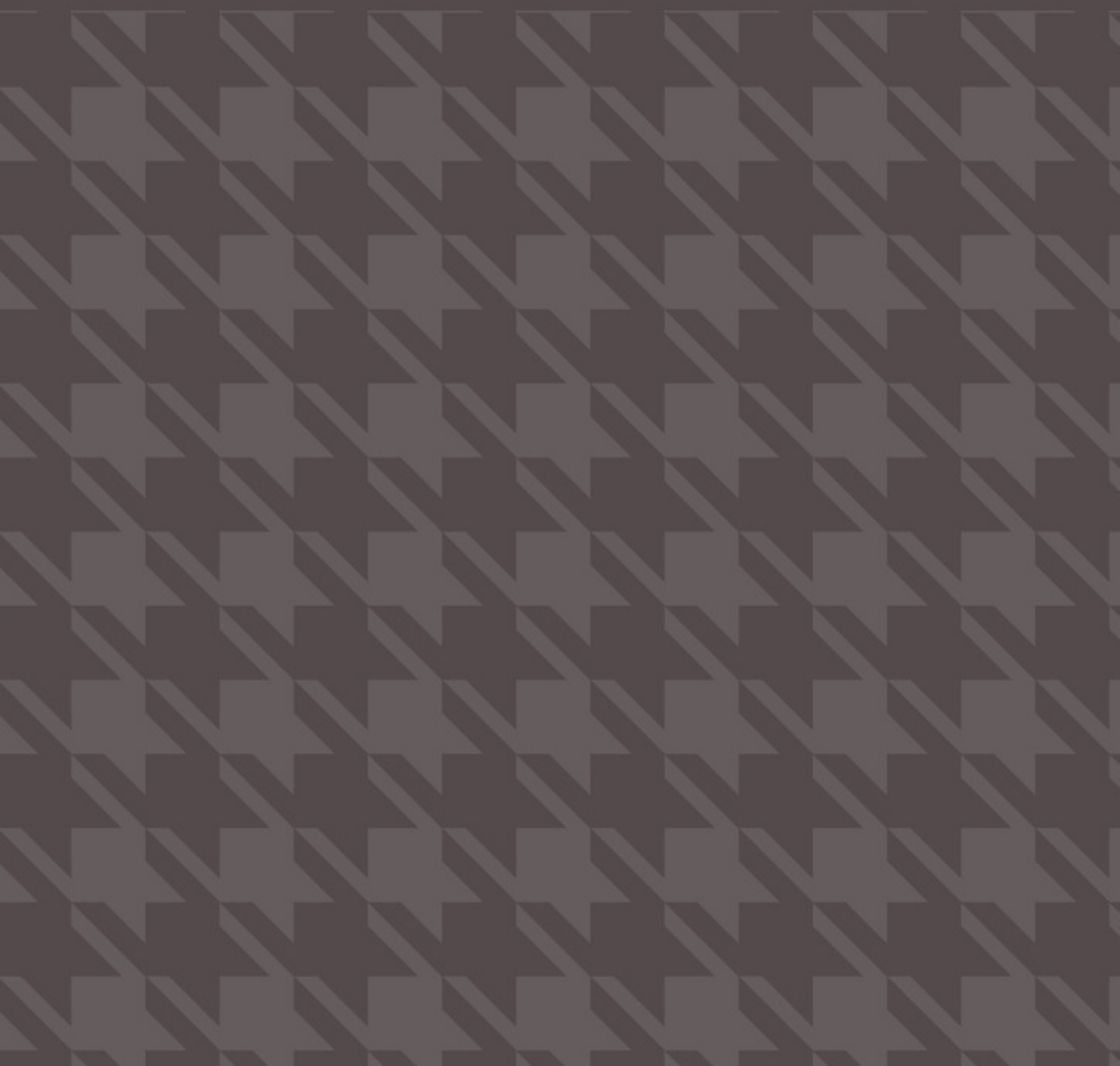


Михаил Уткин
*Особенности национальной
командировки*

Мемуары старого командировочного волчары. Том 2



Михаил Уткин

**Особенности национальной
командировки. Мемуары старого
командировочного волчары. Том 2**

«Издательские решения»

Уткин М.

Особенности национальной командировки. Мемуары старого командировочного волчары. Том 2 / М. Уткин — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-850816-5

Мемуары старого командировочного волчары, авиационного и железнодорожного споттера, документальные рассказы о путешествиях и приключениях. Вторая книга.

ISBN 978-5-44-850816-5

© Уткин М.
© Издательские решения

Содержание

VI. Город Лужков	6
100. Памятник Маяковскому	6
101. Временная регистрация	9
102. «Уральская Республика»	12
103. Каникулы	16
104. Времена года	19
105. Убля	22
106. Рудный двор	25
107. Нас не догонят!	28
108. Поиск сети	35
109. Страна чудес	38
110. Осенний марафон	43
111. Каньон Аксу	49
112. «Большая стирка»	53
113. «Огни Магнитки»	57
VII. На семи ветрах	62
114. Поезд «Тальго»	62
115. Передислокация	67
116. Фотоохота	70
117. «Лесная Сказка»	75
118. «Глоток свободы»	80
Конец ознакомительного фрагмента.	83

Особенности национальной командировки Мемуары старого командировочного волчары. Том 2

Михаил Уткин

© Михаил Уткин, 2017

ISBN 978-5-4485-0816-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

VI. Город Лужков

«Граждане, прибывающие в Москву на срок свыше трёх суток, обязаны в суточный срок (исключая день прибытия, выходные и праздничные дни) пройти регистрационный учёт и внести плату по возмещению расходов, связанных с обеспечением регистрационного учёта».

(Закон города МОСКВЫ)

100. Памятник Маяковскому

Не прошло и месяца после моего увольнения из «КЕГОС», как я, уже в ранге инженера-технолога ПТЦ «Кианит», поехал в свою первую «полнометражную» командировку в Москву. По дороге мне предстояло заехать сначала в Новокузнецк, и сделать там авторский надзор за проведением футеровочных работ на местном алюминиевом заводе.

Я уезжал из Алматы на пассажирском поезде номер 286, который представлял собою этакую «сборную России», потому что на самом деле это были три совершенно разных поезда: вагоны с 1-го по 5-й шли по маршруту Арысь—Новосибирск, с 6-го по 10-й – по маршруту Арысь—Омск, а последние семь, с 11-го по 17-й, которые прицепили к этому поезду на Алма-Ате I, шли из Алматы в Новокузнецк.

Меня проводили огромной компанией: мамка, дядька Вовка и Кеша. Малков, разумеется, принёс бутылочку, мы хряпнули по стаканчику прямо на перроне, и я поехал. Проезжая через полчаса позади Дмитриевки, я помахал из окошка рукой домику Мукаша, но во дворе никого из его пацанов не увидел...

Мы ехали себе потихонечку по Великой Казахской Степи, а когда посреди неё попадался какой-нибудь разъездик в три домика, я сразу вспоминал компьютерную игру «Железнодорожный магнат II», в которую играл тогда юрист Нурлик – мне тут же хотелось построить на каждом таком разъезде водонапорную башню, склад, ресторан, гостиницу и казино...

Но самое интересное ждало нас впереди. В половине двенадцатого жаркой июльской ночи с пятницы на субботу, когда весь нормальный алматинский народ уже давно сидит либо на берегу Капчагая, либо в знаменитой в те времена «Инаре», а наш поезд только отъехал от станции Матай, в ярко-чёрном звёздном небе над нами пролетел космический корабль «Прогресс»!

В тот день Казахстан снял для России запрет на запуски ракет типа «Протон», введённый после двух, произошедших подряд, катастроф такой ракеты-носителя. Огромная ярко-голубая звезда, за которой тянулся сильно расходящийся в стороны белёсый хвост наподобие кометного, обогнала нас как-то по диагонали, и ушла в сторону Китая. В какой-то момент она вдруг погасла, но через секунду разгорелась вновь. По-видимому одна из ступеней ракеты отработала и включилась следующая.

Наутро, когда наш поезд пропускал в Копан-Булаке встречный 201-й из Новосибирска, оказалось, что там едет моя старая знакомая бригада проводников – Ормашку я так и не увидел, зато помахал рукой через открытое окно удивлённому бригадиру Кайрату, и крикнул ему, чтобы он передал привет моему другу. Печальная картина открылась нам сразу за Семипалатинском: в то лето 1999 года случился крупный лесной пожар, и сосновый «Ленточный Бор», тянувшийся слева по ходу поезда до станции Аул, практически весь выгорел. А какие были сосенки...

На таможне между Локтем и Рубцовском нас никто не проверял. Россия вдруг убрала у себя второй путь от Рубцовска до Алейской... В Барнауле наш состав разобрали на три части соответственно маршрутам. Каждую из них поставили на отдельный путь и прицепили по электровозу. Мы уехали в Новокузнецк самыми первыми.

Всю дорогу мы догоняли грозовую тучу, и под утро в неё всё-таки въехали. В Новокузнецк, который, как оказалось, целых три недели до этого умирал от 42-градусной жары, я сам себе «привёз погоду», и вылезал из поезда под проливным дождём... Меня встретили, отвезли в гостиницу, а потом немного прокатили по городу. На одной из его площадей оказался огромный памятник. Я сначала и не понял, что это за монумент, но вскоре сообразил, что это же тот самый Владимир Владимирович, который написал:

«Я знаю, город будет,
Я знаю, саду цвезть,
Когда такие люди
В стране советской есть!»

Город и вправду был, сады по дачам, правда, уже отцвели, а люди... Люди во весь рост праздновали День Металлурга. «Кто тяжело работает, тот тяжело отдыхает!» – вот где была живая иллюстрация к приколам «Русского Радио»! Площадки, битком полные пьянящих в умат мужиков, стояли, как и у нас в Алматы, абсолютно на каждом углу. Но мне-то хотелось посидеть чисто по-казахски, и я пошёл искать «мясо на палках». Искал часа полтора, потому что площадок было много, но шашлык готовили всего в четырёх-пяти местах на весь Новокузнецк.

На небольшой точке у пляжа на реке Томь (киоск, мангал и четыре столика) командовали парадом две русские тётки лет под шестьдесят: одна – шашлычница, вторая – барменша. Хрюшке, которую они поджарили на сосновых поленьях, накануне исполнилось лет триста. Но я героически съел две палки, запив их пивом «Ворсинское». Никакого ворса ни внутри, ни снаружи этих бутылок обнаружить не удалось – уже за это можно было сказать спасибо Барнаульскому пивзаводу.

В дальнейшем я питался на ближайшей к гостинице площадке сосисками в тесте, пиццей и разливным тёмным новокузнецким пивом. Сама гостиница алюминиевого завода оказалась спаренной квартирой в жилом доме, два первых этажа которого занимала районная администрация, а верхние три были жилыми.

У меня в комнате стоял телевизор, и каждый вечер по местному тулеевскому телевидению показывали передачу «Открытый бюджет», в которой показывали цифры, сколько за прошедший день получено денег от налогов и прочего, и сколько отчислено в такую-то больницу, в такую-то школу и так далее по всей области! Абсолютно все заводы и предприятия Новокузнецка работали, безработных практически не было, а торговцами на местном базаре были исключительно азербайджанцы.

Сделав свою футеровку, я собрался в четверг из Новокузнецка в Москву. Накануне пришёл в местное авиаагентство – на ежедневный рейс «Ту-154» в Москву билетов по 1600 рублей за неделю вперёд уже не было. В кассах вокзала плацкартных билетов по 560 рублей и купейных по 940, разумеется, тоже не оказалось, и пришлось брать аж «люкс» за 1860 – дороже самолёта! Причём потом оказалось, что я и тут взял самый последний билет!

При отправлении скорого фирменного поезда «Новокузнецк» по динамике вокзала играл марш «Прощание славянки». Все вагоны, в том числе и наш «СВ», были забиты до отказа – народ ехал в отпуск. Поезд был синего цвета, между окнами вагонов покрашен ярко-голубым и с белыми надписями «Новокузнецк» над окнами.

Наш вагон, вроде бы должный быть самым лучшим во всём составе, оказался с неисправным кондиционером, но зато в нём вместо дальнего туалета была оборудована душевая комната – удобство, которое мы оценили по достоинству особенно тогда, когда проезжали через

Казанское ханство, и при этом у господина Шаймиева было плюс тридцать четыре! Унитаз в бывшем туалете оказался снят, вместо него на полу была сделана круглая заглушка, которую закрывала деревянная решётка. Из потолка торчал краник, а на него был надет пластмассовый шланг, который вёл к укрепленному на кронштейне в стенке душу.

Подождёшь станцию типа Омска, на которой заливают свежую прохладную воду, и идёшь купаться. Единственное неудобство было в том, что при приличной скорости на каждом повороте ты плавно уезжал по скользкому мыльному полу то к одной, то к другой стенке душевой, и сочно шлёпался об неё...

Паровоз между тем оказался не особенно скорым, и делал остановки на совсем крохотных станциях. Цены вагона-ресторана улетели следом за космическим кораблём «Прогресс» куда-то туда же, поэтому я питался с перронов. Зато вкусно: в Барабинске одна русская женщина, оказавшаяся эмигранткой из Таджикистана, накормила меня совершенно изумительными настоящими мантами с фаршем, нарезанным вручную, а не через мясорубку. Настоящие русские у неё почему-то этих мант не покупали...

В Красноуфимске я купил стаканчик местной земляники – аромат микроскопических ягодок не выветрился из купе до самой Москвы! На перроне Казани продавали горячее второе в пакетиках – половинка жареного цыплёнка (не окорочков!), несколько варёных картошин, хлеб и половинки помидоров.

Вагон до Новосибирска был полный, с Тюмени нас осталось в нём двое или трое, но в Казани народу вновь набилось до отказа. Паровоз прикатил в Москву в 11 утра воскресенья. Мои орлы ещё накануне умчались всей толпой на какое-то не то Истринское, не то Икшинское водохранилище, поэтому никто за мной на вокзал не приехал. Но мне-то что – я нырнул в метро и поехал в Ясенево, ключ от квартиры у меня уже был. Весь народ рассосался из Москвы по своим дачам – в вагонах метро сидело всего-то по три-четыре человека.

С «Чистых Прудов» мне пришлось переходить на «Тургеневскую». Прошагав уже почти весь подземный межстанционный тоннель, тоже абсолютно пустой, я вдруг услышал: «Эй, мужик, ну-ка, стой!» Я обернулся. Передо мною маячила мерзкая рожа рядового лужковского мента. Тут же откуда-то появился ещё один, и они на пару целых полчаса перетрясали все мои документы и сумку.

Здравствуй, Москва!

101. Временная регистрация

Закон джунглей, то бишь закон города Москвы, придуманный Лужковым, гласил: «Граждане, прибывающие в Москву на срок свыше трёх суток, обязаны в суточный срок (исключая день прибытия, выходные и праздничные дни) пройти регистрационный учёт и внести плату по возмещению расходов, связанных с обеспечением регистрационного учёта». Менты всех остальных городов и поездов вскоре ввели то же самое в пику Лужкову, чтобы доить всех, кто им попадётся, а уж москвичей – в первую очередь...

Приехав в город Лужков теперь уже надолго, я был вынужден вместо той работы, которую приехал туда делать, сразу же бегать и тупо оформлять эту самую временную регистрацию – в любом месте тебя могли остановить местные менты и начать трясти документы. Нет регистрации – плати минимум сто рублей, нет с собой паспорта – на три часа в «обезьянник», якобы для установления личности.

Директор той московской фирмы, в которую мы приезжали в командировки, поселил нас во второй принадлежавшей ему квартире, чтобы мы не жили в гостиницах (очень дорого!), и там же делал нам эту регистрацию. Но если администрации гостиниц выписывали их каким-то ускоренным порядком, то здесь пришлось побегать самому.

Итак, я приехал в Москву в воскресенье, и по их же закону должен был в течение трёх рабочих суток зарегистрироваться. Но лужковская бюрократия сплела такую хитрую сеть крючкотворских препонов, что реально таких суток ушло на это аж семь. Первым делом мне пришлось идти в местное домоуправление – Дирекцию единого заказчика (ДЕЗ) – и брать там выписку из домовой книги.

ДЕЗ работала так: во вторник и в четверг с 10 до 12 утра, а в среду – вечером, с 18 до 20. Остальные дни и часы были почему-то не приёмные! Поэтому я попал туда только во вторник (шли уже третьи сутки с момента прибытия). Какая-то тётка долго вычисляла, сколько будет стоить увеличение всех коммунальных услуг с появлением там ещё одного жильца, и выписала мне квиток на сумму около двухсот рублей. Я успел добежать до сберкассы, оплатить его, и вернуться ещё до того, как она закрыла свою богадельню. Поглядев, что счёт оплачен, она поставила мне подпись и печать на эту самую выписку, и я поскакал дальше.

Теперь мне нужно было попасть в местный паспортный стол и получить там крохотный листочек «прибытия-выбытия». Во вторник паспортный стол не работал и попал я туда только вечером в среду (4-е сутки). Просидев около двух часов в огромнейшей очереди, я получил-таки и эту бумажечку. Теперь надо было идти в паспортную службу самого районного отдела внутренних дел, но было уже восемь вечера и там всё закрылось.

В четверг (5-е сутки) не приёмный день оказался в самом этом ОВД, и я смог сдать весь собранный мною ворох бумаг только в пятницу (6-е сутки с момента прибытия). Женщина-паспортистка посмотрела все мои документы и дала мне листочек с банковскими реквизитами ГУВД г. Москвы – пойти в сберкассу и заплатить уже за саму регистрацию.

С граждан России брали за неё 4 рубля 18 копеек, а с граждан СНГ – не упадите! – 262 рубля. Кто и зачем придумал такую дикую разницу в цене, оставалось только догадываться. Но это было ещё не всё – жители города Лужкова овладели искусством выкачивать деньги с приезжих в таком совершенстве, что это даже вызывало некоторое восхищение! Сбербанк накрутил сверху на сумму моего платежа ещё три процента – якобы за свои услуги по переводу денег! Оказалось, что этот сбор накручивается на любые платежи кроме коммунальных и телефонных счетов.

У меня чуть не съехала крыша при заполнении бланков платёжных квитанций: такого дикого количества нулей в номерах расчётных, лицевых и корреспондентских счетов я до этого ни разу не видел (у нас в Казахстане столько нулей не писали). Потратив изрядное количество

времени на эти нолики, я всё же заплатил все сборы, отнёс квитанцию в ОВД, и теперь у меня забрали не только все бумаги, но и мой загранпаспорт, причём аж на целые сутки – на компьютерную «пробивку»!

По коридорам ОВД среди различных гостей со Знойного Юга, истекавших слюной при одном её виде, бродила удивлённо шикарная итальянская девочка с паспортом в руках: «Vado qui?!!». Бедный ребёнок тыкался во все кабинеты, как слепой котёночек, но я ничем не мог ей помочь – этого языка я не знал.

Вечер этого дня и утро следующего я был вынужден блукать по городу вообще без единого документа – как меня ни один мент в метро не «свинтил»?!! И только утром в субботу (7-е сутки с момента моего прибытия!) я получил наконец-то свой паспорт с этим самым листиком регистрации, действительным на полгода.

Рано радовался...

На третий или четвёртый день после получения этой временной регистрации в городе Лужкове взорвался жилой дом на улице Гурьянова. На следующий день мэрия издала приказ, в котором обязывала всех приезжих пройти... перерегистрацию! Из Госдумы и прочих интересных мест по всем телеканалам тут же понеслись вопли, что это незаконно, но Лужков-то всю жизнь плевал на любые законы, и пришлось снова идти в ментуру.

И снова на целые сутки у меня отобрали и паспорт, и только что выданную мне регистрацию, чтобы на следующий день выдать мне другую, действительную уже только на 45 суток! Хорошо ещё, что бесплатно! Впрочем, мне её до окончания командировки почти хватило... Прокуратура, правда, официально признала факт перерегистрации незаконным, но сделала это только... через год!

Приехав в город Лужков на следующий год, я опять потратил ровно неделю на получение такой же регистрации. Её срок плавно истёк в июле и, приехав в очередную командировку уже в октябре, я пошёл за новой. Майор, начальник паспортной службы этого ОВД, посмотрел на меня как-то странно:

– Рожа твоя уж больно знакомая, ты же уже в этом году регистрацию получал?

– Да, получал, на полгода, но сейчас снова в командировку приехал.

– Тогда иди на..., полугодовая регистрация даётся только один раз в год.

– И дальше что?

– А ничего. Если хочешь – иди со своим командировочным удостоверением к начальнику паспортной службы самого ГУВД, в его власти дать тебе эту регистрацию хоть на сколько, может там и получишь...

Ментяра выписал мне бланк официального отказа в регистрации по месту временного пребывания, указав причину: «Уже был зарегистрирован в этом году на срок 6 месяцев». В тот же вечер я переписал текст этого официального отказа в компьютер и сбросил по электронной почте на интернет-сайты Президента РФ и «Союза Правых Сил», с вопросом: «Господа, что за беспредел?!!»

Оказалось, что это моё письмо даже где-то прочитали, потому что ровно через две недели после этого ещё живой тогда депутат Госдумы РФ от «СПС» господин Юшенков выступил на заседании Парламента с требованием прекратить все эти регистрации. Ему буквально на следующий же день ответил в телевизионном интервью Генеральный Прокурор РФ господин Устинов: «Я знаю, что требования московской мэрии по регистрации иногородних абсолютно незаконны, но, учитывая криминогенную ситуацию в столице, выносить протест на эти действия не буду!»

К начальнику паспортной службы ГУВД города я, разумеется, не пошёл – люди, уже бывавшие там, рассказали мне, сколько недель просидели в очередях на такой приём. Поэтому я получил тогда временную регистрацию в одном из городов самого ближнего Подмосковья – это у лужковских ментов «считалось». В коридоре паспортного стола висело компью-

терное объявление: «ВНИМАНИЕ! Граждане республики Грузия получают временную регистрацию только в ОВиРе!» Один из гостей со знойного Юга приписал внизу ручкой: «Вах!..» А с 2001 года граждан СНГ вдруг приравнивали к гражданам дальнего зарубежья, и стали выдавать временные регистрации только на три месяца. При этом постановление о том, что такая регистрация даётся не более, чем один раз в год, отменено не было.

Примерно через год я познакомился с одним московским милиционером-участковым, у которого и стал покупать себе при каждом командировочном заезде в Москву трёхмесячную временную регистрацию за 1300 российских рублей. Именно этого, значит, и добивался от меня мэр Лужков – как же я сразу-то не просёк...

102. «Уральская Республика»

Прошёл месяц моего пребывания в городе Лужкове, и в августе 1999 года меня вызвали на футеровку в Нижний Тагил. Поезд номер 50 под названием «Малахит» отправлялся с Казанского вокзала тихим субботним вечером в 23.25. Компания в купе подобралась неплохая. Выше меня оказался Санёк – «ГИБДД-шник» из Горнозаводска, а соседнюю полку заняла очень вкусная девочка – глазной врач из Питера Ольга. Когда наша «Малахитовая шкатулочка» отправилась со своего девятого пути, барышня переделалась в блузочку и лосины, которые были в такую обтяжку, что нам с Саньком осталось только облизываться. Своё горе мы запивали пивом «Балтика»...

Весь следующий день мы провели в бесконечных разговорах. Санёк в Москве проводил родную сестру в Германию и возвращался домой. Олечка имела в Питере крутого хахалю, который дал ей денег на отпуск, и она, нищая бюджетница, предварительно покатавшись по подружкам в Воронеже и Москве, ехала к родителям в Нижний Тагил.

Санёк сошёл в пять утра в своём Горнозаводске, перед этим мы сфотографировались прямо в купе. Нам оставалось до Тагила ещё 4 часа. Барышня взяла у меня визиточку с телефонами, но своих ни в Нижнем Тагиле, ни в Ленинграде так и не дала. Всевышний немедленно её за это наказал – в Тагиле родители её встречать так и не пришли, а пришедшая за мною с завода «НИКОМ-огнеупор» пассажирская «Газель» завезти эту барышню домой так и не согласилась – посёлок Голый Камень был совсем в другую сторону и очень далеко.

Завод коптил себе помаленьку. Насколько бедно, по сравнению с теми же алюминиевыми заводами, жил здесь народ, можно было судить хотя бы по заводскому магазину. Из сигарет торговали только моршанской «Примой» – сигареты подороже никаким спросом не пользовались...

По ходу дела я, оказывается, попал в самый пик предвыборной борьбы за пост губернатора Свердловской области. Прямо в окна гостиницы смотрел подсвечиваемый всю ночь плакат «РОССЕЛЬ – НАШ ГУБЕРНАТОР!» Предвыборные вывески остальных шести кандидатов висели по городу тут и там, сделанные обычной краской на простынях, и очень напоминали призывы нашего Амантая-Хаджи на углу улиц Наурызбай-Батыра и Шевченко в Алматы: «Долой мафии всех стран!»

По ходу моей командировки наступили выходные. В ночь с субботы на воскресенье нас, постояльцев, осталось в гостинице «Металлург» три человека. Субботним вечером вдруг налетели ОМОН, ФСБ и ещё какие-то подобные им местные спецслужбы. Нас настоятельно предупредили, чтобы мы на следующий день не высовывали носа из своих номеров – на стадионе «Металлург», расположенном через дорогу, Россель давал городу предвыборный концерт с участием Кобзона, Газманова, Апиной, Насырова и Расторгуева. Перед концертом, с двенадцати до трёх часов дня, губернатор хотел хорошенечко угостить господ артистов в специальном номере, расположенного на моём этаже...

В воскресенье весь день лил проливной дождь и было плюс одиннадцать. Срочно вызванная рота солдат устроила над сценой «военно-полевой» брезентовый навес. Концерт всё же состоялся, и кто-то из господ артистов в самом деле ненадолго заезжал к вечеру в наш отель, но уже без Росселя. Я, правда, так и не засёк, кто именно, потому что и сама гостиница, и площадка перед ней была заполнена всякими охранниками и ментами настолько, что я счёл за благо из номера не высовываться.

Местный нижнетагильский ликёроводочный завод выпускал очень классную водку под названием «Демидовский штофь», коей накануне, в пятницу, заводские мужики угостили меня сначала прямо в заводском кабинете. Потом мы пошли в одну из местных шашлычных точек, где свиная шашлычок оказался гораздо вкуснее, и не дороже, чем в Новокузнецке. Дело

происходило на конечной трамваев у «Тагилстроя». Мы уселись сначала внутри кафешки и, поскольку «Демидовского штофа» там не оказалось, взяли у барменши пузырьёк «Гжелки», за который она потребовала заплатить сразу, а затем заказали по шашлычку. Потом нам понравилось сидеть внутри помещения, и мы, предупредив барменшу, перебрались на улицу, за столики, стоявшие вокруг здания. Нам принесли шашлыки, мы накатили по первой, затем и по второй...

Вдруг подлетел охранник сего заведения, и с самым свирепым видом кинулся ко мне: «Где вы взяли водку?» Я даже не успел ничего сообразить, как следом за охранником подскочил и шашлычник – самый молоденький из тех трёх азербайджанцев, что крутились у мангала – и вцепился ручонками мне за грудки! Следом из кафе вылетела барменша и стала кричать охраннику: «Они у меня водку купили!!!» По ходу дела выяснилось, что ещё вчера такого пойла в баре не было. Охранник тут же отошёл, а я стряхнул с себя шашлычника и уже хотел ему врезать, как он шустренько отбежал назад к мангалу и спрятался за спины двух своих других соотечественников! Не удивило: так всегда и поступают настоящие кавказские мужчины – во время моей службы в армии такое же было...

Поодаль стояла навороченная легковушка – «BMW» какой-то одной из самых последних марок, из которой немедленно вышел солидный мужик лет сорока и направился в нашу сторону: «Здравствуйте, меня зовут Олег Павлович. Чего шумим?» Я как-то сразу правильно сообразил, что передо мною какой-то местный «Антибиотик», и вполне вежливо объяснил человеку, как в «подведомственном» ему заведении почём зря обижают «гостей со знойного Юга!» Мужик очень внимательно выслушал меня и тут же приказал азербайджанцам принести нам по шашлычку бесплатно. Барменша мигом организовала ему рюмочку – «смотрящий», посидев с нами немного и слегка выпив, вежливо попрощался и ушёл. Какой там «Белый Дом» и Госдума?! Вот она теперь, реальная российская власть...

На другой день я пошёл побродить по городу, практически в самом центре которого у небольшого озера игрушкой смотрелось одно из чудес света: крохотный настоящий металлургический заводик, построенный там лично господином Демидовым аж 277 лет назад, с которого, собственно, и начался город Нижний Тагил. Заводик до 1992 года работал, две или три его крохотные доменные печи давали чугун, вполне соответствовавший всем современным ГОСТам! Затем городские власти заводик остановили, раскрасили, как новогоднюю ёлку, и устроили там музей. А рядом на пригорке расположился бывший «господский дом» Демидова, перед которым на постаменте стоял паровоз братьев Черепановых. Местные клялись, что он настоящий...

Через неделю я поехал дальше на север Свердловской области – на Богословский алюминиевый завод в городе Краснотурьинске. К моему удивлению, там оказался самый дикий, но не по цивилизации, а по порядкам в этом городе «Медвежий угол»! Началось с того, что билеты на поезд туда были только общие – плацкартные и купейные были распроданы за месяц вперёд. 677-й пассажирский поезд сообщением Свердловск—Североуральск пришёл в Нижний Тагил по расписанию, в полпервого ночи. Я запёрся в этот переполненный общий вагон, в котором не то, что лежать, сидеть толком было негде.

Однопутная дорога с разъездами и электровозами петляла в густом кедрово-осиновом лесу между мелких сопочек, светила хорошая луна, в окошке было всё видно, да и вскоре рассвело. Поезд останавливался на каждом разъезде, пропуская бесконечные товарняки с углём и лесом. В восемь утра приехали в Серов, где и простояли, непонятно зачем, почти час. Последние 33 километра до Краснотурьинска я вытерпел с трудом.

Вокзал Краснотурьинска не был станцией или разъездом – он выглядел, как обычная остановка для электричек: рядом с железнодорожным путём был высокий, как на нашей Алма-Ате I, перрон, и довольно приличное здание вокзала. Кругом росли огромные кедры, между которыми кое-где виднелись трёх- и пятиэтажные домики. В городке было семь пассажир-

ских трамваев и один вагон-снегоочиститель, правда в отличие от ильфо-петровского Старгорода, они были пронумерованы не от 701 до 710, а от 1 до 8.

Часть трамвайчиков ходила из города до главной проходной алюминиевого завода по первой трамвайной линии – однопутной, и с разъездами посередине, а вторая часть – до дальней проходной того же завода по второй такой же линии. Пересечение обоих маршрутов было в центре города, как раз у трамвайного депо, а номеров маршрутов вообще не было, и народ каким-то образом ориентировался, куда ехать, то ли по бортовым номерам трамваев, то ли ещё как... Ничего не соображая после бессонной ночи, я пошёл на «маршрутку».

На Богословском алюминиевом заводе существовал какой-то совершенно дикий пропускной режим, и тот сотрудник, который вызвал меня туда в командировку, оформлял мне пропуск на завод аж три часа. Когда с готовым пропуском я пошёл на территорию, охрана заставила меня дуть в стаканчик – глаза красные! – подумали, что я пьян! Я объяснил этим скотам, как я катался всю эту бессонную ночь в общем вагоне. Пропустили, но извиниться даже и не подумали...

Вечером я поехал заселяться в заводскую гостиницу. Дежурная администраторша, увидев мой казахский паспорт, тут же зарядила цену за номер в два раза дороже, чем для граждан самой России, и сказала, что у неё есть на это письменное распоряжение директора завода. Я остался крайне низкого мнения об этом директоре, а сил на то, чтобы и дальше удивляться диким порядкам этого «медвежьего угла», уже не было. Когда меня отвели в номер, прибежала тётка-горничная и демонстративно повключала все электроприборы и телевизор: «Смотрите – всё работает! При сдаче номера не говорите, что было сломано!» Я моментально упал спать, принципиально не став включать ни телевизор, ни холодильник...

Я удивлюсь, когда через год, между майскими праздниками 2001 года, за «высокое» звание «медвежьего угла» вдруг решит побороться и Нижний Тагил! Мне нужно будет продать за рубли сотню долларов, и я забреду ненароком в «Золото-Платина Банк» на самой центральной его площади. Барышня, скучающая в кассе обменника, увидев мой казахский паспорт, вдруг потребует с меня таможенную декларацию на ввоз валюты! «Откройте таможенные правила Вашей России, – скажу я ей, – и прочтите там, сколько валюты я имею право ввезти по «зелёному коридору» безо всяких деклараций!

Но подруга в своей бюрократической тупости попадётся крайне упорная, и закроет окошко! И что же? Я перейду через дорогу и продам свой столик баксов в открывшемся к тому времени с обеденного перерыва обменнике «СКБ-Банка», и там почему-то никто не будет спрашивать с меня никаких деклараций...

А пока... Главный инженер завода на следующий день подписал мне все бумаги. Ночь, луна, боковая нижняя полка, разложенная столиком – точно такое же полное отсутствие билетов на любое более цивилизованное место, и снова такой же общий вагон, но уже до Екатеринбурга...

Напротив меня сидел старый и крепко поддатый дед, весь багаж которого состоял из старинного карниза для штор и матерчатой сумки, в которой сидел огромный шикарный кот. Над дедом и особенно его котом хохотал весь вагон. Рыже-бело-серый котёнок с рёвом выбрался из сумки, и часа за полтора по-хозяйски обошёл всех пассажиров, собирая «дань». Кто пожертвовал кусочек колбаски, кто сыра – кот объелся, нагадить убежал в тамбур (!), потом без проблем улётел на третью полку, и там улёгся на чьей-то сумке. О том, каких усилий стоило деду поймать кота и запихать обратно в сумку в Нижнем Тагиле, можно было написать ещё один такой же рассказ.

