

Антон Кротов



КИТАЙ — САМАЯ ДРУГАЯ СТРАНА

От Кашгара до Шанхая,
от Пекина до Лхасы, от Харбина
до Куньмина — автостопом и на поездах
по Китаю

АНТОН КРОТОВ

**Китай – самая другая страна.
От Кашгара до Шанхая,
от Пекина до Лхасы, от Харбина
до Куньмина – автостопом
и на поездах по Китаю**

«Издательские решения»

Кротов А.

Китай – самая другая страна. От Кашгара до Шанхая, от Пекина до Лхасы, от Харбина до Куньмина – автостопом и на поездах по Китаю / А. Кротов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-748371-5

А. Кротов побывал в Китае трижды, с интервалом в несколько лет. Автостопом, на автобусах и на поездах он проник в самые разные уголки Поднебесной: Кашгар, Урумчи, Сиань, Харбин, Пекин, Шанхай, Куньмин, Шенчжень, побывал в загадочной Лхасе и в буржуйском Гонконге. Методы самостоятельных путешествий, с ограниченным бюджетом и без знания китайского языка, описанные в книге, пригодятся каждому россиянину, желающему подробней изучить нашего великого восточного соседа. С авторскими фотографиями.

ISBN 978-5-44-748371-5

© Кротов А.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие 2004 года	6
Предисловие 2012 года	8
Первое путешествие: лето 2004. Начало пути. Урал	9
28 июля 2004 года	11
29 июля. Балхаш. Трасса на юг	15
Пятница, 30 июля. Путь в Алматы	16
Суббота, 31 июля. Алматы—Жаркент	19
Воскресенье, 1 августа. Сидение на китайской границе	21
Понедельник, 2 августа. Въезд в Китай	23
Конец ознакомительного фрагмента.	24

**Китай – самая другая страна
От Кашгара до Шанхая, от Пекина
до Лхасы, от Харбина до Куньмина –
автостопом и на поездах по Китаю
Антон Викторович Кротов**

© Антон Викторович Кротов, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие 2004 года

О путешествии в Китай я думал уже давно, с 1996 года. Казалось, очень интересно посетить эту страну и пересечь её автостопом. Были в те времена разные затруднения – загадочность китайского языка, трудности с получением визы, полная неизвестность с тем, как, вообще, русскоговорящему человеку путешествовать по Китаю самостоятельно. Никто из моих знакомых, на тот момент, не ездил по Китаю – ни автостопом, ни на поездах. Челноки – посетители приграничных рынков, конечно, не в счёт.

Ещё в 1997 году, разрабатывая маршрут в Индию, я выбирал – ехать туда через Иран или через Китай? Первый путь оказался проще и короче. Тем более, что оказалось, что между Китаем и Индией нет никаких официальных погранпереходов. Единственная дорога в Индию ведёт через Тибет и Непал, а как путешествовать по Тибету и не запрещено ли это китайской полицией – было, опять-таки, неясно. Поэтому я выбрал вариант через Иран и Пакистан. Была проведена разведка – поездка автостопом в Иран, до Персидского залива, летом 1997 года.

В феврале 1998 года мы вдесятером проехали из Москвы автостопом через Кавказ, Иран, Пакистан в Индию, а китайский вариант был отложен на потом.

Спустя несколько лет российские автостопщики, вдоволь наездившись сперва по Европе, а потом и по странам Ближнего Востока, – стали проникать и на Восток Дальний. Летом 1998 года в продаже появилась, выпущенная мной, книжка «Тропой дикого осла». Её написал некий путешественник, биолог Владимир Динец, живущий сейчас в США. В книге описывались приключения автора, путешествовавшего по неизведанному нами Тибету и Китаю автостопом, на поездах, автобусах и пешком в далёком 1993 году¹. Интернета тогда почти никто в России не видал, информации в нём было очень мало, и эта книга стала единственным источником информации о Китае на ближайшие пару лет.

Самого Динца я тогда лично не знал, и лишь после выпуска его книги познакомился с ним в один из его приездов в Москву.

«Дикий осёл» возбудил интерес народа к Китаю, и вскоре, в 1998—99 годах, там побывали: Вадим Должанский, Сергей Фокин, Валерий Шанин, Григорий Кубатьян, Сергей Лекай и другие активные и смелые путешественники. Каждый рассказывал о стране какие-то сведения, хотя и отрывочные, но почти никто ничего не написал. Китай показался мне страной интересной и необъятной, и я сам тоже захотел его понаблюдать и рассказать о нём. Но всё был занят «первооткрывательством» других стран – Африки, Афганистана... Поездка в Китай была запланирована на 2004 год.

Летом 2004 года свыше двадцати автостопщиков (включая меня) – жители Москвы, Петербурга, Тюмени, Челябинска, Екатеринбурга и других городов – отправились в «Чжонгу», Срединную империю, как китайцы издревле называли себя. Так получилось, что все мы в Китае не пересеклись: у каждого был свой интерес, свой маршрут, свои сроки поездки.

