

Антон Кротов



**АФГАНИСТАН
ТРИСТА ЛЕТ
СПУСТЯ**

Антон Кротов

**Афганистан триста лет
спустя. Автостопом
и пешком в 2005 году**

«Издательские решения»

Кротов А.

Афганистан триста лет спустя. Автостопом и пешком
в 2005 году / А. Кротов — «Издательские решения»,

Впервые А. Кротов проник в Афганистан в 2002 г. (об этом есть книга «Страна А., или Автостопом по Афганистану»). Спустя три года, в 2005, А. Кротов вновь отправляется автостопом в Афганистан, и замечает, что в некоторых местах за три года прошли такие изменения, как за 300 лет в других регионах мира. А другие места, напротив, всё ещё «зависли» в средневековье. Пешком по дорогам Афганистана, ночуя у местных жителей, автор изучает их быт и описывает его в книге. С авторскими фотографиями.

© Кротов А.

© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Начало пути	7
11 августа, четверг. Водитель-пессимист	8
12 августа, пятница. Бишкек – Кара-Балта	11
13 августа, суббота. Трасса на Токтогул. Водитель-оптимист	13
14 августа, воскресенье. Президентский день	15
15 августа, понедельник. Пешеход	17
16 августа, вторник. Милиционер-деньгопрос	20
17 августа, среда. Мургаб – Харгуши – Лянгар	24
18 августа, четверг. По кишлакам вдоль Пянджа	31
Конец ознакомительного фрагмента.	35

Афганистан триста лет спустя Автостопом и пешком в 2005 году Антон Викторович Кротов

© Антон Викторович Кротов, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Впервые в Афганистан мы с друзьями-автостопщиками поехали в 2002 году. Перед нашими глазами предстала загадочная «страна А.».

Афганистан оказался настоящей Страной Счастья. Красивые горы, чистые реки, длинные арбузы, хрустящие лепёшки, бородатые мужчины, женщины в чадрах, разбитые дороги и медленные разукрашенные грузовики. Древние кареты и архаические фотоаппараты, верблюжьи караваны, менялы с корзинами и мешками ничего не стоящих местных денег. Продавцы и ремесленники, гончары, сапожники, водители и всадники, пастухи, любопытные дети и удивлённые взрослые, десятками собирающиеся вокруг иностранца. Обломки старой военной техники и минные поля двадцатилетней давности, оставшиеся со времён советско-афганской войны. Подозрительные полицейские и агенты новой власти, задумчивые имамы мечетей, сами мечети и стройные ряды молящихся повсюду – на улицах, базарах и площадях. Пение муэдзинов, библиканье автомобильных гудков, крики ишаков и шум горных рек, жаркое солнце и пыль пустынь, холодные ветра перевалов и заснеженные вершины – вот он, Афганистан, каким мы застали его в первую нашу поездку.

Вскоре я написал книгу – «Страна А., или Автостопом по Афганистану». Книга имела большой успех, и десятки путешественников поспешили посетить эту страну, чтобы успеть поймать там частичку того исчезающего средневековья, которым эта страна была пропитана.

Именно этот дух древности, который законсервировался в Афганистане во времена правления «Талибана», и который активно (при помощи денег, телевизоров и оружия) разгоняют американцы и их ставленники из новой афганской власти.



Афганистан, XXI век

Прошло три года, и, по сведениям многих, – страна начала изменяться – то ли портиться, то ли становиться более удобной и более современной. Закончилась война, начали строиться дороги, появились большие деньги, прекратилась многолетняя изоляция Афганистана от остального мира. Города Афганистана направились из средневековья сразу в двадцатый (но не в двадцать первый) век, и во многих местах за наших три года проходит триста. Как это происходит, как движется история и изменяется народ под влиянием нового времени и денег – это может увидеть человек, вновь оказавшийся в Афгане с некоторым временным интервалом. Я тоже захотел это сделать и увидеть всё своими глазами.

В отличие от предыдущего путешествия большую часть поездки я провёл в одиночестве. Без напарника лучше узнаёшь и понимаешь окружающий мир, учишь язык, никого не приходится ждать и никого не нужно догонять. Только заключительную часть пути я прошёл вместе со своим старым другом Олегом Моренковым, которого неожиданно для себя встретил в Мазари-Шарифе на почтамте. Другое отличие от прежних поездок – я больше времени прошёл, чем проехал, и намотал около пятисот километров пешком по азиатским горам. Движение «своим ходом», во-первых, было вызвано отсутствием транспорта на самых интересных участках, но главное, что пешее путешествие (особенно в одиночку) становится более познавательным и задумчивым, чем езда на транспорте.