Название города «Екатеринбург» отдавало какой-то ономастической экзотикой, ибо было как-то не в ходу. Во всех билетах и расписаниях, на маршрутных трафаретах поездов, и на здании вокзала было по-прежнему написано «Свердловск». А местные жители называли свой город «Ёбургом». Здание железнодорожного вокзала находилось на реконструкции, и представляло собою откровенные руины, облепленные со всех сторон подъёмными кранами.

Электричка в Каменск-Уральский была ещё не скоро, и я под тарелочку привокзальных пельмешек подумал: «А не поискать ли мне автовокзал?» Тут же в киоске я купил карту этого города, подобрал нужный трамвай, номер «пять», и поехал. Кондуктор, пожилой дяденька, мне сразу же сказал, что я еду не в ту сторону – кто же знал, что на их схеме маршрутов вверху нарисован не север, как на всех нормальных картах, а запад города?! Кондуктор, однако, не взял с меня денег за эту остановку, и на «Пионерской» я пересел на трамвайчик в обратную сторону.

Чешские двойные трамваи всех почти сорока маршрутов ходили с интервалом максимум в пять минут – это, правда, в восемь утра рабочего дня. Они подходили на остановку по три-четыре сразу и потом долго пропускали друг друга на стрелках. Екатеринбургские водили принципиально отказывались пропускать выходящих из трамвая на остановках пассажиров, и народ, отчаянно пища, разлетался по всей проезжей части, иной раз достигая спасительного тротуара только после крайне замысловатых виражей между мчащимися машинами.

Автовокзал нашёлся после получасового путешествия на трамвайчике. Автобус в Каменск-Уральский тоже попался очень быстро. В отличие от шикарной автострады между Екатеринбургом и Нижним Тагилом, по которой возили членов правительства этой страны на международную выставку вооружений в Тагил, дорога в Каменск-Уральский (и дальше в Курган) была убита в нет! Кроме этого, наш «Икарус» останавливался по дороге абсолютно в каждой деревне...

На Алюминиевом заводе в Каменске-Уральском я прошёл в здание заводоуправления без всяких проблем – охранник просто записал меня в журнальчик. Вроде та же Свердловская область, и такой же завод, как в Краснотурьинске, а порядки отличались радикально!

К вечеру я уже ехал обратно в Москву. На вокзал Каменска-Уральского, пока я там ждал электричку до Екатеринбурга, прикатил пассажирский Свердловск – Бишкек. Киргизские проводники удивили меня тем, что за 20 минут стоянки скупили всё пиво «Балтика», вообще имевшееся на этой станции, а коробки с бутылками развозили по вагонам оба существовавших на этом вокзале багажных электрокарщика.

Электричка мне досталась уже не рижского, а российского производства, из Торжка. Её отличали от прежних электричек лавки – не деревянно-ребристые и не из кожзаменителя, а пластиковые, типа, как в турецких автобусах «MAN». Хотя, какая разница – латышская это электричка, или российская: самое главное было в том, что ездить-то она быстрее от этого не стала, и до Ёбурга телепалась со всеми там своими остановками более двух часов.

Билет на московский поезд у меня уже был. Три с половиной часа я блукал по чудом уцелевшей при реконструкциях трёхэтажной четвертинке вокзального здания. Небольшой дождик, начавшийся сразу после того, как я заехал в Екатеринбург, к тому времени кончился, и как только вызвездило, наступил дикий холод с ветром.

Вообще-то сами свердловчане (или ёбуржцы?) ездили в Москву на фирменном поезде жёлто-красного цвета, с номером 15, и с надписями «Урал» и «Свердловской железной дороге – 120 лет!» на вагонах. Мне же они подсунули свой скорый номер 7, который шёл не через Казань, а через Пермь, Киров и Ярославль. Поезд был не фирменный, состоял из древнейших вагонов, и до Перми вообще ехал, несмотря на свой маленький «скорый» номер, с остановками от двадцати шести до девяноста минут! После Перми он стал похож на скорый, но не сильно. Ну да ладно – я всё же попал на Ярославский вокзал по расписанию.

Меня встретил наш начальник производства Санёк, хотя для этого ему и пришлось вставать в половине пятого утра – мне по дороге с вокзала очень не хотелось лишний раз нарываться на лужковских ментов...

103. Каникулы

Надвигался Новый 2000 Год, и я собрался из Москвы домой. Поскольку цена купейного билета на прямой поезд в Алматы подходила к девяноста долларам, а экономического класса в самолёте – к двумстам пятидесяти, я решил, ради интереса, уехать за возможно меньшую сумму денег.

Покопавшись в анналах ещё свободно доступного тогда интернет-сайта АСУ «Экспресс», я спокойно нашёл себе вариант, как уехать с двумя пересадками, причём «межгосударственная» (самая дорогая!) перевозка приходилась во-первых, на пассажирский поезд, а во-вторых, на сравнительно короткое расстояние. На обеих пересадках в Кургане и Астане я должен был просидеть ровно по три часа. Билеты из Москвы до Кургана и из Кургана до Астаны я купил себе заранее. Третий билет нужно было успеть взять на вокзале в Астане, уже за тенге. Заранее скажу, что поездка в трёх купейных вагонах обошлась мне всего в сорок шесть с половиной долларов...

В день отъезда мне вдруг позвонила наша бывшая алматинка Ольга Палённая, которая жила теперь в городе Лужкове у своих родственников, и вызвалась меня провожать. А на вокзал ещё должен был прийти наш главный шофёр Серёга, которому я должен был сдать ключ от «директорских» апартаментов. Палённая успела прикатить из своего Южного Измайлова ко мне в Ясенево, мы выпили по паре рюмочек, сели в автобус и поехали к метро «Юго-Западная». Жёлтый с гармошкой «Икарус» 642-го маршрута телепался себе по МКАД, а ощущение было такое, что это наш алматинский 92-й экспресс едет по Красногвардейскому тракту в аэропорт...

На перроне «Комсомольской-радиальной» нас уже ждал Серёга Плотников. До поезда оставалось чуть больше часа, и мои проводы было решено продолжить уже втроём. Небольшая кафешка-«стекляшка» притулилась к выходу из обеих «Комсомольских» станций метро, находившемуся между Ленинградским и Ярославским вокзалами. Мы там очень здорово посидели и минут за десять до отправления я попрощался со своими провожатыми и зашёл в вагон.

Мне досталась улан-удинская «прицепка» к хабаровскому поезду. В купе со мною оказалось трое пенсионеров, и как-то сразу же стало скучно. «Амур» делал по дороге такие остановки, о существовании которых я до этого и не подозревал. По крайней мере до Перми он шёл на шесть часов дольше фирменной «Камы». Вечером второго дня пути наш паровоз подкатил к перрону Кургана.

Скромный двухэтажный вокзальчик этого областного центра имел внутри один-единственный буфет, подойти к которому было крайне затруднительно: работникам вокзала и станции в тот день перечислили на пластиковые карточки зарплату, и огромная толпа народа насилывала единственный банкомат, как раз и расположенный возле этого буфета.

На привокзальной площади вроде бы стояли ещё какие-то магазины, но ни один из них в восемь вечера уже не работал. Морозец был не сильный, и я простоял почти час на перроне, разговорившись с одним мужичком, тоже работавшим здесь на железной дороге. За полчаса до отправления на первый путь подали маленький павлодарский состав – семь вагончиков, один из которых был купейный. Народ садился в основном в плацкарту, и в этом нашем купейном вагоне оказалось всего семь или восемь человек.

Через два часа мы занырнули к себе в Казахстан и остановились на перроне печально знаменитой мне станции Пресногорьковская. Во время моей работы в «КЕГОС», когда я занимался договорами по электроснабжению всей казахской железной дороги, ЦДУ ЕЭС Казахстана никак не могло подключить линию 220 кВ до этой тяговой подстанции: такая крохотная нагрузка не проходила по «режиму» – напряжение сильно задиралось, и только месяца за два

до моего «дембеля» Сарбайский РДЦ нашёл, наконец-то, возможность подать на здешнюю подстанцию электроэнергию через сети Кустанайской РЭК.

Пока нам меняли электровоз, к бригадиру поезда зашли минут на десять трое таможенников – чисто наши «понты»: несмотря на мороз, шарашиться по станции в форме без пальто и курток, но в зимних шапках и с непременно кожаными папчонками под мышкой. Проверять пассажиров они не стали – да это и хорошо: меньше пустой мороки...

Ночью поезд останавливался на каждом разъезде, и было слышно, как мимо вагонов бегают с криками люди – пассажирские по этой ветке ходили нечасто. А в Кокшетау набился до отказа и наш вагон. Моей соседкой оказалась симпатичная молодая девчонка с двумя пацанами трёх и пяти лет, ехавшая на Новый Год к своим родителям в Павлодар. Она рассказала, что её мужа – сотрудника КНБ – перевели из Астаны сюда, и платят такую крохотную зарплату, что они не платили за коммунальные услуги уже полгода – почти все деньги уходят на фрукты мальчишкам. А она сама врач-невропатолог, но работу найти не может. А мы-то в «КЕГОС» всё удивлялись, почему Кокшетауская РЭК у нас в таких должниках ходит?!!

Поезд от Кокшетау до Астаны пошёл, как электричка: он останавливался почти у каждого столба даже там, где не было станций, а в Ак-Куле простоял почти час, пропуская вперёд себя пассажирский из Свердловска, который тоже плетётся в час по чайной ложке...

На вокзале Астаны я первым делом побежал к кассам и, на моё счастье, билеты на разовый дополнительный поезд в Алматы ещё были! Всё дело было в том, что этот состав специально назначили для вывоза из «новой столицы Евразии» на новогодние праздники многочисленного чиновного люда, так и не перевезшего свои семьи на новое место. Вышедшая сразу после праздника газета «Время» опубликовала на самой первой странице снимок полупустого столичного Конгресс-Холла, в котором наш Президент давал новогодний «Ледовый Бал» и... фотографию нашего, битком набитого народом 26-го скорого, с подписью: «На Родине хорошо, а дома лучше!»

А у нас в паровозе почти все друг друга знали, даже я встретил немало своих старых знакомых из управления железной дороги. Со мной в купе ехали какие-то большие чины из КНБ, Нацбанка и какого-то министерства. Мужики немедленно начали наливать «бахусовский» коньяк, а я достал коробку покровских конфет «Соколиная Охота» и шматок московского сыра. Вскоре стало так весело, что к утру в вагоне-ресторане закончились все запасы спиртного, и народ едва дождался станции Чу...

Я едва успел принять душ после всех своих трёх паровозов, как меня уже выдернули на новогодний вечер нашего «КЕГОС». Впрочем, этого вечера мне, Нурлику и Олежке показалось мало, и мы во втором часу ночи ещё пошли есть «мясо на палках»...

Новогодние праздники отзвенели быстро и я, уже на пару с Андрюхой Лариным, собрался обратно в город Лужков. Мы выезжали седьмого числа, на седьмом поезде, в седьмом вагоне и седьмом купе – вот счастья-то привалило... В первую же ночь мне как-то не спалось, и я смотрел в окошко. Сразу за Таразом наш паровоз вдруг попал в совершенно жуткий ливень с ураганным ветром – мужики, стучавшие по колёсам нашего вагона в Тюлькубасе, ходили по перрону почти по колено в воде! А сразу за Арысью пошёл лёгкий снежок, и тамбурные окошки в нашем вагоне подёрнулись ледком.

В Кызылорде мы вышли за пивом: снегу на перроне было наметено уже почти по колено. Так любимая Лариным «Балтика №3» оказалась только в одном из киосков, но он был закрыт. Внутри него между товарами, выставленными вдоль витрины, бродил, скучая, малюсенький котёнок. Мы с Андрюхой стали скрести пальцами по стеклу в разных местах витрины, и полосатик начал метаться то туда, то сюда, пытаясь поймать наши пальцы. Через пару минут он, увлечённый этой игрой, снёс с витрины на пол добрую половину выставленных там товаров! Мы прошли чуть дальше, к базарчику, взяли «Чимкентского» и вернулись в поезд...

К вечеру на станции Саксаульская снег всё продолжал идти, причём уже хлопьями. Мы вышли на перрон. Вдоль состава бежала старенькая бабка и кричала: «Заварка, мыло, сосиска в тесте! Шерстяные носки, „Орбит“! Печенье – внутри варенье! Кола-минералка!» Подбежала ближе – закутана в сто одёжек и застёжек, на голове с десяток шерстяных платков. На груди у бабули болтался на широкой лямке, перекинутой через её шею, деревянный ящик, все товары в котором были просто вперемешку! Лишь сосиски в тесте были завернуты каждая в тонкий полиэтиленчик.

Проводник соседнего вагона посмотрел на всё это хозяйство и сказал ей с возмущением: «Бабка, ты что, обалдела? Ты разве не могла это всё по-человечески разложить?!» А старая посмотрела на него как-то искоса и тут же ответила: «Ы-ый, не нравится – самолётом ходи?» Весь народ на перроне упал со смеху...

От Аксая до Уральска весь поезд, как и всегда, набился до отказа местными «трамвайщиками» – по проходу было невозможно ходить! А в Озинках таможенники и пограничники устроили нам такой досмотр, что задержали поезд на полтора часа. Что искали – непонятно, потому что ни одного «челночника» по крайней мере у нас в вагоне не было, да и в остальных, я думаю, тоже – не «грузовое» направление! Первый час стоянки они оцепили поезд аж с собаками и никому не давали выходить из вагонов, а докопались в конце концов до проводников – у тех не было с собой каких-то необходимых документов...

Но наши проводнички, как потом оказалось, были тоже не пальцем сделаны: они заняли по всему вагону пару десятков мешков самого классного фиолетового талдыкурганского репчатого лука, и на перроне в Мичуринске успели мешков пять или шесть продать. Там, видать, их кто-то и сдал – Россия же... В Рязани в наш вагон прилетел наряд ОМОНа, и с каким-то непонятным остервенением повытаскивал у наших проводников ещё полтора десятка мешков этого лука, лихо спрятанных в тамбуре. ОМОНовцы выкинули их прямо на перрон и, пока они составляли там какой-то акт, половину этих мешков прямо у них из-под носа растащили местные бомжи!

Служащий российского ОМОНа, ты до сих пор не понял, что завтра после таких конфискации лук у азербайджанцев на твоём базаре станет стоить столько, что именно твоей полицейской зарплатки уже не хватит, чтобы его покупать? Наши тебе его раза в два дешевле продавали...

На перроне Казанского нас встретил Санёк Тивин, и сначала привёз в офис. А мы специально захватили с собой из Алматы несколько разных бутылок нашего исыкского вина: «Бибигуль-Голд», «Катюшу» и прочее – такого вина в городе Лужкове тогда не продавали, и москвичи наслаждались каждым глотком! Потом, говорят, такое вино появлялось в каком-то самом крутом гастрономе на Арбате за не менее крутую цену...

А госпожа Палённая уехала встречать новый год к своим родственникам в Киев и, когда она оттуда вернулась, мы отметили встречу – в небольшом кафе возле Таганской площади...

104. Времена года

«АВИСМА» вызвала меня к 11 мая 2000 года наблюдать за ведением футеровки шахтной печи так срочно, что даже не удалось остаться дома на «Родительский день». Что делать – взял билеты на два поезда до Екатеринбурга, и собрался ехать...

Моё купе уже оказалось забито сумками, однако их хозяев долго не было. Попросив проводника закрыть его на ключ, я со своими провожатыми – Саньком Ивановым и юристом Нурликом – вышел на перрон, где мы плавно продолжали употреблять коньячок. Но хорошего-то – помаленьку, и паровоз собрался ехать. И, когда я оказался обратно в вагоне, оказалось, что у меня аж целых две прелестные спутницы – «челночницы» из Челябинской области, вёзшие к себе в Россию китайскую женскую обувь.

Барышням было лет по 27—28 и... на Алма-Ате I пришлось взять бутылочку «Улара», а девчата махом соорудили салатик. Только мы собрались накатить, как наш паровоз встал на час, спрятавшись под мост, по которому шла улица Белинского. То есть, едва успев отъехать от перрона!

Впереди не переводилась стрелка, и её в темпе пытались починить. А по вагонам тут же начали шастать менты-линейщики. Они стали смотреть у всех документы, и сразу же докопались до моих челночниц с недвусмысленными предложениями, но были очень технично посланы мною куда подальше. А когда наехали на меня в ответ, получили список моих знакомых в Южном РУБОП, и очень быстренько исчезли. Уже после того, как наш поезд наконец-то снова отправился, мы уговорили эту бутылочку, барышни заботливыми женскими руками растелили постели себе и мне, сами завалились спать, а меня попросили разбудить их в Чу. Ну а я стоял себе у открытого окошка в проходе, глядя на цветущие всеми красками окрестности...

На перронном базаре Чу я удивился: все овощи-фрукты вдруг оказались дороже, чем на Зелёном Базаре Алматы! Граждане спекулянты, пытавшиеся всучить нам помидорчики-огурчики по таким ценам, оказались в «пролёте» – народ, ехавший с юга, почти ничего не покупал. Единственное, что я взял на этом перроне – готовые варёные казы. Ничего, челябинские девочки умяли их за милую душу. Ещё бутылочка коньячку от моих щедрот, и девки начали рассказывать.

У обеих оказалось по: мужу, ребёнку, квартире, оснащённой всякими там «BOSHами» и «INDESITами», а также по «BA3y-21099». За каждый рейс в Алматы эти девочки имели по 20 тысяч российских чистыми на руки. У одной из них муж работал чисто символически – заправлял в какой-то «ПЧ» огнетушители за 1600 руб. в месяц, а у второй не работал вообще. Оба по дому ничего не делали, «челночить» тоже не хотели, и заняты были исключительно тем, что валялись на диванах перед телевизорами. За это оба оказались одинаково наказаны: доверенностей на автомашины они от своих жён не имели.

Без семейных скандалов не обходилось: тот, который вообще не работал, постоянно пытался уйти от своей жены к другой бабе, но не просто так, а прихватив с собой своего ребёнка (пацану 10 лет), но жена ему ребёнка, разумеется, не отдавала! Я, конечно же, спросил, а на кой им такие мужья – ответ получился, как в той присказке: вроде и не нужен, а выбросить жалко!

Умом Россию не понять...

В Сары-Шагане у нас получился «рыбный день». Но был уже второй или третий час ночи, и мы быстро улеглись спать. Ну я-то долго спать в поездах не умел, и буквально через пару часов снова проснулся. По дороге везде было ясно и тепло, но ранним утром провода линий электропередач 500 киловольт и все верхушки мачт на подстанции «Акадыр-500» утонули в густейшем тумане. Ключья серой ваты задумчиво плыли с северо-запада, удивлённо натыкались на провода линии-пятисотки, шедшей отсюда на Жезказган, на секундочку задер-

живались, запутавшись в них, и улетали куда-то дальше. Мне подумалось, что я вообще лечу на каком-то самолёте!

На повороте железной дороги из тумана вдруг проступили силуэты трёх или четырёх лошадей, и мне сразу же вспомнился тот самый мультфильм про «Большой секрет для маленькой такой компании»:

«И только лошади летают вдохновенно,
Иначе лошади разбились бы мгновенно,
И только стая белокрылых лебедей,
Летит, как стая большекрылых лошадей...»

А в Караганде снова сияло солнышко, по перрону носили жареные окорочка и все прочие прелести цивилизации, начиная с пива, которое хоть и было местное, карагандинское, но называлось «Огни Магнитки». Чуть позже мне объяснили, почему. Дело в том, что пивзавод в какой-то момент остался без оборотных средств и сырья. За финансовой помощью они обратились к тогдашнему директору металлургического комбината в Темиртау Александру Свичинскому, чуть позже убитому прямо на проходной этого комбината. Человек помог пивзаводу купить солод и хмель в Чехии, но, поскольку он сам был из Магнитогорска, то попросил назвать так один из сортов местного пива.

Родительский День и День Победы – все поселковые кладбища, которые попались нам от Караганды до Астаны, были полны народа и самых разных автомашин, от «шестисотых Мерсов» до задрипанных «Жопиков». Новая Столица Евразии Астана стояла почти безлюдная и притихшая, как раз в это время «переваривая» где-то в самом центре кишок своих улиц и площадей Президентский Парад ветеранов. Когда я с девочками выбрался из нашего вагона, и мы прошли по вокзальным буфетам, оказалось, что народу в здании практически не было. Барышни сделали мне «алаверды», купив две бутылки «Катюши», и наш рейс был продолжен. Помянули...

Между Астаной и Кокшетау нам навстречу попала коротенькая четырёхвагонная электричка, разукрашенная в пронзительно-голубой цвет, с занавесочками на окошках – фирменный поезд «Окжетпес» сообщением Кокшетау I – Астана. Рекламными плакатами и объявлениями с расписанием этой электрички были уклеены все анналы Кокшетауского и столичного вокзалов. Потом, в Кокшетау, я, ради интереса, подошёл к справочной (стоимость справки 25 тенге), там как раз оказалась барышня – казашка по национальности, и я попросил у неё БЕСПЛАТНУЮ справку, как переводится «Окжетпес». Оказалось, что это название горы в районе Щучинска. Я-то этого не знал, ибо на курорты и турбазы Борового меня как-то ни разу ещё не заносило...

В поезде Лениногорск-Москва, в который я пересел в Кокшетау, оказалось очень скучно. Моими новыми попутчиками оказались ворчливый пенсионер, сошедший потом в Кургане, и мужик чуть старше меня, с каких-то золотых приисков в Акмолинской области. Но общения у меня с ними (а ранее и у них между собой!) ну никак не получилось – отмороженные какие-то...

ЛЕТО КОНЧИЛОСЬ!

В Екатеринбурге начался мелкий дождичек и была жуткая холодина! До моего следующего поезда оставалось три часа, и я сел в кафе прямо напротив здания вокзала, заказав пару бутылочек пивка. Компания не заставила себя долго ждать – за столик попросились два паренька из какого-то охранного агентства. Мы сидели и мило беседовали – через два часа один из них убежал встречать жену с электрички, а второй даже проводил меня до соликамского состава!

В купе пассажирского поезда Свердловск – Соликамск сидело трое мужиков, и они уже наливали! Оказалось, что в Березниках открывается чемпионат России по борьбе, а это – тренера, вёзшие челябинскую команду. Мужики, конечно, слышали фоменковские приколы

с «Русского Радио», но не все. И когда я сказал, что спорить с тренером по борьбе может только тренер по стрельбе, от их хохота вагон подпрыгнул и едва не сошёл с рельсов...

Я заехал на такой север, что за окошком уже пошли «белые ночи». До окончательной черноты не темнело и тут же начинало обратно светать. К Чусовской совсем рассвело, дождь кончился, разъяснилось, и стукнул мороз в минус два. Деревья в тех краях ещё и не думали распускаться, в расщелинах виднелись кучи нерастаявшего снега. Здесь мы повернули направо, к Березникам. Вот тут-то и началась красота.

Какими-то хитрыми причудливыми изгибами между высоких гор тянулась ниточка однопутной электрифицированной железненькой дорожки. Наш поезд с двойным электровозом впереди казался просто игрушкой. Всё это напоминало тот самый мультик, в котором паровозик через страшные горы вёз вагончики с подарками! Весь пейзаж за окном был точно такой же! Но железная дорога, шедшая от Чусовской прямо, на Пермь, была ещё красивее... Господа тренеры попроспались, мы накрыли небольшой дастархан, поговорили ещё пару часов о том – о сём, и приехали.

В Березниках дня два светило солнышко, почки на деревьях начали распускаться, но утром третьего дня я, проснувшись, увидел за окошком полметра снега!

ВЕСНА КОНЧИЛАСЬ!

Весь день я в своей почти летней одежде и туфельках блукал по сугробам. Потом снова стало потихоньку теплеть, печку, за ремонтом которой я присматривал, почти сделали, и я собрался ехать дальше. Из Березников до Перми я ехал на каком-то не совсем обычном «Икарусе». У него был совершенно другой звук двигателя и диски колёс были литые! Беря билет на этот автобус, я увидел, что у барышни, стоявшей впереди меня, тоже казахский паспорт. Она оказалась из Актюбинска, и приезжала заказывать селитру аж повагонно! Мадам строила из себя такую круто-деловую, что я отошёл в сторонку – в «крутых» я не играл...

В купе «Камы» мы оказались только вдвоём: моего нового попутчика, совершенно классного мужика, звали Серёгой. Он уже давно отвёз свою семью из Перми на постоянное место жительства в какой-то венгерский городок, вроде бы в тот, где и делали тогда эти самые «Икарусы», а сам крутился обратно в своём родном «сиреневом» городе. Крутился по-всякому – в этот раз он поехал в Москву растаможить вагон «джин-тоника». Туда-сюда, бутылочка-другая, в общем, в «белокаменную» мы въехали очень весело...

А самое интересное, что дня за три до этого, купив на базарчике в Березниках полкило шоколадных конфеток, я развернул фантик и увидел, что они сделаны на кондитерской фабрике в Старом Осколе. Это оказалось символично – в свою следующую командировку я поехал именно туда!

105. Убля

...Гороскоп на день отъезда гласил: «Не вздумайте не только ехать в дальнюю поездку, но даже ограничьте передвижения по городу!» И что? Когда я поехал вечером на Курский вокзал Москвы, на середине дороги у меня вдруг сломалась маршрутка, а скорый поезд «Оскол» оказался настолько гадким, насколько у нас в Казахстане может быть только какой-нибудь 617-й сообщением Джезказган—Балхаш...

Вообще-то в России такие задрипанные поезда – крайняя и удивительная редкость, но мне как раз на него и повезло. Серое и мокрое постельное бельё, пожрать негде – ни вагон-ресторана, ни перронной торговли, грязные убитые вагоны, в общем, всё «в цвет». В том числе и попутчица. Молоденькая худенькая чёрненькая девчонка двадцати примерно лет оказалась моей единственной соседкой по купе. Её проводил какой-то крутой «папик», увешанный с ног до головы сотовыми телефонами и пейджерами. Барышня улеглась на свою полку и принялась читать книжку «10000 советов тем, кто ждёт ребёнка». Я даже не стал спрашивать, как её зовут...

Впрочем, она вскоре упала спать, а я по своему обычаю стоял у открытого окошка в проходе. Мимо последовательно проплывали «видеосюжеты» цветущего Замоскворечья, разномастных весёленьких дачек Подмосковья, где народ уже полон картошкой, потом буксира, толкающего перед собой огромную баржу мимо сонных рыболовов, сидящих по откосам Оки в Серпухове...

Вскоре компанию у этого окна мне составила уже другая барышня, почти моя ровесница, которая ехала в соседнем купе. Она была женой какого-то офицера, и ехала в отпуск откуда-то с Севера. Знакомство началось с совместного перекура в тамбуре, где она, узнав, что моя соседка по купе никем мне не является, приколотась над ней от души, а потом стала рассказывать мне про свой родной Старый Оскол, где я ни разу до этого не был...

Остановились в Туле, потом в Орле и Курске. На улице до конца не темнело, к тому же в российских городах отключать по ночам уличные фонари, как в Алма-Ате середины и конца 90-х годов XX века, как-то не было принято. В Курске в третьем часу ночи по мосту в сторону железнодорожного вокзала ещё полз какой-то трамвайчик с пассажирами...

Я даже часика полтора поспал – ну не могу долго спать в поезде и всё тут! Самые интересные картинки начались, когда наш паровоз съехал с рассветом с главной харьковской трассы, и покатил по тепловозной двухпутке в сторону Старого Оскола. Со скоростью не больше сорока...

Курская область плавно перетекла в Белгородскую. Кругом был настоящий жирный чернозём, блестящий от полива, как антрацит. Среди цветущих яблонь и делянок с картошкой попадались аккуратненькие домики с колодцами-«журавлями», а из-под колёс тепловоза с визгом, писком, кудахтаньем и прочими подобными звуками разлетались врассыпную сытые бургерские куры, поросята и индюки.

Сельские пейзажи остались позади, в Губкине за окном закоптил небо Лебединский ГОК, а ещё через час мы приехали.

Тихий провинциальный городок 1598 года выпуска утонул в зелени садов и парков. На самых дальних окраинах виднелись какие-то многоэтажки, а по центру... Огромное, но тогда ещё недостроенное здание местного вокзала стояло среди тихого частного сектора, и, если в других городах железнодорожный вокзал – это чуть ли не центр всей местной цивилизации, то здесь... Ну представьте себе картину: здание нашей Алма-Аты 1 поставить где-нибудь на улице Красных Партизан в Татарке, да ещё сделать так, что туда ходит всего два автобусных маршрута с интервалом движения аж в 1 час 10 минут у каждого! Но к прибытию нашего поезда автобусы пришли. Оба!

Маршрут петлял по тихим улочкам, ветки фруктовых деревьев совались в окна... Дорога, такая узенькая, что два «Икаруса» разезжались на ней с трудом, сначала шла круто вниз, проходила по мосту над речкой и рельсами, потом круто поднималась вверх. На самом верху холма стояли два старинных здания – той самой кондитерской фабрики, чьи конфеты я купил на березниковском базарчике, и местной церкви. Духота почти в тридцатник, а по улицам тут и там мелькали молоденькие девочки в легкомысленных сарафанчиках...

Ближе к краю города образовались многоэтажные домики, а завод «Осколцемент», на который я ехал, находился уже за городом. Автобус ходил туда тоже по какому-то немислимому расписанию, однако ж я доехал. Поселили меня прямо рядом со зданием заводоуправления. Там у них была заводская поликлиника и здравпункт, но на втором этаже они объединили четыре комнаты, и получился десятиместный гостиничный номер. С телевизором, электроплитой, холодильником – и бесплатно!

Нас жило пятеро, трое мужиков были из Белгорода, ещё один с Украины. Ничего, жили себе припИваючи.

Моя футеровка шла своим чередом, и я захотел по ходу дела посетить с визитом и Оскольский электрометаллургический комбинат. Я опять переехал сонный центр города. На другом конце Старого Оскола тоже оказались девятиэтажные микрорайоны, кроме того, там, оказывается, ходил трамвай! Один-единственный маршрут трамвая проходил по всему Новому Городу и тянулся ещё 31 километр за город до этого самого «ОЭМК». Как электричка!

Трасса трамвая шла по полям и лугам, примерно через каждый километр были останки – то теплицы, то дачные домики. Выехав из города, проехали мост, под которым текла небольшая, заросшая кувшинками речушка и паслось стадо гусей. С той стороны реки, где была устроена трамвайная остановка, притулилась кафешка с летней площадкой, а с другой стороны стояла синяя табличка «р. Убля». Кафешка называлась так же. Что-то я так ни у кого и не спросил, где правильно ставить ударение в этом названии...

Трамвайчик порою разгонялся до такой скорости, что колёса начинали каким-то образом звенеть – на обычных городских трамваях этого не услышишь. Иногда вагон прилично мотало из стороны в сторону.

Зайти на территорию «ОЭМК», в отличие от подмосковной Электростали, оказалось настолько просто, что это вновь напомнило страну непуганых идиотов...

Через день я поехал обратно в город Лужков. Опять тот же самый поезд, то же гадкое мокрое серое бельё, но теперь вдобавок ещё и проводница попала с характером: старая баба вдвое толще меня самого ходила по вагону и пыталась всех пассажиров построить по стойке «Смирно». Докапывалась до каждой мелочи – «Зачем окно открыл?» – и тому подобное. Разумеется, она быстренько была послана мною куда-то очень далеко, после чего ходила и приносивалась, не пьян ли я – точно бы ментов натравила. Но тут уж у неё ничего не вышло, и это явно не добавило этой бабе ни хорошего настроения, ни здоровья...

Моим соседом по купе оказался молоденький армянин, отвоевавший в Карабахе. Ну такой герой, куда там! Хотя чего уж скрывать – азербайджанцы получили в Карабахе на всю катушку...

Когда выехали на главную трассу, перед нами замаячил скорый из Феодосии – главный «черешневоз» Крыма. Мы догоняли его на каждой станции. Весь его плацкарт, ещё по сезону безлюдный, был забит под потолок ящиками с огромной (со сливу) колерованной черешней, которую и выгружали на каждой станции. Перроны Курского вокзала, несмотря на 6 утра воскресенья, вообще напоминали алматинский Зелёный базар. «Фруктово́зы» с Украины начали подходить через каждые 20 минут, и все перроны превратились в черешневую «оптовку». Но товар в основном скупали азербайджанцы, чтобы развезти его дальше по рынкам Москвы, и там уже навариться. Обычных покупателей, которых так много приходит за фруктами к алматинским поездкам в Рубцовке, Барнауле или Черепанове, я так и не увидел.

Прижатый коробками фруктов к самому краю перрона, я дождался электричку обратно до Царицыно, и поехал себе досыпать...

106. Рудный двор

Для того, чтобы сделать одну из марок наших огнеупорных смесей, срочно потребовался пиролюзит, причём нам нужно-то было его всего около двух тонн. Москвичи упали на телефоны и вскоре выяснили, что такое сырьё есть на Косогорском металлургическом заводе в Туле, который получает его вагонами из нашего же Казахстана, с Жайремского ГОКа. Лучше нашего марганца был чиатурский, но поскольку Грузии тогда уже не было, сырьё с того месторождения в страны СНГ больше не продавали. Говорили, что грузинам теперь нечем его сушить после обогащения – ни электричества, ни газа...