Вышло и так, что Демид, молодой автостопщик из г. Энгельса, только что перешедший в 11-й класс, проехал со мной всю 14.000-километровую дорогу, от Екатеринбурга (где мы с ним встретились) через Астану до китайской границы, потом по всему Китаю и обратно в Россию до Иркутска включительно – где он отделился от меня и поехал доучиваться в своей школе. Так у нас получилось путешествие из Екатеринбурга до Иркутска с 10.000-километровым заездом в Китай, – об этой поездке вы и прочитаете.

¹ Текст «дикого осла» можно найти сейчас в Интернете. Кроме того, выходило ещё три книги того же автора; последняя из них, «Превышение скорости», содержит и классический текст «Тропой дикого осла», и другие повести и заметки В. Динца, включая его наблюдения о Китае десять лет после его первого путешествия...

С Демидом мы познакомились на Грушинском фестивале в начале июля 2003 года. Тогда ему было пятнадцать лет. Он видел меня и раньше, на предыдущих Грушинских фестивалях, но тогда близко мы не общались. Тогда, в 2003 г., мы познакомились, подружился, он приехал автостопом ко мне в гости в Москву, и стал появляться у меня достаточно часто. К лету 2004 мы договорились вместе поехать в Китай, а его родители сделали на моё имя нотариально заверенную бумагу, что отпускают несовершеннолетнего сына в Китай под моим руководством. Справку эту мы доставали, кажется, только один раз, и то – уже при возвращении из Китая назад в Россию.

Пользуясь случаем, хочу поблагодарить Демида за компанию в этом путешествии.

А. Кротов, Москва, 2004

Предисловие 2012 года

Китай – поистине необъятная страна, и за одно наше месячное путешествие нам удалось лишь поверхностно ознакомиться с некоторыми аспектами китайской жизни. В первой части книги описано всё, с чем мы с Демидом столкнулись в Китае в 2004 году. Этот текст был выпущена в свет отдельной книжкой «Китай – самая другая страна», вскоре после нашего возвращения.

Спустя три года я оказался в Китае ещё раз – по пути из России в Лаос и Таиланд. В то, второе путешествие, я проскочил Китай дней за десять, на поездах, с остановками в тех местах, в которых не бывал в первой своей поездке. И, наконец, ещё спустя пять лет, в октябре 2012 года, я в третий раз появился в Китае – для того, чтобы пожить подольше в одном из китайских городов, а именно – в городе Куньмин, в столице провинции Юннань. Так и получилось. На третий раз я путешествовал по Китаю почти исключительно на поездах, вместе с новой попутчицей – Екатериной Бояровой из Пензы – побывал в высокогорной Лхасе, столице Тибета, и провёл в Китае около полутора месяцев.

Тем временем, два тиража книги «Китай – самая другая страна» полностью разошлись, и я решил выпустить новую книгу, которая включила бы в себя и первое путешествие, и некоторые наблюдения из второй и третьей поездки. Таким образом, читатель увидит не только Китай и наше путешествие вообще, но и как он изменяется, буквально на наших глазах...

Текст, описывающий наше первое путешествие в 2004 году, оставлен почти без изменений – внесены только сноски, выявляющие более современное положение вещей. Последующие тексты, про поездки 2007 и 2012 годов, написаны мной после третьего посещения Китая (писал я в Мехико, зимой 2012—13 г). Завершающая, практическая часть книги, с полезными советами по Китаю, содержит информацию на конец 2012 г. Ну что, поехали!

А. Кротов, Куньмин-Мехико, 2012

Первое путешествие: лето 2004. Начало пути. Урал

Я поджидал своего попутчика Демида в Екатеринбурге, на квартире Ирины Шалфицкой. Ирина, известная екатеринбургская путешественница и просто хороший человек, обещала свозить нас в древнюю столицу Урала. Демид добирался из родного города Энгельс «своим ходом», автостопом. Как только он приехал (это случилось днём 24 июля), Ирина повезла на машине нас и свою сестру Настю в отдалённый городок Верхотурье, в 300 км к северу от Екатеринбурга. Поездка в Верхотурье заняла полтора суток, заночевали мы на берегу реки Тура: мы с Демидом – в палатке, Ирина с сестрой – в машине.

Верхотурье – некогда столица всего Уральского региона – было основано свыше 400 лет назад, а ныне превратилось в захолустный уездный городок. С деревянными домами, курами и петухами, а также с необычными для такого маленького городка соборами и монастырём. В последние годы Верхотурье стали активно «раскручивать» как культовое место в связи с обнаружением мощей местного святого Симеона Верхотурского. И в самом Верхотурье, и в селе Меркушино (50 км от Верхотурья), где жил этот святой, – идёт активное строительство и ремонт церковных сооружений. В селе Меркушино решили отстроить огромный собор, типа храма Христа Спасителя, и для его постройки мобилизовали, как обычно, множество узбеков и таджиков. Вход в храм охраняет бритый мужик с бэджиком «Охрана».