Помимо Афганистана, мне удалось уделить по несколько дней соседним Таджикистану и Киргизии. Впервые в жизни я проехал по высокогорному Памирскому тракту и побывал в таджикских долинах, где гостеприимство не уступает суданскому. Подробности о том, как всё происходило, вы и прочитаете в этой повести.

Начало пути

Многие интересные путешествия автостопом начинаются прямо от порога родного дома, или, в крайнем случае, от Московской кольцевой дороги (МКАД). Но на этот раз я, чтобы не терять время, решил проехать на поездах первую часть маршрута – от Москвы до Миасса и затем до казахской Караганды. Таким образом, начало собственно вольного путешествия перетацилось у меня в Караганду. Здесь я вышел из поезда Кустанай – Караганда утром 11 августа 2005 года. Отсюда, собственно, и начнём.

11 августа, четверг. Водитель-пессимист

Южный выезд из Караганды расточал сотни машин. Очень скоро невдалеке от меня затормозил большой КАМАЗ с прицепом. Но что-то странно он остановился, довольно далеко. Я на всякий случай подошёл. Из кабины уже вышел мрачного вида водитель и обходил вокруг прицепа, появившись мне навстречу.

– И какого хрена тебе здесь надо? – спросил он меня.

Я остановился, ничего не ответил, размышляя, что это за приветствие такое необычное.

– Ну полезай!

Оказалось, что у водителя просто такая манера разговаривать. Вообще это оказался уникальный человек, среди всех, кого я встречал, – он видел мир исключительно в чёрных тонах! Звали его Александр, и было ему пятьдесят с чем-то лет, из которых тридцать пять он провёл за рулём.

– Ага, автостопщик, видел я тут однажды одного автостопщика. Ехал, придурок, добирался из Алматы к себе куда-то в Тюмень. Без денег, без толку без никакого. Вот, говорит, книгу напишу, когда вернусь. Дурак! А ты наверное тоже такой, блин, писатель?

– Удивительно, но я тоже писатель, – отвечал я. (А про себя подумал: вот нахальные автостопщики, начитались моих книжек, теперь все писателями представляются...)

– Вот тоже мне писатели! Хоть чего-нибудь уже написал? Читал я всяких таких писателей, дерьмо они все без исключения. А ты небось тоже читал, Булгакова какого-нибудь. Читал?

– Читал, – сознался я.

– Вот козёл этот Булгаков! Напридумал чёрт знает что, урод, а все другие его читают, писатель хренов! Да и много таких, писателей. А Маяковский! Его читал?

– Читал, – обречённо ответил я.

– Во дурак, козёл, кретин, этот Маяковский, дурья свиная башка! Написал чёрт-те-что (дальше шла критика Маяковского). А художники! Вот козлы! Вот Малевич например, урод, тварь... Нарисовал этот хреновый квадрат, и все дураки ходят смотрят, балдеют от него! – Дальше шла критика художников. – Да ты понимаешь, вообще, что художники, писатели, все, все! Уже все умные мысли до вас сказали тысячу раз, уже всё до вас уже сказано пересказано, и вы или воруете эти чужие мысли, или придумываете свои дурные, вот взять всех этих художников ... (перечень художников), писателей ... (перечень писателей), певцов этих всех эстрадных (перечень певцов с нехорошими эпитетами).

– Ездишь, тоже мне, мир посмотреть, тоже мне, люди хорошие, придумал тоже мне, дурак! А вот ехать никуда не надо, ты посмотри тот же Казахстан. Люди здесь, казахи эти – звери! Да, ей-Богу, хуже зверей! (дальше приводились различные примеры, подтверждающие зверскую сущность коренного населения). И ни один не остановится, ни один, хоть ты сдохни на трассе! Или вот сейчас, сказали мне привезти муку, есть этот, будь он проклят, попутный груз. И вот я поехал, мне сказали – да, столько-то тонн муки, надо отвезти в Балхаш. (Дальше описывались мучения водителя в попытках получения попутного груза и денег за его перевозку). Ну, звери, ей-Богу, а теперь я с этой хреновой мукой еду, мать-перемать, в Балхаш, будь он проклят! Звери, ой звери! И гаишники у них – звери у нас здесь, хуже некуда. Хуже только в России, и ещё в Киргизии и Узбекистане, там ещё хуже (дальше приводились примеры). Вот, говоришь, дурак, что все люди добрые, а вот сам посуди. Однажды в 1993 году повёз я в Россию арбузы...