Неделя ушла на то, чтобы всё узнать, выписать счета, оплатить, и всё такое прочее. Дело было на мази, и тогда наш московский персонал стал наезжать на Габаева, чтобы за этим пиролюзитом послали в Тулу меня, потому что все остальные были заняты «более важными» делами.

Но что бы ты не делал в этой России, с тебя везде и постоянно требовали документ, не просто удостоверяющий личность, а с этой их пропиской, без которой эта страна жить так и не научилась! Я не совсем понимал, что я там могу сделать со своим казахстанским загранпаспортом. Тем не менее мне выписали по всем правилам доверенность, а затем я стал обзванивать московские транспортные фирмы в поисках подходящей автомашины.

Вообще-то я хотел найти «Зил-бычок» с открытым металлическим кузовом, но таких в аренде нигде почему-то не было. Все фирмы предлагали либо грузовые «ГАЗели» -полупторки, либо монстров в виде «КамАЗа-длинномер». В конце концов я остановился на фирме, которая предложила самосвал «ГАЗ-53». Такой грузовик, во-первых, стоил подешевле, а во-вторых – по трассе шёл более или менее быстро. «Сутенёр», то бишь диспетчер, дал мне по телефону номер лайбы, которую поутру подадут мне к дому...

Был декабрь 2000 года. Стоял мороз ближе к минус пятнадцати. К восьми утра я вышел на улицу возле своего дома и стал смотреть на все грузовики, проезжавшие мимо. «ГАЗона» как-то не наблюдалось, и я не сразу обратил внимание, что по двору крутится огромный пустой «Зил» с новой «квадратной» кабиной и обычным деревянным кузовом! Минут через пятнадцать в мою душу закрались смутные сомнения, и я подошёл к его водителю. Ну конечно же, это и оказалась заказанная мною лайба. Водила был дико удивлён, что мне дали номер другой машины, но этот-то бедолага был ни в чём не виноват...

Грузовик восьмилетней давности, хоть и пустой, полз по трассе со скоростью максимум в шестьдесят пять, и разогнать его побыстрее никакой возможности не представлялось. Мужик за рулём попался абсолютно классный, несмотря на то, что был москвичом – среди жителей города Лужкова это, к сожалению, редкость. Мы мило беседовали часа три, пока ехали – сначала я рассказывал ему про Алматы, а потом он выдал мне целую кучу разных дорожных историй, коих знал множество. И на этот самый Косогорский завод мы приехали только к обеду.

Я понёсся в здание заводоуправления, и мне велели выписать на эту машину разовый пропуск. Пока водитель заполнил себе путевой лист, эта контора закрылась на обед, и мы встали ещё на час. На улице в тот день было очень скользко, мороз дошёл до минус двенадцати. Мы торчали в кабине, периодически включая двигатель, чтобы погреться. Перерыв рано или поздно всё-таки кончился, и пропуск нам выписали.

Место, где находился завод, не зря называлось Косая Гора: здания цехов и прочих служб стояли на террасах аж в трёх уровнях, и мы, едзя по его территории, то буксовали, пытаясь забраться на очередной крутой ледяной подъём, то не знали, как затормозить на таком же ледяном спуске.

Переехав пару раз через какие-то рельсы, мы наткнулись, наконец, на весовую. Мой шофёр сначала никак не мог загнать свой грузовик на платформу – весы были под довольно

низеньким навесом, и ему мешал аэродинамический козырёк, который он соорудил на крыше кабины: его грузовик вообще-то был с тентом, который специально ради этого рейса сняли.

Наконец водила аккуратно прокрался на самый край весовой платформы задним ходом – козырёк над кабиной замер сантиметрах в двух или трёх от крыши навеса. Нам выдали талончик, велели ехать к цеху, и там искать заведующего рудным двором.

В приёмной начальника цеха сидела совершенно обалденная девчонка – красоте девочек того города, в который со своим самоваром не ездят, давно уже нужно посвятить отдельный сайт! Она сначала целых полчаса пыталась найти мне этого мужика по всем заводским телефонам, но потом бросила это бесполезное занятие, и стала объяснять, как доехать до рудного двора: налево, направо, вверх, вниз, снова налево, ещё раз налево, под арку, ну и так далее... Короче, я так ничего толком не понял, и попросил:

– Нарисуйте мне дорогу, пожалуйста!

– Я не умею рисовать! – ответила барышня и заливисто рассмеялась.

Поехали искать рудный двор. Разумеется, сперва заблудились, и попали на него только со второго раза. Посредине его на высокой эстакаде уютно расположился огромный товарняк, люки некоторых полувагонов были открыты и пиролюзит сыпался оттуда вниз, где ездил трактор-погрузчик с огромным ковшом, сгребая руду в бурты. Шеф этого склада оказался здесь, и дал команду трактористу кинуть один ковш к нам в кузов. Грузовик от двух тонн груза чуть присел на своих рессорах, и мы поехали обратно на весы.

Там оказалось, что нам недогрузили полтора центнера руды. Мы снова забрались по всем косякам на склад, и сами попросили тракториста догрузить нас, причём сказали, сколько нам не хватает. Но мужик, не знаю уж, с какой радости, навалил нам ещё почти полный ковш. Конечно же, получился перегруз почти в тонну, и я побежал в заводоуправление – звонить в наш московский офис, чтобы сообщить и о переборе, и о том, что у меня другой номер машины – не тот, который ждут на нашем заводе.

Всё каким-то образом уладилось часа через полтора: заводские выписали мне дополнительные счета-фактуры, машину выпустили с территории, и мы, уже в четвёртом часу вечера, когда уже было почти совсем темно, так же не спеша покатали обратно. Выбравшись на трассу, мой шофёр сначала заправил машину, а затем остановился у небольшого придорожного кафе, на стоянке у которого продавали те самые «Тульские» пряники, причём всяких разных размеров. Накупили пряников и поехали обратно.

Через два с половиной часа муторно медленной поездки впереди показались огоньки покровского базара стройматериалов. Мы свернули с симферопольской трассы направо и поехали в сторону нашего завода. Я-то должен был показать водиле дорогу, но в такой крошечной тьме почему-то «потерялся» на развязке дороги, шедшей из Подольска в Ям, и мы чуть было не уехали в само Домодедово мимо домика автозаправки, стоявшей у этой эстакады. И только в самый последний момент, заметив нужную дорогу, резко уходящую вправо, я едва успел показать на неё пальцем, как мой шофёр, чтобы попасть туда, заложил на гололёде такой вираж, которому позавидовала бы вся образцово-показательная эскадрилья «Витязь»!

Несчастливая машина, попав в «плоский штопор», чуть не сложилась пополам, но в поворот всё же вписалась. Сонная бабка, сидевшая на вахте «Домогнеупора», чуть не померла от испуга, когда наша машина остановилась перед воротами. Шёл восьмой час вечера, и на заводе практически никого не было. Но Санёк тормознул двух своих работяг, и они понеслись разгружать этот пиролюзит в каком-то складе, а Жамал, колдовавший с какими-то составами у муфеля, увидел огромный, затянутый в полиэтилен пряник, и тут же поставил чайник.

Домой в ту пятницу мы попали только в одиннадцатом часу вечера...

Прошло полгода, и летом 2001 года нам снова понадобился тот же самый пиролюзит. Вторая часть «марлезонского балета» отличалась от первой тем, что машину для его перевозки решили заказать на сей раз в самой Туле – это выходило почти на тысячу рублей дешевле!

Правда, и у меня, и у Саньки, вновь ждавшего меня с этой машиной на заводе в Домодедово, теперь было по сотовому телефону.

Когда уже договорились и насчёт руды, и насчёт машины, я пошёл узнавать, на чём бы мне уехать рано утром в эту Тулу. Я ещё весной вырезал из двух, шедших подряд, «московских» выпусков «Комсомольской правды», расписание междугородних автобусов, но оказалось, что оно безбожно врёт. Там не было никакого намёка на то, что рейсы в Тулу-то вот они, рядом – не с «Юго-Западной», а с «Домодедовской». Но первый автобус шёл только в 7.30 утра. А почему бы и не в шесть?! Билетов заранее не продавали – кондукторша заходила в салон только перед самым отправлением рейса. Но тётка, сидевшая в новеньком здании автостанции, добросовестно записывала всех желавших в листочки – бронировала места, и хорошо, что я догадался «забронироваться» почти за сутки: рано утром этот автобус не взял почти с десятков желающих, оставив их на следующий рейс, шедший где-то на полтора часа позже...

Автобус «Неоплан-Ситилайнер», хоть и был, естественно, не новым, но выглядел вполне бодро, да и по трассе бежал так же – мы обогнали даже половину легковушек, не говоря уж о грузовиках. Рейс заходил в самый центр Тулы, к автовокзалу, и я наконец-то увидел сам город. А он оказался очень даже ничего – гораздо красивее, чем я себе это предполагал!

Кое-как разобравшись в маршрутах местных автобусов, я к одиннадцати утра примчался на Косую Гору. Машины, заказанной нами, ещё не было, и мне пришлось ждать её минут двадцать. Увидев, что человек приехал, я понёсся оформлять документы.

Оказалось, что с этого дня на заводе поменялось почти всё начальство, и отдел сырья отправил меня за новой визой к новому заместителю директора по сбыту. Я получил эту визу, мне выписали накладные, я до обеда успел их подписать и оформить пропуск для автомашины на территорию завода.

Взвесились, поехали в доменный цех, где, несмотря на перерыв, всё же получили на своих накладных подпись его начальника, но в самом рудном дворе мы всё-таки застряли минут на сорок – грузить нас было некому. Погрузчика-трактора на сей раз не было, и машинист огромного козлового крана, которому мы сказали, сколько нам этого пирролизита надо, сыпанул нам в кузов полный грейферный ковш руды, причём с высоты метров в пять! Рессоры несчастного самосвала на этом чуть не кончились! Снова перегруз – на сей раз на семьсот килограмм.

Я понёсся в заводоуправление, и отдел сырья вдруг заупрявился – они боялись выписать мне дополнительный счёт на лишний вес, не зная, что там на уме у нового начальства. Я потратил почти два часа, пока всё же получил разрешение, счета, и пропуск на выезд с территории. И опять, как и полгода назад, всё утряслось только к половине четвёртого вечера – что толку, что мы приехали не в час дня, а в одиннадцать утра?! Судьбу не обманешь...

А сотовый телефон надрывался каждые пять или десять минут – Санёк, ждавший меня с этой рудой там, на нашем участке, уже ссал кипятком! Мне стало очень жалко этого коренного москвича, аж самого потомка графов Нарышкиных, и поэтому я специально остановил нашу машину на обратном пути на одной из тульских улиц у продуктового магазина, чтобы купить там для Саньки самый большой тульский «Подарочный» пряник.

Мне всё равно никак не удавалось съездить в Тулу так, чтобы потом надо было сразу домой в Алма-Ату – у нас же в Казахстане такие прянички тогда ещё не продавали. И моей мечте довести хоть один такой пряник до нашего города так и не суждено было сбыться... Мы проехали на самосвале почти через весь центр города. Как потом оказалось, это действительно вышло почти на десяток километров короче, чем ехать через саму Косую Гору на объездную.

«ЗиЛ-ММЗ» почапал себе потихонечку в сторону Москвы. Это же тебе не «Ситилайнер», и обратно я ехал почти на час дольше, чем туда. Ну да ладно, мы всё равно ещё успели после разгрузки машины и расчёта с её водителем заехать и забрать с работы Сашкину подругу Ольгу.

Это же было самым главным!

107. Нас не догонят!

Наджат Шарипов, долгое время бывший водителем у братьев Кузевановых, был шофёром просто по своему призванию. До «Гранита» он несколько лет открутил баранку на «Скорой Помощи» по улицам Алма-Аты, и только он однажды смог привезти меня в самой середине рабочего дня от угла Абая и Ленина до аэропорта за 14 минут, не попавшись при этом ментам! Мы неслись по городу со скоростью за столбик, под включённую на всю громкость очередную песню Офры Хазы, к которой Шарипов был явно неравнодушен...

Времена изменились, и Наджат сначала прибил к «костоправам», а потом вместе с одним из них, Мишкой Крыжановским, стал гонять машины из Европы на продажу.

Мужики улетели на самолёте в Литву, взяли там за какие-то копейки по небитой машинке – профессионального «костоправа» Крыжановского обвести вокруг пальца было практически невозможно! – и поехали обратно домой. Мишка взял «Ниссан-Санни» 1986 года, а Наджат – «Мазду-323BW» («универсал») 1983 года выпуска. Недорогие машины должны были уйти на алматинской автобарахолке меньше, чем за неделю – мужики не имели возможности долго ждать продажи, жили с оборота...

Где-то сразу за Великими Луками наджатовская «Мазда» вдруг заглохла, и Мишка потащил её «на верёвке». Сломался датчик Холла в трамблере. Так они добрались до Москвы, и пристроили свои машины на ночь на какой-то автостоянке возле пересечения Кольцевой автодороги и Рублёво-Успенского шоссе, после чего появились у меня. Мороз на улице хоть и стоял не особо сильный, градусов семь-восемь, но Наджат, со своим небольшим ростом, просидев несколько часов за рулём нетопленной машины, был теперь очень сильно похож на пингвинёнка Лоло.

На следующее утро мы поехали к восьми утра на ту стоянку, орлы забрали свои лайбы и так же, «на верёвке», пригнали их к моему дому. Я накупил у станции метро всяких «автомобильных» газет, и господа перегонщики стали обзванивать все московские конторы, где торговали запчастями для «Мазд». Нашли какую-то фирму, стоявшую на Ленинградке почти у самого Зеленограда, поехали туда, и через каких-то три часа вернулись назад с этим самым датчиком. Когда его поставили, машинка немедленно завелась и работала себе, как ни в чём не бывало. А разобрав старый датчик, они увидели, что он внутри весь клееный-переклеенный!

На следующее утро мужики собрались ехать дальше, в Алматы. Мне в Москве до Нового Года делать было уже нечего, и я собрался домой вместе с ними. Утром 19 декабря 2000 года мы помылись, побрились, хорошо позавтракали, собрали все шмотки, загрузились и потихонечку отправились. Перед самым отъездом я залез на сайт «Yahoo-Weather» и переписал погоду по всем городам, которые мы должны были проезжать, на три-четыре дня вперёд.

Тормознули у станции метро «Красногвардейская», затарились в универсаме всякими продуктами, и доехали потом до автосервиса на конечной остановке троллейбусов и автобусов в самом конце Каширского шоссе. У «Ниссана» -то был «ABS», а на «Мазду» пришлось купить и надеть резину с шипами. За час нашу с Наджатом машинку переобули, и велели первые 200—300 километров ехать со скоростью не больше семидесяти, чтобы эти шипы притёрлись и прикатались.

Так оно и получилось. Едва мы свернули со МКАДа на нижегородскую трассу, как сразу же попали в какую-то жуткую пробку, которая рассосалась только где-то ближе к Электростали. Мужики остановились, сняли воздушные фильтры и стали прыскать из какого-то аэрозольного баллончика в карбюраторы. Не знаю уж, что там пообещала американская фирма, выпустившая этот хитрый химикат, но звук нашего двигателя и вправду стал заметно тише и ровнее.

Мы убегали от наступавшего нам на пятки циклона: стоило хоть ненадолго остановиться, как тут же начинался снег, а как снова притопишь по трассе, он прекращался. Впрочем, «Yahoo-Weather» так нам и обещал. И Наджат, и Мишка доэкономились на антиобледенительной жидкости, и разбавили её водой настолько, что жиклера стеклоомывателей на обеих лайбах за городом моментально замёрзли. На дороге был гололёд, а там, где успели посыпать соль – он был и ещё пополам с жидкой грязью. Лобовик оставался чистым не больше десяти минут, и приходилось всё время останавливаться, и очищать его то водой, то снегом...

По дороге до Нижнего Новгорода мы уже увидели несколько машин, и грузовых, и легковых, улетевших с трассы в кюветы, и перевернувшихся. Мои орлы небезосновательно опасались всяческого дорожного рэкета, поэтому на центральные улицы городов, попадавших нам на пути, старались не попадать. Владимир мы объехали по какой-то окружной дороге, а вот в Нижнем Новгороде пришлось заехать в сам город – другой дороги не было. И сразу при въезде оказался какой-то железнодорожный переезд – излюбленное место рэкетиров! Когда его шлагбаум вдруг опустился прямо перед нами, с Наджатом чуть не случилась истерика. Но мимо всего лишь навсего прошёл маневровый тепловоз с парочкой вагонов, и переезд открыли.

Орлы притопили по улице, шедшей мимо знаменитого «ГАЗа», почти под столы.

За Нижним Новгородом машин на трассе стало намного меньше, и господа перегонщики даже рискнули остановиться у какого-то придорожного кафе, чтобы поужинать и попить кофейку. Уровень сервиса и в этом кафе, и во всех остальных, попавшихся нам на территории России, был просто плачевным – всех продавщиц нужно было срочно отдать на курсы элементарной вежливости. Сонная тётка швырнула в нас по стакану кофе, мы немного посидели за столиком, Мишка с Наджатом покопались в документах на свои лайбы, и мы тронулись дальше.

Когда мы заехали в Чувашию, нас остановили на первом же посту ГИБДД: менты записывали в специальный журнал всех, кто рискнул сунуться на трассу после одиннадцати вечера. Примерно через час после этого, проезжая через довольно большое село, мы вдруг увидели совершенно непонятный дорожный знак. На значительном расстоянии от дороги торчал металлический столб, на котором висел знак «Ограничение скорости», причём, непонятно, до скольки – пятидесяти? шестидесяти? – первая цифра была затёрта до неузнаваемости. Под этим знаком висело две столь же неразборчивых и затёртых таблички: зона действия – то ли две, то ли пять тысяч метров и время действия знака – вообще в свете фар не читаемое!

Мишка проскочил мимо со скоростью под семьдесят, и из ближайших кустов немедленно выскочил чувашский мент, подоивший моих орлов на сумму по 250 рублей с каждого. Наджат утешался лишь тем, что на трассе через Самару такого беспредела было ещё больше...

Казанское ханство господина Шаймиева встретило нас кассой у моста через Волгу: деньги за проезд по этому сооружению сдирали со всех машин, не имевших цифры «16» – самого Татарстана! – в секторе региона на российских номерных знаках и, уж тем более, со всего транзитного транспорта. Номера местных машин тоже были очень странные: всё дело в том, что на номерах Российской Федерации под этой самой цифрой, обозначающей регион, ставилась надпись «RUS» и рисовался российский трёхцветный флажок. Причём эти флажки стали рисовать не сразу, а только через полгода или год, как ввели такие номера. Но с момента введения таких знаков прошло уже семь лет, а господин Шаймиев флажки России на своих номерах рисовать почему-то так и не научился – проехав весь Татарстан, я не увидел ни одного номера с цифрой «16» и флажком...

Дело шло уже к четырём часам утра, и мои орлы решили остановиться на ночлег. Мы отыскивали платную охраняемую автостоянку – у её ворот стояло пять или шесть мужиков, вооружённые банковскими помповыми ружьями – и заехали внутрь, лихо спрятавшись там от ледяного ветра (стукнуло уже минус 15!) между «фурами» дальнотойщиков. Наджат вёз с собой одеяло, я завернулся в свою куртку, мы с полчаса погрели машину и улеглись...

Ясное дело, что через три часа мы проснулись от дикого холода. Выспались – не выпались, но Крыжановский дал команду ехать дальше. Часа через три мы оказались у Набережных Челнов. Нас опять подоили на мосту при въезде в город, потом Мишка пару раз останавливался на его улицах, спрашивая, как нам проехать дальше и, уже на трассе, при выезде из Набережных Челнов на Уфу, нас остановили на посту ГИБДД. Гололёд был совершенно жуткий, и наши машины, хоть и ехали со скоростью меньше сорока, смогли остановиться только за постом, уже выехав за шлагбаумы, его ограждавшие.

На посту дежурило четверо татарских ментов в разных званиях – прямо готовая команда для «КВН»! И первым делом они потребовали документы у меня – пассажира! – наверное подумали, что я тут самый главный. Я показал своё командировочное удостоверение Алматы-Москва, постовой татарин скривил такую кислую физиономию, что я чуть было не расхохотался, потом они вдвоём начали трясти документы на наши лайбы, тут же нашли какие-то, якобы недостающие, записи в техпаспортах, и велели подоиться по сорок рублей с каждой машины. Наджат, тоже татарин, пошёл на пост – разбираться со своими братьями по крови, а мы с Крыжановским остались у машин. Кругом было абсолютно голо – ни дерева, ни кустика, и я зашёл за переднюю машину, чтобы пописать.

Один из татарских ментов, хоть и стоял почти в ста метрах от меня, тут же прибежал, и стал орать, что сейчас закроет меня за злостное хулиганство (!), отобрал мой паспорт, и пошёл с ним обратно на пост. Я сразу же понял, к чему весь спектакль, и сел на посту рядом с дежурным, глядя в его компьютер, который показывал телекамерой подходившие с обеих сторон машины, и в отдельном окошке определял их номера. Я ждал, когда эти менты скажут мне, на сколько они хотят меня подоить, но сам об этом, естественно не заикался. А ментяра прямо у меня на глазах сделал вид, что звонит в местное РОВД – приезжайте, мол, и заберите у нас хулигана! – короче, играл свою роль на совесть!

Не знал, бедолага, что попадёт со своей наглой жадностью прямиком в Интернет...

В конце концов самый старший татарин на этом посту, капитан в звании, потребовал у меня сто рублей. Я отдал и пошёл к нашим машинам, где Мишка, пока это всё происходило, починил контакты магнитолы в нашей «Мазде», и у нас с Наджатом заиграла музыка. Мы поехали дальше...

К Уфе стемнело, и мы сначала не поняли, где же идёт дорога, ведущая дальше на Урал. Мишка, шедший впереди нас, доехал по улицам города до моста через ту самую речку, в которой когда-то, говорят, утопили легендарного Василия Ивановича, и только там какой-то «камазист» объяснил ему, как нам выехать из города. Мы вернулись почти туда же, где заезжали в город, и свернули на какую-то объездную дорогу, на которой не было ни единого указателя. Там мы пару раз останавливались возле мужиков, чистивших тракторами дорогу от снега и, в конце концов, всё же выбрались на трассу, шедшую через горы на Челябинск.

Повалил густой снег, нам навстречу попадалось так мало машин, что Наджат стал нервничать, подозревая, что дорога через перевал закрыта. Мы проехали почти полтора часа, когда впереди появился мигавший всеми своими огоньками ментяра, сразу за которым огромный тягач тащил по снегу, как санки, белый «Опель», натурально завязанный в морской узел. Кабины, багажника и парочки колёс у этой лайбы уже не было! Сразу за ними шла вереница машин, конца-края которой мы сначала не увидели.

Когда мы остановились на базарчике у поворота в Ашу, и я купил банку местного мёда, тётка-продавщица сказала нам, что перевал и в самом деле открыли всего пару часов назад! Снежище валил просто жуткий – циклон догнал нас вновь, но мои орёлики притопили по трассе почти под сотню, лихо умудряясь обгонять попутные машины в коротеньких перерывах между встречными. В конце концов мы обогнали почти всю эту колонну и опять убежали от циклона – снег прекратился. Где-то за Саткой машин на трассе не стало вообще, и Мишка, ехавший впереди нас, вдруг начал как-то странно вилять по трассе – видать, уже засыпал!

В Миассе нам снова попала платная парковка с вооружённой охраной, и мы стали устраиваться на свой второй ночлег.

Стало чуть теплее, мы на сей раз спали дольше, а когда проснулись, то оказалось, что засыпаны снегом почти по колено – циклон-то на ночёвку не останавливался! Челябинск мы стали объезжать по окружной дороге и поймали по «FM» какое-то местное радио – молоденькая дикторша с каким-то щенячьим восторгом рассказывала в утренних новостях, что накануне в Челябинске осудили одного мужика из нашего Казахстана за то, что он провёз на их базар мясо мимо таможи, и дали ему там же, в России, четыре года!

Уроды... В их голодном краю, где обыкновенная колбаса до сих пор бывает не во всех магазинах, они таких людей должны были встречать с самыми распротёртыми объятиями и понимать, что после уплаты всех положенных таможенных сборов, цена на это мясо вырастет ровно вдвое! Да, времена «сталкеров» кончились...

На границе Челябинской и Курганской областей на огромной куче валунов стоял столб, очень похожий на «Европу-Азию», вокруг которого шла надпись «Курганская область – Челябинская область». Рядом с ним оказалось кафе, возле которого уже стояло ещё штук шесть легковых машин с транзитными номерами и Украины, и Германии, и ещё каких-то стран. Мужики пили кофе, мы решили к ним присоединиться и, только взяли по чашечке, как возле всех этих машин остановилась новенькая «десятка». Из неё вышло четверо бритоголовых «кожаных» мальчиков, принявшихся внимательно рассматривать все стоявшие у этого кафе лайбы. Наджат бросил кофе, схватил меня за шкварник и потащил к машине – мы сорвались с этой стойки самыми первыми!

Снег кончился, но на трассе был такой гололёд, что дорога была, как зеркало! Шарипов вдавил педальку в моторный отсек, и мы помчались по этому льду за сто тридцать. Через несколько километров мы увидели серебристый «БМВ» с полностью тонированными стёклами, стоявший справа от трассы, на повороте к каким-то коровьим фермам. Сколько человек там сидит, мы не видели, и я подумал, что сейчас приоткроется окошко, оттуда высунется дуло, и по нам начнут стрелять. Мы пролетели мимо этой машины так быстро, что даже не заметили, попыталась ли она поехать за нами. В любом случае, угнаться за Наджатом на таком льду смог бы далеко не каждый даже очень профессиональный водила!

Нас не догонят!

Стрелочка уровня топлива на такой скорости вдруг начала падать так быстро, что Наджат понял: неисправен карбюратор. Но отрегулировать его можно было уже только дома, в Алматы. Перед Курганом нам пришлось ехать на заправку, а незадолго до таможенных постов нас тормознул последний российский ментяра. Этот попался на редкость не кровожадный и, посмотрев в документы, быстро отпустил нас, и даже пожелал доброго пути.

Машин у таможи было сравнительно немного. Российский таможенный пост мы прошли за час и подъехали к казахстанскому. Стало темнеть и снова повалил снег. На нашей таможне у старых перегонщиков оказался знакомый мужик, и он оформил им все документы сравнительно быстро – они уложились в полтора часа. Дорога по Казахстану от таможи до поворота на Мамлютку пошла на редкость убитая. За Петропавловском мы повернули на юг, убежать от циклона нам стало уже некуда, и нас накрыла нешуточная пурга!

На трассе всё время попадались «Зилы» -длинномеры», вёзшие в сторону Кокшетау газовые баллоны для кухонных плит. И в один из них мы с Шариповым чуть не врезались! Его задний борт, полностью залепленный снегом, возник перед нашим носом из снежной пелены так стремительно, что Наджат едва успел затормозить!!! Задние габариты у полуприцепа не горели. Мы целый час не могли его обогнать – кучу снега, поднятого «длинномером», сносило как раз влево, и сквозь него мы бы даже не увидели фар встречного автомобиля. В Келлеровке этот «Зил», наконец-то, зачем-то встал, и мы вырвались вперёд.

Продукты у нас уже кончились, и мы решили остановиться в центре Кокшетау. Но там вдруг оказалось, что в одиннадцатом часу вечера ни один из крутых гастрономов в самом центре города уже не работает. Выехав из города и перебравшись через линию железной дороги, мы в следующем же посёлке увидели вывеску кафе, остановились и зашли в него. Три молоденьких девчонки, дежуривших там ночью, моментально накрыли нам столик и угостили вкуснейшим домашним лагманом – России до такого изумительного сервиса было ещё очень далеко.

Мы не успели съесть свой ужин, как во всём посёлке вдруг погас свет: «Кокшетау-Энерго» вместе с нашим «КЕГОС» пели старую песню о главном – о хронических неплатежах за электроэнергию. Девки тут же поставили нам на столик керосиновую лампу, мы напились чаю, купили у них продуктов, и поехали дальше.

До Астаны мы в ту ночь так и не добрались – Мишка встал на ночёвку на огромной стоянке дальнобойщиков у поворота на бывшую Алексеевку, ставшую теперь Ак-Кулем. Пospав четыре часа, мы увидели вокруг себя только густейший туман, в котором очень осторожно стали подкрадываться к Новой Столице Евразии. На посту ГАИ при въезде в город с нас содрали по тысяче тенге (200 российских рублей) так называемого «экологического» сбора – кольцевой трассы вокруг Астаны тогда ещё не было.

На столичных улицах рано утром хоть и было очень много машин и автобусов, но натриевые жёлто-оранжевые лампы уличных фонарей светили очень ярко, и туман в самом городе был как бы не так сильно страшен. Проехав всю Астану и попав на карагандинскую трассу, мы вскоре доехали до поста ГАИ в Кызылжаре, где была резиденция Президента страны. Мишка проехал вперёд, а нас с Наджатом остановили. Ментяра долго ходил кругами вокруг нас, но Шарипов так ему и не «подоился»...

Километров через полсотни от столицы, ближе к Аршалам, сначала вдруг резко кончился туман, а ещё через километров пятнадцать в глаза ударило ярчайшее солнце – «Yahoo-Weather» не врал! Но накануне здесь прошёл дождь, и сразу же после него стукнул мороз: мало того, что сама трасса – все холмы вокруг выглядели какими-то «зеркальными» и сверкали на солнце, как новогодние игрушки.

На посту ГАИ в Осакаровке ментов не было, но мои орлы тормознули на полчаса, чтобы вздремнуть. Вообще на дорогах Казахстана «ГАИшников» было раз в десять меньше, чем в России: бывший министр внутренних дел Каирбек Сулейменов (старый, тёртый и битый опер-профессионал!) не зря прокатился той осенью через всю страну загримированным под простого «челночника» на «КамАЗе» с арбузами...

В районе Караганды на трассе то тут, то там валялись либо перевернувшиеся, либо слетевшие по гололёду в кювет огромные «шаланды». Правда, с территории Карагандинского Metallургического Комбината тут же выехали мужики на тракторе с прицепом и принялись лопатами рассыпать на трассе металлургический шлак, похожий на битое зелёное бутылочное стекло.

В самой Караганде перегонщики поехали по самым окраинным улицам со страшными заледеневшими ямами в западной части города – соваться в центр с нашими транзитными номерами они не рискнули. Выехав из Караганды через Юго-Восток, уже в посёлке Кураминской птицефабрики, мы увидели стоявший отдельно сбоку от трассы большой белый дом без всякой вывески. По количеству «шаланд», стоявших возле него, было похоже, что это какое-то кафе. И точно – нас накормили там вкуснейшим и дешёвым обедом.

Дорога, а вернее то, что от неё осталось сразу за Спасском, представляло собою весьма печальное зрелище. Но вскоре на трассе даже стала попадаться какая-то дорожная техника, а ещё дальше она была уже целыми кусками перекрыта, а объезды были сделаны бульдозером просто в степи – ничего, по мёрзлой глине можно было ехать почти, как по асфальту.

Впереди уже долго маячил длинный автобус «ЛАЗ» с частными шымкентскими номерами. Наджат взялся его обгонять, но этот козёл вдруг тоже резко рванул влево, и мы, спасаясь от его борта, вылетели с трассы на заледеневший наст откоса! Шарипов удержал машину просто чудом – шипованная резина спасла нас ещё раз! Мы стали снова обгонять этот автобус и вдруг увидели, что его водила смотрит на нас и... ржёт!!! Тогда я открыл окно и обложил этого урода всеми матюками и факами, какие только знал!

Прямо посреди Великой Казахской Степи мы вдруг увидели заправку и остановились. Электричества там ещё не было, и мужики стояли у своего вагончика, расставив возле себя бензин, солярку и масла, заранее разлитые по десяти- и двадцатилитровым канистрам. Так, меряя топливо этими ёмкостями, они его и продавали! Заливая нам 20 литров бензина, они сказали, что в следующем году к ним собираются протянуть электролинию.

За 147 километров до Балхаша началась новая, построенная какими-то иностранцами дорога – идеально ровная полоса асфальта радикально чёрного цвета. Машинка бежала чуть больше стельника не шелохнувшись – бедолага Наджат чуть не уснул! Здесь же кончились последние остатки снега на земле и льда на трассе. В Балхаше мы остановились попить кофе. Было семь часов вечера 22-го декабря и мои бывшие сослуживцы в «КЕГОС» собрались по случаю Дня Энергетика на грандиознейшее гульбище в ресторане «Казжол» – как потом оказалось, с певицей Валерией в качестве главного блюда. Я к ним уже не успевал, и моё настроение испортилось окончательно...

Трасса от Балхаша до Алматы пошла вся в «заплатах» – на асфальте серого цвета были почти везде прямоугольнички и квадратики красновато-оранжевого оттенка, под цвет местной щебёнки. Дорога была почти гладкая, но в одном месте нас подкинуло так здорово, что Наджат даже остановил лайбу и пошёл посмотреть – не сломал ли чего?!!

В одиннадцатом часу вечера мы остановились у какого-то кафе за Сары-Шаганом. Обыкновенный серебристый выдавший виды строительный вагончик гордо назывался «Кафе «Ленгер». Пожилой мужик, глава огромной семьи, был родом оттуда, сам был официантом и кассиром, а все его домочадцы трудились по кухне. Там нас накормили поразительно вкуснейшими мантами...