Вернулись в Екатеринбург 25 июля вечером. Так, с посещения северных мест, началось наше путешествие в места южные.

На следующее дождливое утро мы с Демидом покинули Екатеринбург. Сама Ирина тоже вскоре собиралась поехать в Китай, за нами вдогонку². Сейчас же мы с ней попрощались и направились автостопом на юго-восток.



² Ирина Шалфицкая, после нас, в одиночку съездила в Китай и Юго-Восточную Азию, провела около полугода в путешествии и даже написала книгу, которую я издал. Вот эта книга: *Ирина Шалфицкая. Азиичество: полугодное одиночное путешествие по Китаю, Вьетнаму и другим странам юго-восточной Азии. М., Гео-МТ, 2006.*

Антон Кротов и Демид Манышев на выезде из Екатеринбурга

По дороге на Курган – 350 километров – нас ожидало две приятных неожиданности. Сначала нас подвёз водитель, видевший меня по телевизору. Действительно, за полтора месяца до этих событий, я уже приезжал в Екатеринбург с лекцией по автостопу, и, стараниями Ирины Шалфицкой, был снят и показан в девяти разных телепрограммах. Тогда пришлось много раз стопить разные телевизионные и настоящие машины, отвечать на сто одинаковых вопросов и переезжать из одной ТВ-студии в другую. Поэтому неудивительно, что водитель меня узнал. А на выезде из города Каменск-Уральский нас узнал другой человек, продавец географических карт, с которым мы много раз пересекались на Грушинском и Ильменском фестивалях. Этот человек и здесь, на дождливой трассе, не изменял своему обычаю – сидел в машине, на которой был прикреплен плакат: «КАРТЫ, АТЛАСЫ».

В Курганской области дождь закончился: мы въехали в засушливые земли. Горелый лес тянулся справа и слева от дороги, этим летом даже некоторые деревни сгорели полностью. Днём мы оказались уже в Кургане, где нас ожидал известный в автостопной тусовке Антон Веснин.

Антон Веснин происходит из города Курган. Но в марте 2002 года он, путешествуя автостопом, попал ко мне в Москву, на несколько месяцев застрял здесь, а позже поехал со мной в Иран встречать там Новый 2003-й год. После встречи Нового года я вернулся в Россию, а Веснин поступил в университет города Кум, где проучился полтора года и освоил персидский и арабский языки. Наконец настали каникулы, и он решил посетить, первый раз за два года, свою отдалённую родину, и в этот момент мы с Демидом и приехали к нему в гости.

Город Курган не особо впечатлил: показался нам промышленным и скучным. Неудивительно, что Антон Веснин без тоски по Родине провёл два года в Москве и Куме, – Курган нечасто вспоминая. Переночевали в Кургане и покинули Веснина, желая уехать автостопом дальше на восток.

Трасса на восток была полна тысячью машин, но они почему-то не стопились. Те, кто хотел нас брать, ехали на короткое расстояние, и к полудню мы всё ещё стояли на одном из поворотов курганской объездной. Решили пересечь на железную дорогу, и это оказалось правильным решением. На двух электричках мы уже к вечеру добрались до Петропавловска, первого города Казахстана, а там подсели на поезд до Астаны.

28 июля 2004 года

Утром 28 июля мы с Демидом оказались в Астане, новой казахской столице. Я был в Казахстане уже четыре раза, но здесь никогда не бывал, да и столицей Астана стала всего несколько лет назад. Демид тоже в Астане в первый раз.

Астана только начинала становиться новой и современной столицей. Что мы увидели там? Железнодорожный вокзал – новенький и уютный, имеются даже эскалаторы, поднимающие людей с первого этажа на второй. Эти эскалаторы – пока, вероятно, единственные в стране – предмет радости местных детей (они катаются на них туда-сюда) и неожиданный страх для старух, впервые попавших в столицу. Вокзальное радио крутит аудиозапись для приезжих о необходимости регистрации в столичном городе и о наказаниях для граждан, оказавшихся без неё.

На астанинских улицах – много машин, но не советского, а в основном импортного производства. Необычное их поведение: на пешеходных переходах весь поток машин волшебным образом останавливается при появлении человека. Чудно! Все пропускают пешеходов. Ещё в городе много магазинов и особенно аптек – видимо, казахи очень любят болеть! На всех аптеках написано по-казахски: «Дэрихана». Остальные надписи есть как по-русски, так и по-казахски.

Дома на центральных улицах выглядят очень модно, особенно если проезжать мимо них на большой скорости. При пешеходном же рассмотрении оказывается, что всё это – обычные пятиэтажки, только обклеенные спереди пластиком, так что дома становятся как бы надутые. Сзади же – обычные захлапанные дворы с гаражами и старыми разрушенными детскими площадками, ну как везде в провинции. Одни старушки сидят на лавочках, другие торгуют овощами прямо под табличкой «Торговля запрещена. Штраф!»

