком ехать довольно горячо, асфальт не холодный. Приехали автостопом в посёлок Борбодур, где находится некий известный всем буддийский храм, очень большой (по сторонам наверное 100 на 100 метров, в высоту метров 25—30) с множеством скульптур Будд, построенный около 800 года (а в 1000 г. заброшенный из-за извержения вулкана Мерапи).

Популярный храм оказался огорожен большим и прочным забором километр на километр. Вход стерегли билетёры, хотящие за билет больших денег – более 100.000 рупий (\$10). Мы решили найти тайный путь и перелезли через забор, оставив предварительно рюкзаки в камере хранения. Перелезши, мы оказались на территории капища, и преодолев ещё один забор, оказались при храме, который обсидели уже сотни туристов, большинство индонезийцы (для них вход в 20 раз дешевле), но много и белых, есть и русские. Полазили по этому храму. По-моему, ничего особенного, ну много скульптур, Будд каменных. Разве что большой очень. В три-четыре яруса. Вышли уже в обычный выход и поехали в другое место – на вулкан Мерапи, который один из действующих, находится у посёлка Село.

В село Село есть как бы две дороги, одна с востока (указанная на всех картах), другая с запада (указана на некоторых картах, на индонезийских нет). Но, думаем, при такой плотности населения должны быть дороги. Поймали грузовик, едущий на строительство плотины. Там и заночевали в домике мужика, охранника этой плотины (он нас зазвал). С ночлегом тут проблем нет, каждый день находится что-то подходящее.

Наутро (сегодня) дождя не было, пошли вверх, уже не босиком. Дорога была сперва асфальтовая, потом грунтовая, прикольные деревушки. Всюду растут бананы, выше – джек-фрукты, огромные, никто не может их съесть, кокосы, и другое – помидоры, лук. Вошли в лес, большие папоротники и дикая малина, лес шёл выше, дорога ухудшилась в тропу. Наконец вышли уже на вулканическую почву, чёрную – это, наверное, застывшие порождения вулкана, сыпется под ногами, не очень удобно. Вершину Мерапи (2900) всё время скрывали тучи, это виноват сезон дождей. Как мы забрались ближе к вершине, такой сделался туман, тропинки нету, куда идти неясно, а ведь мы оставили рюкзаки внизу и потом должны были найти это место. «Ладно, думаем, хрен с ним, с Мерапи, а то заблудимся и провалимся в жерло в тумане, или спустимся в другую сторону и рюкзаки не найдём».

Мимо села Село мы как-то промахнулись. Пошли вниз, и сначала хорошо, потом дождь догнал нас. Потом на полчаса заблудились, но всё же разыскали ту деревню, где сдали рюкзаки на хранение. Ладно, Бог с ним, с Мерапи. Поехали автостопом в Джокьякарту.

Джокьякарта на русских картах – местные её называют «Джокджакарта», «Джоджа» или даже «Чукча», а пишется «Yogyakarta» – тысячи туристов, целое гетто, как в Паттайе, Хургаде, Анталии, Манчжурии и других уголках. Очень много отелей, и очень дешёвых из-за конкуренции. Решили не мудрить, поселились в гостиницу, для разнообразия. Другие виды ночёвки в других местах ещё нами изучатся. Вокруг пасутся всякие хелперы, еда и интернет в гетто дорогие. На Яве, в некоторых местах многовато туристов; наверное на Калимантане или на Папуа попросторнее будет.

## Автостоп второго рода (на товарняках)

Мы с Игорем решили исследовать Автостоп 2-го рода (управляемую езду на товарняках), и наш опыт был удачным.

Находясь в городе Джокьякарта, увидели, что там есть две ж.д. станции – одна для дорогих пассажирских поездов с туристами, другая – для поездов эконом-класса. На этой же станции и формировались товарняки. Зайдя к диспетчеру, увидел схему-график поездов, в том числе и не указанные в расписании поезда 2354, 1402 и др. Предположение, что это товарняки, оказалось верным. Согласно графику, вечерний товарный на Соло (Суракарту) отходил в 17:45.