Дальше была рассказана длинная трагическая история: Александр повёз арбузы в алтайский город Рубцовск, где у него хотели купить все эти арбузы, но по дешёвке, а он

думал продать их подороже, привёз в Барнаул, а там уже всё в арбузах, повёз дальше в Новосибирск – там ещё хуже, повсюду одни арбузы. Вскоре все арбузы у него протухли, небольшие заработанные деньги были украдены, потом к нему привязались гаишники, таможенники и бандиты, а под конец пути в машине на обратном пути обнаружились нечинимые поломки. История была обильно заправлена нехорошими словами.

– И эти президенты, мать их, тоже все козлы! Вот блин наш Баев, Назарбаев (описывались его недостатки). А ваш, как его, Ельцин! Алкаш, блин, по заднице её, английскую королеву, щёлкал! И всё украл! А Горбачёв – вот урод, мерзавец, таких вешать надо на столбах! Всю страну, всё развалил, и вот посмотри (мы ехали по степи) до чего довёл! А Хрущёв! Он, блин, тоже был мастер (недостатков). А Сталина взять, вот народу перестрелял, убийца, палач, из-за него (все проблемы)! – А Пётр Первый! Ты хоть историю читал? Не читал, вот! А этот Пётр... (Недостатки Петра I заняли километров пятнадцать).

...Так мы и ехали до самого Балхаша. За несколько часов Александр обругал и злобно обматерил всех известных ему писателей, всех поэтов, кроме Высоцкого (он один пользовался у водителя почтением), всех художников, всех правителей, кроме Брежнева (этот один, от Рюрика до Назарбаева, оказался достойным вождём), все нации и все сопредельные государства. Несколько раз я подумывал о том, чтобы выйти, но интерес взял верх – интересно было, насколько далеко зайдёт водитель в своём отрицании всего. Наконец прибыли в Балхаш.

В Балхаше нужно было скинуть попутный груз (муку) и ехать дальше в Алма-Ату. Тут все несчастья разом набросились на водителя. Он был с прицепом; мы въехали на узкий базар, там среди продавцов застряли, потом въезжали на узкий двор и застряли прицепом окончательно, засели диагонально-клинообразно в воротах, поцарапали тент у фургона и извергли (устаи водителя) десять тысяч нелестных эпитетов в направлении местного населения. Во всём виноваты, конечно, оказались продавцы, черно (лице) (чурбаны), которые не поторопились раздвинуть свои прилавки с фруктами в миг перед появлением водителя, вот из-за них и застряли... Потом долго выгружалась мука, но оказалось, что ещё часть муки засела в самой фуре (в первом вагоне, вне прицепа). Пришлось въехать в обычный двор между пятиэтажек; водитель оставил пустой прицеп под моей охраной (а не то мерзавцы звери проколют шины и проч.) и поехал без прицепа разгружать остальную муку. Я остался во дворе в окружении местной детворы 10—14 лет.

Год назад я уже был в Балхаше, – тогда, летом 2004, мы с Демидом М. начали свой автостопный путь в Китай из этого города. И теперь мне были уже знакомы этот базар, эти пятиэтажки коричнево-малинового цвета и этот пыльно-металлический запах и вкус воздуха, который порождался местным металлическим комбинатом.

Дети г. Балхаш быстро установили со мной контакт, мы подтягивались на турнике (кто больше), дети узнавали у меня подробности путешествий. Я подарил несколько книг и визиток (вдруг кому-то пригодится). С заходом солнца приехал ещё более злой водитель, присоединил прицеп (вспоминая при этом все свои прежние несчастья), отругал людей-зверей, недостаточно оперативно разгрузивших муку.

– Я же предлагал помочь, вместе быстрее бы разгрузили! – напомнил я.

– Ага, ты бы с первого мешка свалился, – мрачно предположил водитель. (Мешки были по 50 кг, но я таскаю рюкзаки с книгами потяжелее.) – А потом ты был бы весь в муке, а мне кабину после тебя мыть!