Настоящие цельные евро-дома занимают несколько кварталов около реки Ишим. В этой реке мы искупались – имеется пляж с красивым видом на город. Вот такой и предстала перед нами Астана, в недалёком прошлом – Акмола, и в чуть более далёком прошлом – Целиноград, советский промышленный город посреди казахских степей.

Привожу инструкцию для тех, кто хочет превратить свой город в образцовую мировую столицу, и сделать это наиболее быстрым и дешёвым способом.

Во-первых, нужно правильно выбрать город. Правильная новая столица должна быть очень маленькой, в несколько раз меньше старой. Чем меньше, тем лучше.

Во-вторых, можно конечно отстроить город на чистом месте, но если денег не хватает, берётся уже существующий советский городок и превращается в евро-сити. Вот например рецепт, как пятиэтажную хрущобу превратить в евро-хаус:

- 1) покрасить фасад (самый дешёвый вариант), или
- 2) обклеить фасад и весь дом пластиком, или
- 3) пристроить к дому с лицевой стороны супермаркет, или
- 4) на самую обшарпанную стену нацепить огромный, на все пять этажей, портрет президента или намалевать рекламу типа «NN – Город будущего!»



Новостройки Астаны. 2004



Портрет Назарбаева и реклама Гарри Поттера



Астана. 2004

Далее, все развалины или развалить окончательно, или обклеить сеткой, объявить историческим памятником на реконструкции, или загородить большой рекламой.

Построить несколько элитных домов с фонтанами во дворе и поселить туда начальство.

Всю дорогу от международного аэропорта до центра города заасфальтировать, желательно без дырок. Бараки спрятать за рекламными щитами. Привести в порядок здание аэропорта и главный ж.д.вокзал. Поднять цены в городе на 30—50%, чтобы компенсировать расходы на реализацию всех пунктов нашей программы.

Купили местное дешёвое мороженое, но оно оказалось не местное, а импортное: производства омской фабрики «Сибирский холод». Выкидывая этикетку в урну, Демид случайно увидел в урне 100 тенге (20 руб.) одной монетой, а я – ещё 1 тенге. Да, действительно процветающий город³!

Вернувшись на вокзал, сели на электричку Астана—Караганда, намереваясь проехать по справке АВП. Билетёрша оказалась внимательная: прочитала справку до конца.

– И что, вам всюду оказывают содействие? – спросила она, дочитав до слов «просим оказывать содействие».

– Ну, на железной дороге.

– Ну тогда езжайте, – и больше вопросов не возникало.

Вечером мы уже гуляли по Караганде, довольно тихой и уютной, несмотря на свою величину (это второй по величине город Казахстана). Искупались в местном пруду-озерце, сфо-

³ За последующие годы (2005—2012) Астана сильно изменилась; сейчас это один из четырёх самых «строительных» городов бывшего СССР (три остальных – это Москва, Грозный и Ашхабад). В Астане построили целый район «нового центра» с офисами и бюрократами, соорудили штук двадцать небоскрёбов и много ультрасовременных, дорогих и сверкающих зданий. Однако, пятиэтажки, обклеенные пластиком с трёх сторон, а изнутри – обшарпанные, а также покосившиеся деревянные и глинобитные домишки, удивляют наш взор в казахской столице до сих пор (2012).

тографировались у памятника шахтёрам, на поднятых вытянутых руках вытаскивающих на гора миллионную (наверное) тонну угля. Нашли даже интернет-кафе и посмотрели новости от наших друзей в разных концах мира. Сергей Лекай и Ольга Смирнова написали очередное письмо из Уганды, направляясь в Конго-Заир (они путешествуют уже год); Костя Савва продолжал своё путешествие по Чукотке (он выехал из Москвы два с половиной года назад); Игорь и Даша Фатеевы писали очередное письмо из Бразилии (они уже пятый год как выехали из России). На фоне таких затянувшихся путешествий наша поездка – просто прогулка выходного дня.

Местный поезд Караганда—Балхаш не хотел бесплатно подвозить владельцев справки АВП. Дело решила мелкая взятка. Не одни мы, но и ещё пол-поезда ехали без билета, за наличный расчёт. Любопытно, что проводник, идя по вагону, переписывал в тетрадочку фамилии безбилетников и вовсе не станцию назначения, а размер пожертвования. Для налоговой, что ли? Или с начальством делиться?

Поезд Караганда—Балхаш идёт одиннадцать часов. Мы с Демидом залезли на третьи полки и благополучно уснули.

29 июля. Балхаш. Трасса на юг

Я никогда раньше не был на Балхаше и испытывал интерес к этому озеру, пресному в западной половине и солёному в восточной. На западе в озеро впадает полноводная река Или, а восточная часть отделена полуостровом, и вся соль скапливается там. Я планировал в эту поездку побывать на обоих концах. Но не удалось: дорога вдоль озера на восток чрезвычайно глуха, машины и автобусы туда не ходят, поезда – раз в двое суток, и как раз не сегодня. Решили осмотреть город Балхаш, искупаться в пресной половине и потом автостопом двигаться на юг, в сторону Алматы.