Через полтора часа, где-то между Бурубайталом и Аксуеком, мои орлы снова встали, чтобы хотя бы полчаса поспать. Я бродил вокруг машин, чтобы им не мешать. После этого они уже рванули во весь опор к Алматы, до которой оставалось всего ничего. Я начал крутить наш приёмник, и самой «дальней» радиостанцией оказалось «Радио-31». Шёл уже четвёртый час утра, и по этому каналу шло какое-то ночное ток-шоу, посвящённое вопросам любви и секса.

Слушая их целый час (остальные радиостанции почему-то ещё не ловились), я поразился, что за «больные» люди звонят к ним в прямой эфир – то один мужик поплачется, что ему бабы не дают, то следом какая-то мадам кричит, что ненавидит всех мужиков, вместе взятых – короче, полный бред. И, как только стало ловиться «Русское радио», мы ушли с этой волны...

Алматы встречала нас пасмурной бесснежной погодой с морозом в минус четыре. На углу улиц Белинского и Рыскулова мои орлы остановились, Мишка оттуда поехал к себе домой, а Наджат сначала повёз меня. И последние менты, остановившие нас в этой дороге, оказались в пять часов утра у гастронома «Столичный», в двух кварталах от моего дома. Было бы обидно, если бы нас и здесь «подоили», но мы очень быстро были отпущены на все четыре стороны...

Начав это удивительное путешествие на углу улиц Орехового бульвара и улицы Кустанайской в Москве, мы, проехав по спидометру 4180 километров, оказались через 88 часов на углу проспекта Абая и улицы Мира в Алматы. Я выгрузил из наджатовской машинки всё своё шмутьё, и мы попрощались.

К вечеру следующего дня пластиковая пятилитровая банка с восемью килограммами башкирского мёда оттаяла – её бока стали мягкими. Мы решили её открыть, чтобы хоть посмотреть и попробовать содержимое. Отодрали скотч вокруг крышки и... совершенно обал-

денный медовый запах моментально пропитал всю трёхкомнатную квартиру! Мы в тот вечер обпились чаем с этим мёдом – ради этого даже бегом сгоняли на такси в крутой супермаркет за дорогущей листовой заваркой! Баночки хватило примерно на год, и больше такого запаха мёда я нигде с той поры не встречал...

108. Поиск сети

Уже все мои друзья и знакомые ходили по Алматы с сотовыми телефонами, и только я один оставался без такой связи. Но начал собирать деньги и смотреть, где и сколько стоят эти самые телефончики. Жамал долго лазил по сайту «Яндекс-Гуру», сравнивая разные модели соток, пока не остановился на «Сименсе-S35». На такой крутой аппарат с ионо-литиевым аккумулятором денег мне всё же тогда не хватило, и я выбрал себе там же, в «Яндексе», «Сименс-M35».

Телефон я пошёл покупать в галерею «Водолей» у станции метро «Домодедовская», причём по непонятному капризу судьбы, как раз в тот самый хмурый апрельский день, когда господин Киселёв устроил на своём телеканале «НТВ» самый крутой протест против «Газпрома» – показывали только выпуски новостей.

Я попросил молоденьких парнишек-дилеров подобрать мне такой тарифный план, чтобы платить за разговоры авансовыми предоплатами по карточкам, и чтобы в нём был самый большой роуминг по всем городам России. И пацаны подключили меня к ОАО «МТС» по тарифному плану «Экономный» с «кривым» телефонным номером через «902».

Милый, у меня же новый тариф!

Этот самый роуминг нужно было подключать, явившись лично с паспортом в один из офисов этого самого «МТСа», ближайший из которых к «Домодедовской» был почему-то аж за Павелецким вокзалом, на «Новокузнецкой». Когда я дня через два туда пришёл, как раз и начался тот самый беспредел, о котором я решил написать в отдельном рассказе. Сотрудники компании, так же, как и дилер, продавший мне телефон, сняли у меня ксерокопии с моего казахстанского загранпаспорта и временной лужковской регистрации, и тут же заявили, что роуминг у меня будет только до окончания срока её действия!

Совершенно обалдевший, я вернулся домой и сел читать тот бланк типового публичного договора, который получил у дилеров. Странно – аж из целых четырёх пунктов этого договора выходило так, что услуга роуминга может быть мне отключена только в том случае, если на счету не останется авансовых денег. И до меня стало доходить, что здесь что-то явно не то.

Я написал электронное письмо на «МТС» – в ответную переписку со мною вступила некая госпожа Е. Каткова, которая, совершенно не обращая внимание на явное нарушение её фирмой условий договора, продолжала втирать мне что-то про визы для иностранцев, никакого упоминания о которых в тексте этого договора не было.

Тогда я стал искать в Интернете сайты каких-нибудь юридических консультаций, и нашёл сайт адвокатской фирмы «Аботт и Байер». Написал им электронное письмо – адвокат ответил мне моментально: «Да, мы ведём сразу несколько дел по защите прав потребителей против компаний „МТС“ и „МСС“!» Я отправил ему копию всей своей электронной переписки с госпожой Е. Катковой, этот орёл обещал мне хоть что-нибудь ответить, но так и пропал. Видимо, опять москвичи иногородних то ли испугались, то ли за людей не посчитали...

Препираться с «МТС» у меня в тот месяц времени уже не оставалось – я поехал дальше по своим командировкам, засекая с поезда, а где он вообще, этот самый роуминг будет? Оказалось, что он действительно есть на многих железнодорожных станциях. Сидя на футеровке в Нижнем Тагиле, я действительно остался прямо посреди дороги без связи – несчастный мой телефончик жалобно мигал на своём экранчике надписью «ПОИСК СЕТИ».

Приехав к себе в Алматы, я купил себе SIM-карту нашего «Актива». Отличительными особенностями этой сети были две вещи: все входящие звонки были для тебя бесплатны, а телефоны, подключенные по этим SIM-картам, периодически «зависали». SMS можно было отправлять только через сутки после получения номера. Их, кстати, в то время абсолютно

невозможно было отправить с «K-Cell» на «K-Mobile» и наоборот, так же, как и в Москве «SMS-ки» не ходили между «МТС» и «Билайном».

Справочная служба «09» работала в Алматы только до девяти вечера, дальше включалась так называемая «коммерческая» справочная служба «088», но вдруг выяснилось, что эта служба отказывается обслуживать звонящих к ним с сотовых телефонов! Ещё больше я удивился, когда вообще не смог дозвониться с сотового телефона на номер бюро ремонтов алма-тинской ГТС «065», когда у меня дома сломался обычный телефон!

Даже как-то странно было, что операторы сотовой связи и в России, и в Казахстане так по-хамски относятся к своим клиентам, что с успехом превзошли в этом продавцов гастронома времён развитого советского социализма...

Подъезжая обратно к Москве, я поменял вкладыш «Актива» снова на «МТС» – незадолго до Рязани телефончик заработал. Получить регистрацию я не успевал – нужно было срочно ехать в командировку на Украину и, добравшись до Запорожья, я купил себе украинский номер фирмы «Киевстар».

У этого оператора оказался такой прикол: отправляешь «SMS-ку», а подтверждение о том, что она ушла, приходило тебе через два часа, через полдня, через сутки, а рекорд составил ДВОЕ СУТОК!!! И люди получали мои сообщения с таким же точно опозданием! А на следующий день моей запорожской командировки на экране вдруг опять появился «Поиск сети»! Оказалось, что во всём Запорожье вся эта сеть крякнула аж на полдня, а потом мне сказали, что и в Симферополе – тоже!

Но зато – худа без добра не бывает! – у этого украинского оператора оказалась очень классная система авансовых предоплат. Не надо было бегать и искать эти пластиковые карточки «Киевстара» – почти в каждом более или менее крупном продуктовом магазине на кассах стоял аппарат, очень похожий на терминал, по которому товары оплачивают с банковских пластиковых карт. Кассирша, получив с тебя сумму, аналогичную номиналу выпускавшихся карт – 25, 50, 100 гривень (не у. е., как в то время у нас или в России!), нажимала на кнопки этой машинки, и та, подумав пару минут, выдавала тебе чек с таким же многозначным кодом активации, какие нанесены под защитным покрытием на пластиковых картах предоплат. Вводи с этого чека его номер и этот код – вот тебе и пополнение баланса!

Я вернулся обратно в город Лужков и, так и не отказавшись от затеи повоевать с «МТС» за свой роуминг, пошёл к юристам, и мне сказали, чтобы я в электронную переписку с ними больше не вступал, а направил туда самый, что ни на есть официальный запрос о причинах отключения моего роуминга. Я написал такой запрос на имя президента их компании господина Смирнова и отправил заказным письмом с уведомлением.

Недели через две «МТС» прислал мне ответ за подписью старшего специалиста службы сервиса, в котором было сказано, что процедура подключения услуги «международный и национальный роуминг» для иностранных граждан подразумевает подключение данной услуги на срок действия визы или регистрации.

Юристы Московского «Общества защиты прав потребителей», посмотрев этот официальный ответ, тут же сказали мне, что «МТС» «попал»: в соответствии с какой-то статьёй российского Гражданского Кодекса по «публичным» договорам, заключённым между физическими и юридическими лицами, иностранные граждане имели абсолютно равные права с гражданами РФ! Они составили мне на следующий день бумагу с жалобой на неправомерные действия телефонистов (что обошлось мне в 18 долларов), которую теперь следовало отнести в Таганский районный суд г. Москвы, по месту юридической регистрации ответчика.

Госпожа судья Таганского суда, посмотрев с присущим настоящим москвичкам снобизмом на явившегося к ней с жалобой гражданина какого-то Казахстана (это ж надо же?!), сначала попыталась сплавить меня с глаз долой:

– Я такие жалобы не рассматриваю.

– Извините, мадам, меня к Вам направила канцелярия Вашего суда.

Вид у судейской госпожи стал такой, как будто у неё разболелись все зубы сразу. Но она всё же села читать мои бумаги и, заставив меня сделать в них несколько исправлений, объявила, что назначает первое слушание на 20 сентября. Вот незадача-то: 16-го мне уже нужно было уезжать, и я честно ей в этом признался. Представительница российской Фемиды от такого заявления «потерялась» окончательно, но велела мне написать на всех экземплярах подаваемой жалобы о том, что я прошу рассматривать дело без моего непосредственного участия.

Естественно, что самое интересное во всей этой истории действие я пропустил. Что уж там за приговор вынесли «МТСу» – не знаю, но роуминг у меня больше не кончился ни 17 октября, когда истёк срок очередной временной лужковской регистрации, ни даже 13 ноября, когда на моём счету уже не осталось ни одной условной единицы, но телефончик исправно продолжал работать в чужой сети, ловя сигналы новенького передатчика омско-новосибирской «SCS», установленного всего неделю или две назад на крыше высотного здания дирекции завода «НовЭЗ» в Линёво...

Весной 2002 года «МегаФон» вдруг выкупил почти все акции уральской сети «Uraltel», и в июне того же года, когда я попал в Екатеринбург, мой телефон, подключённый к «МТСу», не смог включиться в роуминг в этой сети, а другой там попросту не оказалось (я думал, что там ещё есть «Билайн»). Вот так «МТС» в очередной раз положил что-то очень большое на все 3 миллиона своих «друзей».

Вот что такое – «мобильная» дружба! (Выделены рекламные слоганы «МТС» тех лет).

Через пару месяцев у себя в Казахстане я зашёл в приёмную Устькаменогорского Титано-Магниевого Комбината, чтобы поставить печать. В очереди к директорам сидело несколько человек, круче которых были только яйца, да ещё если только в профиль. И тут позвонила моя сотка. Мелодию звонка тогда можно было написать на ней самому, что я и сделал, изобразив рымбаевский «Атамекен» – вот когда понадобились музыкальные диктанты и сольфеджио музыкальной школы! Один из крутых мужиков востепенно достал свою сотку, всю в золоте и бриллиантах, повертел и недоумённо произнёс:

– А где ты нашёл в ней казахскую мелодию?

– Ну у Вас же, наверное, «серая», с Эмиратов? А у меня наша, специально для Казахстана...

С мужиком чуть не случилась истерика, а я бегом выскочил оттуда, давясь от хохота...

109. Страна чудес

На Украине я не был уже восемь лет. За это время там ещё раз сменили валюту, моя двоюродная сестрёнка Ленка родила мне племянника, а люди, типа Олечки Палённой, побывавшие там, приезжали и рассказывали всякие страшные истории – об украинской таможене, например...

А по телевизору что толком увидишь? Все телеканалы уже полгода показывали одно и то же: каких-то демонстрантов с лозунгами «Кучму геть...» И ехать туда в командировку я, честно говоря, даже боялся. Но клиенты на потихоньку выползавшей из какой-то глобальной нищеты Украине у нас всё же стали появляться. И «первой ласточкой» стал запорожский завод «Укрграфит», затеявший в июне 2001 года футеровку одной из своих вращающихся обжиговых печей...

Направление из Москвы на Запорожье полностью совпадало с крымским! Начало лета, толпа отпускников, которой ведь не объяснишь, что тебе на работу надо! Но билеты в какой-то скорый поезд, шедший в само Запорожье, и введённый в оборот только на летний сезон, в кассе всё же ещё были. На Курском вокзале я увидел в меру «убитый» состав Приднепровской железной дороги – это и был наш 155-й.

Компанию по купе мне составила очень симпатичная барышня, которая оказалась родом из Запорожья, по прежнему оставалась гражданкой Украины, но уже давно вышла замуж в Москве, причём за какого-то очень крутого мужика, потому что жила в самом центре города, недалеко от нашего офиса. Она стала рассказывать мне об Украине вообще, и о своей родине в частности – что там теперь творится. И вроде ничего страшного там за столько лет и в самом деле не произошло...

Ложиться спать до Белгорода смысла не было – должны были прийти таможенники и пограничники. Но там они почему-то не пришли, и я отрубился. Нас подняли через полтора часа, в Харькове. Пограничники прошли быстро, а после них появился таможенник – пожилой и уже седой дядька, который, посмотрев, сколько багажа лежит у нас под полками, вдруг спросил у меня:

– Вы гражданин России или Украины?

– Я гражданин Республики Казахстан.

Мужик долго соображал, что же это я ему такое сказал, но потом повернулся и ушёл, не сказав больше ни слова. Ну да, знаменитого фильма про Бората тогда ещё не было... Сон, естественно, весь перебили. Но уже начало светать, и я стал смотреть в окошко.

На украинской железной дороге царил чистота и почти образцовый порядок: тупики, матчи светофоров, переезды, платформы электричек, и всё такое прочее было подметено, вымыто, прибрано, покрашено и снабжено аккуратнейшими одинаковыми по форме, цвету и шрифту табличками на украинском языке.

Пригород Харькова состоял из красивых беленьких и чистеньких домиков с садами и огородами. Вся остальная Украина была заботливо разбита на аккуратные деляночки грядок с огурчиками, подсолнухами или картошкой, которые иногда перемежались огромными полями с пшеницей.

В Запорожье поутру уже была жара. Меня приехал встречать ведущий инженер отдела главного механика «Укрграфита» по всем огнеупорным работам Анатолий Аркадьевич Кацнельсон, который и вызвал меня на эту футеровку. Мужу было уже за шестьдесят, и у него был «Жигуль-восьмёрка», на которой он и повёз меня на завод.

Мы проехали почти на другой конец большого и очень симпатичного города, основной контингент машин в котором состоял из всех марок «Запорожцев», «Таврий» и «DAEWOO», чья фирма выкупила себе «ЗАЗ», находившийся совсем рядом с вокзалом...

Часов до двух мы были на заводе, а затем Аркадьич устроил мне экскурсию по городу, которого я никогда до этого не видел. Меня прокатили по плотине знаменитой «ДнепроГЭС», а затем повезли в гостиницу при общежитии завода, которое было на другой стороне Днепра в микрорайоне Бабурка. Ехать туда нужно было по двум мостам. Огромная река в этом месте раздваивалась, и точно посередине её и получился тот самый остров Хортица, на котором когда-то была легендарно знаменитая «Запорожская Сечь».

Оба моста, на остров, и с острова на другой берег, были двухэтажными – на очень узкой автомобильной дороге, шедшей по первому этажу, с трудом разъезжались два троллейбуса, и по утрам там возникали пробки не хуже московских. По верхнему этажу шла двухпутная железная дорога в сторону Кривого Рога. С электричками.

А какие по городу ходили девочки... В подавляющем своём большинстве худенькие и рыженькие, они рассекали по тридцатиградусной жаре в крохотных юбочках или шортиках, и без бюстгалтеров.

КАКАЯ ТАМ, К ЧЁРТУ, ФУТЕРОВКА?!!

Поселив меня в гостинице, Аркадьич повёз меня к себе домой – он жил недалеко от этой общаги. Там он сначала засунул меня в душ, а затем угостил великолепнейшей горилкой. В городе оказалось что-то около шести или семи телеканалов, причём пять из них шли исключительно на украинском языке: даже все так до боли знакомые рекламные ролики – и те были переведены на украинский! Зато по «FM» шло и «Русское Радио», и какой-то очень классный питерский канал «Мелодия», которого не было ни в одном из тех городов, где я побывал до этого. При этом ни на заводе, ни в городе я так ни разу и не услышал, чтобы кто-то говорил на украинском!

Через пару часов мы решили выйти к киоскам на проспекте – я ещё хотел попробовать украинского пива! – как вдруг прямо перед подъездом у Аркадьича оказалась какая-то серебристая японская иномарка, похожая на ту же «восьмёрку», С АЛМА-АТИНСКИМИ НОМЕРАМИ! Пока я соображал, как же она здесь оказалась, появился её хозяин. Мужик, оказывается, никакого отношения к Казахстану не имел и, узнав, откуда я, стал вопить: «Купи у меня эту лайбу за полторы штуки! Я её растаможить не могу!»

Я обещал подумать...

Футеровка шла своим чередом, но на субботу и воскресенье бригада каменщиков, несмотря на то, что сроки ремонта поджимали, вдруг решила устроить себе выходные. Ну и чёрт с ними – я тогда собрался уехать на эти дни к своим родственникам, за четыреста километров отсюда. Ни один паровоз напрямую в Кировоград из Запорожья почему-то не ходил, и я купил себе билет до Знаменки.

Мне попался проходящий поезд из Феодосии в Киев – «Номера мест указывает проводник». Объявления на вокзале шли на украинском, а по-русски дублировались только тогда, когда попадался поезд, шедший в Россию. В принципе, всё было понятно, и единственное, до чего я так и не «доехал» – как по-ихнему называется нумерация вагонов С ГОЛОВЫ или С ХВОСТА поезда? Поэтому, когда объявили мой 106-й, я встал точно посередине перрона.

Мой первый вагон оказался самым хвостовым, но состав был коротким – вагонов восемь или девять – и я успел до него добежать, несмотря на всего-то пять или шесть минут стоянки. Мой вагон не открывали! Проводницы соседнего, второго, велели мне садиться к ним. Потом прибежал парнишка с этого самого первого вагона и открыл его – купейный вагон был абсолютно пуст!

Мне можно было выбрать себе любое место, и я забрался в купе в самой середине вагона. Бригада была из Киева, и проводник, принеся мне комплект белья, попытался рассказать мне что-то на украинском. Я абсолютно ничего не понял, и выдал ему в ответ на казахском:

– Мен украинша білмеймын! (Не понимаю по-украински!)

– ?!!

– Братишка, я из Казахстана, с Алматы.

– А-а-а... – и ушёл.

Такие матрасы и подушки в поезде я увидел впервые – из тонюсенького синтепона! Да уж ладно – кое-как всё же пристроился на этом матрасике, а подушку внутри наволочки в лёгкую сложил аж четверо, и после Днепропетровска даже смог на пару часов уснуть. Проснулся я в «стыковочных» Пятихатках от того, что захотел в туалет. Но стоянка там и санитарная зона длились так долго, что, как у меня всегда и бывало в поездах, сон за это время пропал...

В Знаменке оказалось, что электрички до Кировограда теперь ходят всего два раза в сутки. Я пошёл за обратным билетом до Запорожья, а их не было – народ косяками тянулся в сторону Крыма! В конце концов мне всё же нашли место на каком-то пассажирском, шедшем гораздо раньше того времени, когда я хотел уехать.

Рядом с вокзалом, возле здания автостанции уже шумел огромный базар. Правда, вскоре я увидел транзитный автобус в сторону Кировограда и пошёл в кассу. Но кассирша уже успела закрыть ведомость, и стоявший рядом с ней водила велел мне ждать его за углом улицы, шедшей от вокзала. Минут через десять он меня там подобрал, я прошёл в самый хвост полупустого автобуса, и поехал дальше.

В десятом часу утра я добрался, наконец, до своей тёти и сестры. После паровоза хотелось помыться, но тут оказалось, что во всём Кировограде (город размером где-то с Усть-Каме-ногорск или Томск) нет воды! Водовод для него – больше сотни километров! – шёл от Днепра, откуда-то со Светловодска, и на нём сначала произошла какая-то авария, а потом местная электросетевая компания, тоже, как и у нас в Казахстане, выкупленная в управление какими-то иностранцами, отключила местный «Горводоканал» за долги!

Воды не было всю субботу и ещё полдня воскресенья – только после обеда, когда мне уже надо было уезжать обратно, водичка потихоньку начала сочиться из кранов. Народ моментально расхватал в магазинах все пластиковые пятилитровые бутылки с водой – я и сам успел купить парочку таких – ничего, пяти литров воды из такой «бутылочки» вполне хватило, чтобы помыться... К чести кировоградских коммерсантов следует сказать, что цена на эти бутылки во время «засухи» не выросла ни на один «гривень»...

Тогдашний муж моей сестрёнки Серёга ушёл работать во вторую смену, а Ленка повезла меня в центр города. После прогулки по главной улице она привела меня в кафе, расположенное недалеко от местного «ЦУМа», которое называлось «Максим». В самом центре зала этого заведения был сделан бассейн с фонтанчиком, на краю которого «сидел» то ли бронзовый, то ли латунный парнишка, отлитый в натуральную величину. Одной рукой он как бы делал жест: «Заходите, садитесь...»

Оказалось, что эту точку открыл один из самых крутых жителей Кировограда, а памятник изображал его сына, погибшего в автокатастрофе, именем которого и названо было кафе. Причём Ленка сказала мне, что статуя довольно точно похожа на оригинал – она когда-то видела этого парня ещё живым.

Нас накормили очень вкусным сыром, обжаренным в хлопьях «Геркулеса» – алматинские площадки до такого блюда почему-то до сих пор не додумались...

Зато накануне, сидя с Аркадьичем на такой же площадке в Запорожье, я разговорился с семьёй армян – хозяев точки, которые были давними друзьями с Кацнельсоном. Я рассказал, что в меню почти всех наших алматинских площадок входит «Русская Закуска» – нарезка из варёной в мундире картошки, селёдки, лука и маринованных огурцов, политая растительным маслом. Жена хозяина точки даже удивилась простоте сего блюда: «А почему бы и нам такое не делать?!!»

К шести вечера воскресенья мне нужно было попасть обратно в Знаменку, чтобы сесть в поезд до Запорожья. В расписании автовокзала нашлась маршрутка, приходящая на знаменский вокзал где-то за час до моего поезда – на ней я и поехал. Пассажирский поезд, билет

на который мне достался, шёл из Минска в Крым. И как потом оказалось, он доходил отсюда до Запорожья на целых полчаса быстрее, чем тот скорый, на котором я приехал сюда!

Зарядил мелкий дождь, и в вагон пришлось лезть изрядно промокшим. А там всё было забито отпускатниками до отказа – для меня со времён развала СССР и до сих пор является загадкой: где люди находят деньги, но самое главное – время, чтобы ездить на море?! Оказалось, что на этой станции двое человек вышло, и нам продали их места. Вместе со мною в купе сел мужик из Кременчуга, тоже старый командировочный волчара: он был техником-наладчиком всяческих аттракционов, типа «Луна-Парков», и ехал в Крым на монтаж и пуск очередного парка таких развлечений.

Он рассказал, что Президент Украины, тогда ещё не «монохромно-оранжевый», принял постановление о создании в Крыму курорта международного масштаба, и те фирмы, которые вложат в строительство любых объектов в Крыму деньги на сумму более ста тысяч долларов, освобождаются от всех остальных налогов! И такая политика, разумеется, привела к тому, что этот техник ехал на монтаж уже четвёртого объекта за этот год.

На перроне днепропетровского вокзала была целая куча продуктовых киосков и, зная, что добраться до запорожской гостиницы мне удастся уже далеко за полночь, я решил купить себе на ужин немного колбаски, хлеба и коробку одесского томатного сока. Когда я подошёл обратно к вагону с покупками, две молоденькие проводницы наехали на меня:

– А что ты здесь какой-то туфтовый сок берёшь? Потерпи до Симферополя, у нас в Крыму сок вкуснее!

– Барышни, я еду не в Крым! В вашем Крыму я никогда не был, и вряд ли теперь когда-нибудь туда попаду!

На самом-то деле меня возили когда-то совсем маленьким из Одессы, где жила свои последние годы бабушка – мать моей матери – в Ялту и Севастополь. Елизавета Васильевна сумела как-то взять путёвки на такую морскую экскурсию, ночь на теплоходе из Одессы в Крым, день там и ночь обратно, и моей мамочке долго не удавалось по рассказам вытащить меня из каких-то севастопольских не то аквариумов, не то океанариумов. Но я этого совсем не помнил...

Проводницы симферопольской бригады, всю свою жизнь прожившие на этом полуострове, просто обалдели – такого человека они, наверное, видели впервые! И что? В Запорожье я выходил в гордом одиночестве не только из своего вагона, но, по-моему, и со всего этого поезда! Проводница, оставшаяся «на вахте» и открывшая мне дверь, посмотрела мне вслед так, как будто я был неизлечимо болен...

В первом часу ночи по Запорожью, оказывается, ещё во весь рост ходили маршрутки! Я спокойно доехал до проспекта Metallургов, но вот там на последнюю маршрутку, шедшую до Бабурки, уже не успел – ушла из-под самого моего носа. Пришлось брать таксиста, обычного такого запорожского таксиста на радиофицированной «Таврии», и ехать в гостиницу за червонец гривнами (55 рублей российскими, или где-то 270 тенге нашими) – огромные деньги по их тогдашним меркам.

На следующий день на заводе мужики-футеровщики плакались мне в жилетку: что за жизнь пошла – сало на базаре аж по 14 гривень за кило! Я, смеясь, спросил, как же у них так получилось, что национальный «наркотик» такой дорогой?! «А потому что, – ответили мне, – бензин дорогой, газ тоже, из-за этого и свет, всё это из России – короче, один чёрт москали виноваты!» Я от хохота чуть не упал с монтажной площадки...

Кацнельсон под вечер повёз меня на свою дачу с ночёвкой. Я купил мяса на шашлык, и мы отъехали от города буквально километров на восемь, к самому нижнему краю острова Хортицы. Пока его сын с другом раскочегаривали мангальчик, Аркадьич повёл меня купаться в Днепре.

Я впервые в своей жизни залез в эту речку и удивился: несмотря на то, что она протекала мимо стольких больших и малых городов, вода была абсолютно чистой и прозрачной – не такой желтовато-коричневой, как к примеру, в той же Каме около Перми. Вспасть искупались и досыта накормили местных комаров. Потом вернулись на дачу, и тут, как раз, подоспел и шашлычок...

Вечером следующего дня я уезжал обратно в Москву. Билетов на поезд, шедший из самого Запорожья, не было. Но почему-то они нашлись на проходящий из Симферополя! Подошёл состав из очень красивых вагонов, с сильно закруглёнными окнами на «рамах» из толстой чёрной резины, очень симпатичных внутри. Я подумал сначала, что это самые новые тверские вагоны, но оказалось, что нет! Табличка внутри вагона гласила, что он построен в ГДР в 1972 г., и капитально отремонтирован на заводе в Днепропетровске год назад! Это ж надо так вагон переделать, что его и не узнаешь...

Таможня и пограничники в Харькове нас проверять не стали – они зашли ненадолго в купе к проводникам, и тут же вышли. Зато теперь нас взялся проверять Белгород: пограничники пришли, а таможенников так и не было, хотя ими и пугали. Когда утром наш паровоз подкатил к Курскому вокзалу, всё оказалось, как обычно – толпа кавказообразных спекулянтов ломилась за фруктами, которых, оказывается, симферопольские проводники привезли немало...

110. Осенний марафон

К середине сентября 2001 года все наши дела, наконец-то, утряслись, и можно было уезжать из Москвы домой, но при этом предстояло ещё посетить с деловыми визитами нескольких наших клиентов, и дорога к дому превратилась в двухнедельное путешествие по городам и весям бывшей великой страны.

А приключения начались уже прямо на перроне Ярославского вокзала, когда к нам с Жамалом, и провожавшему нас Сашке Тивину, подошёл серенький, заросший густопсовой бородишкой мужичонка лет сорока, и понёс всякую лабуду насчёт особого величия русской нации и её божественного предназначения. Оно так сильно напомнило мне тексты с бывшего сайта «Русского Национального Единства», на которые мы с Габаевым как-то случайно напорлись, бродя по самым дальним закоулкам Всемирной Паутины, что я немедленно остановил мужичка:

– Мы – граждане Республики Казахстан, и не имеем никакого права вмешиваться в сугубо внутренние дела Российской Федерации.

Дяденька несколько минут соображал, что мы ему сказали, потом выдал:

– Но вы же на Русской Земле стоите?

– И что?

Тогда мужик переключился на Тивина, человека с типичной семитской внешностью, и через пару минут словесной перепалки всё-таки сунул ему в руки буклетик из нескольких страничек, после чего как-то бочком-бочком слинял. Разумеется, что в тексте листовочки буквально через каждое слово оказалось «Жида, жиды, жиды...» и буклетик немедленно улетел под вагон...

Елово-зелёное, берёзово-жёлтое и осиново-красное разноцветье осеннего леса мелькало за окном весь следующий день почти до самого вечера. Наконец наш поезд плавно притёрся к «Горнозаводской» стороне Пермского вокзала. Бригадир состава по-прежнему продолжал продавать билетки в березниковскую «прицепку», но народу в этом автобусе набралось на сей раз едва ли с десятков человек. Нам с Габаевым, разумеется, досталось самое переднее сиденье, и созерцание нами красно-жёлто-зелёной тайги плавно затянулось ещё часика на три...

На следующий же день технический отдел «АВИСМы» устроил совещание, на котором мы должны были рассказать о наших новых разработках. В актовом зале на третьем этаже заводоуправления собралось почти с полсотни человек, начиная с директора по новой технике, реконструкции и развитию господина Курносенко. Остальной контингент подобрался не менее солидным, поэтому Габаев, которому пришлось выпереться для доклада к самому переднему столу в зале, смотрелся на фоне персонала комбината крайне экзотично.

Жамал был одет в джинсы, клетчатую рубаху и кожаную безрукавку. Подойдя к столу, он упёрся в его крышку растопыренными пальцами, на одном из которых был золотой перстень, и начал: «Я вам скажу так: адгезионно-каталитические свойства кладочной смеси...» Я бы не удивился, если бы из его уст вдруг прозвучало: «Короче, пацаны, я ваша новая «крыша»... Доклад Габаева тем не менее прошёл почти на «Ура!», и на следующий день нас повезли с деловым визитом в Соликамск.

Михалыч заказал служебную машину, коей оказался почти новенький красновастенький «ВАЗ-2110». Машинка бодренько понеслась по трассе. Задний мост машины ощутимо подпрыгивал на ухабах, и водитель машины сказал нам, что сразу же после получения этой лайбы с завода заменил ей задние амортизаторы на газовые, чтобы машинка лучше летала по загородным дорогам – «родные» были гораздо мягче. Мы приехали на Соликамский магниевый завод, где Михалыч знал почти всех. Техотдел, оперативка, ещё одна речь Жамала, не менее

пламенная, чем вчера – большинство здешнего народа уже было в курсе того, что мы творим на «АВИСМе», поэтому проблем с общением не возникло...

Теперь нас ждала коксовая батарея в Нижнем Тагиле, и к вечеру следующего дня мы уезжали из Березников. Троллейбус шестого маршрута не спеша спускался по узким улочкам к местной железнодорожной станции, которая во времена кочевавшего где-то здесь по Вишерским лагерным отделениям Соловецкого УСЛОНа Варлама Шаламова называлась Усольем. В заднюю дверь троллейбуса вдруг пролезли два выразительнейших бомжа. Их одежда была уляпана комками глины и опавшими листьями настолько, что прилично одетые тётеньки, волею судьбы оказавшиеся возле них, начали возмущаться. Один из бомжей тут же начал оправдываться: «Да мы с работы едем, переодеться не успели...»

Народ на задней площадке развеселился ещё больше, когда в нашу сторону двинулась суровая кондукторша, и ханьги, заметив её, начали сильно волноваться: «Серёга, я же забыл трактор выключить, давай вернёмся!» И, чтобы не попасть в лапы доблестной сотрудницы местного электротранспорта, они выскочили на первой же остановке...

До боли знакомый мне пассажирский Соликамск – Свердловск, в те времена почти в двадцать вагонов, слегка опаздывая, плёлся по причудливым изгибам рельсов между сопок, поросших тем же красно-жёлто-зелёным лесом. Вагон нам попался штабной, и бригадирша состава втирала своей проводнице: «Завтра сходишь в баньку, примешь пол-литра и всё пройдет!»

Какие там «веромаксы» и «инолтры», рекламами которых тогда была густо сдобрена почти любая телевизионная передача?!!