Как же может человек стать таким законченным пессимистом? Как он может так озлобиться? И ведь уже дошёл до того, что любое событие реально несёт ему неприятности, тент на базаре царапается, фургон застревает, за муку платят меньше положенного, накладные он забывает в Караганде, злые гаишники штрафуют ни за что, а местные жители проявляют злобу и тупость? А над всем этим мрачным бытовым миром парит облако правителей,

вождей, писателей, а над ними всеми сидит на троне злобный, маленький и страшный Господь-Бог, насылающий на людей всякие моры, землетресения, войны, болезни и трудности! Да, религия тоже присутствовала в уме водителя-пессимиста, но лишь слегка: всезлой Бог отдал мир этот во власть дьяволу («князю мира сего»), но каких-либо дальнейших выводов из этой идеи он не делал, довольствуясь лишь констатацией факта. И все неприятности, живущие в мире, сыпались на водителя как из рога изобилия! (Удивительно, что я никак не испортил и не угнал его машину: исходя из теории всехудости, он, наверное, ожидал, что и я как-нибудь наврежу. Наверное, ждал!)

Как можно вообразить – и сделать! – из своей жизни ад?

Ад – это не место, это состояние, это не где-то и когда-то, это теперь и сейчас! И рай тоже не место, и не где-то когда-то, это тоже здесь и сейчас, и сегодня, и мы сами выбираем, где жить – в раю или в аду, и одно и то же бытие будет для нас – станет для нас – раем или адом, по нашему выбору, *только по нашему* выбору!

Проехали ещё километров двести, обсуждая злобность окружающего мира; все мои гипотезы Александр отметал с порога, вплетая в речь нехорошие слова в количестве 30%. На далёком повороте, на развилке Чу – Алматы, мы расстались. Водитель отправился в ночь на восток, навстречу новым неприятностям и несчастьям; я – на юг, навстречу добрым встречам и удивительным приключениям.

12 августа, пятница. Бишкек – Кара-Балта

Остаток ночи я доспал в пустыне в спальнике: палатку в этот раз я не брал. Рано утром, на рассвете, меня подобрал мужичок, советский немец, ехавший в Бишкек из Германии. До 1992 года он когда-то жил в Киргизии, потом эмигрировал на Запад, но каждый год ездил проводить родных и добирался из Германии в Киргизию всего за четверо суток непрерывной езды. Однако спать ему хотелось сильно.

Машина из Германии была почти новая, поэтому многие гаишники останавливали нас, предлагая тут же (!) за ту или иную цену приобрести его машину. Водитель отказывал им, и тогда огорчённые гаишники собирали с водителя небольшой штраф.

Утром 12 августа я прибыл в город Бишкек. На въезде в Киргизию мне даже не поставили въездного штампа: сказали, такого не имеется. На других въездах в Киргизию также обычно нет штампов и никаких миграционных карточек. Официально тут, как и в России, и в Казахстане, необходима регистрация, но менты здесь менее строгие, чем в соседних странах: сперва здороваются за руку, поговорят, предложат чая или сигарету, потом невзначай попросят паспорт, и, полистав его, пожелают счастливого пути.

В Бишкеке было сыро, прошёл даже дождь. Зависать надолго не хотелось, но я всё же посвятил полдня осмотру этого города. Из всех столиц СНГ Бишкек был последней столицей, мной пока не посещённой (хотя я уже бывал в Киргизии и даже однажды в 1999 году проехал по объездной Бишкека, направляясь из Алматы на Иссык-Куль). Так что надо было осмотреть этот город, а он как раз прихорашивался: на послезавтра было назначено воцарение нового президента – Бакиева, который пришёл к власти недавно в результате местной «цветочной» революции. Город асфальтировали, поливали (не только дождём) и красили, а одну из центральных площадей огораживали ментами и заборами: именно здесь послезавтра пройдёт инаугурация нового Президента.



Вокзал города Бишкек

В Бишкеке имеется речка, больше похожая на канал; есть много столетних и более древних деревьев, и вообще зелени; небоскрёбов не видно. Основная застройка – этажей в пять-шесть, есть и частный сектор. Планировка города – перпендикулярная, «клетчатая». Русская речь нередко слышится даже из уст коренного населения. Прямо из города видны заснеженные горы, как и в Алма-Ате: они выглядывают из-за рекламных щитов, напоминая, что есть что-то и настоящее.

Из примет нового времени – не только президентские портреты, но и памятник воинам, погибшим при подавлении восстания в Баткенском районе в 1999 г. – это местная маленькая непродолжительная Чечня.

По ценам на еду, транспорт, фотопечать, Интернет и телефонные звонки Бишкек – одна из самых дешёвых мировых столиц! Ловите момент, товарищи, приезжайте. Серьёзную конкуренцию могут составить, пожалуй, лишь Каир и Ашхабад. Впрочем, дешевизна городов

имеет свойство прекращаться; после утверждения на должности нового Президента цены, временно придердержанные, должны, по идее, вырасти.