Город Балхаш оказался весь отравлен дымом комбината цветных металлов, и гордые плакаты «Мы – 5-е в мире по производству серебра» ничуть не заставляли гордиться городом. Все здания были покрашены красно-коричневой краской (вероятно, делается из отходов комбината), весь город и воздух был мутный и тоже какой-то красно-серый, а над озером виднелись дымы из комбинатовских труб (и то, говорят местные жители, сейчас производство упало, а в советские времена чадило в два раза больше!). Искупались всё же в Балхаше, угостились мороженым – и здесь, как в Астане и Караганде, самое дешёвое мороженое оказалось опять привозное, омской фабрики «Сибхолод».

Старинных построек, мечетей, древних стен и других достопримечательностей мы не обнаружили. Начали кашлять от балхашного грязного воздуха.

Магистральная дорога на Алматы весьма оживлена. В поле зрения почти всегда есть какие-то машины, большей частью – дальнобойные грузовики. Нас подобрал автобус, но он был автобусом лишь по форме, а по сути – арбузовоз, возвращавшийся пустым из Балхаша в родную Чуйскую долину. На юге Казахстана есть город Чу, аналог российской Астрахани: отсюда арбузы расползаются по всей стране.

Арбузный бизнес, как и всякий бизнес, имеет свои особенности. Чуйские арбузы поспевают первыми во всём Казахстане, и они самые дешёвые. И вот водитель набирает – и свои личные, и покупает у соседей – семь тонн арбузов и спешит, везёт их в любой город севернее, в данном случае в Балхаш. Но надо быстро продать их: ведь через две-три недели они созреют по всему Казахстану, и вот цена груза ежедневно падает. За каждый потерянный день содержимое машины теряет в цене примерно 50 долларов. Плюс естественные убытки: погнили, помяли, ГАИ, запчасти, бензин. Последние арбузы водитель уже раздарил в Балхаше детям и срочно поехал на юг за новой партией.

На повороте на Чу мы расстались с водителем. По причине вечернего часа поставили палатку. Ночной ветер принёс некоторую прохладу.

Пятница, 30 июля. Путь в Алматы

Вчера мы узнали бизнес-секреты перевозки арбузов, а сегодня нам повстречались перегонщики лошадей. Большой табун, голов 100, показался на горизонте, и вот вскоре на трассу выехали пастухи – два казаха, в окружении перегоняемого товара. Лошади, купленные в Павлодаре (на севере Казахстана) примерно по \$700, почти добровольно направлялись своим ходом в Алматы, не зная, что там их оптом сдадут по \$1000 на мясокомбинат. В день табун проходит 20—30 километров, стало быть перегон длится очень долго, от месяца до двух. Подъехал и хозяин лошадей, очень жирный казах 120 кг весом на широком жирном джипе. Вылез, поглядел, как идёт перегон, и поехал завтракать в посёлок.

Лошади и их пастухи уехали, а нас вскоре подобрали на утренней трассе весёлые и общительные камазисты-дальнобойщики. Главного звали Есен, и он сказался жителем не Казахстана, а соседнего Узбекистана, из города Чирчик (близ Ташкента). Водители очень интересовались моей писательской сущностью и просили упомянуть их в книге, что я с благодарностью и делаю.



Трасса через Казахстан



С водителями и местными жителями, Казахстан

Почти за сто километров до Алматы впереди по трассе показались снежные горы. Это отличительный признак старой казахстанской столицы: ведь горы начинаются сразу за нею. Я был в Алматы только один раз, в 1999 году, в паре с Митей Фёдоровым, когда мы ехали в Таджикистан. Тогда, помнится, мы ночевали в самом центре Алматы в большом недостроенном доме, прямо на крыше, с видом на горный хребет и на весь город. Снаружи на доме висела вывеска «Продаётся. \$299,000», так что если бы пришли какие-нибудь сторожа или охранники, мы бы представились покупателями, осматривающими товар.

На этот раз мы не планировали задерживаться в Алматы. Первым делом пошли на зелёный базар прикупить фруктов. Также я мечтал приобрести пластмассовую канистру для воды, чтобы с нею избежать жажды в китайских пустынях. Удивили на базаре необычные китайские манго, продолговатые и даже весьма длинные, оранжевого цвета, дорогие, с надписью «Руками не трогать!» Думаю, в Китае мы сможем-таки потрогать и даже попробовать их!