В хвосте состава, как и обычно, болтался «вагон-зак», и почти на каждой остановке его ждали конвоиры с новыми группами охранявшихся ими «пассажиров». Россия, и так уже имевшая число заключённых в пересчёте на сто тысяч населения больше всех в мире, с каким-то маниакальным упорством продолжала плодить себе уголовников и дальше. Как раз именно такой случай мне только что рассказали на комбинате: шестнадцатилетний сын одной из сотрудниц подрался на дискотеке со своим ровесником. Обычное пацанячье дело, если бы не одно «но»: второй драчун оказался сыном одного из самых крутых местных милицейских чинов, поэтому первого немедленно отправили за решётку, и теперь пытались припаять ему срок в семь лет...

Не составил исключения и перрон Нижнего Тагила. Спотыкаясь спросонок обо всё подряд, мы в шестом часу утра сами открыли себе дверь тамбура и вывалились из полутёмного вагона на такой же полутёмный перрон. В тот же самый миг в нескольких сантиметрах от моего колена щёлкнули собачьи челюсти! Оказалось, что буквально в двух метрах от двери нашего вагона сидят на корточках человек сорок заключённых, а один из конвоиров, матерясь на весь белый свет, пытается оттащить от нас огромную чёрную псину! Но я всего этого сначала в темноте и не разглядел!

Мы с Габаевым пошли заселяться в гостиницу, находившуюся прямо напротив вокзала. Нам дали по вполне приличной одноместке, оснащённой ванной с туалетом, иностранным телевизором, и стоившей 285 рублей в сутки. «ОРТ» уже шло, мы уселись в моём номере, согрели чаю и стали смотреть новости.

Когда рассвело, за моим окном оказался бесподобный вид на железнодорожный вокзал и расположенный сразу за ним металлургический комбинат. Часам к десяти за нами приехали на машинке и отвезли прямо на коксовую батарею. Мужики приодели нас в шерстяные куртки и огромные ботинки, потом отвели нас на самый верх печей. Жамал придиричиво смотрел, как нашу торкрет-массу набрызгивают через просунутую в загрузочный лючок длинную трубу на стенки печи. Затем начальник цеха, а следом и Габаев, поскребли это место специальной чистелкой. Торкрет-масса приклеилась крепко и не отслаивалась.

Мужики остались довольны и повели нас в столовую, располагавшуюся прямо внутри корпуса коксохимической батареи. Нам сказали, что больше ни на одном коксохимическом

производстве столовых прямо внутри батарей нет. Ну да, где ещё по «коксохимам» был, точно не видел. Начальство, сопровождавшее нас, было достаточно большим, чтобы нам моментально соорудили VIP-обед...

А на следующий день мы с Жамалом разъезжались в разные стороны, чтобы встретиться уже дома в Алматы. Габаев уезжал в сторону Челябинска, а я должен был попасть в Новосибирск и Усть-Каменогорск, поэтому взял себе билет из Екатеринбурга в Новосибирск на проходящий поезд Москва—Красноярск, который был не фирменным, и стоил гораздо дешевле шедшей чуть впереди него «России».

Между Нижним Тагилом и столицей Уральской Республики ходили и поезда, и электрички, и автобусы, однако я выбрал себе маршрутку, взяв билет на неё аж за сутки, ибо они были в дефиците.

Трасса, по которой теперь самый крутой народ, включая и Президента этой страны, каждый год мотался на выставку «Росвооружений», оказалась практически в идеальном состоянии, и «Газелька» спокойно бежала себе со скоростью в столик, покуда не въехала на улицы областного центра. Они оказались на редкость убитыми, и с жуткими, почти лужковскими, автомобильными пробками. Крадясь какими-то тайными тропками между бесконечных заборов промзон, наша маршрутка вдруг выскочила к сиявшему, как новенькая монетка, «Северному» автовокзалу Ёбурга. Железнодорожный вокзал оказался совсем рядом, и я пошёл туда пешком.

Бесконечная реконструкция одного здания продолжалась. За те два года, когда я стал попадать сюда более или менее регулярно, для народа открыли лишь один дополнительный зал ожидания, а работам не видно было конца, как впрочем не было заметно и самих работ – лишь заборы и строительные леса.

Время прибытия нашего 90-го скорого прошло, потом так же плавно прошло и время его отправления. И только ещё через полчаса вокзальное радио снизошло и до нас, грешных, соблаговолив объявить, что этот поезд опаздывает не то на час, не то на полтора. «Клуб любителей 90-го поезда» оказался довольно многочисленным, и мы заняли почти половину зала под информационным табло.

Состав прибежал с опозданием на два часа, и народ ломанулся на шестой путь. Мой вагон оказался самым хвостовым. Это была уже самая новая серия российских вагонов, тех самых, у которых окна не опускаются вниз, а открываются крохотными верхними форточками, через которые морду лица на улицу уже не высунешь...

Как бы я хотел заставить горе-конструкторов этих окон посидеть пару часиков в таком вагоне во время таможенного досмотра в каких-нибудь Озинках, когда жара заберётся за сорок, а кондиционер во время стоянки работать не будет (если он будет работать вообще)! Самое интересное было в том, что несмотря на глухие оконные стеклопакеты, вделанные в толстенную резиновую оправу, тише в вагоне от этого не стало – колёса так и громыхали где-то под самым ухом...

Пластик внутренней отделки такого вагона оказался жёлтого цвета с лёгкими белесоватыми полосками, при этом и тонированные окна имели тоже какой-то тёмно-жёлтый оттенок и, когда на следующий день только-только взошло низенькое ярко-жёлтое солнце, а поезд нёсся вдоль сочножёлтой травы и ярко-золотистых берёзок в районе Омска, вся эта желтизна резанула по глазам аж до натуральных слёз!

Один из моих попутчиков по купе оказался профессиональным железнодорожником – он-то и рассказал, что на самом деле внутренняя отделка такого вагона рассыплется гораздо быстрее, чем у немецких купейных с «Аммендорфа» или «Герлица». А дальше этот же мужик поведал нам совсем уж страшную тайну: вся транссибирская магистраль до сих пор не может прийти в себя после путешествия по ней Великого Вождя и Учителя Ким Чен Ира – ни один

поезд по своему расписанию не ходит! И действительно – наш паровоз, пока доехал от Екатеринбурга до Новосибирска, добавил себе ещё час опоздания...

Двадцатичетырёхэтажная гостиница, стоявшая на площади Гарина-Михайловского прямо напротив вокзала, предлагала одноместки уже раза в два дороже, чем гостиница «Тагил» (650 рублей), однако здесь существовала система почасовой оплаты, и мне насчитали за ночь всего 430. Билет на завтрашний алматинский поезд я решил взять заранее – кто его знает, что там за вокзал в этом Линёво?

Российские рубли, как это всегда и бывает, у меня на самом интересном месте кончились. И, как это тоже всегда бывает в России, в девятом часу воскресного вечера ни один «обменник» ни в гостинице, ни на вокзале, ни во всей его округе не работал. Меня любезно «выручили» охранники из какой-то очередной «секьюрити», приняв у меня доллары по какому-то «игрушечному» курсу, какого не бывало даже в так люто ненавидящем своих валютных клиентов Сбербанке РФ. Я всё же купил себе билет и вернулся в гостиницу.

Одноместка «Новосибирска», хоть и имела холодильник, была обставлена гораздо более старой мебелью, чем номера гостиницы «Тагил». Вдобавок в ней оказалось дико холодно. В номере тоже стоял иностранный телевизор, правда без пульта. Но в анналах сего ящика даже нашлось «НТВ» и, посмотрев свеженькую парфёновскую «Намедни», которую ещё крутили в допутинские времена, я улёгся спать.

Электричка в Линёво шла, как и всегда, в 6.45 утра. Расписание пригородных поездов вокруг Новосибирска стало заметно жиже, чем раньше, но этот черепановский рейс остался. Я доехал до электродного завода, где пробежал весь день по тамошнему начальству с заключением нашего договора, а к семи вечера добрёл через весь посёлок до станции Линёво, где и сел ждать свой следующий поезд.

Кассирша не соврала, что продаёт мне последний купейный билет – состав оказался забит народом и «челночным» грузом до отказа. Мне достался «штабной» вагон. Весь нерабочий тамбур его был завален мешками с картошкой, а третьи полки и рундуки во всех купе были забиты коробками с лосьонами, шампунями, зубной пастой и прочей подобной дребеденью – у меня возникло ощущение, что я попал в парфюмерную лавку.

По проходу вагона время от времени пробежал проводник вагона-ресторана с корзинкой разных продуктов, громко объявляя: «Пиво, водка и селёдка!» Следом за ним взад-вперёд шаталась молоденькая русская девчонка, поддатая настолько, что приставала ко всем мужикам подряд. В конце концов её «снял» кто-то из алматинских проводников и, видимо, где-то трахнул, потому что девица появилась через полчаса с криком: «Где же мой самый классный узкоглазый любовник?!» Спустя ещё полчаса она появилась вновь, но уже с воплями: «Кто отобрал мои деньги?!» В Барнауле она исчезла – наверное, её сдали ментам...

Барнаул показался мне достаточно большим городом, и меня тем более удивило, что в нём абсолютно не оказалось сети «GSM»! Она появится там только перед самым новым годом. Паровозко побежал себе дальше по просторам Алтайского Края, а я смог часика на два или три уснуть.

В пятом часу утра мы приехали в Рубцовку. Бывшее деревянное одноэтажное здание вокзала в этом городе исчезло, а на его месте зияла огромная яма со свежееотлитым фундаментом. Народ оббегал эту стройку какими-то тайными тропками, которых я в темноте и не углядел. Стояла жуткая холодина, всяческих «проверяльщиков» почему-то не было, и только через час я заметил, как мужики в пограничной форме таскают какие-то огромные тюки с самого хвоста поезда – там был прицепной балхашский вагон с новосибирской бригадой проводников.

Бригадир нашего поезда сидел в «радиокупе» и слушал по рации густо лившийся из эфира отборный мат: проводники этой «прицепки» то поцапались с пограничниками, то не включали хвостовые огни, то ещё что-то. Наконец он не выдержал, и погнал электромеха-

ника дать официальную телеграмму в ЛВЧД Алма-Аты II о том, что полуторачасовая задержка поезда идёт не по его вине!

Долго ли, коротко ли, но наш поезд всё же перетащили в Локоть. Вокруг раскинулся посёлок Веселоярск – родина Раисы Максимовны Горбачёвой. Железная дорога на этой станции уже считалась казахской, хотя это был ещё Алтайский Край. Невдалеке от посёлка стояла автомобильная таможня, возле которой с российской стороны светился плакат: «Ворота в Азию!» Я только не понял одного – с чего бы зачуханная Рубцовка вдруг стала Европой?! «Проверяльщики» не пришли к нам и здесь, и состав, доверху гружёный «челночным» барахлом, плавно перетёк из России в Казахстан...

Второй путь от Локтя до Семипалатинска убрали к этому времени полностью и, чтобы поездам было где разъехаться, вдруг восстановили разгромленные некогда станции Дюсакен и «Обгонный пункт №41». А в Семипалатинске ярко светило ласковое солнышко и стало хорошо пригревать. Я успел выскочить из вагона прежде, чем оттуда стали выносить все эти коробки с шампунями, и побежал искать магазин, в котором можно было бы купить карточку пополнения баланса сотовой связи «ActiV».

Найти такое заведение оказалось крайне непросто: в первом магазине, расположенном на самом главном проспекте города, карточек «Актив» не оказалось. С тоской вспоминая простоту пополнения баланса, налаженную «Киевстаром» в продуктовых магазинах Запорожья, я около получаса блукал с баулом по улицам, пока не нашёл местный «ЦУМ», где карточки «ActiV» ещё были, хапнул двадцатидолларовую и, восстановив связь с Габаевым, пошёл искать автовокзал, который оказался не так уж и далеко оттуда.

На перроне стояла «Газелька» Семипалатинск – Усть-Каменогорск, а рядом с нею притулился «длинный ЛАЗ» Астана – Усть-Каменогорск. Билеты на маршрутку продавались только в самой кассе вокзала, и я понёсся туда. Купив билет, я примчался к «Газельке», но её водила посмотрел в мой билет, и сказал, что это не к нему! Оказалось, что проклятая кассирша меня «кинула», и всучила мне билет не на маршрутку в 11.30 (как я её просил), а на автобус 11.35! «Газельщик» тоже оказался странным парнем – он не стал ждать, пока я разберусь с нею, и, хлопнув дверью, с несколькими пустыми местами уехал. Я поплёлся к автобусу.

Совершенно убитый автобус столичного автопарка, скрипя обшивкой, проржавевшей в некоторых местах насквозь, выбрался на главную улицу города и покатил к Иртышу. Японцы уже построили к этому времени новый подвесной мост через семипалатинскую речку, но наши водилы поехали всё же по старому и, покрутившись по шикарным транспортным развязкам, которые наделали вокруг станции Жана-Семей, выкатились на ту самую трассу, по которой я уже прокатился как-то на «КамАЗе» с прицепом.

Дорогу, шедшую от шульбинской трассы к Таврическому, уже полностью заасфальтировали, но наш автобус плёлся по ней со скоростью пешехода. На автостанции в Таврическом мы остановились. В салоне оказались пятеро иностранцев из какой-то церковной миссии, ехавших со свидания с Папой Римским, накануне этого «покорявшим целину» в Астане. Один мужик и четверо женщин, одетых в белые балахоны, наподобие больничных, и с огромными крестами на шеях, устроили по дороге молитвы-песнопения. Во время этой остановки они зашли в близлежащий магазинчик, увидели коробки с немецкими конфетами, немедленно купили парочку таких коробок и радовались, как дети!

Много ли людям надо для счастья?!!

Одна из «монашек» стала угощать этими конфетами всех, кто сидел в автобусе, но я у неё конфетку брать не стал, и ушёл на своё место в самом хвосте салона. Когда через пять часов этой муторной дороги я вылез на устькаменогорском автовокзале, меня уже ушатило настолько, что я мало что себе соображал – сил хватило лишь на то, чтобы добраться до гостиницы «Усть-Каменогорск» и снять одноместку.

Номер этой гостиницы стоил 2100 тенге (420 росс. руб.) в сутки. Мебель оказалась такой же древней, как и в Новосибирске, но телевизор был подключён к какой-то кабельной сети и выдавал невообразимое число каналов. Я посмотрел все мыслимые новости и упал спать.

В поезде до Семипалатинска я всё же умудрился простыть, и наутро, когда за мной прислали служебную машину с титаномагниевого комбината, уже начал тонуть в собственных соплях. Печальная традиция продолжилась: если уж помирать от простуды, так непременно в Усть-Каменогорске, причём уже в третий раз. Впрочем меня, как и всегда, спас смородиновый «Колдрекс» в виде порошка, растворяющегося в кипятке.

Через два с половиной дня беготни по комбинату меня отвезли на служебной «Волге» сначала в железнодорожные кассы на станции Защита, где я купил себе билет на самый скорый поезд, который стал ходить с этого лета между Семипалатинском и Алма-Атой I. Затем мы, заскочив в гостиницу за моими вещами, поехали в Жангиз-Тобе к этому самому 21-му поезду.

Поскольку водителю нужно было вернуться обратно ещё засветло, он привёз меня на станцию часа за два до поезда. Но меня это вполне устраивало, так как рейсовых автобусов в Жангиз-Тобе в это время всё равно не было. Я вновь неприкаянно бродил по перрону Жангиза, вспоминая, как ровно шесть лет назад, тихой летней ночью напоил весь персонал оной станции. Тут за мной увязался бездомный чёрный пудель. От края перрона в сторону вокзальчика шли четыре девчонки, и тут я услышал совершенно истошный рёв: следом за ними бежал вприпрыжку крохотный чёрненький котёночек, и вопил громче, чем гудок магистрального тепловоза!

Барышни прошли мимо, а котёнок остановился у моей сумки, тщательно обнюхал её, и с самым деловым видом уселся рядом, тут же перестав вопить. Конечно же, он был худ, как скелет, и я ещё подумал: «Да, братишка, „Вискасов“ тебе тут не попробовать...» Псина подошла ещё ближе, обнюхала котёнка, на что тот совершенно не отреагировал, и уселась рядом.

Они дружили!

В здании вокзала теперь работала небольшая частная столовая, повариха которой за каких-то 35 тенге (7 росс. руб.) вытащила мне из холодильника огромную, совершенно невообразимых размеров котлету. Я вышел с нею на перрон, и первым делом стал кормить котёнка. Желудок же у таких не больше напёрстка, поэтому в него влезла только половина сего кулинарного шедевра, а оставшуюся часть быстренько доел пудель. Крошка кот, снова спрятавшись от холодного ветра за моей сумкой, аккуратно вылизался и, увидев, как ветром проносит мимо золотинку от пачки сигарет, радостно умчался вслед за нею. Вскоре исчез куда-то и пудель. Но через час, когда подошёл мой поезд, я, садясь в вагон, обернулся, и вдруг увидел, что за моей спиной сидят рядышком котёнок с этой собакой, и с тоской в глазах провожают меня домой...

Паровоз и в самом деле оказался СКОРЫМ – мотаясь по этому участку «Турксиба» с 1983 года, я впервые ехал от Жангиза до Алма-Аты всего с 11-ю остановками! А за те почти четыре месяца, пока я не был дома, на обоих наших вокзалах успели окончательно доделать электрификацию – когда я уезжал 5 июня в Кустанай, столбов ни на Алма-Ате II, ни на Алма-Ате I ещё не было. Их только-только начинали ставить на перегоне через Рошу Баума. А теперь уже всё было готово, но поезда ещё ходили с тепловозами. По путям Алма-Аты I между тем уже елозил своим ходом взад-вперёд трёхсекционный «ВЛ80С», видимо проверяя состояние проводов. Забегая вперёд скажу, что официальное движение электровозов началось у нас ровно через месяц после этого, с 1 ноября 2001 года.

Ну а дом родной встречал истинно летней погодой – светило яркое ласковое солнышко и было плюс двадцать четыре. Меня встретили Жамал и Санёк Иванов, которые минут за десять привезли меня на машинке домой. Осенний марафон длиной в 5596 км благополучно кончился...

111. Каньон Аксу

Мамка у Васьки Трубникова жила в Южно-Казахстанской области, которую у нас в Казахстане негласно называли «Техасом». Василь постоянно мотался туда – присматривать за огромным приусадебным хозяйством, которое его мать в одиночку вести не могла. Возвращался он оттуда обычно нагруженный ниже ватерлинии мясом, птицей, орехами, фруктами и многим-многим другим, периодически угощая нас изумительной стряпнёй собственного изготовления. Я хоть и сам умею очень неплохо готовить, но Васька был одним из тех очень немногих моих знакомых, которые меня в этом деле переплюнули...

Василь накануне опять уехал к матери, а мне предложил подтянуться к нему через неделю, когда начинались октябрьские трёхдневные праздники. Да с удовольствием! С билетом до станции Тюлькубас я приехал на Алма-Ату II и стал искать свой вагон. В кармане плеер, в ушах наушники, радио «NS», какая-то совершенно классная музыка, и настроение – ну прямо на миллион баксов. Подошёл к своему вагону, отдал проводникам билет, и посмотрел в сторону хвоста поезда: показалось, что там стояли мои знакомые. В этот момент проводники похлопали меня по плечу:

– Братишка, ты куда едешь?

– В Тюлькубас, а что? В билете разве не написано?!!

Оба проводника как-то странно посмотрели на меня, но пропустили в вагон. Оказалось, что 12-й купейный в этом поезде, шедшем в Атырау, назначался переменным трафаретом по Чимкенту, и все, кто в нём ехал, имели билеты не дальше, чем до этой станции. А в числе пассажиров своего вагона я оказался единственным русским.

По проходу носилась целая куча детишек мал мала меньше, добрая половина которых по-русски уже не понимала, и, идя от титана с кружкой кипятка, я на всякий случай кричал: «Ыстык!» Малышня постарше с моего пути разбежалась сама, баласят помладше затягивало из прохода в купе суровой родительской рукой...

Погода стояла так себе. Сначала было пасмурно, а ночью в Чу пошёл приличный дождь. Наш поезд застрял там аж на лишний час, но в Тюлькубас всё же пришёл вовремя. Проводник проспал всё на свете, но я минут за десять успел сам по себе проснуться, собраться и вывалиться на мокрый и абсолютно тёмный перрон.

Василь блукал возле здания вокзала, увидел меня, схватил за руку и потащил по каким-то крутым ступенькам вниз. Оказалось, что там, так же, как и в Новом Афоне, перрон был выше привокзальной площади на целый этаж пассажирского здания. Трубников приехал за мной на своей чёрной 31-й «Волге», и за каких-то десять или пятнадцать минут привёз меня в Ванновку, которая теперь стала называться «Село Турар Рыскулов».

Домина был просто огромный – моих трёхкомнатных квартир там поместилось бы не то три, не то даже четыре! Васька отапливал дом газом, включая его на ночь. Прямо посреди двора росли четыре огромных орешины – опавшими грецкими орехами, листьями и кожурой от них был густо усыпан весь дворик. Ещё больше орехов оказалось разложенными по пластиковым корзинам у Васьки в доме. А прямо за домом оказался тот самый знаменитый скотный двор, продукцией которого Василь нас неоднократно баловал в Алматы. По два десятка кур, гусей, овец, свиней, три коровы, две кавказских овчарки женского полу – короче, целый зоопарк!

Васькина мамка Ольга Михайловна, встретив нас, немедленно завела другую машину – вполне бодренький с виду «Москвич-412», запрыгнула за баранку, и покатила куда-то по своим делам, а Василь принялся кормить всю свою живность. Сразу чувствовалось 600 километров к западу: Чимкент явно жил не в «своём» часовом поясе! Там должно было быть два часа разницы с Москвой, ибо рассветало в Ванновке по сравнению с Алматы очень поздно.

Но всё же рассвело, причём вскоре разогнало все эти низкие серые тучи, выглянуло солнышко, и моментально стало тепло. Трубников прошёлся по куриным насестам, через час или полтора вернулась Ольга Михайловна – домашнее солёное сало, лук со своего огорода, свежие яйца – моментально образовалась огромная сковорода совершенно умопомрачительной глазуни.

Позавтракав, мы собрались в Шымкент. Ольге Михайловне нужно было по служебным делам в областное Управление Юстиции, ну а мы с Василём – так, за компанию. Трубников опять уселся за руль чёрной «Волги», но тут эта машинка ни с того, ни с сего вдруг решила вдруг объявить нам забастовку: что-то случилось с то ли с рулевыми тягами, то ли со всей передней подвеской – руль у него в руках всё время дёргал вправо-влево, так же мотало и саму машину. Но Василь был настойчив и непоколебим – тихонько, со скоростью в пятьдесят-шестьдесят, мы всё же как-то поехали.

Долго ли, коротко ли, но трасса плавно обогнула жёлто-зелёную сопку, за которой расположился састюбинский цемзавод, и вскоре показались Белые Воды. Едва заехав в этот посёлок, Васька свернул к первому же кафе. Не прошло и десяти минут, как хозяйева кафешки, узбеки по национальности, принесли нам заказ: десяток палочек бараньего и десяток – печёночного шашлыка, лепёшки и огромный чайник с чаем. Маленькие палочки шашлычков были как-то по-хитрому обсыпаны тмином, а на столике заранее стояли пиалки с приправами для них. ВКУСНЯТИНА! За весь этот заказ мы заплатили какие-то копейки – что-то около четырёх с половиной долларов...

Подкрепившись, мы поехали дальше. Заехав в Шымкент, мы припарковали машину у этого самого Управления Юстиции, Ольга Михайловна умчалась на совещание, а мы с Василём пошли пешком по городу. Чуть дальше от Управления по той же улице оказался местный филиал «КЕГОС», напротив которого было ещё три или четыре летних площадки, предлагавших наперебой и манты, и плов, и бешбармак, и просто бульончик-сорпу с баурсаками. И всё это великолепие – в пиалах просто умопомрачительной величины, причём по таким же копеечным ценам, как и в Белых Водах. Потом такие площадки стали попадаться нам и дальше – как говорят в городе Одессе: «ШОБ Я ТАК ЖИЛ?!!»

Мы повернули направо и дошли до той площади, где с одной стороны стояла одна из самых крупных шымкентских гостиниц с огромной полукруглой летней площадкой-«палубой» на уровне второго этажа здания, а на другой стороне площади был парк. По улице ходили автобусы и даже троллейбусы (которых через пару лет не станет), но мы так и пошли дальше пешком, заглядывая иногда в магазинчики – я не пропускал ни единого книжного торговца! Вскоре мы оказались у местного ЦУМа. После экскурсии по этому торговому центру Василь повёл меня по тихим «непроездным» улочкам куда-то обратно к Управлению Юстиции, и через пару кварталов мы наткнулись на кафешку, переделанную из двух или трёх обычных квартир на первом этаже обычной панельной пятиэтажки.

Заведение напомнило мне детское молочное кафе на площади Ушанова в Усть-Каменогорске: в нём не было ни спиртного, ни пива, зато была целая куча всяких пирожков и пирожных, мороженое разных видов, а наливали чай, кофе, соки, бульончики из кубиков и молочный коктейль. За столиками сидели молоденькие симпатичные девчоночки-студенточки, одни из которых учили какие-то конспекты, а другие стреляли глазками во все стороны и просто болтали между собой. Милая беззаботная обстановка, лёгкая музычка – мы с Васькой заняли столик, взяли огромный чайник чая с лимоном, по паре пирожных, и славно просидели там почти час.

Когда мы вернулись назад к Управлению, Ольга Михайловна сама села за руль, выехала со стоянки, и ждала нас уже на улице. Мы выбрались из города на трассу и поехали назад в Ванновку. Но где-то на половине пути Ольга Михайловна остановилась в одном из придорожных посёлков и повела нас в кафе. Это заведение оказалось двумя длинными одноэтаж-

ными домами с асфальтированным двориком, полностью покрытым крышей. В одном из домов была кухня и какие-то служебные помещения, а во втором – комнаты-«кабинеты», рассчитанные на 8—10 человек каждый. Мы заняли один из них, заказали разливного шымкентского пива и копчёную рыбу, а Ольга Михайловна заказала потом и несколько таких же крохотных пашлычков, но в нас с Васькой уже не влезло, поэтому мы забрали это мясо домой.

На следующее утро Василь устроил мне экскурсию на знаменитый каньон Ак-Су. Он завёл «Ниву», и мы поехали сначала в посёлок бывшей птицефабрики, называвшийся теперь Жабагылы. По дороге, чуть правее, сначала попала сама птицефабрика, уже к тому времени развалившаяся до самых каркасов, затем мы въехали в посёлок, где несколько кварталов занимали симпатичные двухэтажные панельные коттеджики, построенные когда-то специально для птицеводов. Примерно половина коттеджей пустовала, оконных рам и дверей уже не было, а в двух или трёх местах были видны даже попытки разобрать такой коттедж на отдельные панели. Васька сказал, что эти панели пользуются спросом на шымкентском строительном базаре...

Оказалось, что один из этих коттеджей был тоже их – Ольга Михайловна, Василь и его младшая сестрёнка прожили там несколько лет, пока Михайловна была одним из самых крутых начальников на теперь уже закрывшейся птицефабрике. Дом стоял с виду абсолютно целым, но окна были заколочены, и в нём никто сейчас не жил. В каком-то соседнем коттедже жил Васькин одноклассник Бахтияр. Трубников вытащил своего друга из дому, и мы, теперь уже втроём, поехали дальше на каньон.

От следующего посёлка асфальт на дороге кончился, и наша «Нива», периодически ныряя в ямы чуть больше её самой, добралась-таки до подножия довольно крутой горы, и с натугой поползла вверх по щебёночному грейдеру. Где-то через полчаса мы выползли на плато Ер-Су. Машинка закипела прямо возле опоры высоковольтной линии электропередач, ажурная паутина которой легко опоясывала окрестные вершины. Мы вышли осмотреться.

С плато вниз открылся великолепный вид на весь Тюлькубасский район, а чуть выше и правее нас раскинулся довольно приличный по размерам посёлок. Во люди жили! Абсолютно экологически чистейшее место и никакой цивилизации – ни тебе автобусного сообщения с райцентром, ни «Скорой» – по такой дороге на плато далеко не всякая машинка смогла бы заехать, а уж автобус – тем более... Я подумал сначала, что народ там ездит исключительно на лошадках, однако вскоре мимо нас просквозил какой-то частный «ЗиЛ-131» с брезентовым тентом, и кузовом, полным народа – я не понял только: это был чартерный рейс или регулярный?..

Машинка наша наконец подостыла, завелась, и мы проехали мимо посёлка, сразу за которым начинались три дороги, шедшие до самого каньона. Василь сначала хотел ехать по самой прямой из них, однако мы вовремя заметили маячившую вдалеке такую же белую «Ниву», как и у нас. Это же уже была территория заповедника Аксу-Жабагылы, за рулём мог оказаться егерь, и Трубников, от греха подальше, рванул по левой, менее всего укатанной дороге.

Плато кончалось, укатанная трава с глиной сменилась сначала мелким гравием, потом стали попадаться камни всё крупнее и крупнее, пока в конце концов колея не превратилась в откровенные валуны. Дорога снова поползла вверх так круто, что машинка опять закипела. Встали, кое-как выбрались на таком крутом уклоне из машины, и открыли по бутылочке «Шымкентского». Другая белая «Нива» исчезла из виду, и мы успокоились. Остудив по новой и себя, и машинку, мы вскоре добрались, наконец, до самого края каньона Аксу.

Мы забрались на такую высоту, что кругом уже лежал снег, начинавший подтаивать на солнышке. Прямо у нас под ногами оказался крутой скалистый обрыв, местами поросший редким кустарником, а где-то, метрах, наверное, в пятистах внизу, в очень узком ущелье неслась горная речка – её шума мы не слышали. Другой «берег» каньона казался гораздо ближе к нам, чем его дно. А чуть дальше высилась огромная заснеженная гора – на её склоне мы даже заметили еликов – высокогорных диких козлов. Мне сказали, что это уже была Киргизия...

Полюбовавшись всей этой красотой, мы поехали обратно. Спустившись по крутой дороге с плато Ер-Су, мы выскочили на равнину, и здесь Васькина «Нива» вдруг начала глохнуть через каждые 2—3 километра. До Жабагылов мы добрались с немалым трудом. В посёлке Василь полез в двигатель, долго прочищал топливный фильтр, затем ему стоило немалых трудов отключить обратно передний мост, который мы включили перед подъёмом в горы. Долго ли, коротко ли, но машинка всё же пришла в чувство, и мы вернулись в Ванновку...

Ещё через пару часов я уже поехал в Тюлькубас. Билет на обратный поезд был куплен заранее, а Василию нужно было возвращаться ко всей своей живности, поэтому на станции он не задержался. С огромным баулом, полным грецких орехов, я около получаса бродил по перрону, глядя на местных торговков: ведро шикарных яблок – 100 тенге; пластиковый пакет с двумя или тремя килограммами уже лущёных грецких орехов – 250... Цены были ниже наших алматинских раза в три минимум! Но я уже ничему здесь не удивлялся – я понял наконец-то, где Аллах создал на Земле Рай...

112. «Большая стирка»

Я спокойно досиживал себе очередную двухмесячную «вахту» в городе Лужкове, и абсолютно никого не трогал, когда в какой-то выходной день, решив со скуки покопаться в бескрайних анналах Всемирной Паутины, вдруг обнаружил в своей электронной почте письмо от редакторов программы «Большая стирка», выходящей на телеканале «ОРТ», и переделанной потом в «Пусть говорят». Господа «малаховцы» собрались сделать одну из своих передач посвящённой командировкам, и наткнулись при помощи поисковых систем на мой сайт. Кому-то из них пришла в голову абсолютно шальная мысль о том, что начать эту программу нужно именно с меня, и ради этого они были согласны даже оплатить мне проезд от Алматы до Москвы! Им чисто случайно повезло: я оказался всего лишь в часе езды на метро от телецентра «Останкино».

В тот же вечер я принялся звонить по телефонам, которые были указаны в сообщении, и вскоре мне ответил один из редакторов программы, который немедленно огорошил меня вопросом – часто ли у меня были в моих командировках романы с женщинами? Вот чем-чем, а дорожно-любковыми похождениями я похвастаться не мог, и честно в этом признался.

– У вас больше тяга к мужчинам?

– Да нет, что вы!..

Мужику как-то сразу стало скучно. Телекухня не предполагала таких пресных ответов – в духе «миссионерской» позы. Но ни малейшего желания играть роль залихватского мачо или застенчивого голубого у меня не было. Он передал трубку другому редактору, которую звали Эля. С этой барышней я мило побеседовал ещё минут пятнадцать и получил клятвенные заверения о том, что в ближайший понедельник или вторник меня вызовут в «Останкино», а в среду, 24 апреля 2002 года состоится запись телепередачи.

Да, одно дело, когда тебя снимают на «видик» твои друзья, и показывают затем в этом же своём узком кругу, но совсем другое дело, когда твоя рожа будет мелькать на экране сразу нескольких десятков миллионов телевизоров.

Какой ты, нафиг, танкист?! В смысле – телезвезда? И я вдруг вспомнил интервью, которое давал как-то «Комсомольской Правде» Борис Немцов. Рассказывая о том, что происходит в анналах российской Государственной Думы, он привёл случай, как встретил в коридорах сего здания экс-премьера Виктора Степановича Черномырдина, который, придя туда уже в ранге депутата, задумчиво и никого не замечая, брёл по коридору, бормоча себе под нос: «Вот, б..., попал!»

Но как там у кроссаффега Фредди? «The show must go on, I'll face it with a grin...» – поэтому я, скрепя сердце, «подписался»...