За 40 минут мы прибыли на станцию. Товарняк уже стоял на задних путях. Я подошёл к кабине, залез к машинисту.

- Это товарный поезд 2354 на Соло, отправлением 17:45? – поинтересовались мы.
- Он самый.
- Мы двое тут к вам.
- Двое? а поместитесь?
- Конечно.
- Ну залезайте.

Тем временем товарные вагоны обсиживали другие пассажиры. Один даже с огромными мешками – прицепил их к тормозной площадке. Прошёл встречный товарняк, на тормозных площадках тоже люди. Тут никого ничего не беспокоит, террористов не боятся, «вещи не оставляйте» никто не объявляет, не боятся, что поезд взорвут попутчики.

Согласно расписанию, мы должны идти в 17:45. Прицепили ещё один локомотив, типа нашего маневровика, перешли в первую кабину. Должны были переждать проходящий пассажирский, но тот опоздал. И мы поехали в 17:52, всего на 7 минут позже графика. Ехали быстро, 60 км в час, фотографировали, и через часа полтора доехали до станции Соло (город Суракарта). Там и вылезли – дальше товарняк следовал в Семаранг, нам туда не надо, сами недавно оттуда. Пошли и заночевали в мечети, пристроив палатку от комариков. В мечети был же и душ.

Таким образом, научно обоснован товарнячный автостоп в Индонезии. Сегодня пойдём на утренний товарный на восток.

Товарняки короткие – по 10 маленьких вагонов. Состояние пути худое, даже на главных магистралях. Всё шатается, скрипит. Всего несколько товарных в день. Зато прикольно, конечно. Я никогда раньше, в других странах (кроме СНГ) не исследовал езду на товарняках. Интересно проверить и другие методы.

## Товарняки и локомотивы (продолжение исследования)

Переночевав в городе Соло в мечети, мы решили продолжить наутро передвижение на товарняках. Согласно расписанию, товарный должен был уходить около девяти утра. На товарной станции Соло-Балапан мы нашли товарняк, к нему был прицеплен локомотив под парами, но не было машинистов. Всё открыто, заходи, рули, угоняй поезд куда хочешь. Мы взобрались на тормозную площадку, сидели и ждали там целый час. Но когда машинисты пришли, они отцепили свой локомотив и уехали с другим товарняком в другую сторону. Мы поняли, что наш рейс отменили. Значит, всё-таки расписание грузовых поездов не абсолютно точное.

Пока ждали другой товарный, проехало два пассажирских на Маланг. Но нам очень хотелось уехать именно на товарном. Наконец в полдень, судя по графику, ожидался новый товарняк на восток, и он действительно поехал – всего через 8 минут после расписания. Мы ехали очень быстро – 90 км в час, хотя было предписано 30 в путевом листе. В кабине было два машиниста, двое нас и ещё двое каких-то попугачиков.

Приехали в Маланг и увидели, что дальше товарняк пойдет не скоро. Что-то их мало. Поэтому продолжили путешествие на пассажирском поезде. Решили вписаться в пассажирский локомотив, но машинист не взял, сказал – идите в вагон. Мы сели в вагон (поезд был сидячий, удобный и полупустой), разлеглись на лавках (мягких) и чуть не проспали город Моджокерто, где собирались выходить. Контролёры ходили один раз, но нас не обилетили – внимания не обратили.

Вечером поздно мы пришли в г. Моджокерто и заночевали в мечети с очень большим барабаном (диаметром 1 метр) – тут часто такие барабаны. Так закончился наш тест железных дорог. В целом – ездить на попутных товарняках можно, и локомотивщики с удовольствием берут, но это довольно медленно и товарняков мало, несколько в день. Однако, они имеют расписание и с некоторой вероятностью оно соблюдается.

Из города Моджокерто мы планировали поехать на вулкан Бромо, известную достопримечательность.