В центральном парке, окружающем главный городской (православный) храм, мы занялись стиркой из фонтана. Тут к нам подошёл мужик высокого роста, русский, – звали его Василий, это был местный альпинист. Василий решил показать нам город, но он ходил так быстро,

что мы с рюкзаками никакого наслаждения не получили. В качестве основной достопримечательности Василий показал нам 24-этажную гостиницу, гордость города, самое высокое здание в Казахстане. Нас почему-то не впечатлило. Попытки вписаться к Василию на ночлег не привели нас к успеху: он отмазывался, сообщая, что только что в прошлом году купил квартиру и затеял в ней ремонт, якобы препятствующий всякой в квартире жизнедеятельности.

Тёмным южным вечером, отделившись от сего человека, мы направились на выезд из города. Думали, что трудно будет его найти, но повезло: на маршрутке выбрались прямо на нужное нам Капчигайское шоссе. Там коротали ночь продавцы арбузов. Увидев нас, они протёрли глаза, убедились что мы не сон – как? «Пищком в Китай?» И тут же начали угощать нас арбузами, на тёмной ночной дороге, освещаемой лишь светом фар проходящих машин.

Вдруг одни фары свернули прямо на нас, и на большой скорости (я пугнулся, думал, сейчас наедут) в полуметре от нашего ужина затормозила белая машина породы «Жигули». Из неё вышел толстый человек с весьма полным и бородатым лицом.

– А, это наш Бен Ладен! – воскликнули продавцы арбузов. Вероятно, это был их босс или просто хороший знакомый.

– Саляму алейкум, – приветствовал нас «Бен Ладен».

– Ва алейкум ассалам, ва рахмату-Ллахи ва баракяту, – приветствовал я «Бен Ладена», и он чрезвычайно оживился, и сразу начал наставлять нас на истинный религиозный путь. Строго наказал, чтобы мы не забывали молиться, и выполнять другие заветы Аллаха, и даже, похитив нас от арбузников, устроил круговую экскурсию по окружающим кварталам, продемонстрировав две святых мечети. Хотя в гости не позвал, зато удачно вывез прямо на развязки – пересечение Капчигайского шоссе с Алматинской объездной. Мы были очень довольны и благодарны «Бен Ладену». Тот напоследок напомнил мне, что уже настало время для ночной молитвы, и чтобы я не забыл совершить её. Что я, после установки палатки, и сделал.

Суббота, 31 июля. Алматы—Жаркент

В субботнее утро, стоя на Капчигайском шоссе, мы обдувались ветрами сотен проходящих машин, но нас не брали: все, перегруженные, ехали отдыхать на Капчигайское водохранилище (в 70 км от города). Проехало мимо три фуры с китайскими номерами, но нам не остановились. С трудом уехали-таки на Капчигай, искупались, помылись и постирались в чистой воде и продолжили движение.

Новый казах, ехавший со своим сыном на джипе в Талды-Курган, подвёз нас до Сары-Озека – до городка, где от магистральной трассы на север ответвлялась более глухая дорога на Жаркент и на Китай. Тут автостоп стал весьма прост и приятен: останавливались почти все, правда машин стало в 40 раз меньше, чем на автобанах под Алматыю. Первая же машина – УАЗик – сразу затормозила, несмотря на то, что там уже ехало трое.

– Да, мы всего 25 километров едем, – оправдывался пассажир.

– Да им всё равно, им хотя бы 1 км проехать, – отвечал пассажиру старый казах, водитель, оказавшийся знатоком жизни и автостопа. – Это у них называется автостоп, то есть без денег. Залазьте, ребята, а то кругом одни таксисты! – и мы поехали.

– Да, бывал я в России, и в этой вашей Москве, и скажу вам: все люди одинаковые, – разговорился он. – И хотя нас там в Москве называют «чёрные», все мы одной крови, и всем нам нужно делать добро. Я вас сейчас здесь бесплатно подвезу, а меня за это Аллах как-нибудь вознаградит, а перед ним все мы одинаковые. И все люди в основном добрые, это я говорю про все простые народы, хотя и в разных странах живём и верим по-разному. А вот 70 лет мы в одной стране жили, верили все не в Бога, а в Ленина-Сталина. Кстати, у меня в доме бюст Ленина стоит, мы на свалке его нашли, подняли (вдвоём тащили), подкрасили и теперь как новенький, а ещё у меня герб СССР есть, с паровоза сняли, железный он. И всё это я у себя дома поставил, и улица Ленина, на которой я живу, люди смеются, а я им говорю: ведь и вы, и мы, все верили же!

Мы подарили водителю книгу «Практика Вольных Путешествий».

– Вот теперь у меня есть и ваша книжка, я её у себя дома, рядом с бюстом Ленина и гербом СССР положу! – обрадовался водитель. – Ну так вот, что хочу вам напоследок сказать: все люди одинаковые и по природе, по натуре своей хорошие, что бы там в Москве о ком ни говорили. И нам нужно добром относиться к людям, потому что все они наши братья, белые ли, чёрные, или ещё какие красные. Всё же нам зачтётся это, и здесь, и на том свете, а я за этим бугром буду с вами, ребята, прощаться: приехали мы! И напоследок вам такую вещь важную скажу: когда на трассе стоите, лучше рюкзаки на спину наденьте, а на землю не ставьте, чтобы сразу было видно, что вы путешественники. Тогда и заберут вас быстрее, и таксисты будут меньше приставать.