Редакторы программы вызвали меня к себе накануне съёмки, во вторник к 17.00. Изучив маршруты троллейбусов, ходивших мимо телецентра, я приехал туда минут за пятнадцать до назначенного мне времени и встал у центрального входа. Минут через пять мимо меня вальяжным шагом прошёл Владимир Вольфович Жириновский, сопровождаемый огромных размеров телохранителем, нарядной женщиной, и двумя пожилыми мужиками крайне унылого вида. На Владимире Вольфовиче был шикарный костюм сине-зелёного цвета, чуть поблёскивавший на солнце, телохранитель был в чёрном, женщина – в светлом, почти белом, а унылые мужики – в куртках. Как потом выяснилось, он шёл сниматься в такой же «Большой стирке», но выходящей чуть позже той, на которую позвали меня.

К назначенному времени за мной пришла главный редактор программы, симпатичная женщина по имени Наташа (ни отчества, ни фамилий на телевидении, по-видимому, называть было не принято), и повела меня в редакцию. По дороге в «Останкино» я купил у станции метро любимую «Комсомольскую Правду», как и большинство людей, начал читать её

с последней страницы, и вскоре нарвался на статейку, в которой обругали одну из последних передач «Большая стирка». Ту, в которой господин Малахов обиделся на журналистов из разных газет. Я подарил эту статейку Наташе.

«ОРТ» занимало восьмой этаж здания на Королёва, 12. Стены, полы и потолки в коридорах и кабинетах были уже достаточно пошарпаны, и напрашивались хотя бы на косметический ремонт, но руководству телеканала было явно не до этого. Но зато по этим коридорам ходили такие обалденно красивые девочки, что я чуть было не захлебнулся! В комнате редакции «Большой стирки» оказалось шестеро сотрудников, два потрёпанных компьютера, парочка шкафов, огромный телевизор, по которому в этот момент шла очередная «Большая стирка», начинавшаяся в московском часовом поясе в 17.00, и несколько больших чёрных кресел без подлокотников, стоявших полукругом.

Трое человек занялись мной – стали смотреть мои записи путешествий, которые попросили принести с собой, и по ходу спрашивать о том – о сём. Люди были классные, и я мило проболтал с ними почти час. Мне велели прибыть завтра к тому же центральному подъезду телецентра к 11.45. Редактор Наташа проводила меня назад к выходу и сказала, что лучше бы мне прийти завтра на съёмку в рубашке с коротким рукавом – на сцене под софитами очень жарко.

«Парадной» формы одежды у меня с собою в Москве в этот раз не оказалось, и этот дружеский совет был мне как нельзя кстати. Я сел у телецентра в маршрутное такси, шедшее до станции метро «Алексеевская», и доехал до магазина одежды «Панинтер», где мне быстро подобрали рубашку с короткими рукавами тёмно-синего цвета – я специально выбрал такую, чтобы «в телевизоре» не было бы потом видно тёмных пятен под мышками, если вдруг придётся крепко вспотеть. Рубашечка вышла в приличную цену – больше 500 российских рублей (2500 тенге). Приехав домой, я обнаружил, что фирма «George Pristly» напихала в упаковку с этой рубашкой аж 11 булавок, и распаковывал свою драгоценную покупку почти полчаса! Вот чему в этой жизни так и не смог толком научиться, так это гладить рубашки, но тем не менее, промучившись почти час, и едва не сжёгши утюгом это изделие, большинство «покупных» сгибов я на ней разровнял...

Наутро, принарядившись в обновку, я снова собрался в «Останкино». Санькина невеста Ольга Алёхина попросилась вместе со мною на съёмку передачи, и накануне я договорился с редакторами программы о том, что со мною может быть лишняя зрительница в зале. Ей забронировали место.

Утром Тивин с Олечкой подъехали ко мне на нашем «офисном» «Пассате», и Санька хотел отвезти нас сразу в телецентр. Но, едва он, отъехав от дома всего-то пару автобусных остановок, свернул с Кустанайской на Шипиловскую, как наша многострадальная машинка заглохла. Санёк остался разбираться с двигателем – благо, фактически под окнами собственного дома! Мы с Олечкой помчались на станцию метро...

У милицейского поста стояла группа молоденьких парнишек и девчат, когда к ним вдруг вышел мужик с папкой, на которой была наклеена эмблема «Большой стирки», и стал сверять список фамилий. Олечку пропустили сразу, а я подошёл следом, и назвался – мужик заглянул в список, и вдруг переменялся в лице: «Герой программы?! Немедленно на проходную, там стоит девушка по имени Даша и ждёт Вас!!!» Очередная не в меру симпатичная барышня привела меня на второй этаж здания, где рядом с двумя буфетами и киоском с фотоплёнками оказалась дверь с надписью «Студия №14».

Внутри оказался приличный по размерам полутёмный ангар, величиной примерно со зрительный зал небольшого кинотеатра. Там были подвешены огромные кулисы из ткани тёмного цвета, ограждавшие по кругу декорации студии, в которой снимали эту телепередачу. Краёв этого ангара они не касались. С одной стороны был помост, на котором стояло множе-

ство различного телевизионного оборудования. Там уже сидели люди, режиссёры и звукооператоры, и настраивали аппаратуру.

В студии тем временем появилась масса всякого народа. Меня привели в комнату, расположенную справа от входа в ангар, где была гримёрная. Пока то да сё, симпатичная барышня-гримёр начала пудрить мне физиономию, и в этот момент в комнате появился певец Олег Михайлович Газманов. Он немедленно приколол редакторш, что хотел привезти им в подарок огромную стиральную машину марки «Индезит», но она такая здоровая – затаскивать в студию неудобно. Кто-то из барышень немедленно выдал ему в ответ, что он мог бы принести и «кукольно-игрушечную» из «Детского Мира»! Вся комната начала хохотать...

Обсыпанного пудрой, меня повели по студии, объясняя, где там что находится. За кулисами слева оказалась «тайная комната», в которой стояло кресло, монитор (без звука) для того, чтобы человек, сидящий в ней, мог наблюдать за ходом передачи, и ещё один «цивильный» телевизор (со звуком) с той же «картинкой», что и на мониторе, но уже на столе за этим креслом, а гаукоогромная телекамера на колёсиках. Справа был проход в основной «зрительный зал». На сцену вела двустворчатая дверь из прозрачного рифлёного пластика, на одной из створок которой был приклеен листок с надписью: «Открывать только эту половинку двери!», хотя открывались обе.

Я спросил, каким по счёту мне выходить, барышня уткнулась в сценарий передачи, и вдруг переменялась в лице: «Вам выходить самым первым!» На сцене студии стояло семь кресел, и мне объяснили, что нужно будет, выходя на этот подиум, обязательно помахать рукой зрителям, и пройти затем на самое дальнее кресло от входа. Сзади за ремень брюк мне прикрепили радиопередатчик, от которого шёл проводок к крохотному микрофончику с прищепочкой, удобно разместившемуся в районе третьей по счёту пуговицы моей рубашки.

Потом про меня все забыли, и я выбрался покурить на лестницу возле буфетов. У входа в студию толпилась та самая молодёжь, фамилии которой проверял мужик с папкой. Охранник не пускал их внутрь до тех пор, пока все не выплюнут жевательные резинки, и не выключат сотовые телефоны и пейджеры. Пока я курил, их всё же пустили. До начала съёмки оставалось где-то полчаса, у входа в «гримёрную» стоял уже работавший телемонитор с видом зрительного зала и несколько раскладных стульчиков. На одном из них расположился господин Газманов, которого к тому времени уже тоже обсыпали пудрой, я встал с ним рядом, и мы стали смотреть в монитор, как ассистентки режиссёра учат зрителей, как им надо будет в нужный момент по сигналу громко засвистеть, завизжать и захлопать в ладоши.

Так прошло ещё минут двадцать, когда вдруг мимо нас пролетел за кулисы лично господин Малахов. Ещё минут пять какой-то суматохи, и запись передачи началась. Барышня, перед этим водившая меня по студии, глядя в сценарий и следя за голосом ведущего, дождалась нужного момента – «Михаил из Алма-Аты!» – и выпихнула меня за двустворчатую дверь. В меня впились восемь огромных прожекторов, четыре телекамеры и около полутора сотен зрителей, заученно устроивших мне бурную овацию. Я как-то помахал свободной рукой – в другой у меня были все четыре тетради с записями моих поездок, которые мне велели вынести с собой на сцену – и заученным заранее маршрутом проскочил к самому дальнему от этой двери креслу.

Малахов немедленно уселся в соседнее, и принялся меня «терзать». Как-то я там ему что-то отвечал и вроде бы даже по смыслу. Он взял одну из моих тетрадей, посмотрел на записи поездок, озвучил парочку, зал снова взорвался аплодисментами, но вскоре разговор пошёл в иное русло: сколько у меня во время командировок было интимных походов. Я ответил, что у меня их ни разу не было (на самом деле все такие приключения происходили со мной только дома, в Алматы). Господин Малахов удивился, и предложил мне назвать в эфире свой телефон – мне позвонит, как минимум несколько десятков тысяч женщин! Я в этом не сомневался, и поэтому никаких телефонов называть не стал.

Долго ли, коротко ли, но мне дали передышку, телекамеры отвернулись в другую сторону, и вскоре начался «звездопад». На остальные кресла на сцене по очереди пришли и сели молодой певец с псевдонимом «Дельфин»; артистка Светлана Тома; её дочка Ирина Лачина (уже успевшая к тому времени сняться в нескольких российских фильмах и телесериалах); Олег Газманов; директор «Музея Трёх Актёров» – Никулина, Вицина и Моргунова Владимир Цукерман, про которого я не так давно прочитал статью в «Комсомольской Правде», и последним пришёл руководитель российской цирковой труппы, отколесившей со своими представлениями по всем США в течение 12 лет.

Под этот «звездопад» я, самый обычный человек, попал, как под танки! Оказавшись в компании двух звёзд самой первой величины и ещё четырёх людей, для которых свободное общение с любым количеством народа являлось делом каждодневным и ежечасным, я окончательно «потерялся»! В тех передачах «Большой стирки», которые я видел до этого, такого количества людей, хорошо известных всему бывшему СССР, на сцене не собирали! И та самая фраза экс-премьера Черномырдина, сказанная им в коридоре Госдумы, вдруг материализовалась для меня в какое-то густое, зримое, и осязаемое буквально каждой клеточкой моего тела облако, которое постепенно заполнило всё пространство этой телестудии...

Но, как говорят у нас в Алматы: «Самое главное – не понтуйся!!!» Запись передачи шла своим чередом. Все, кроме господина Газманова, признались, что не любят никуда ездить, но работа такая. Госпожа Тома поведала о том, что на самом деле не прожила бы в цыганском таборе ни одного дня! Интереснее и веселее всех рассказывал о своих былых приключениях Олег Михайлович Газманов, и зал всё время взрывался смехом.

Однако господин Малахов так упорно поворачивал ход передачи в интимно-сексуальное русло, что в какой-то момент явно перегнул палку, и госпожа Тома, а затем и её дочка вдруг восстали против него: «Да что Вы всё о сексе, да о сексе!!!» Вполне возможно, что это была заранее продуманная «постанова», но всё выглядело вполне реально!

Съёмка закончилась через два часа двадцать минут с момента её начала. Господин Малахов подошёл ко мне и пожал руку. Нас отпустили со сцены, отцепили микрофончики, народ потянулся к выходу, а я, зайдя в «гримёрную» за своей курткой и пакетом, вдруг поймал благодарный взгляд госпожи Тома – всё-таки я оказался в этой передаче практически единственным её единомышленником...

«ОРТ» обнищало окончательно: не знаю уж, что за призы и подарки получают участники игровых телепрограмм (и получают ли?!), но за участие в этой съёмке мне не подарили даже какого-нибудь крохотного сувенирчика с символикой той программы, в которую меня пригласили. Выходя из студии, я снова столкнулся на лестнице со всем персоналом из комнаты на восьмом этаже, устроившим глобальный перекур, и только разговорился с ними, как прибежал парнишка с рацией в руках, и сказал, что господин Малахов срочно приказал всем своим сотрудникам собраться обратно в студии. «Большой стирке» предстояла теперь большая разборка...

Вы, наверное, подумаете, что на меня потом прямо вот так сразу и свалилась «всесоюзная» известность? Как говорят в таких случаях в городе Одессе: «Шо б да, так нет?!» Один раз меня узнала продавец продуктового магазина в Москве, второй раз меня узнали люди в вагоне поезда, третий раз меня узнала врач-стоматолог, лечившая мне зуб в Алматы, и три раза меня узнавали наши алматинские таксисты. И всё! Как там у профессора Лебединского:

«...Зато меня любят таксисты
И пьяного возят домой!
Душа так поёт, когда улицы чисты
И светится город родной!»

113. «Огни Магнитки»

Осенью 2002 года мне пришлось торчать пару месяцев в филиале нашей фирмы, находившемся в Екатеринбурге. Тут у нас вдруг «созрели» очередные клиенты на магнитогорском цементно-огнеупорном заводе, и я собрался туда в командировку.

Первый раз я услышал об этом городе от своего «временного» одноклассника Витьки Мамкаева. Парнишка выступал с цирковой труппой воздушных акробатов и, поскольку гостиница алма-атинского цирка находилась рядом с нашей школой, Витька на два месяца гастролей попал к нам в класс. Родом он был из Магнитогорска, и не раз рассказывал о своём городе.

Поезда из Екатеринбурга в Магнитогорск почему-то не ходили, но в расписании Южного автовокзала оказалось аж 4 прямых рейса в день. Проехать предстояло более пятисот километров, и я попросил билет на маршрутку. Мне отпечатали какой-то компьютерный билетик, и если бы знать заранее...

Когда я к обеду субботы появился на автовокзале, у платформы стоял обычный красный «Икарус» челябинского автопарка. В самых недобрых предчувствиях я спросил у водителя, во сколько мы приедем в Магнитогорск. Оказалось, что аж в 00—30, то есть через десять с лишним часов!

Огни Магнитки в моём представлении сильно померкли, а наш автобус тем временем отправился в свой дальний рейс. В Екатеринбурге светило яркое солнышко, однако все прогнозы обещали мокрый снег с дождём, и до минус двух. Поэтому я не удивился, когда через какой-нибудь час дороги небо вдруг затянулось тяжёлыми серыми тучами. Но трасса была абсолютно сухой, и наш «Икарус» бежал себе девяносто, лишь один раз тормознув минут на пятнадцать у небольшого придорожного кафе.

Сотовая сеть «Уралтел» шла непрерывно от Екатеринбурга до Южноуральска, и телефончик у меня всё время работал. На остановках вдоль всей трассы на Челябинск попадались люди, которые махали руками нашему автобусу. И, хотя в салоне было два или три свободных места, водитель так никого и не подобрал, ибо перед самым Челябинском нас остановила контролёрша местного автовокзала, и с самым свирепым гестаповским видом перешерстила у всех проездные документы.

В этот момент нас вдруг накрыла густая пелена мокрого снега. Огромные хлопья его щёлкали по лобовому стеклу, как звуки холостых выстрелов. Один из дворников у нашего автобуса не работал, и стекло моментально залепило толстым слоем снега, а резинка на другом была такой давности, что очищала только две небольших полоски. Наш «рулевой» вкатился в Челябинск практически на ощупь, долго вёз нас вдоль какого-то проспекта с трамваями, затем сделал пару поворотов и остановок в самом центре города, и привёз нас к железнодорожному вокзалу, в одном здании с которым тогда была и ещё автостанция.

Пассажиры до Челябинска вышли сразу, магнитогорских осталось человек пятнадцать – как раз на «ГАЗель». Но тут нас ждал сюрприз: водитель велел забрать манатки, выйти на платформу, и через двадцать минут сесть в другой автобус! Народ, матерясь, вылез на перрон. Лужковский пример заразителен: по посадочным платформам бродило трое ментов, тряских у всех документы. Но никого из нас они не тронули.

Рядом стоял шедший нам навстречу 969-й рейс Кустанай – Екатеринбург. Блестящий бело-жёлтый «Mercedes-Benz O303—15RHD» с кустанайскими номерами, уютно и сыто урча, покачнулся пару раз с боку на бок (совсем как самолёт!), и покатил на трассу. Наш Казахстан, в котором любая машина – иномарка, дал фору России! Челябинский междугородный автопарк мог похвастаться только какими-то новыми «дальнобойными» «ПАЗиками», сильно смахившими на «IVECO-Otoyol M29»...

Впрочем, нам достался не «ПАЗик», хотя их тоже ставили там на магнитогорские рейсы. К платформе подкатил такой же красный «Икарус», как и в Екатеринбурге, но ещё более «убитый», и с совершенно другим номером маршрута. Я кое-как успел купить в здании вокзала пластиковый стаканчик чуть тёплого разливного бочкового кофе, и заскочил в автобус.

Окончательно стемнело, правый дворник у этого «Икаруса» тоже не работал, вдобавок ничего не показывал спидометр и не горела подсветка приборов. Наш новый «рулевой» периодически включал свет над своим креслом, чтобы посмотреть, что там у него показывают все оставшиеся в живых стрелочки. Первые полчаса дороги по окнам хлестали хлопья снега, но к Южноуральску непогода вдруг поутихла, а вскоре и асфальт на трассе стал абсолютно сухим.

На автостанции этого городка часть народа вышла, но, как только автобус свернул с кустанайской трассы на магнитогорскую, нас остановила целая толпа ментов, желавшая разъехаться по домам. Некоторые из них выходили потом в каких-то посёлках, но двое доехали до самого Магнитогорска.

«Икарус» бежал по широченной и практически пустой трассе. Сначала в окошке промелькнул указатель «Пласт», и слева от дороги на какое-то время возникло жиденькое озерцо подслеповатых огоньков, которое быстро исчезло. Потом лишь изредка попадались огонёчки каких-то колхозов, у павильона остановки одного из них, примерно за полтора часа до Магнитогорска, водила устроил нам пятиминутный перекур.

Километров за тридцать до города дорога вдруг стала идеально ровной, «рулевой» вжал педальку в пол, и в этот момент снова повалил густой снег. Трасса моментально стала белой. Сквозь беснующуюся пургу за окошком изредка проглядывали едва различимые огоньки, и только попавшаяся нам махина огромного элеватора была освещена по своим углам – казалось, что это грозный военный корабль, который упорно пробивается сквозь бурю и шторм навстречу врагам. Название станции, на которой он стоял, оказалось на редкость под стать погоде за окном – Буранная.

А вскоре показались и те самые Огни Магнитки, которые Караганда так любовно и искусно рисовала на пивных бутылках. «Икарус» долго ехал по какому-то проспекту вдоль заводов и, как потом оказалось, переехал местное водохранилище по самому дальнему от челябинской трассы мосту, называвшемуся «Казачий переход». Потом водила повернул на проспект Ленина, и покатил назад к вокзалу, высаживая по дороге людей. Непонятно, зачем он это делал, ибо в Магнитогорске была ЦИВИЛИЗАЦИЯ: в двенадцатом часу ночи, несмотря на пургу, по улицам исправно бегали ярко освещённые трамвайчики всех 29-ти маршрутов, работало множество киосков и магазинчиков, а на «линию» уже вышла разношёрстная снегоочистительная техника!

Мне предстояло найти общежитие цемзавода, и добрая женщина – местная жительница, ехавшая вместе со мной, остановила автобус на углу нужных улиц, и затем довела меня почти до самой общаги. Не Москва же! Общежитием цементно-огнеупорного завода мог бы гордиться не только Магнитогорск или Челябинская область, но и, пожалуй, весь Уральский Федеральный округ! В тёплом пятиэтажном здании всё было аккуратно побелено и покрашено, никаких потёков и паутинок по потолкам, все стёкла были мало того, что целые, так ещё и стерильно чистые! Но самое главное, тут не было никаких «общежитских» запахов!

«Гостиничная» секция была на пятом этаже. По её центру располагалась огромная «каюткомпания» с телевизором и диванами, вокруг неё было четыре комнатки: одна одноместная с персональным санузелом, и ещё три двухместных. Один коридор вёл оттуда на кухню с электроплитой «Индезит», холодильником и всякой кухонной утварью, а второй коридор выходил к санузлу, в котором было два туалета, умывальник и просторная душевая без ванны. Причём всё это было абсолютно бесплатно. Я заселился в одной из двухместных комнат и, умотанный обоими «Икарусами», упал спать.

Огни Магнитки с рассветом потускнели, но пурга ещё продолжалась. В 9 утра за мной прислали дежурный заводской «КАВЗик». Мне ведь обещали начать футеровку именно с утра в воскресенье! Но, как это обычно и бывает, что-то вовремя не срослось, и начало работ отложили на утро понедельника.

Я пошёл побродить по городу и первым делом появился на местном железнодорожном вокзале – так же, как и в Челябинске, совмещённом в одном здании с автостанцией. Но само здание вокзала было таким же, как в Нижнем Тагиле. Там я переписал расписание автобусов в Екатеринбург, и вышел на привокзальную площадь. Перед зданием универсама, стоявшим прямо напротив вокзала, был стихийный базарчик. Удельное княжество господина Муртазы Рахимова находилось сразу за западной границей города, и башкиры торговали молоком, сметаной, мясом и разными овощами.

Магнитогорским трамваям было скучно ездить поодиночке – они были сцеплены по два, а то и по три. Сев в такое «три в одном», я проехал пару остановок в сторону своей общаги. Я же говорю, что в городе была цивилизация: рядом с общежитием нашлось аж целых два компьютерных клуба, и я залез на пару часиков в Интернет, а затем, накупив себе продуктов, вернулся в гостиницу, и сел смотреть телевизор.

С утра понедельника моя работа, наконец, началась. Мне предстояло показать, как правильно используется наша огнеупорная продукция, трём сменам, начинавшимся у рабочих-ремонтников в восемь утра, четыре часа дня, и в полночь. С первой и второй сменами всё получилось нормально, и часов в шесть вечера я уехал в гостиницу, куда мне ближе к полуночи пообещали прислать «дежурку».

Снова началась пурга, и заводской «КАВЗик», отчаянно вихляя курдюком на заснеженных улицах, всё же смог доползти до общаги. За рулём сидел парнишка, который перебрался сюда на постоянное место жительства из нашего Казахстана – родом он был из Рудного. По дороге он посетовал на свою жизнь: зарплата в шесть тысяч российских рублей и комнатка в общежитии безо всяких перспектив. На что я ему резонно заметил, что найти вариант покрутить баранку за 25—30 тысяч тенге в месяц, он легко смог бы найти и у себя в Рудном; ещё легче – на какой-нибудь маршрутке по Кустанаю; и уж – тем более! – в Астане...

В цехе обжига было сухо и тепло. В воздухе летала мельчайшая доломитовая пыль. Гулко ревели газовые факелы и электроприводы двух работавших печей. Вскоре подъехала бригада ремонтников третьей смены, я объяснил и показал им всё, что нужно, и работа закипела. Часы показывали половину второго ночи, и можно было возвращаться в гостиницу. Но за окнами цеха вдруг возникло «северное сияние» – всё небо осветилось сначала ярко-голубым светом, затем – через пару секунд – светло-красным, ещё через секунду снова голубым, и в цехе моментально наступила мёртвая тишина!

Огни Магнитки погасли!

Дежурная смена машинистов печей, схватив фонарики, понеслась по цеху – выключать всякие рубильники и перекрывать газовые вентили. Я кое-как выбрался из здания – до сих пор удивляюсь, что при этом не расшибся об какую-нибудь трубу или железяку, которые во множестве торчали на разной высоте от пола, и не навернулся с крутых металлических лестниц-трапов. Пурга продолжалась, вместе с заводом погас и весь «Цементный посёлок» вокруг него, и я в кромешной тьме пополз по сугробам в диспетчерскую.

Несчастливая женщина, сидевшая в одиночестве перед мёртвым пультом связи, не на шутку перепугалась, когда хлопнула входная дверь, но я сразу крикнул ей через коридор, кто я такой, и зачем иду. Ни фонарика, ни свечек здесь не было, и мне пришлось подсвечивать зажигалкой отдельный, подключённый мимо этого пульта телефон – единственный оставшийся в работе – когда мадам дрожащей рукой принялась накручивать домашние номера самого большого заводского начальства, чтобы доложить об аварии.

Чуть позже выяснилось, что на электроподстанции, расположенной рядом с карьером, где завод откапывал себе из-под снега сырьё, сгорел от короткого замыкания огромный силовой трансформатор. Производственное оборудование минут через сорок смогли переключить на какую-то резервную линию и запустить, но весь посёлок цементников оставался без света почти до девяти утра.

Ещё два дня я ходил по заводу, пока все работы не были доделаны. Всё бы ничего, но столовая цемзавода оказалась на такую же редкость позорной, насколько классной была их общага. Она принадлежала тресту столовых самого металлургического комбината ММК, и находилась на таком «отшибе» от него, что персонал сего предприятия общественного питания просто «забил» на всё – ну трудно представить себе в наше время столовую, в которой бы не делали ни одного салатика! Начальству цемзавода она давно стояла поперёк горла, но с самим ММК они, являясь его дочерним предприятием, ничего поделать, естественно, не могли.

В среду мне устроили экскурс по промышленным анналам Магнитогорска, свозив на машинке на местный «Огнеупор». Мы долго мотались по каким-то безымянным улицам без жилых домов – вокруг были только заборы и проходные ММК, каждая из которых имела свой отдельный номер. День был предпраздничный, и меня часа в четыре отпустили насовсем. Я понёсся на авто-железнодорожный вокзал и, отстояв около часа в очереди, взял себе завтра билет до Екатеринбурга на маршрутку. На сей раз действительно на «ГАЗель», ибо билет оказался на 120 рублей дороже автобусного – почему мне никто не сказал этого, когда я ехал в Магнитогорск?!!

Я решил приготовить на «Индезите» себе и ещё одному мужику, жившему в гостинице, «отвальный» ужин. Мне объяснили, что есть в городе такое место – «Куранты» называется – в киосках, расположенных там, можно купить и свежее мясо, и всё остальное. Я опять запрыгнул в трамвайное «три в одном», и прискакал на эти самые «Куранты» – в седьмом часу вечера вся эта армада киосков, которая и вправду там оказалась, была уже давно закрыта.

Тогда я побрёл вдоль проспекта Ленина, и в районе местных ЦУМа и Университета наткнулся-таки на огромный крутой супермаркет, хоть и бедноватый по части овощей, но тем не менее на азу с говядиной, картошкой и солёными огурцами я всё там нашёл.

Ужин получился на славу...

День 7 ноября – красный день календаря! Как говорил один мой знакомый: «Вот вы всё смеётесь, а уже очередная Годовщина...» Маршрутка на Екатеринбург отправлялась ровно в полдень. Сияло яркое солнышко, искрился свежий снег, и был лёгкий морозец градуса в два. «Газель» магнитогорского автопарка подкатила к перрону почти за полчаса. Огромная тётка-контролёрша, с трудом поворачиваясь в её салоне, проверила у нас билеты, и мы, даже чуть раньше расписания, отправились в свой дальний рейс.

Снова длинные заборы магнитогорских комбинатов, потом какие-то двухэтажные домики – только где-то через полчаса мы выскочили на трассу. Дорога была покрыта снежным накатом, но к середине дороги до Южноуральска снег практически кончился. Маршрутка побежала по ровному асфальту, но явно не так быстро, как могла бы – мы приехали на южноуральскую автостанцию всего-то на полчаса быстрее «Икаруса».

Короткая остановка – кому в туалет, кому в буфет – и мы вновь выскочили на трассу. Небо над Челябинском оказалось затянуто тучами, однако снега там на земле практически не было. Люди, уже попадавшие раньше на такой рейс, говорили мне, что такая «ГАЗель» должна объехать город по окружной, но наш «рулевой» поёрся в самый центр Челябинска. Правда, на железнодорожный вокзал он заезжать не стал. Мы долго ехали по улицам этого города, стоя почти на всех светофорах и пропуская трамвай.

Долго ли, коротко ли, но мы всё же выскочили на екатеринбургскую трассу. Водила остановился на заправке, короткий перекур, и мы понеслись дальше. Стало совсем темно, и сугробы вдоль обочин стали постепенно увеличиваться. В восьмом часу вечера, сэкономив

где-то полтора часа по времени, наша маршрутка залетела во двор Южного автовокзала Екатеринбурга. Конечно, эта машина была мало рассчитана на пятисоткилометровые рейсы, и весь народ крепко умотался...

Было три или четыре градуса мороза и сыпал мелкий снежок. Беспросветная слякоть в столице Уральской Республики кончилась!

VII. На семи ветрах

*«На Тихорецкую состав отправится.
Вагончик тронется, перрон останется.
Стена кирпичная, часы вокзальные,
Платочки белые, глаза печальные...»
(М. Львовский)*

114. Поезд «Тальго»

Перенеся столицу Казахстана из Алматы в Астану, Президент нашей страны потребовал от железнодорожников сократить время в пути для поездов между этими городами с двадцати одного до тринадцати часов. И вскоре в скромной газетной заметке появилась информация о том, что Казахстан купил у Испании два скоростных поезда типа «Talго».

Эти поезда начали было ходить пробными рейсами между Северной и Южной столицами Казахстана, причём с тепловозами «ТЭП-70», выуженными из анналов царского запасника, и затем капитально отремонтированными – электровозов, способных выжимать скоростёнку в 160—170 км/ч, у наших железнодорожников тогда не нашлось. Китайские скоростные электровозы «КЗ4А» специально под эти поезда «Казахстан темир жолы» купит гораздо позже, годика через два...

Мой дружок Серёга Булыгин даже успел прокатиться разок из Астаны в Алматы на этом поезде, но продолжались эти рейсы недолго – в Великой Казахской Степи наступила зима с пургой, перемежающейся морозами в 35—40 градусов, и тут оказалось, что несчастные игрушечные испанские вагончики не выдержали такого климатического издевательства над собою, и чуть не расклеились от такого холода! Не зря же потом появился анекдот про одноразовый пластиковый испанский поезд?!!

Срочно прибывший консилиум специалистов из испанской фирмы «Patentes Talgo S. A.» постановил: пациент излечим. И рьяно принялся за работу. Между тем один из составчиков «Тальго» пустили на зиму от Алматы до Шымкента, где потеплее. Но и туда ненадолго – на месяц или полтора, после чего этот поезд вновь пропал. Казахстанское приложение к «Комсомольской правде» немедленно разразилось огромной статьёй под названием «Испанский идальго по имени „Тальго“ стоит на запасном пути»...

В свой самый первый раз я увидел этот поезд как раз и пришедшим из Чимкента на Алма-Ату II ранним январским утром 2002 года. В газете было написано, что каждый состав состоит из двадцати двух вагонов, однако реально их оказалось в том поезде всего семь. Крохотные вагончики постояли немного на первом пути и уехали куда-то на Алма-Ату I, где их прятали в специальном депо. Я полез на «испанские» странички сайта европейской железнодорожной фотогалереи «Рэйлфан Европы», в те времена ещё называвшегося «Меркурио», и, покопавшись в фотках, понял, что к нам привезли модификацию поезда «Тальго», называвшуюся «Talго-200» – предпоследнюю по своей тогдашней новизне.

Так прошёл примерно год... И вдруг почти все казахстанские газеты написали о том, что эти поезда вновь запускают рейсами на Астану. Что испанцы наконец-то переделали свои вагончики под наш климат, и что Казахстан закупает по этому случаю ещё два таких же поезда. В летнем расписании железной дороги на 2003 год появился скорый фирменный поезд №1/2 «Жаңа Дәуір» сначала один, а потом – и второй раз в неделю.

В августе мне наконец-то подвернулась возможность прокатиться на этом поезде до Караганды. Билетик пришлось брать аж за две недели, ибо несмотря на двойную от обычной цену,

билеты на «Тальго» народ расхватывал «на ура». Дня за четыре до своего путешествия я прибежал на вокзал Алма-Ата II к отправлению такого же поезда, специально прихватив с собой фотоаппарат, чтобы сделать несколько снимков.

Состав «Talgo-200» появился на перроне минут за сорок до своего отправления. Привёз его аязгозский тепловоз «ТЭП70» с заводским номером 0106. Состав состоял теперь из десяти вагонов: «технической головы» с дизель-генератором, купейного вагона, двух «СВ», ещё одного купейного, двух ресторанов-баров, двух «плацкартов» – межобластных вообще-то, с креслами внутри, и замыкался такой же «технической головой».

Состав ещё в Испании был назван «Fatima», но его вагончики были выкрашены немножко по-другому, чем в на своей родине: по окнам и сверху в серебристый цвет, сразу под окнами шла широкая ярко-оранжевая полоса, а ниже её вагон был тёмно-синий. На всех вагонах красовались надписи: «КР-2 ВРЗ ТАЛЬГО 18.11.01» и «220 км/ч».

Крохотные, не больше автобуса «ПАЗ-3205», вагончики были сцеплены друг с другом по принципу автомобильных полуприцепов – каждый вагон имел только по одной оси с двумя колёсами, расположенными как раз в том месте, где эти вагоны сцеплялись. Подлезть под такой вагон было невозможно, так же, как и выйти с него на «высокую» платформу. Тормоза у всего этого состава оказались не такими, как у наших пассажирских и грузовых вагонов, а больше напоминали автомобильные: тормозная колодка оказалась расположенной не сбоку колеса, а снаружи его – чуть выше и правее буксы, отчего у испанских вагончиков вся поверхность колёс, обращённая к перрону, оказалась натёрта до зеркального блеска.

Я стал рассматривать поезд, периодически делая снимки. Двери для выхода на перрон были не у всех вагонов. Первый купейный вагон такую дверь имел. Стёкла у всех вагонов были тонированными – заглянув через такое тонированное стекло внутрь купе, я увидел крохотную купешку с четырьмя огромными креслами по два напротив друг друга, спальные полки были сложены, а на вагоне было написано: «Мест для сидения 20, спальных 20».