### *Поход на вулкан Бромо*

Как писал известный мудрец В. Динец, «Вулкана кратер можно снять, и не выплевывая соски, / Но нужно очередь занять, чтобы билет купить в киоске». Таким вулканом, который может посетить каждый желающий, является вулкан Бромо (2200 м) на востоке острова Ява. Туда мы и направились.

Утром встали в Моджокерто и долго продирались автостопом в сторону г. Проболинго. Автостоп на Яве затруднён узкими дорогами и большим количеством машин. Едут сплошным потоком, но им тесно и поэтому можно по 15—20 минут торчать на одном месте.

Вулкан Бромо известен среди всех посещающих Индонезию – он непрерывно испускает дым. Имеется большой старый кратер вулкана, диаметром несколько километров, засыпанный чёрной вулканической пылью. Там ничего не растёт. Внутри кратера имеются два вулканических конуса, один из них и есть современный действующий вулкан, оттуда и идёт дым. Между двумя конусами построен индуистский храм, потому что это – священные горы для редких на Яве индуистов. Самым интересным зрелищем считается восход солнца в этом месте, и ради восхода солнца сюда каждую ночь приезжают сотни туристов. С наружной стороны большого кратера – обычные деревни, поля, дороги, капуста растёт. Ближе к вулкану (со стороны посёлка Сукапура) – много туристского бизнеса, отели всякие.

Вход в кратер вулкана стоит 25.000 рупий (\$2,5), но мы с Игорем решили, что не заметили надписи. Огромный вулкан не огорожен. Вечером мы вошли внутрь в большой кратер, спустились к индуистскому храму (он оказался современный). Залезли через забор со свастиками (внутри никого не было), поставили палатку под навесом и ночевали, заведя будильник на 4:30 утра, чтобы не проспять восход.

Ночью ливень, как обычно. Утром кончился. В пол-пятого утра поднялись, чтобы первее других быть на краю действующего вулкана. И поднялись туда уже в 5:20 утра. Вулканический конус обустроен поповой бетонной лестницей. Внутри нового кратера имеется глубокая яма, и из жерла исходит вонючий газ, весьма противный, и сквозь него мало что видно. Облака тоже имелись. Но к моменту рассвета видимость появилась, сернистый газ от нас отделился, и мы посмотрели на то, как наступает утро в этой вулканической местности. К жерлу лазить не стали, можно отравиться газом. Бросили в жерло кусок камня, добытый с верхушки вулкана Мерапи, но извержения не последовало.

Как стали спускаться, начался туман и газ увеличился, и тут к вулкану подъехали сто туристов на лошадях со всего мира, желая насладиться видами, но было поздно. Мы же пошли по плоской долине большого кратера, и потом стали подниматься на его наружный склон – не там, где мы входили, а в другом месте. В сторону деревни Тосари – всем советую начинать походы оттуда, там почти что нет туристов и гостиниц, обычные крестьяне живут, продают дуриан.

Асфальтовая дорога идёт почти от самого края вулкана, но автостоп медленный, мы целый день ехали в Сурабайю. Особенно и то, что тут под Сурабайей было наводнение, и смыло автобан с несколькими деревушками (точнее – их подтопило), автобан закрыт, и все едут другой, узкой, дорогой.

## **Вкусный, но вонючий фрукт дуриан**

Есть такой приятный тропический фрукт – дуриан. Почему-то он имеет довольно сильный запах. Я, как человек малочувствительный, не сильно реагирую на запахи, да и товарищ Игорь тоже. Фрукт очень вкусный. Где-то было написано о нём «Вкус рая и запах ада». Похож на джек-фрут, весит от 1 до 6 килограмм, большой и колючий шар. Нам очень нравится. Внутри есть белые дольки, нежные как крем, с большими вонючими косточками. Если дуриан весит три кило, то съедобной мякоти в нём всего полкило, наверное. Но всё равно, очень вкусно.