...Тут мы переехали бугор, старый мудрый казах, высадив нас, поскакал по кочкам на своём УАЗике в свою деревню, а мы остались на трассе. Но не успели надеть рюкзаки (совет, конечно, правильный; водитель, наверное, сам старый автостопщик), как нас подобрали другие казахи – на легковушке, где ехали уже трое, муж, жена и ребёнок. Взрослые проявляли религиозные свойства: как только проезжали в степи какое-нибудь кладбище (а они там часто встречались), – воздевали руки к небу и возносили молитвы за умерших. Так как водитель при этом отпуская руль, я подумал, как бы нам самим не стать умершими, но всё обошлось. Религиозные люди свернули в своё село, где нас подобрал русский мужик-пролетарий с золотыми зубами, а потом и машина с двумя «новыми» казахами, работавшими, наверное, в милиции или на таможне. С ними мы прибыли в город Жаркент (бывший Панфилов), в 20 километрах от китайской границы. Вечерело.

– Завтра воскресенье, граница закрыта, – предупредили нас последние водители. Мы очень удивились. Крупнейший казахско-китайский автопереход закрыт целые сутки? Невероятно!

Решили ехать в сторону границы, пока едет, и в Жаркенте не задерживаться. Доехали до посёлка Пинжим. Дальше уже ехать некуда – дальше только «первая колючка» (ворота погранзоны), туда вечером пропускают только местных, а нас могут впустить только утром (завтра или послезавтра, когда будет работать переход). Мы с Демидом остановились и сняли рюкзаки у последнего пинжимского дома.

Посёлок Пинжим, в 10 км от китайской границы, населяют уйгуры – мусульманский тюркоязычный народ. Основная масса уйгур живут по ту сторону границы, в Китае – но немного есть и здесь. Дети в школах учат казахский и уйгурский языки, но взрослые ещё помнят русский, изученный во времена СССР. Живущие вдоль дороги граждане приторговывают, кто чем может. Вот и жители последнего дома выставили на трассу холодильник с мороженым, соединив его тройниками и удлинителями с домашней розеткой. Я достал из рюкзака (к большому удивлению Демида) кипятильник.

– Сейчас будем вписываться по-научному!

Набрал из канистры воду в железную литровую кружку, вставил кипятильник и приблизился к хозяйке, которая из ворот наблюдала за нашими действиями.

– Здравствуйте, можно у вас чай закипятить?

И вставил кипятильник в тройник, всё равно две розетки из трёх не были заняты. Чай закипятился, я его заварил; тем временем нас пригласили во двор, мы сели за стол под яблоней; хозяин, его жена и его дети интересовались нашей сущностью. Отец разговаривал по-русски, дети – уже нет. Мы рассказали о своём путешествии.

– А можно у вас тут на ночь палаточку поставим?

Все были очень рады, пригласили нас в дом и выделили супер-комнату с перинами для VIP-гостей. Жили уйгуры на границе не весьма бедно: имели два дома, сад и скотину, спутниковую китайскую тарелку, регулярно ездили в соседний Китай за покупками. Но готовили еду в саду, на печке с дровами. Мы с Демидом прогулялись по вечернему посёлку. Когда вернулись, было уже совершенно темно, и наш дом мы опознали только по лампочке, которая освещала китайский холодильник с мороженым. Очень довольные, улеглись спать, во сне гадая: всё же работает граница завтра или нет?

Воскресенье, 1 августа. Сидение на китайской границе

Наутро (сфотографировавшись на память) мы покинули гостеприимных уйгурских людей и направились на границу, надеясь, что в воскресенье авось куда-нибудь нас да пропустят. Первая же машина провезла нас несколько километров до «первой колючки». Это первый ряд колючей проволоки, за которым ещё находится последний пограничный посёлок Хоргос и основная, вторая колючка – граница бывшего СССР. Но правом проехать в Хоргос ежедневно с 6.00 до 22.00 пользуются только местные жители. Так и живут хоргосяне, между двух колючек. Нас же пограничники в межколючье не пропустили – сказали: завтра. Как и предсказывали вчерашние водители и жители, крупнейший казахско-китайский переход по воскресеньям отдыхает.

Всё первое августа мы с Демидом провели близ границы. Приготовляя в будке пограничника кипяток, я подглядел у него правила охраны Государственной границы Республики Казахстан. Вычитал оттуда, что пограничнику запрещается открывать огонь по животным, пересекающим Государственную границу, а также по гражданам, которые пересекают границу нелегально, но случайно, а также по тем, кто пересекает границу нелегально умышленно, но не вооружён, а также по тем, кто вооружён, но не отстреливается, а также по тем, кто отстреливается, но не попадает, или попадает, но не в пограничников, а мимо них. И только если лицо явно злонамеренно и при этом нелегально пересекает Государственную границу Республики Казахстан, и в самый момент пересечения, будучи вооружено, оно начинает стрелять и метко попадает в некоторых из пограничников, – только тогда оставшиеся в живых имеют право расчехлить опечатанный сейф с оружием и метко выстрелить – конечно, сперва не на убой, а в воздух, чтобы этим предупредить злодея и его сообщников.