Следующими двумя вагонами оказались два «СВ» с пятью двухместными купе – по десять мест в вагоне. Один из этих вагончиков имел только один выход на перрон, на другую сторону перрона. Потом стоял ещё один купейный, а за ним шли два вагона-ресторана. Выходов из ресторанов на перрон не было, а внутри они оказались разными: первый из них имел кухню на полвагона, а на другие полвагона – классическую барную стойку, расположенную вдоль вагона. В другом вагоне-ресторане оказалось десять столиков: пять двухместных с одной стороны и пять четырёхместных с другой.

Следующие два вагона оказались «межобластными», с креслами, как в самолёте, по двадцать пять мест в каждом из них. Однако по системе «Экспресс-3» они считались почему-то плацкартными – именно в такой вагон я и купил себе билет. Оба «плацкарта» имели по одному тамбуру с выходом на перрон в обе стороны. Все вагоны, кроме технических, имели точно посередине чуть торчавший из-под низа борта в сторону перрона патрубок с крайне недвусмысленной надписью на борту возле него – «WC».

Пока я рассматривал поезд, тот же самый тепловоз, что привёз состав на посадку, «обогнался» по соседним путям вокруг вагонов, и подъехал к составу с другой стороны. Ему так и предстояло бесшумно лететь с испанскими вагончиками до самой Астаны. Когда он прицепился к составу «Тальго», и помощник машиниста полез соединять тормозные рукава, из «нерабочей» кабины тепловоза вдруг вылез ментяра в форме майора, с самой внимательной тщательностью пронаблюдал за всей этой процедурой, а затем снова залез в «хвостовую» кабину локомотива...

И вот через четыре дня я пришёл на вокзал, чтобы уже ехать. У двери моего вагона стояла обалденной красоты девчушка в шикарной сине-голубой форме и проверяла билетики. Язык не поворачивался назвать эту стюардессу проводницей! Я показал билет и влез в вагон.

Ступеньки у двери не было, а порог оказался аж где-то у моих колен, но народ ничего, запрыгивал...

Из одного вагона в другой вёл междувагонный переход, который не закрывался дверьми, как в наших вагонах, и выглядел, как ошутимой длины прорезиненный «тоннель» с алюминиевым бандажом посредине. Резина по стенкам и потолку перехода оказалась гладкой, а пол – «в пупырышку». В этом же единственном «рабочем» тамбуре оказалось и место для курения – с прикрепленными на стенках пепельницами и огромным огнетушителем.

Все двери, и ведшие из тамбура на улицу, и в салон вагона, оказались автоматическими на пневматике. Двери на перрон были выкрашены изнутри в ярко-оранжевый цвет, рядом с каждой из них оказалось сбоку по две кнопки – чёрная (закрывать) и зелёная (открывать). Автоматические серовато-прозрачные пластиковые двери с обеих сторон салона нашего «плацкарта» были с крохотной ручкой типа, как в купе наших вагонов. При лёгком наклоне этой ручки (одним пальцем!) дверь автоматически открывалась, и затем сама закрывалась за тобой. Наверху над этими дверьми со стороны тамбуров под самым потолком оказались красненькие кнопки аварийного отключения всей этой их пневмоавтоматики.

Сразу при входе в салон с обеих сторон оказалось по багажному отсеку в три полки от потолка до пола у каждого. Всё это очень напоминало хвостовой отсек самолёта «Як-42». Впрочем, там абсолютно всё больше напоминало самолёт, чем поезд! Багажные полки шли так же и над креслами; по их нижней поверхности были лампочки индивидуального освещения, на которых были написаны номера мест. Непременного авиационного атрибута – индивидуальных вентиляторов – не оказалось, однако кондиционер работал более, чем исправно – в вагоне было холодно.

Кресла стояли по три в ряду: два с одной стороны и одно с другой. Номера мест шли от 23—25 у тамбура до 1—4 у туалета. Кресла были достаточно широкие, в проходе поместилось бы по ширине ещё одно такое же кресло. Спинка кресла не откидывалась, но нажатием специальной кнопки сиденье вместе с нижним краем спинки заметно выдвигалось вперёд, и спинка таким образом становилась гораздо более полой – можно было и вздремнуть. Расстояние между креслами оказалось почти в два раза больше, чем даже у самолёта «Ил-86», так что даже самые длинноногие не упирались коленями в уши передисидящего.

В спинках кресел были откидные столики. Мы поехали 25-м местом вперёд, и все кресла были повернуты лицом по ходу, причём они наверняка легко разворачиваются при необходимости в другую сторону, но 23—25 места были всё равно «лицом назад». По краям и в середине салона висело под потолком четыре телевизора, два из них экраном к первым местам, и ещё два – экраном к последним. Там же, под потолком, шёл длинный «самолётный» светильник во всю длину вагона. В углу, у 2-го и 3-го мест, вместо титана, коим оснащены советские вагоны, оказался симпатичный диспенсер «евроводы» фирмы «Калипсо», какие так любят ставить в офисах: девятнадцатилитровая пластиковая бутылка с водой горлышком вниз, и два крана – один с кипятком, из другого почти ледышки падали. Рядом – стопка одноразовых стаканчиков.

За перегородкой со второй автоматической дверью оказался выход в тамбур с туалетом и техническим отсеком. На двери в этот технический отсек была огромная красная кнопка для какого-то аварийного отключения с испанской надписью, и два манометра. А напротив оказался крохотный, как в самолёте, туалет. Унитаз стоял спинкой к борту вагона, над ним было небольшое матовое окошко. Между крышкой унитаза и окном оказалась откидывающаяся поверх унитаза полка, оклеенная изнутри розовастенько-желтовастеньким мягоньким пенопластом, пиктограмма на которой с наружной стороны означала «положи сюда младенца и смени ему памперс». Вода в кране над раковиной включалась нажатием кнопки вниз, рядом с которой был перекидывающийся вправо-влево рычажок «горячая – холодная».

Санитарных зон у такого поезда сначала не было – из него же ничего на улицу не выливалось! Но потом проводники стали закрывать туалеты во время остановок и на начальных станциях отправления – против безбилетников. Рядом с унитазом на стене была кнопка его смыва – когда нажмёшь, под ней загоралась зелёная лампочка, тут же было слышно, как начинает работать вся эта хитрая пневматика, в унитаз сливалось чуть-чуть воды, а затем, секунд через пять-шесть, всё это всасывалось в канализацию с громким «ухлюпом», как у хорошего моющего пылесоса. В момент всасывания из вентиляционной решёточки сверху начинал дуть ветерок свежего воздуха. Процедура повторялась дважды с тем же интервалом. И со мною чуть не случилась истерика, когда я вдруг не смог закрыть пушечную в кране воду – как потом оказалось, что она сама закрывается через 18 секунд.

Ну да ладно – мне хватило мозгов самому догадаться, а одному гражданину ФРГ, родившемуся в своё время в ГДР, и попавшему как-то со мной в купе нашего обычного вагона, пришлось показывать, как нажатием стерженька кверху открывается вода в нашем поездном умывальнике! Бедолага искрутил там все краны и понажимал на все педали, не понимая, как же пустить воду! В вагоне, сделанном в его Германии...

По вагонам раздался сигнал из электронных гудочков, очень похожий на тот, что звучит в «Ил-86», «стюардессы» закрыли двери на перрон, и наш состав очень плавно тронулся. Колёса начали стучать равномерно в унисон, и звук стал очень сильно напоминать тиканье старого ереванского будильника!

Вдоль каждого борта в пассажирском салоне было по пять вытянутых в длину окон из двойных тонированных стеклопакетов. Все окна были прикрыты шторками из плотной тёмно-синей ткани с изумительнейшей плиссировкой. Кто, интересно, их так отгладил?! «Стюардессы» – две молоденькие и очень симпатичные девчонки – одна русская, вторая казашка – уселись после отправления у багажных отсеков, лицом друг к другу, на 22-м и 25-м местах.

Станцию Алма-Ата I мы проскочили без остановки – высокие платформы этого вокзала доставали нашему «Тальго» аж до окон, а третий путь от вокзала тогда ещё не был поднят до уровня низкого перрона. Тепловозик сразу же притопил километров 120 в час, а нам включили телевизоры, и стали показывать какой-то видик с Мелом Гибсоном. Часть пассажиров из нашего вагона тут же потянулась в вагон-ресторан, салон которого был виден мне через прозрачные двери в тамбур. Я же оказался из той половины народа, что попроще: мы откинули столики в креслах, подоставали кто – курицу, кто – колбаску, набрали кипятку в «Калипсо», сделали чайку и принялись смотреть телевизор.

Временами скорость нашего поезда стала доходить до 150 километров в час – 1 километр за 24 секунды. Но вагон вверх-вниз не болтался вообще! А как мотает в нашем поезде из обычных вагонов – рельсы вроде те же... Выйдя покурить, и глядя сквозь тамбур в вагон-ресторан, я понял, что вагоны испанского поезда, хоть и отклонялись друг от друга вправо-влево и вверх-вниз, но по отношению друг к дружке не кренились. Хотя весь состав скорее всего одновременно наклонялся на крутых поворотах, ибо летишь на такой скорости по тем же кривым мимо озера Балхаш, а тебя не кидает по всему тамбуру от двери до двери – лишь легонько качнёт вправо-влево и всё.

В тамбуре оказалось лишь ненамного громче, чем в салоне. При скорости в 150 км/ч в тамбуре и переходе между вагонами не дуло, грязи и пыли тоже не было, но дым от сигарет тем не менее куда-то всё же уходил – сколько бы человек не вышло на перекур, дым при этом не плавал слоями по воздуху, как в тамбуре советского вагона.

Ограничений скорости было довольно мало, только в тех местах, где нужно было уйти на боковой путь, или на крутом спуске с Ала-Айгира к Чокпару. После отправления нам успели показать три видика, в полночь телевизоры и яркий свет погасли. Освещение в каждом вагоне работало отдельно – его ходил и выключал сам бригадир поезда, открывая технические отсеки,

и переключая там кнопки. Мужик был одет в шикарнейший костюм, и не расставался с трубкой какой-то крутейшей спутниковой связи, типа «Инмарсата».

Через три часа поезд остановился на Блок-посту в Берлике II – всё, что осталось от некогда огромной станции. Стоянка вместо пяти оказалась только в две минуты, и «стюардесса» не стала открывать дверь на улицу. Но бригады машинистов успели поменяться друг с другом даже за эти две минуты! Потом ещё три часа дороги, и мы остановились в Сары-Шагане. Почти весь народ вывалил на эти десять минут на улицу, кто набрал рыбки с пивом, кто – просто покурить... Видно было, как в кабину тепловоза залезают новые машинисты, а уже через пять минут нам снова включили «зелёный».

После Берлика II совсем стемнело, и за тонированным окном было практически ничего не видно. Я смог узнать лишь Чиганак по его характерной светящейся вывеске над зданием станции и перрону первого пути, Моинты – по стоявшим на этой станции между грузовых путей двухэтажным будкам для работников, занятых на сортировке вагонов, и Жарык. Агадырь что-то проглядел! О том, что близится Караганда, я понял тогда, когда вдруг снова заработал сотовый телефон.

Мы залетели на карагандинский перрон с небольшим опозданием, минут на восемь. Поезд стоял под самым мостом, радио по вокзалу орало: «Отправляется высокоскоростной поезд „Астана-Экспресс“, не подходите к краю платформы на расстояние ближе двух метров!» Из нашего вагона выходило человек пять, и я немедленно ломанулся к таксистам, один из которых тут же согласился в столь ранний час (5—20 утра) ехать в Майкудук всего-то за 500 тенге.

Мы поехали от вокзала по улице Новосёлов, шедшей вдоль железнодорожного полотна, ямы на которой достигали тогда такой величины, что наш «Жигуль-шестёрка», наверное, поместился бы в них целиком! Не прошло и пяти минут, как испанский поезд обогнал нас: тепловоз, уютно и сыто урча, и сверкая всеми своими огонёчками, протащил этот поезд через горловину станции с гораздо большей скоростью, чем обычные составы, и лихо унёсся в едва забрезживший рассвет...

Через два дня мне нужно было обратно в Алматы – с какой тоской в душе я влез после испанского вагончика в обыкновенный советский «плацкарт»...

115. Передислокация

Первые слухи о переезде нашей «Казахстанской компании по управлению электрическими сетями (KEGOC)» из Алматы в Новую Столицу Евразии поползли по её коридорам ещё в середине 1998 года...

Потом началось: сначала долго не могли передать на наш баланс административное здание, потом возник огромный объём работ по его ремонту и реконструкции. Время шло, а народ, каждый раз наполняя рюмашки, произносил тосты за то, чтобы следующий праздник встретить по-прежнему в Алматы...

И вот зелёною весной 2004 года наконец-то вышел вроде бы и долгожданный, но всё равно такой неожиданный приказ об этом переезде. Вскоре появился и внятный список тех сотрудников, кого компания желает забрать с собой на новое место. Нашему департаменту повезло больше остальных: мы попали в число переезжавших практически в полном составе – другие департаменты и управления этим похвастаться не могли. Специально к передислокации нам выплатили по три должностных оклада «подъёмных» и выдали коробки, в которые нужно было упаковать всю рабочую документацию. По всему зданию две недели стоял душераздирающий треск скотча...

Скинувшись всем департаментом, мы сами себе организовали «отвальную» на одной из летних площадок. Собрались почти все, кто в разные годы работал в нашем коллективе. Шашлычок был вкусным, а тосты – жаркими...

За пять дней до отъезда у нас забрали сначала компьютеры, а затем и мебель. Перед административным зданием компании выстроилось в ряд пять или шесть дальнбойщиков на огромных «шаландах». «Комендантский взвод» нанял где-то два или три десятка рабочих, которые двое суток грузили имущество компании на эти фуры. Огромное пятиэтажное здание вдруг полностью опустело, в полутёмных коридорах валялись обрывки картона и скотча, и в какой-то момент даже показалось, что вот прямо сейчас и налетят вдруг те самые зубастые Лангольеры!

Нам объявили «амнистию» на целых три рабочих дня – заниматься своими делами. Мы понеслись по алматинским барахолкам – покупать всё то, что понадобится нам для жилья на новом месте: кастрюли, тарелки, чашки, постельное бельё и множество всяких прочих необходимых в хозяйстве мелочей. Утром накануне нашего отъезда к зданию компании подошла последняя «шаланда», куда мы сдали весь свой личный багаж...

Утром 17 июня мы собрались на вокзале Алма-Ата II за час до отправления нашего поезда. Там уже тусовалась огромная толпа провожавших: официальные лица, сотрудники других электроэнергетических предприятий, расположенных в Алматы, и члены семей переезжающих сотрудников. На ступеньках, шедших от здания вокзала к перрону первого пути, сидел ансамбль музыкантов в национальных одеждах, рядом был закреплён фалами огромный воздушный шар с надписями: «В добрый путь, KEGOC!», а когда подали состав нашего поезда, такие же плакаты укрепили на двух ближайших вагонах. Официальные провожавшие лица сказали нам несколько напутственных речей, затем среди отъезжающих было разыграно несколько бутылок «Шампанского».

Времени до отправления оставалось уже совсем мало, мы запустили в воздух разноцветные гелиевые шарики и быстренько рассосались по вагонам. Одиннадцативагонный поезд №3 «Астаналык» Алма-Ата II – Астана мы забили почти полностью, с третьего вагона по одиннадцатый. Поездная бригада сначала ничегошеньки не могла понять: полторы сотни пассажиров по всему поезду были друг другу как родные, и немедленно начали наливать, отмечая для скромного начала два дня рождения наших сотрудников, совпавших с днём отъезда...

Между верхними полками в каждом купе над окном, прямо над регулятором громкости радио был диагонально прикреплён жидкокристаллический монитор размером не то в пятнадцать, не то в семнадцать дюймов, ограждённый кожухом из дюралевых уголков и плексигласа, а поездное радио стало при этом «звучом телевизора». В нашем одиннадцатом вагоне телевизоры не работали – видеокабель между вагонами оказался повреждён, но это было не самым страшным, потому что у нас исправно работал кондиционер!

А вот парочка других вагонов по составу этим похвастаться не могла, хотя температурка на «улице» до вечера была в среднем плюс 35. Одним из таких «незамерзавших» вагонов оказался один из двух или трёх вагонов «СВ», и директорам нашего и соседнего департаментов пришлось там тяжко. Проходя периодически по составу, я видел, как поездной электромеханик включил по телевизорам сначала фильм «Иван Васильевич меняет профессию», а потом – клипы MTV...

Персонал вагона-ресторана на нас обиделся, ибо к ним никто из нас за весь рейс так и не пришёл: во-первых – весь наш народ набрал в дорогу столько продуктов, что потом даже осталось на астанинское новоселье; а во-вторых – желающих платить за бутылку «Казахстанского» коньяка аж тройную цену среди нас как-то не нашлось...

На станции Чу шымкентский филиал нашей компании устроил нам шикарнейшую встречу, накрыв огромный «шведский» стол прямо на перроне первого пути, на летней площадке прилепившегося к фруктовому базару небольшого кафе. Мы долго не могли выйти из своего вагона – часть мест в нашем одиннадцатом оказалась перебронирована по Шу, и целая орава челноков и грузчиков с тюками ломанулась в вагон!

– Мужики, дайте выйти сначала...

– Да пошёл ты!!!

Передо мною маячила мерзкая рожа очередного не совсем трезвого орла, пытавшегося перекинуть через мою голову очередной тюк. Один глаз его уже переливался шикарнейшим фингалом.

– Тебе сейчас и во второй глаз засветят. Нас едет в поезде полторы сотни человек с одной фирмы, так что выдрючиваться не советую!

Из вагона нас всё же выпустили. Мы прибежали к кафешнику. За двадцать минут стоянки нашего поезда отцам-командирам по старинному казахскому обычаю преподнесли на шикарном подносе варёную баранью голову, а нам выставили целую кучу блюд с бараниной, кониной и овощами-фруктами. Свежайшие лепёшки, горячий душистый чай, разные сладости – ВКУСНОТИЦА! Стоп-кран при отправлении из Шу наши сорвали дважды! Молодёжь продолжала потом гужеваться по составу почти всю ночь, знакомясь с попутчицами, а мы после Сары-Шагана улеглись...

На следующее утро поезд торжественно подкатил к первому пути столичного вокзала. Под звуки духового оркестра нас встречала огромная толпа народу, густо сдобренная «телевизионными деятелями искусств». После окончания торжественной церемонии нас рассадили по автобусам и повезли в общежитие.

Для того чтобы нас расселить, компания выкупила несколько десятков квартир в двух совершенно новеньких домах, стоявших рядышком, углом друг к другу. Один дом был пятиэтажный, второй – девятиэтажный, но построены оба были по одному проекту. В каждом доме было по два подъезда, но в высоком доме квартиры были одно- и двухкомнатные, в низком оказались только трёхкомнатные. В девятиэтажке уже работали лифты, но газа и домашних телефонов пока не было.

Нас стали расселять. «Комендантский взвод» перед объективами тех же телекамер стал раздавать ключи от квартир: однокомнатные – начальству, а двух- и трёхкомнатные нам, из расчёта – по одному человеку на комнату. Нам досталась трёхкомнатная общей площадью 96 квад-

ратных метров, и мы поселились в этой квартире так же втроём, как и сидели в рабочем кабинете.

В квартире сразу стояли: брестская газовая плита «Гефест»; микроволновка «DAEWOO»; двухкамерный холодильник той же фирмы, который не надо было размораживать; стиральная машина «Самсунг» на три килограмма загрузки; кухонный гарнитур с обеденным столом и четырьмя стульями, несколькими шкапами, и мойкой из нержавеющей стали; большой телевизор «LG». В каждой комнате стояло по большой двухспальной кровати, шифоньеру, столу и тумбочке – всё абсолютно новое. На окнах уже висели шторы из плотной тёмной ткани.

Постельное бельё, кухонную и обеденную посуду мы привезли с собой. Поняв, что газа не будет ещё довольно долго, прикупили себе ещё электроплитку на две конфорки, ведра, щётки, и стали обустраиваться. Здание одного из моих клиентов, «Казахстан темир жолы», оказалось сразу же за нашими домами, и железнодорожники немедленно прибежали к нам с шампанским, соками и конфетами. Девчонки восхищённо бродили по нашим хоромам, а мы быстренько «сообразили». Доблестное племя властелинов стальных магистралей страны обзавидовалось нам «по полной»: когда их лет за пять или шесть до этого перевезли в Новую Столицу Евразии, то они два или три года до получения постоянных квартир снимали себе жильё где придётся, а для части их переселенцев для жилья вообще сначала поставили вагоны на станции...

Через час нас снова собрали в автобус и отвезли в наше новое административное здание. Там везде шли какие-то ремонтно-строительные работы, но столовая в подвальном помещении уже была полностью оборудована и исправно работала – всех нас торжественно и бесплатно накормили шикарным обедом.

Жара в тот день стояла почти под сорок, после обеда мы приползли домой и упали. Двое наших пацанов поёрли в город, где-то там заблудились и решили поймать такси, но при этом перепутали названия улиц: астанинские Московскую и Победы с алматинскими Советской и Правды:

- Шеф, на Советскую-Победы!
- ?!!
- Да нет, на Московскую-Правды!
- Салам алматинцам, садитесь...

«Фура» с нашими домашними вещами заехала во двор только в восьмом часу вечера. Затащив в квартиру вещи и наскоро раскидав их по комнатам, мы пошли на Набережную...

Новоселье мы устроили через неделю. К этому времени наши вполне симпатичные с виду домики, построенные какой-то алматинской фирмой, начали показывать свой «характер»: в одной квартире сразу же возникли проблемы с сантехникой, в другой вздулся ламинат на полу, в третьей ещё что-нибудь подобное, а в нашей не работал дверной звонок – китайская пластмассовая коробочка на трёх батарейках, сразу встроенная в китайскую же металлическую дверь... Кроме этого, была разбита резьба на шланге душа, протекла канализационная труба к унитазу, и после первого же дождя водичка побежала между оконными рамами и потолком на кухне, и вся штукатурка с этого участка потолка немедленно обвалилась...

К нам на новоселье пришли сотрудницы из столичного филиала нашей компании, и принесли нам в подарок много всяких полезных хозяйственных мелочей – «И отплакали те, кто дождались...»

116. Фотоохота

Когда наша организация переехала из Алматы в Астану, народ, выдернутый из привычной семейной обстановки, рассосался по общагам, и какое-то первое время вообще не представлял, чем заняться в Новой Столице Евразии целых два долгих выходных дня. Прошёл, наверное, месяц, пока люди как-то адаптировались, и начали мотаться – кто на Боровое, кто ещё куда, а кто и просто ходил по городу: на Байтерек, в океанариум, или на лазерное шоу... Нам с Саматом было проще: и у него, и у меня было по целой куче родственников в такой близкой теперь к нам (210 км) Караганде, и мы на пару на несколько первых астанинских уик-эндов уезжали туда.

В какой-то июльский выходной день я собрался съездить на фотоохоту в Павлодар и Екибастуз, чтобы порадовать железнодорожных фанатов, в изобилии тусовавшихся на существовавшей тогда почтовой ЯНАО-рассылке «1520 мм», свеженькими снимками. Хмурым и редкостно холодным после нескольких суток изнуряющей жары субботним астанинским утром я поехал на вокзал и попросил себе билетик на самый поздний в те сутки павлодарский поезд. Купейных мест на этот проходящий не оказалось, но плацкартный билет с сакраментальной фразой «Номера мест указывает проводник» мне всё же достался.

А за обратную дорогу у меня голова не болела: мой соратник по нелёгкой работе, связанной с обеспечением электроснабжения всей «Казахстан темир жолы», тогдашний сотрудник предприятия «Темиржолэнерго» Ерлан Шакеев, ещё в пятницу уехал на личной машине из Астаны в Павлодар к родственникам, и на обратном пути пообещал забрать с собою и меня.

И вот, как и 14 лет назад, я снова ехал поездом в Павлодар, имея в качестве багажа один-единственный полиэтиленовый пакет, в котором вместо тогдашней книжки и пачки печенья лежал на сей раз фотоаппарат, запасные плёнка и батарейка к нему, а также парочка мягких чистых тряпочек: мало ли – свои очки или линзы фотика протереть. Годы берут своё – в пакете был ещё маленький запястный тонометр и комплект необходимых в случае чего таблеток от повышенного кровяного давления...

Ближе к полуночи я приехал на вокзал. Вскоре подошёл мой поезд, его поставили на второй путь, и немалое удовольствие доставила мне возможность доехать до него при помощи целой кучи новеньких эскалаторов. Состав пресногорьковского 340-го состоял всего из четырёх вагончиков – одного купейно-штабного, двух плацкартных и общего. Понятно, что в таком составе купейных мест не нашлось! Огромный грузовой электровоз, притащивший мой поезд из Кокшетау, сразу же отцепился, а на его место немедленно прибежал электровозик поменьше. Я зашёл в вагон.

Большую половину пассажиров плацкарта составляли детишки в возрасте где-то от десяти до тринадцати лет, которых везли домой в Павлодар с отдыха в детских оздоровительных пансионатах Борового. Малолетняя орава всё пыталась прорваться на ночной перрон («Хотим чипсов и Колы!»), а сопровождавшие их парень и девчонка (похоже, студенты педагогического), и проводница нашего вагона грудью встали у титана: «Не пустим!!!»

Мне кое-как нашли свободную нижнюю боковую полку, но чистого постельного комплекта у проводников, возвращавшихся домой, уже не нашлось. Пришлось укладываться так...

Поезд тронулся и поехал вдоль ночного города – детишки прильнули к окнам у боковых полок и подняли гвалт: «А вон Байтерек! А вон то что такое? А океанариум отсюда видно?..» Затюканные воспитатели отвечали что-то невпопад, лишь бы отвязаться! Поезд на их несчастье, чуть отъехав от Сороковой, встал прямо напротив огромной, ярко подсвечивавшейся мечети, расположенной при выезде из Астаны в сторону Караганды. Ещё было видно и Байтерек, и «зажигалку» здания Министерства транспорта и коммуникаций – всю эту десятиминутную стоянку рёв тридцати с чем-то детских глоток не умолкал! Машинисты электро-

воза сжалились наконец над бедными воспитателями, тронули состав с места и перетянули его через путепровод – огоньки Новой Столицы Евразии потихоньку исчезли за огромной насыпью, детишки успокоились и начали укладываться...

Ближе к Чидертам стало рассветать. Народ в вагоне зашевелился, и в Екибастузе человек десять или пятнадцать вышло. По небу плыли куда-то на восток тяжёлые облака, и в редкие просветы между ними пыталось светить утреннее солнышко. По пустому екибастузскому перрону бродил на холодном ветру одинокий полицейский. Бедолага укутался в свой плащ так, что даже лица не было толком видно. Астанинский электровозик убежал в безвестный екибастузский тупичок, вместо него к нашему поезду тихонько подкралась задним ходом «половинка» павлодарского тепловоза, продула тормоза, и мы поехали дальше.

Едва состав выбрался со станции на павлодарскую трассу, как за окошком вагона замелькали столбы, которых там раньше не было! Электрификацию строили ускоренными темпами, обещая запустить её уже к середине декабря. Кое-где на этих столбах уже висела и новёхонькая оранжевая «паутинка». Столбы кончались уже перед самым Павлодаром, в Жолкудуке. Там же нам навстречу попался пригородный на Дегелен – такая же «половинка» тепловоза и парочка плацкартных вагончиков. Странно – я думал, что туда ходят дизеля «ДР1А», коих немало водилось в своё время в Екибастузе...

У проводников нашего вагона почему-то не оказалось ни чая, ни сахара, ни печенюшек-шоколадок, хотя в поездах 45/46 Алма-Ата I – Павлодар, обслуживавшихся тем же резервом проводников, всё это было?! Несолоно хлебавши, я быстренько выскочил на павлодарский перрон чуть раньше радостно галдящей оравы детишек, которых встречала ещё большая, и не менее радостно галдящая толпа их родителей, бабушек и дедушек.

На самом павлодарском вокзале опор контактной сети тоже ещё не было, однако в одном из тупиков уже торчал в гордом одиночестве обшарпанный электровоз. Это сразу напомнило мне одного моего алматинского знакомого, который прежде чем купить себе мотоцикл, обзавёлся сначала крутейшим и очень дорогим мотоциклетным шлемом...

В огромном и почти пустом вокзальном здании хоть и было несколько продуктовых ларьков и закусных, однако горячего чая или кофе нигде не нашлось – сонные продавщицы предлагали только ледяную колу-минералку. Было бы на улице плюс тридцать пять, а то ж всего плюс пятнадцать! Я выскочил на улицу и тут же наткнулся на яркую разноцветную пиктограмму со схемой всех трамвайных маршрутов в этом городе, висевшую на самом первом же трамвайном столбе. Щелчок затвора, и первый кадр для Ааре Оландера был готов!

Теперь следовало порадовать и Диму Сутягина, мечтавшего в те времена издать справочник по всем детским железным дорогам бывшего СССР, и как раз собиравшего тогда материалы для него. И я поехал искать павлодарскую ДЖД, которую я видел когда-то недалеко от кинотеатра «Баян-Аул». Трамваи ходили один за другим. Сфотографировав совершенно наугад парочку из них, и выбрав по пиктограмме маршрут, который проходил мимо «Баян-Аула», я упал в обшарпанное кресло старенького «71—605» и устался в окошко.

Взвыли редукторы электромоторов, и чудо усть-катавской трамвайной техники поползло, никуда не торопясь, по кривым рельсам воскресно-пустынных городских улиц. Проезд в павлодарских трамваях стоил почему-то восемнадцать тенге – вот ни пятнадцать, и не двадцать?! Однако кондукторши имели какой-то неограниченный запас однотенговых монеток, и исправно давали сдачу в эти самые две тенге! Впрочем, это всё равно была очень дешёвая цена проезда в городском электротранспорте – дешевле были только билеты в карагандинских троллейбусах и темиртауских трамваях.

Увидев «Баян-Аул», я выскочил из вагона и двинул напрямик через дворы примерно в ту сторону, где и должен был быть парк с этой узкоколейкой. Обходя огромные лужи с мутной водой, я конечно же вспомнил события девятнадцатилетней давности: трест «Электросредаз-монтаж», служебную гостиницу, «футболиста» Петровича, балык, суп из грибов, и двух его

«родственниц»... Парка всё не было видно, и на каком-то перекрёстке, подумав, что уже заблудился, я остановил какого-то мужика, прогуливавшего с утраца забавную собачушку, и спросил, где здесь детская железная дорога. Оказалось, что я шёл совершенно правильно, и ещё через пару кварталов показался тот самый парк.

«Затянулась бурой тиной гладь старинного пруда...» Ниточка ржавой узкоколейки по-прежнему тянулась по берегу заросшего камышом небольшого озерца. Увидев поодаль здание типа вокзального, я двинул по рельсам против часовой стрелки. Это действительно оказался вокзал павлодарской детской железной дороги имени Камзина, в котором теперь организовали кафешник с летней площадкой. Охранник этого кафе, мужичок бомжеватого вида в каком-то невообразимом головном уборе, выполз на улицу и внимательно наблюдал за мною, пока я фотографировал здание, но ничего не сказал...

Я пошёл дальше по рельсам. Облака к этому времени уже разогнало, и солнышко засияло вовсю. Дорога, огибая озеро, вновь повернула налево, а на самом повороте в прибрежных зарослях камыша образовалась приличная брешь – местные мальчишки устроили там импровизированный пляж, и с визгами и криками плюхались в мутноватой воде. Рельсы теперь шли прямо по самому берегу – количество комариков в кубическом метре воздуха немедленно увеличилось вдвое. Отмахиваясь от них, я шёл по шпалам, и вдруг увидел впереди стрелку с отворотом рельсов от основного круга вправо. Там оказались приоткрытые металлические ворота, за которыми виднелся голубенький пассажирский вагончик.

Я спокойно прошёл туда: у самого начала тупичка валялись прямо в траве списанные тележки от узкоколейных пассажирских вагонов, а два самих вагона, выпускавшихся когда-то в Польше, лежали на боку в кювете у ворот. В тупике стоял на рельсах состав из четырёх голубеньких пассажирских вагончиков уже советского производства, увенчанный тепловозиком «ТУ2—106», а перед локомотивом болтался ещё один пассажирский вагончик тёмно-зелёного цвета.

Я достал фотоаппарат и начал снимать состав, но тут вдруг залаяла какая-то дворовая шавка, и из домика, расположенного в самом конце тупика, появился пожилой мужик. Он приветливо поздоровался, и стал рассказывать про своё житьё-бытьё... Оказалось, что на всю детскую железную дорогу осталось два пенсионера: первый из них – директор, бухгалтер и машинист тепловоза в одном лице, и этот, второй – кондуктор, механик по двигателю локомотива и охранник-смотритель:

– Я говорю шефу: сегодня воскресенье, давай заведёмся и выедем на линию в одиннадцать, а он говорит – в три...

– А сколько рейсов делаете?

– Пока народ есть...

Оказалось, что ДЖД какое-то время вообще не работала, прежний тепловозик (типа «ТУ-7») вместе со старыми польскими вагонами списали, и шеф ДЖД поехал куда-то в Подмосковье, договорился, и привёз эти вагончики, потом «развёл» с павлодарским судоремонтным заводом, где заменили старый двигатель локомотива ТУ2—106 на почти новый, снятый с какого-то катера...