Но некоторым людям он не очень нравится. Так, муж Нэнси из Джакарты, австралиец, сказал о нём: «Если кто-то принесёт в наш дом дуриан, я уйду из дома» (видимо, до тех пор, пока дуриан не будет съеден, и запах его не выветрится). Также говорят, что когда вылетают, скажем, из аэропорта, проверяют нет ли у пассажиров дуриана. Также говорят, что когда машина везёт с Суматры на Яву дуриан, то нельзя эту машину везти на нормальном пароме, – нужен отдельный паром для этой машины. Также дуриан не продают на крытых базарах, а где он есть в супермаркете – то очень дорогой, и незрелый (а когда созреет и запахнет, его прячут, или едят сами продавцы). В России дуриан не продается даже в больших супермаркетах (я не видел).

Спускаясь вниз с Бромо, мы ехали и думали о дуриане. Решили, что если будут продавать дурианы в каком-то селе, то мы вылезем из машины. Так и вышло, в одной деревне продавали дурианы связками. Мы купили четыре дуриана, после долгого торга. Два больших съели сразу, а два засунули в рюкзаки (завернув в пакеты, в несколько слоёв). Но пока мы ехали автостопом, один дуриан успел созреть! и завонял сквозь пакеты и рюкзаки. Это было с нами в кабине большого грузовика. Водители-дальнобойщики, ехавшие в Сурабайю, вдруг не захотели туда ехать и сказали, что здесь сворачивают. Выставили нас в 47 км от города и сами покатали в город прямо. Мы подумали, что виной сему созревший дуриан, и съели его. А другой последний, незрелый, в результате так и был оставлен нами на улице.

Итак, сменив ещё несколько машин и маршруток, мы вползли в вечернюю Сурабайю.

## Большой город Сурабая. Расставание с попутчиком

Сурабая огромна! На первый взгляд, кажется не меньше, чем Джакарта, хотя реально определить за миг население такого рода городов невозможно. Реально народу тут всего два-три миллиона, но передвижение медленней – почти нет больших автобусов, только мелкие маршрутки без номеров, медленно ползущие в потоке мотоциклистов и педальных рикш.

Мы заранее списались по интернету с мужиком, который готов был нас принять в городе. Звали мужика Джон Русдиа, был он китайцем в возрасте лет 50 и жил вместе с другим китайцем, совсем старым, на улочке Джалан Дохо. Сдавал он десяток комнат в своём доме разным индонезийским гастрбайтерам, а в пустующие комнаты мог вписать иностранцев – не за деньги, а так, ради любопытства, или для поднятия имиджа своего заведения.

Найти «коммуналку» Джона Русдиа было непросто. Хотя и была у нас карта Сурабайи, но улочка Дохо очень маленькая, а местные знают плохо, город большой, и уже вечереет. Поступили тогда простым ненаучным методом – взяли такси, и водитель нам быстро и дёшево эту улочку разыскал и доставил нас прямо к железным воротам.

Вписались мы в комнатке, которую нам выделили, а наутро пошли осматривать город, оставив рюкзаки в жилище. Город, действительно, большущий. Имеются и трущобы. Правда, не индийского типа, а более оптимистичные индонезийские трущобы, не голодные, но довольно-таки грязноватые. Несколько железнодорожных вокзалов (два основных), грязная река-помойка, мечети, мосты через реку, плотное дорожное движение и непрерывные гудки машин и мотоциклистов. Зашли мы с Игорем в интернет, и тут произошло чудо. Следующего рода. Игорь получил письмо от своей подруги Гульнары, которая сообщала о том, что уже купила авиабилет Бангкок – Джакарта и завтра будет в индонезийской столице. Игорь, получив столь радостную весть, срочно выскочил из компьютера, распрощался со мной, ринулся на вписку собирать рюкзак и побежал на ближайший поезд в Джакарту, который отправлялся около 14 часов. Всё это произошло так быстро, что Игорь забыл у меня свою дудку, а я у него в рюкзаке оставил путеводитель по Папуа-Новой-Гвинее и фонарик. Дудку и путеводитель мы потом передали друг другу, а самого Игоря я уже увидел только через три месяца в России, на фестивале «Пустые Холмы».

## **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.