У самой колючки, где мы на день поселились, находилось несколько кафе и гостиница на пять кроватей, – всё для блага тех, кто ожидает открытия границы. Но мы не пользовались их услугами. Употребляли чай и овсяную кашу, а потом занялись сбором яблок. Я обнаружил, что совсем рядом, у дороги, ведущей к границе, растут яблони, усеивающие землю спелыми, хотя и мелкими, яблочками.

Пока мой друг писал дневник, я с пакетом пошёл на сбор урожая. Мимо проезжал на телеге местный житель.

– Эй, что ты здесь собираешь? Это плохой сорт! Садись, покажу, где хороший.

И я подсел на телегу и поехал «гужевым стопом». Через некоторое время, действительно, начались яблони получше, а под некоторыми из них нельзя было воткнуть соломинку в землю – настолько плотно всё было завалено яблоками. Я поблагодарил мужика, собрал кучу яблок и отправился «домой» к Демиду пешком. Там, под тенью деревьев, за столом, в другие дни используемым для питания посетителей, мы уселись делать варенье. Смешав мелко изрубленные яблоки с изрядным количеством сахара, мы получили вполне питательный и почти вкусный продукт. С удовольствием съели.

Всё оставшееся время писали письма, дневник и изучали иероглифы. Самые полезные (на мой взгляд) я выписал из словаря на кусочки картона, снизу подписал произношение и перевод – авось понадобится в Китае. Таких карточек получилось штук сорок-пятьдесят, и многие из них нам потом пригодились.

Так за последние десять лет я пятый раз побывал в Казахстане. Разрухи стало меньше, чем в середине 1990-х. Исчезли почти все мешочники, везущие в Россию и из неё сумки с сахаром, мылом, дынями и носками – место мелких челноков заняли большие фуры, железнодорожные вагоны и контейнеры, а один вагон вмещает больше товара, чем 1000 старух с кошёлками. Оптовые перевозки дешевле розничных, и цены в стране приблизились к российским:

совсем дешёвые когда-то фрукты подорожали (за счёт оптового экспорта и продажи в Россию), сахар и российские промтовары в Казахстане подешевели. Сложнее стало ездить без билета в поездах – справка АВП работает уже не всюду.

В городах стало больше иномарок и меньше советских машин; появились на главных улицах глянцевого магазина и банки; ночью в городах работает больший процент фонарей, чем раньше; азиатские милиционеры стали реже спрашивать документы на улицах; но зато испортился проезд в товарняках (машинисты стали хуже подбирать). В целом налаживается цивилизованная жизнь, и из азиатской бедной фруктово-дешёвой страны Казахстан мало-помалу перетягивается в сторону Европы, что давно уже происходит в России и, особенно, на Украине, и в далёком будущем предстоит сделать Таджикистану, Афганистану и Пакистану. (Но, конечно, казахская провинция ещё долго будет беднее российской.)⁴

Да, это ждёт (к сожалению? или к счастью?) всю Азию: всюду дорожает бензин, товары со всего мира по одинаковым ценам уже идут на базары Хивы и Кабула; всё дальше по миру разъезжается мороженое «Сибирский холод» (город Омск) и одеяла «Китайское тепло». Скоро не останется дешёвых стран, всё будет одинаково повсюду, и товары тоже будут одинаковые.

Ранним вечером, как только зашло солнце, мы поставили палатку и легли спать. Ни один пограничник (из находящегося в 50 метрах поста) не помешал нашему сну: действительно, правила охраны границы были весьма либеральны.

⁴ К 2016 году Казахстан вовсе оцивилился. Центр Астаны и Алматы сильно облагородили, появилось много высотных зданий.

Понедельник, 2 августа. Въезд в Китай

За ночь почти пустое и малолюдное приграничье преобразилось. Перед рассветом начали появляться грузовики и автобусы, к семи утра их прибыло несколько десятков. Среди них – даже автобусы с киргизскими челноками из самого Бишкека, а также три китайских грузовика – те самые, что мы видели 31 июля на выезде из Алматы! Они-то знали, что граница в воскресенье закрыта, и поэтому не торопились. Возник и рейсовый автобус Алматы—Урумчи.

Ожила и приграничная торговля. Хозяева пустовавших вчера харчевен приготовили утреннюю пищу, а между машинами засуетились разносчицы молочного чая. Жители автобусов и водители машин мирно ожидали открытия «колючки»; пограничники то и дело пропускали кого-то – видимо, своих знакомых таможенников, едущих в «межколючный» Хоргос на место своей работы.

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.