Железнодорожный вокзал обилием поездов не радовал. У киргизов есть всего три дальних поезда. Это известный всем Бишкек – Москва, а также Бишкек – Екатеринбург и Бишкек – Новокузнецк. Основное население этих поездов – киргизские труженики, направляющиеся на заработки в Россию, а также челноки. Для них в здании вокзала висело специальное объявление такого содержания:

«Правила исчисления провозной платы за перевозку багажа. При массе багажа до 1000 кг масса округляется до полных 10 кг. При массе багажа свыше 1000 кг масса округляется до ближайших 100 кг. Администрация железной дороги.»

Меня очень порадовали мысли о том, как и кому удастся загрузить в поезд свыше 1000 кг багажа, и каково при этом будет остальным пассажирам. Долго изучать вокзал я не стал, и скоро его покинул, т.к. вокруг меня сновали подозрительные граждане, желающие узнать, куда я еду, и оказать услуги по посадке меня в нужный поезд. Наверное, эти типы были или проводниками, или агентами этих проводников, организующими проезд за взятку.

Кроме дальних трёх поездов, здесь существуют ещё и электрички – вернее, местные поезда из разбитых плацкартных вагонов, доставляющие утром на работу жителей пригорода, а вечером возвращающие их по домам. Я решил воспользоваться одним из них и вечером вернулся на вокзал, с тем чтобы доехать до городка Кара-Балта, где, судя по карте, проще всего было выйти на трассу на Ош.

* * *

Кара-Балта оказалась одноэтажным тоскливым городком. Старые товарные вагоны и цистерны годами пылились на ржавых путях, и трава прорастала из дыр их. Остатки недостроенных зданий советской поры с ржавыми арматурами (может, какие склады или производства), десяток тётушек на привокзальном рыночке, пара скучающих милиционеров, проверивших у меня документы, пыльные заборы вокруг домиков и садики. Ничего примечательного не нашёл я в Кара-Балте, поэтому сразу пошёл на ошскую дорогу. Тут стемнело и начал накрапывать дождик. Как потом оказалось, последний для меня на ближайший месяц.

Пора вспоминать научные методы! Рядом с трассой, в конце города – некий забор, ворота, будка, горит свет. Постучался. Рядом залаяли собаки; вышел удивлённый сторож.

– Здравствуйте, я путешественник, в Ош направляюсь, а переночевать у вас можно?

Сторож (его, как потом узналось, звали Сергей Николаевич) был весьма озадачен моим вопросом. Но, однако, пустил. В будке находились плита, чай, телевизор и сын сторожа, парень лет шестнадцати. Сам охраняемый двор оказался автобазой, где почему-то кроме автотехники лежало и проветривалось в больших кучах зерно.

Я рассказал о своих путешествиях, подарил книги по автостопу. Жизнь наладилась. Попили чай и завалились спать.

13 августа, суббота. Трасса на Токтогул. Водитель-оптимист

Утром небо просветлилось, вчерашний дождь оставил лишь лужевые следы. Попрощавшись со сторожем, я вышел на трассу. Очень быстро меня подобрал дядька, ехавший на свадьбу в деревню в двадцати километрах от Кара-Балты. Он сообщил мне, что рядом, выше по трассе, имеется природный водопад, и чтобы я не забыл его посетить.

Притрассовый водопад, судя по всему, нередко служит местом пикников новых киргизов. Для них на своротке, идущей к водопаду, стоит юрта со сторожем-охранником, дорога перегорожена верёвкой, имеется туалет, кострища и битые бутылки. Видно было, что обитатели юрты собирают взносы за посещение водопада с новых киргизов, но я прошёл пешком и никто на меня не обратил внимания.

Для лучшего изучения водопада я поднялся повыше, туда, куда не могли пробраться машины киргизов (сегодня, к счастью, их пока не было). Помылся и постирался. Это оказалось непросто – вода ледяная. Но всё равно приятно. Жаль только, что неправильные граждане оставили битые стёкла во многих местах даже вверху водопада.

Вернулся на трассу – и вскоре мне опять повезло, водитель-камазист, в связке с двумя другими камазистами, вёз белый камень в южнокиргизский городок Майли-Су.