Мило побеседовав с этим механиком с полчаса, я двинул обратно на вокзал. Можно было бы и ещё ползти по Павлодару – забраться, к примеру, в их трамвайный парк – но мне хотелось попасть и в Екибастуз. Позвонив по «сотке» Ерланчику, я договорился с ним, что они зарулят за мной туда, и вышел обратно на Кутузова.

Первым в сторону вокзала шёл «71—608КМ». Сняв его для Оландера, я запрыгнул в следующий за ним «71—605» и вернулся к вокзалу с автовокзалом. По кольцу разворачивался старый трамвай с гордым бортовым номером «1» – напоследок я сфоткал и его.

Захотелось горячущего чаю и чего-нибудь жевнуть. Целая куча малых предприятий местного общепита, густо облепившая павлодарский автовокзал, наперебой предлагала свежие

и горячие чебуреки-беляши с непонятно каким мясом и жаренные на непонятно в каком масле, а также манты, усыпанные почти полусантиметровым слоем красного перца. Тут же дымилось и не менее десятка мангалов со «щенятами-табака» в виде мяска на палочках.

Вспоминая с тоскою славный город Шымкент, я не рискнул угоститься этим гастрономическим разнообразием, зашёл внутрь здания, и там забрёл в один из кафешников, попросив себе пару обычных сладких булочек и две пиалки чая с молоком. И буфетчица налила мне в чай так много этого молока, что его цвет почти не посветлел! Не став ругаться с этой мерзкой бабой, я наскоро проглотил всё это, занёс её себе в «чёрный список» и выскочил к автобусам.

Екибастузский рейс стоял на платформе, ведомость уже была там, я заплатил деньги посадчице, и нашёл себе место на самом последнем ряду. Автобус назывался «Ван-Хул», и, хотя и был уже в преклонном возрасте, он тут же, «встряхнув сединой», рванул с павлодарского автовокзала как перепуганный! Трасса «А-17», особенно за Майкаином, была в приличных ямах, но, к моему немалому удивлению, «шведский пенсионер» добежал до Екибаса всего за два часа – на полчаса быстрее, чем «Икарусы» в советские времена!

И самое первое, что поразило меня в Екибастузе – полное отсутствие автомобильного моста через рельсы напротив местного железнодорожного вокзала! Мост этот в былые времена шёл над почти десятком рельсовых путей с вокзала Екибастуз I на железнодорожную сеть Минуглепрома, к угольному разрезу «Северный» и дальше, на ТЭЦ и угольный разрез «Богатырь». Теперь, после объединения «Северного» с «Богатырём» все рельсы были разорваны и превращены в тупики, сам мост и насыпи к нему исчезли, а проспект Ленина упирался свеженьким асфальтом прямо в здание вокзала.

Забравшись по старой памяти в автобус пятого маршрута, ставший теперь вместо расклеивавшегося по всем швам «ЛиАЗа-677» тоже не новым, но ещё вполне бодреньким с виду «Вольво», я сразу же поехал в город. Ближайшую к бывшей екибастузской детской железной дороге остановку я угадал сразу, и пошёл дворами в сторону местной телевышки.

Екибастуз не изменился – те же дворы из голой глины, обросшие редкими жиденькими деревцами облупленные панельные дома, и летающий по ветру мусор между ними. Возле одной из общаг-малосемеек сидело четверо местных, явно с хорошего похмела. Им явно не хватало на «догнаться» – они проводили меня, прилично одетого, с фотоаппаратом, и явно при деньгах, очень недобрыми взглядами, но поскольку я – человек отнюдь не мелкой комплекции, докопаться не рискнули...

Екибастузскую детскую железную дорогу закрыли где-то пару лет назад, когда единственный её тепловозик сгорел вместе со своим железным ангаром, в котором его прятали на ночь. Денег на его ремонт не нашли, рельсы со шпалами сняли, и насыпь бывшей ДЖД терялась теперь в густых зарослях полыни и ковыля. Лишь подойдя поближе, я увидел, что трава так и продолжает расти там, как и прежде – «между шпал»! В бывшем здании вокзала теперь очень уютно разместились спекулянты разной офисной и прочей мебелью, а асфальтированные подъезды к зданию были укатаны прямо по насыпи бывшей узкоколейки. Сделав там несколько кадров, я пошёл пешком на станцию Екибастуз II.

Жители Екибастуза, по всей видимости, очень не любили ходить по магазинам в воскресенье – огромный универмаг «Дария» оказался закрыт. Я прошёл мимо гаражей на посадочную платформу «ГРЭСовских» электричек. Только самих электричек там теперь не оказалось! У двух высоких бетонных перронов с парочкой незатейливых металлических навесиков от дождя на каждом из них стоял один-единственный пассажирский вагон из павлодарского депо, причём он был почему-то купейным и зелёного цвета! И это при том, что последние зелёные пассажирские вагоны на казахстанских железных дорогах переокрасили в синий цвет минимум три года назад!

Заглянуть внутрь вагона не удалось – его окна были аккуратно зашторены весёленькими занавесочками «в цветочек». Под металлическими навесами болтались лишь потрёпанные

листки бумаги с распечатками цен на проезд – расписания поездов не было! Зато у соседнего перрона стоял огромный грузовой электровоз с одним «межобластным» вагончиком «за спиной». В том вагоне уже сидели пассажиры, а у открытой его тамбурной двери болтался мужичок, ну прямо как алматинские автобусные кондукторы, разве что только не крича через каждые пять секунд: «Аптоффка-барахолка!». Это был проводник и кондуктор в одном лице, который и рассказал мне, что «вон тот зелёный вагончик пойдёт через сорок минут на ГРЭС», а его колымага скоро отправляется на... станцию Коржункуль! Во как – такого пригородного рейса не было даже в книге «Служебных расписаний «Казахстан темир жолы»!

Сделав кадрик с коржункульским «скорым», я пошёл пешком вдоль путей в сторону электрического депо. Оно было очень далеко, автобусы городских маршрутов до него уже «не доставали», и я мчался вприпрыжку по шпалам минут сорок. Забравшись на автомобильный мост над южной горловиной станции, по которому шла трасса в работавший когда-то экибастузский аэропорт, я увидел, что в депо стоит целая куча вагончиков от дизелей и электричек. Время подходило к четырём часам дня, Ерлан уже подъезжал на своей лайбе к Екибасу, чтобы забрать меня на вокзале Екибастуза I, и я понял, что дойти до депо и обратно уже не успею. Сделав кадрик депо издали, с моста, я двинул по трассе обратно в город.

Машины по этой дороге теперь почти не ходили, поэтому мне просто чудом подвернулся мужичок на убитом «Жигуле», который за вполне божескую цену повёз меня через весь город обратно на «первый» вокзал. Минут на пять позже меня на привокзальную площадь залетела и шакеевская «Мазда». Ерлан ехал обратно в Астану ещё с одним своим давним кентом, тоже Ерланом и, сидя между двумя Ерлами, оставалось только загадывать желания! Мы тут же помчались в Новую Столицу Евразии.

Дорогу на перегоне до Шидертов чинили. Почти половину этого расстояния мы пропылили просто по степи рядом с ней. Пару раз мы даже увидели какие-то бульдозеры, асфальтоукладчики и катки! Не работавшие, правда... Астанинская трасса после шидертинского отворота дороги на Караганду, уже не так сильно убиваемая бесконечными чимкентскими, узбекскими и джамбульскими «арбузными» «КамАЗами», стала гораздо ровнее.

Машинка бодренько побежала по ленте красноватого асфальта со скоростью в сто двадцать, и мы через какой-то час уже добрались до Ерейментау. Моим попутчикам захотелось покушать. Мы подрулили к придорожному кафешнику. Шакеев заказал себе лагман, а мы со вторым Ерланом ограничились мантами. Жрачка оказалась на удивление отвратной, и мы очень быстро свалили оттуда. Асфальт снова убегал под колёса нашей машинки, а чуть дальше ерейментауского придорожного кафешника мы проскочили по мосту над железной дорогой, шедшей из Ерейментау в сторону Степногорска.

В былые времена там ежедневно ходил пригородный поезд Ерментау – Айсары, а теперь его заменили на пассажирский Астана – Айсары, ходивший два раза в месяц. Тем не менее рельсы «айсаринской ж. д.» оказались натёрты до ярчайшего блеска! Позже окажется, что там заложена в график всего одна пара грузовых в сутки.

Ближе к Астане асфальт на трассе вдруг поплыл крупными волнами, и у самого въезда в Новую Столицу Евразии мы плелись с черепашьей скоростью. Но всё равно через четыре часа после выезда из Экибаса мы оказались почти в центре Астаны. Шакеев поставил свою машину на стоянку, и я потащил обоих Ерланов на летнюю площадку. Мы с его другом взяли себе водочки, а Шакеев почему-то не стал «дезинфицироваться» после ерейментауского «ужина», и ограничился только кружечкой пивасика. Меня не удивило потом, что глубокой ночью не залитый спиртом придорожный лагман попросился из него обратно – нам с другим Ерлой прокатило...

117. «Лесная Сказка»

Через месяц со дня передислокации в Астану нашей Компании исполнилось семь лет с момента её создания, и по такому случаю уже традиционно устраивался праздничный банкет. Пока «КЕГОС» находился в Алматы, такие банкеты устраивались в развлекательных комплексах «Алтын Алма» и «Метро», и один раз – в Театре Оперы и Балета. А на этот раз грандиозное гульбище вдруг решили устроить не в Новой Столице Евразии, а в пансионате на одном из озёр Национального парка «Бурабай».

В пятницу, к концу рабочего дня, когда весь народ уже переделся почти по-пляжному и заранее прихватил из дому сумочки с барахлишком, туристическая фирма, у которой купили путёвки, подогнала к нашему зданию три автобуса. Два были междугородними «Ван-Хулами», но почему-то аж с павлодарскими номерами, а третий – обычный старенький «MAN» с какого-то астанинского городского маршрута.

Полчаса потребовалось на то, чтобы народ рассосался по местам, и начал доставать заранее припасённые «комплекты бортового питания» с одноразовыми стаканчиками. Наша колонна тронулась, наконец, с места, и не спеша покатила по Астраханке в сторону выезда из города на Костанай. Экскурсоводша нашего автобуса, исправно отработывая потраченные на неё деньги, тут же взяла в руки микрофон и начала пересказывать нам всю историю Астаны со времён Царя Гороха до наших дней.

Не стреляйте в пианиста – он играет, как умеет...

Колонна из автобусов турагентства и парочки наших «Тойот» тем временем добралась до развилки окружной дороги и повернула направо, к Петропавловску. Автобусики побежали чуть быстрее. Барышня с микрофоном минут через сорок выдохлась, и водила включил нам телевизор, висевший у него над головой экраном к нам. Не успел начаться какой-то видик, как «MAN», приплясывавший на трассе сразу перед нами, вдруг начал останавливаться. Мы и один из микроавтобусиков тут же остановились следом, а остальная колонна проскочила чуть дальше. Откуда-то из-под днища старенького автобуса потянуло едким серым дымом, и народ выскочил из него, как ошпаренный! Осмотрев свою лайбу, экипаж «MANa» принял решение вернуться обратно в Астану. Пассажиров там оказалось немного – человек восемь, их рассадили по другим автобусам, и наша колонна покатила себе дальше.

По телевизору начался какой-то новенький российский видик про депутата Госдумы с семьёй, захваченного в заложники «мусорщиком» Гуськовым, а Великая Казахская Степь за окном автобуса потихоньку стала сменяться деревьями. Середину нашей дороги ознаменовала собою огромная автостоянка у поворота на бывшую Алексеевку, которая теперь называлась Ак-Кулем. На площадке стояла целая куча автомашин – от «официальных» междугородних автобусников до огромных фур дальнбойщиков, вдоль шоссе расположилось в ряд с десятков кафешек, и вышедшая из наших автобусов толпа моментально разбрелась по «точкам».

Идя вдоль ряда этих кафе, я внезапно остановился у одного из них, с названием «Ак-Коль». Это оказался снятый с колёс и установленный на фундаменте из бетонных блоков вагон от достаточно редкого на советских железных дорогах электропоезда «ЭР-22»! Я метнулся назад к автобусу за своим фотоаппаратом. Сделав пару кадров, я зашёл внутрь кафе. Вход был через среднюю дверь вагона, здесь же, посредине, поперёк салона стояла стойка с раздачей и прилавок. В одной половине уместилась вполне просторная кухня с большой электроплитой, а в другой половине вагона стояло шесть четырёхместных столиков для «пассажиров». За прилавком крутились две симпатичные барышни:

– Девчонки, а заводских табличек с номером этого вагона внутри нигде случайно не осталось?

Девчушки посмотрели по всем углам своего заведения:

– Не-а...

Номер, ЭР22—5607, всё же нашёлся снаружи, на торцевой стенке вагона. Неоднократно закрасненную надпись удалось вычислить по выпуклым слоям старой краски, потому что солнышко уже стояло низко и светило идеально сбоку. Чуть позже железнодорожные фанаты с «Рассылки-1520 мм» выдали мне всю родословную сего изделия: электропоезд, выпущенный в конце 60-х годов рижским вагоностроительным заводом «RVR», попал с завода сначала в депо имени Ильича в Москве, через пару лет его передали оттуда в депо Перерва, где он лет двадцать мотался из Москвы в сторону Подольска. После развала СССР уже изрядно убитую электричку продали на степногорский Целинный Горно-Химический комбинат, где вскоре, годика через два или три, списали. Кто-то ж не поленился нанять потом трейлер и перевезти списанный вагон ещё почти сто километров до этого Ак-Куля! Вот такая судьба...

Наши автобусы поехали дальше. Через час дороги впереди показалась высокая тёмная гора под названием Синюха, у подножия которой стоял посёлок Бурабай. А ещё через полчаса, когда усталое светило уже сбегало от нас за горизонт, мы подъехали к кольцевой развязке, дорога от которой уходила с главной трассы в курортную зону. На развязке маячило трое или четверо ГАИшников, но нас они останавливать не стали, и наша колонна, перебравшись через мост над железной дорогой, оказалась на улицах Щучинска.

Барышня-экскурсоводша снова вцепилась в микрофон, начав рассказ о курортной зоне, а наша колонна тем временем свернула на первом же городском перекрёстке вправо с дороги на сам Бурабай и, быстро проскочив по тихой улочке микрорайончик из облупленных пятиэтажек, оказалась на абсолютно безлюдной узенькой асфальтовой дорожке, петлявшей в сосновом лесу. Минут через пятнадцать стали попадаться повороты с этой дороги к разным детским лагерям и пансионатам, о чём любезно сообщали разномастные таблички на развилках.

Наконец нашлась табличка и с названием «Приозёрный» – наша колонна нырнула в узенький просвет между соснами и вскоре оказалась у главного здания этого пансионата. Нас уже встречал наш «комендантский взвод», чуть раньше примчавшийся туда на микроавтобусике. Они велели нам оставить всё наше шмутьё в автобусах и немедленно бежать на ужин. Столовая пансионата выдала нам по тарелке гречневой каши и чай с печенюшками. Тем временем нас расписали на житьё по двум пансионатам: примерно половина народа оставалась там, куда мы приехали, а вторая половина должна была переехать в другой пансионат – «Лесную Сказку».

«Лесных сказочников», и меня в том числе, снова усадили в один из автобусов, который в кромешной темноте, с трудом продираясь по узеньким и кривым просекам в густых зарослях, минут через десять подвёз нас к воротам другого пансионата. Мы выбрались из автобуса и пошли к светившемуся чуть вдалеке двухэтажному корпусу.

Свежеотремонтированное здание встретило нас почти стерильной чистотой. Толпу тут же стали расселять, и нам достался двухкомнатный номер на втором этаже здания. В одной из комнат был огромный двухместный «сексодром», а в другой комнате – 5 обычных кроватей. Кроме этого, там ещё была туалетная комната с душевой кабиной и умывальником. Из кранов даже потекла почти горячая вода – корпус пансионата имел собственную электростанцию. Мы с Рустамом и Саматом заселились втроём в пятиместной комнате, а двухместную дежурная потом закрыла на ключ.

Собственной столовой наш дом отдыха пока не имел, но персонал пансионата где-то разжил парой десятков пластиковых столиков и стульчиков, которые и расставил прямо на песке под огромными соснами у входа в здание. Весь народ вскоре собрался там, площадку осветили фарами двух или трёх легковых автомашин, в одной из лайб врубили на всю мощь магнитофон, и народ начал гудеть.

Шёл первый час ночи, и я собрался всё-таки найти озеро, чтобы искупаться – ночью же это особый кайф! Но составить мне компанию в столь поздний час согласился лишь Жанибек Куанышбаев. Мы вышли на ту дорогу, по которой подъехали к «Лесной Сказке», и пошли неспеша под уклон, резонно рассудив, что вода и должна быть где-то внизу. Вскоре показался следующий дом отдыха, имени С. Сейфуллина, возле него был поворот направо, к «Приозёрному». В дальнем конце дома отдыха у дороги оказался ещё работавший несмотря на столь поздний час шашлычник, а потом начиналось и само озеро Катарколь. Я бегом разделся, залез в воду и долго-долго шёл по тёплому мелководью, покуда не дошёл до глубины хотя бы в метр...

Через час мы вернулись к «Лесной Сказке» и целая орава, до которой дошло, наконец-то, что мы уже и искупаться успели, вдруг тоже решила идти на пляж! На сей раз собралось уже человек пятнадцать или двадцать желающих, которые, обгоняя нас, понеслись с криками и песнями к водоёму. Я второй раз купаться не стал и просто стоял на берегу, глядя, как народ плюхается и барахтается в воде. Огоньки санаториев на другом берегу озера то и дело взлетали над водой мириадами разноцветных брызг-искорок. Лишь ближе к трём часам ночи мы вернулись к своему пансионату, и ещё час или полтора сидели за пластмассовыми столиками, припиваячи и припеваючи...

Наутро взошло долгожданное солнышко, и оказалось, что наш пансионат оказался бывшим пионерским лагерем «Ракета» Таинчинского районного комитета профсоюзов. Среди сосен виднелось несколько бывших одноэтажных коттеджей, в которых теперь вёлся капитальный евроремонт. Чуть вдалеке за соснами виднелся трёхэтажный корпус «Приозёрного». Граница между пансионатами представляла собою дырявый металлический забор-сетку возле футбольного поля.

Желающих позвали в «Приозёрный» на завтрак, а после него запихнули в автобус и повезли показывать Бурабай. Два наших автобуса выбрались через сосновый лес на трассу, доехали до Щучинска, и уже на знакомой развилке повернули направо к заповеднику. Дорога пошла через ещё более густой лес, посреди которого вдруг оказалась развилка. Короткую дорогу на курорт перекрыли ГАИшники и ждали проезд какой-то делегации, а нас заставили снова повернуть направо, и мы поехали по какой-то объездной трассе. Вскоре лес сильно поредел, мы проскочили какой-то посёлок с полуразрушенными пятиэтажками и через полчаса добрались до Бурабая.

Проехав по его главной улице добрую половину посёлка, мы остановились у местного турбюро, возле здешнего зоопарка, и наша экскурсоводша побежала за своими коллегами. Через полчаса в оба наших автобуса село по сотруднице заповедника, и колонна покатила дальше. Выйдя из посёлка через специальный экологический пост со шлагбаумами, наши автобусы оказались на очень узеньком асфальтовом шоссе, чудом уместившемся на узенькой прибрежной полоске, и почти в точности повторявшем контур береговой линии. Выше дороги сначала тянулись дома отдыха, санатории и пансионаты, а затем начался густой лес.

Перед совсем недавно построенным монументом-памятником Аблай-Хану мы переехали по мосту коротенькую речку с названием Громотуха, вода по которой должна была перетекать из озера Боровое в озеро Большое Чебачье, так как озеро Боровое подпитывалось подземными источниками. Несмотря на то, что Астану, находившуюся в двухстах километрах отсюда, заливало дождём почти через день, во всей бывшей Кокчетавской области уже второй месяц стояла великая сушь! Грибов и ягод в лесу не было. Озёра зацвели мельчайшими зелёными водорослями и обмелели. Из-за засухи эта речка пересохла, и местная экскурсоводша сказала, что такого не было уже пятьдесят лет!

Экскурсия доехала до смотровой площадки, которая была чуть дальше аблайхановского мемориала, наши автобусы там развернулись, и экскурсоводша потащила всю толпу по выложенной камушками ступенчатой дорожке, вёдшей на вершину холма. Одновременно с нами сюда же подъехала пара свадебных кортежей, на смотровой площадке моментально образова-

лась какая-то невообразимая сутолока, и мы со Славиком Аксёновым как-то сразу же решили в эту гущу народа не соваться. Взяв по бутылочке пивасика, мы присели поодаль на густо усыпанном старой хвоей огромном замшелом валуне, где и дождались благополучно окончания осмотра.

К моему изумлённому разочарованию, хвалёно-легендарные окрестности Борового оказались совсем не такими красивыми, как все до этого путешествия мне рассказывали! До баянаульского озера Джасыбай Боровому было так далеко, что об этом даже и говорить не стоит! Колонна автобусов подвезла нас обратно к монументу Аблай-Хану. На горе за монументом виднелось огромное пятно выжженного леса, а вокруг монумента расположилась целая куча «коробейников» со столиками, на которых были разложены всяческие сувениры. Парочка торговцев потчевала народ кумысом. Жалко, что в этом месте не догадались поставить и летнюю площадку кафешника с шашлычками и пивасиком – лично я бы не отказался...

Прослушав ещё один сорокаминутный рассказ «курортно-боровской» экскурсоводши, мы снова расселись по автобусам и, сделав короткую остановку в Боровом, чтобы высадить экскурсоводов местного заповедника, минут через сорок вернулись в наш пансионат.

Надвигалось время торжественного обеда, посвящённого семилетию фирмы. «Комендантский взвод» купил где-то целую лошадь и, пока мы катались на экскурсию, сварганил нам из этой лошадки бешбармак совершенно обалденной вкусноты! В столовой «Приозёрного» накрыли праздничный дастархан с коньячком и всяческими салатиками-овощами, а чуть позже на каждый столик официанты принесли по огромному деревянному блюду с варёным мясом – в таком количестве, что мы даже не смогли всё это съесть! Оставшийся бешбор нам потом подали на ужин...

Народ, прихватив с собой коньячку и закуски, потянулся на пляж. На почти пустынном берегу Катарколя сразу же стало весело. Солнышко через пару часов стало уходить за лес, а все окрестности пансионатского пляжа к тому времени облепила целая куча легковых машин с кокшетаускими «дикарями». Они стали ставить палатки между сосен и готовить себе еду, а мы пошли ужинать.

Едва стемнело, как напротив пансионатской столовой началась импровизированная дискотека. «Лабух» с синтезатором, явно приглашённый из какого-то близлежащего кабака, врубил на всю громкость музон, площадка быстро заполнилась желающими подрыгаться, а в самом её центре уже гарцевал Самат Аришев, периодически выкрикивая: «Eruption» давай!»

В третьем часу ночи Славик Аксёнов уболтал уже натанцевавшуюся к тому времени Иру Даумову снова пойти на озеро. К нашей компании «ночных купальщиков» немедленно присоединились Наталья Витальевна Леонтьева и Абиля Абдукаримов. Мы спустились к пляжу, и полчаса поплюхались в теплейшей воде. Найти дорогу назад оказалось не так просто: тропинка причудливо вилась между огромными соснами и, чтобы её найти, я включил подсветку экрана в своём телефоне «Siemens MC60» – света вполне хватило, чтобы не заблудиться сначала между «дикарских» палаток, а потом – и между сосен.

Женщины пошли спать, а мы подошли к бассейну «Приозёрного», где продолжали сидеть мужики с других департаментов. На пластиковых столиках возле них стояло ещё прилично всяких разных бутылочек, и мы протарахтели почти до рассвета...

После воскресного завтрака народ снова расселся по автобусам и поехал плюхаться в озере Боровом. У меня не было сил переться куда-то в такую рань и, встав только ближе к одиннадцати, я пошёл в «Приозёрный». За столиком у входа в бар напротив пансионатской столовой сидело человек пять и потягивало пивасик. Возглавлял компанию вице-президент нашей фирмы Дуйсеке Нурбаевич Турганов, который, едва взглянув на меня, тут же спросил:

– Как здоровье?

– Никак...

– Ну тогда угощайся! – перед Дуйсеке Нурбаевичем лежал огромный свёрток с копчёной пелядью.

Я зашёл в бар, взял пару бутылок пивасика российского производства со странным названием «Велкопоповский козел», и присоединился к ним. Пивасик оказался вполне ничёшным, а рыбка – вообще божественной! Дуйсеке Нурбаевич вскоре ушёл куда-то по своим делам, а мы вчетвером прикупили ещё пивасику и спустились на пляж. Через пару часиков стало совсем хорошо, а там подоспел и обед. Как раз к этому времени вернулись автобусы с Борового, и вся толпа покатила в столовую.

После обеда начались всякие спортивные соревнования. Большинство народа сосалось у футбольного поля, где и разыгрались самые жаркие события того воскресного дня.

К семи вечера мы расселись по автобусам, чтобы возвращаться в Новую Столицу Евразии. «Комендантский взвод» выдал нам в дорогу «сухой паёк»: несколько упаковок кокчетавской минералки в пластиковых бутылках, и огромную картонную коробку со свежими булчонками, испечёнными в пансионатской столовой. Воду по дороге выпили почти всю, а булчонки как-то не пошли, и с десятков их мне пришлось забрать из автобуса домой вместе с этой коробкой, которая простояла всю дорогу на соседнем со мною автобусном кресле.

Несмотря на то, что в Боровом стояла великая сушь, Астану все эти выходные исправно заливало дождями, и наш автобус влетел поздно вечером в город, поднимая обильные фонтаны грязных брызг...

118. «Глоток свободы»

Надвигалась совершенно знаменательная дата: целый один год со дня рождения моего сынишки Денисёнка. «Каникулы» в нашей организации давали в 28 календарных дней, но нашему отделу из-за цикличности производимой в начале месяца работы, отпусков целиком никогда не давали. Зато поэтому разрешали делить их на две или три части. Супруга наотрез переезжать в Астану отказалась, и, чтобы приезжать к своей семье хотя бы три раза в год, я стал делить свой отпуск на три части: по 9, 9 и 10 дней. Откусив вторую по счёту «девятидневку», я собрался на день рождения к сыну...

14 апреля рано утром через Астану должна была проезжать на своём сорок четвёртом скором поезде из Кустаная на Алматы старая моя знакомая проводница Лёлька, и я сначала хотел уехать с ней. Но что-то там у них в графике вдруг поменялось, и она на этот рейс не попала. Узнав об этом за двое суток, я стал думать, как же мне уехать из Астаны вечером 13 апреля.

Незадолго до этого самый дешёвый 10 скорый поезд из Астаны в Алматы вдруг перестал быть ежедневным. Вместо него ежедневным стал испанский скоростной поезд «Гальго» с билетами в три раза дороже. И вот как раз на вечер среды «червонца» в расписании уже не было, а «испанец», из которого к тому времени тоже исчезли дешёвые вагоны, которые были с сидячими «межобластными» местами, был мне не по карману.

Оставался только один поезд, уходивший в тот вечер из Астаны на юг: 56-й скорый «Кокшетау I – Кызыл-Орда». Можно было доехать на нём до Чу, но посмотрев расписание, я выяснил, что пересест в Чу из 56-го на какой-нибудь другой поезд в сторону Алматы тоже не получится: придётся тогда ждать при этой пересадке аж восемь часов! И я решил тогда доехать сначала до Сары-Шагана, а там пересест на автобус. Купейных и нормальных плацкартных билетов на кызылординский скорый в кассе за сутки уже не было – оставались только плацкартные боковые, и я взял себе самое ближнее к купе проводников нижнее боковое место.

Вечером той среды, когда мне уже нужно было ехать на вокзал, в Астане вдруг зарядил мелкий и нудный холодный дождик. Дождик или снег «в дорогу» примета-то очень хорошая – хоть в этом повезло! На вокзале в ожидании этого поезда собралась какая-то совершенно невообразимая толпа народа и, когда состав остановился у перрона, в мой второй плацкартный вагон ломанулось столько людей, что я и не понял сначала – как они все там поместятся?

Поместились, однако! На 52 пассажира с билетами оказалось ещё минимум два десятка «левых», которые вскоре рассосались почти по всем третьим полкам. Странно – не праздник ведь, и не август?!! Я при этом не понял только одного: а почему же тогда в этом поезде всего-навсего десять вагонов, а не пятнадцать или двадцать?!!

Дождик за окошком моросил почти всю ночь, только ближе к Мойынтам небо чуть-чуть посветлело. Спортивная команда, ехавшая в Кызылорду, и занявшая первые двенадцать нормальных мест только в нашем вагоне, проснулась и принялась шумно завтракать. Из соседних вагонов к ним подтянулось ещё примерно столько же человек, тренера достали из-под полок целую кучу коробок с порошковым картофельным пюре, полукопчёной колбасой, конфетами и прочим, и принялись потчевать своё воинство.

В другом конце вагона в это время началась какая-то «политинформация»: пожилой мужик в беленькой мусульманской тубетеечке, размахивая свёрнутой газетой в руке, что-то рассказывал, а два полукупе молодых, по-южному смуглых парней, судя по всему – строительная бригада, возвращавшаяся домой с очередной астанинской новостройки – внимательно его слушали...

В Сары-Шагане было, как всегда: сильнейший ледяной ветрюган и куча рыбы на перроне во всех её видах. Напротив крохотного пассажирского здания на этой станции сто-

яло такое же крохотное здание местной автостанции, имевшее достаточно плачевный вид. На пятачке между зданиями отиралось три или четыре местных таксиста, «заряжавших» народ до расположенного в десятке километров отсюда суперсекретного в советские времена города Приозёрска.

Несмотря на то, что через Сары-Шаган проходили маршрутные автобусы из Балхаша, Караганды, Джекзказгана, Астаны, Павлодара, и многих других мест, выяснилось, что утром и днём ни одного автобуса отсюда в сторону Алматы нет – они всем своим гуртом проходили там под вечер! Неужели весь контингент современных автобусных пассажиров – это сплошные «челноки», которым нужно попасть на алматинские барахолки именно под утро?!!

Ну да ладно – я вышел на автотрассу, являвшуюся одновременно самым главным «проспектом» этого городка, встал у придорожного кафешника, на котором только-только растапливали огромный уличный мангал, и принялся голосовать «за развитие» остального автотранспорта...

К моему немалому удивлению машин на трассе оказалось совсем немного! А с учётом того, что ловить лайбы с чимкентскими и джамбульскими номерами смысла не было, то их оставалось совсем чуть-чуть. Мужики на легковых машинах с местными карагандинскими и российскими военными номерами периодически маяковали мне, показывая руками влево – на Приозёрск. Я в ответ показывал прямо на юг, и они проносились дальше.

Примерно через час у мангала придорожного кафе, на котором к тому времени догорало уже второе огромное не то осиновое, не то тополиное бревно, остановился грузовик «MAN» с павлодарскими «государственными» номерами. Напарник его водителя убежал в киоск за «Кока-Колой», а я подошёл к «рулевому»:

– Вы в Алма-Ату?

– В Алма-Ату, но у меня третьего места в кабине нет...

Автобусов или маршруток – ни государственных, ни частных – и в самом деле ни одного так и не прошло! Несколько автомашин с алматинскими номерами проскочили мимо, не останавливаясь. Я, честно говоря, этому удивился – автостоп, он и в США автостоп... Наконец один из местных таксистов, проехав мимо меня уже не то в пятый, не то в шестой раз, сказал: «Иди на пост ГАИ! Там ты быстрее поймаешь машину!»

Пост находился при выезде из Сары-Шагана на юг. Прошлёпав пару километров вдоль трассы через весь этот городок, я увидел слева от дороги огромную АЗС, а чуть дальше неё и сам пост ГАИ. Дорожные знаки предписывали снизить скорость в этом месте, и я встал сразу за постом.

Сотрудник ГАИ останавливал грузовые фуры и автобусы, шедшие с юга, и легковые автомашины с российскими номерами, шедшие на юг. Не знаю уж, что он проверял у первых – их отпускал быстро, но с россиян требовал предъявить таможенную справку о временном ввозе автомашины. Я намозолил глаза менту примерно через полчаса – он подошёл и спросил, куда мне, после чего вернулся на свой пост.

Ещё сорок минут совершенно пустой трассы. К этому времени разъяснилось, но попереёк трассы дул такой сильный и холодный ветер, что мне порою стоило немалых трудов устоять на месте, а все заклёпки на моей куртке хлопали на ветру с самым страшным своим грохотом. Один остановился – в Приозёрск... Ещё один – в Шымкент... И тут, наконец-то, мне повезло: мужик на «Мерседесе-190Е» с карагандинскими номерами ехал в гордом одиночестве в Алматы.

– На одну заправку дашь?

– Полторы тысячи хватит?

– Хватит, поехали...

Водитель, посадивший меня, тоже удивился, что я простоял на трассе четыре часа, и тут же надавил на педальку. Машинка лихо побежала со скоростью почти в сто сорок. Я

третий раз в жизни ехал по этой трассе, причём в первый раз – засветло. И не успел я ничего сообразить, как мы пронеслись мимо трёх старинных железнодорожных семафоров! Оказалось, что через несколько километров от поста ГАИ, сразу перед кольцевой развилкой на тот самый Приозёрск, под автодорогой проходит и железнодорожная линия туда же. Прямо у моста рельсы куда-то раздваивались, и у стрелки стояли три самых настоящих семафора, совсем не облезлых и не ржавых с виду! Фотоаппарат я достать уже не успел – беседовал в этот момент с водителем – и увидел эти раритеты, когда мы их проскочили!

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.