Этот водитель, русский по национальности, оказался полным антиподом позавчерашнего коллеги. Проведя тридцать пять лет за рулём, сей водитель понял, что лучше страны, чем Киргизия, ему не найти; что местные жители – гостеприимны и радушны и никогда не бросят коллегу на трассе в беде; что киргизский мёд самый лучший, цены в Киргизии самые низкие, а профессия водителя – самая удобная, престижная и высокооплачиваемая. Было у него припасено и много весёлых историй про корыстных гаишников, про разные недогрузки и перегрузы, да мало ли может приключиться с человеком за треть века водительской жизни. Однако, почти одни и те же приключения люди воспринимают совершенно по-разному, и выводы делают другие. Скажем, из истории с протухшими арбузами (см. выше) можно сделать вывод, что все люди сволочи, а можно понять, что не надо жадничать, и если у тебя предлагают купить фуру арбузов всю оптом и недорого, – нужно соглашаться, а не ездить по всему краю в поисках золотых гор, пока арбузы те не протухнут.

Ехали мы целый день и медленно: КАМАЗ был загружен белым камнем, который назывался даламит. Этот камень, оказывается, является ценнейшим незаменимым компонентом для производства электрических лампочек, а лампочки эти почти на весь бескрайний Союз (и СНГ) производит один-единственный завод, который расположен в городке Майли-Суу на юге Киргизии.

Городок Майли-Суу до этого дня мне совсем не был известен. Оказывается, он лампочками и знаменит. Как сообщил водитель, производится там полтора миллиона лампочек за смену, хотя я думаю, что это явное преувеличение. Для своих лампочных нужд завод потребляет 3000 тонн даламита в год, ну и массу других полезных веществ (опять же, по словам водителя).

Трасса Бишкек – Ош – главная дорога страны, соединяет два крупнейших города, а протяжённость её примерно 700 км, как между Москвой и Петербургом. Но проходит дорога в горной местности, через два перевала высотой аж 3600 и 3400 метров. Поездка на КАМАЗе по этой дороге весьма медленна и занимает два дня. Легковушки проскакивают за день. Автобусов не существует – ибо вообще запрещено ещё со времён СССР автобусное движение в высокогорной местности. На Памирской трассе тоже нет автобусов. Но и здесь,

и там существуют частные самочинные маршрутки, которые всё же едут через эти перевалы, несмотря на предупреждающие знаки и щиты:

«ВНИМАНИЕ! Движение автобусов через перевал Тео-Ашуу строго запрещается!»

Многие люди для проезда из Оша в Бишкек или обратно пользуются услугами такси. Таксисты наполняют всю машину четырьмя пассажирами, и часов за 12 довозят их в пункт назначения. Поэтому постоянно на этой горной дороге можно видеть много легковушек, которые идут полные и не стоятся.

Между двумя перевалами лежит прохладная высокогорная Сусамырская долина. Там летом обитают пастухи в юртах. У них имеются лошади в большом количестве, они продают кумыс вдоль по трассе (и угощают им). Вокруг всё покрыто необычайно зелёной травой, но погода здесь не летняя: вот и сейчас, пока мы ехали вдоль реки Суусамыр, начался снег с градом и побелил землю и траву приблизительно на полчаса. А потом всё растаяло и опять выглянуло солнце. На зиму пастухи откочёвывают вниз, в более тёплые места, а Сусамырскую долину заваливает снегом.

После Сусамырской долины и второго перевала трасса попадает в узкое ущелье, вотчину производителей мёда. Каждые сто метров в ущелье стоит дом, а вокруг него – ящики-ульи. Вдоль трассы продаётся дешёвый и очень хороший мёд. Таким образом можно в высокогорье сперва напиться кумыса, а потом отведаться мёдом.

Так мы ехали целый день. Вечером проезжали рядом с Токтогульским водохранилищем и наблюдали красивейший закат. Поздно вечером КАМАЗ остановился на ночёвку в придорожной харчевне около горного тоннеля. Там же мне присоветовали и завалиться спать. Я так и сделал, пожелав водителям счастливого пути наутро – ведь они вскоре сворачивали в свой городок Майли-Суу.

14 августа, воскресенье. Президентский день

Сегодня весь киргизский народ, должно быть, пребывал в радости, отмечая восшествие на престол нового президента, Курманбека Бакиева. Его портреты, оперативно изготовленные, уже заменили портреты прежнего вождя, Аскара Акаева, и новый президент, как и любой новый президент, уже начал притягивать к себе всенародную любовь и почтение.

Президентская власть – штука хитрая. Хотя и установлены сроки выборов, победить на них всегда проще старому президенту, чем новому. И вот проходит пять-десять, а в порой и двадцать-тридцать лет, и страна управляется всё тем же человеком, привыкают к его портретам и всё единодушной голосуют «за». Но вот какая-нибудь революция неожиданно меняет привычный порядок вещей, и старый президент, лишившись всех своих «преданных» соратников, смывается в другую страну, портреты его удовлетворённо снимают, памятники сносят, плакаты с его лицом заменяют на другое (ещё пока свежее) лицо, и вот мы все, как один, единодушно шагаем к новым достижениям, успехам, победам, под руководством человека, о котором всего год назад никто и не слыхивал.

А потихоньку на кухне или попутно в машине пожилые люди вспоминают и единодушно хвалят старые добрые времена, когда все жили под старым, проверенным, добрым, умным и мудрым предыдущим вождём, и списывают все текущие недостатки на хреновую работу нового. Думаю, сейчас и в Ираке многие вспоминают добрым словом времена Саддама («да, – скажут, – строг, но справедлив был, и порядок был при нём...»), с тем же единодушием, с каким уничтожали недавно его портреты; с тем же единодушием, с каким при Саддаме вспоминали другие, до-саддамовские времена, а у нас в Средней Азии – славное советское прошлое.

Итак, новый киргизский вождь К. Бакиев выступал сегодня в Бишкеке на большой площади (это её оцепляли, огораживали и красили при мне, два дня назад), и представители всех национальностей – русской, киргизской и основных нацменьшинств – одаривали его цветами, танцевали и поили кумысом. Я же ехал автостопом в сторону Оша. Главная трасса страны, Бишкек – Ош, уже шесть лет находилась в состоянии ремонта; в разных участках чинили её нанятые правительством турки, иранцы и сами киргизы. Несмотря на грандиозный размах работ, трассу за шесть лет до сих пор не починили. Наверное, во всём виноват предыдущий президент (а кто ж ещё?)

...По дороге меня подвозили на небольшое расстояние местные легковушки киргизов. В одной из них ехали организаторы строительства мечетей. Какой-то арабский фонд профинансировал стройку мечетей в разных южнокиргизских городах, и вот эти люди приезжали в каждый посёлок, фотографировали со всех сторон мечеть, стоя перед ней с плакатом: «мечеть такая-то, посёлок такой-то» (по-арабски). Потом ехали в другой посёлок. Ради интереса заехал с ними даже в заветный городок Майли-Суу, где производят лампочки, думал: интересно будет встретить там вчерашнего камазиста! Но, конечно же, не встретил.

Другой водитель оказался крестьянином и строил себе дом в селе из глины и соломы, по местной технологии. К нему я тоже заехал в деревню, осмотрел строящийся дом и другие, уже готовые дома. Очень удобно строить дома из глины; мой друг Миха из Калуги тоже мечтает себе построить такой дом. Потом крестьянин вывез меня обратно на трассу.

Так я достиг города Джалал-Абад. По сути, это очень большое село одноэтажных домов с небольшим центром из пятиэтажек. Город не впечатлил, и я поехал дальше, в древний г. Узген. Местность эта жаркая, и произрастают здесь всяческие фрукты, овощи и хлоп. Хлопка особенно много.

Там у меня возникла идея обогнуть город Ош, сократить дорогу: сделав 93-километровый объезд, выскочить на Памирскую трассу южнее Оша, в селе Гульча. Конечно, я знал, что самый короткий путь – не обязательно самый быстрый, но было интересно. К тому же не хотелось искать ночлег в Оше, так как в деревнях это проще, чем в больших городах. Хотя уже и в городе я вызываю большой интерес, все на меня смотрят, пытаются завязать контакт, угощают мороженым, минералкой, лавашом, арбузами, но в гости не зовут. К сожалению, в Узгене мне встретилось несколько пьяниц, охмелевших то ли по привычке, то ли в честь восшествия на престол нового президента.

Итак, я выехал на восток. Киргизы в своих горах имеют машины, но ездят на них очень локально, на пять-десять километров, в соседнее село и обратно. На десять километров сменил пару легковушек, затем меня подобрала старая советская «Волга», в которой сидело четверо пацанов лет четырнадцати. Взрослых среди них не было, и говорящих по-русски тоже. Ребята очень веселились, подобрав попутчика, и провезли меня ещё десять километров до перевала, на котором стояло два памятника по сторонам дороги: ракета и баран. Там дети меня высадили и уехали обратно в свою деревню – видимо, брали машину у родителей покататься.

На перевале меня подобрал автобусик, старый ПАЗик, и довёз до большой деревни Кара-Кульджа. Там оказался большой и вкусный базар с арбузами и лепёшками, а также весьма запущенный автовокзал. Из схемы автобусных маршрутов примерно на 1988 год можно было уяснить, что по дороге, по которой я завтра намеревался ехать, мне скорее всего придётся идти. Автобусного сообщения на Гульчу не было, а значит трасса там не очень хорошая. Так назавтра и оказалось.

Я пошёл по дороге на выход из посёлка, но меня окликнули и звали в дом местные жители. Здесь, в киргизской глубинке, уже настоящее азиатское отношение к путнику (в хорошем смысле слова): подвезут, пригласят в гости, накормят, оставят ночевать. Большая часть взрослых до сих пор помнит русский язык и ностальгирует по СССР. Сельский народ ждёт лучшего от нового президента, К. Бакиева – он тоже уроженец юга Киргизии, в отличие от прежнего, А. Акаева, жителя северной части. Юг и север здесь сильно отличаются: юг более бедный, более дружелюбный, более дешёвый и более религиозный.

Сельский дом, куда я попал, был типичным для этой местности: построен из глины с соломой и оштукатурен, внутри несколько комнат, ковры, телевизор, во дворе – корова, курицы и другой скот, огород с овощами. Сами производят хлеб и круглый каменно-твёрдый сыр размером с глаз. Его грызёшь и непонятно, что за белые части от него крошатся: куски ли это сыра, или твои же зубы? Такой у них сыр. Кстати, в Монголии есть почти такой же.

Сушится этот сыр на солнце и от этого затвердевает, а потом может храниться неограниченно долго. На вкус солёный. Очень хороший сыр, но много его не съесть, сил не хватает на разгрызание. Говорят, от него хорошо отбеливаются зубы. Те, что останутся после разгрызания сыра.

15 августа, понедельник. Пешеход

Наутро я покинул село Кара-Кульджа и отправился дальше, где, судя по карте, между сёлами Ылай-Талаа и Сай должна быть отворотка на Гульчу. Так оно и оказалось. После Ы. транспорт закончился, и я шёл пешком целый день, лишь две легковушки провезли меня каждая по два километра.

О, киргизские горные сёла! Идеальное место для неторопливых вольных путешествий. Тёплый климат, чистый воздух, немногочисленно. Красивые горы, повсеместно всадники в киргизских колпаках, все едут по своим делам на лошадях, срезая серпантин дороги, резко в гору и под гору. В сёлах все удивляются на путника, но стоит сказать: «здравствуйте, бабушки!», как бабушки, сидящие у колодца, сразу вспоминают русский язык, заманивают в гости, угощают лавашом и кумысом. А вот дети и подростки до двадцати лет русским языком вовсе не владеют. Некоторые ещё и боятся меня.



Горные деревни



Юные жители Кыргызстана

Я шёл около тридцати километров, и дорога всё поднималась в гору. Пастбища, речки, маленькие водопады, потом всадники посоветовали мне спрямить путь, я пошёл по лошадиной тропе и запарился, хотя и срезал несколько кругов серпантина. Наконец поднялся на перевал, где стоял даже указатель «Алайский район», а под ним стоял полный народа встречный уазик, перегревшийся от трудного подъёма, и водитель, узрев меня, стал громко орать в мою сторону по-киргизски – может быть, он испугался моего визита и пытался криками отогнать меня, как медведя. Это ему удалось, я отдалился от машины и пошёл вниз, что было куда приятнее, чем вверх.

Горы были покрыты тысячами маленьких стогов: здесь в высокогорье нет огородов, но косари снизу приезжают сюда на несколько летних дней, чтобы запасти сена для своего скота. Потом они на грузовике или тракторе это сено стаскивают вниз. И теперь все склоны гор были усеяны бородавками – это были эти стога во множестве!

Всадники в киргизских шапках то и дело попадались мне навстречу, ехали они с косами. Они и создавали эти стога. Все со мной здоровались и удивлялись, я же их фотографировал.

Спускаясь ниже, я заметил другие изделия человеческих рук – это были ульи. Около одной пасеки стоял трактор с прицепом, сидели мужики, поедая арбуз. Пригласили и меня разделить с ними трапезу.

Бакыт и Фархад, так звали пчеловодов, жили в долине, в большом селе Гульча, а в горах снимали комнату в домике, появлялись здесь время от времени и присматривали за пчёлами. Осенью же свозили все ульи вниз, в долину, где пчёлы и зимовали, а весной опять возвращали их в горы.

Пчеловоды рассказали мне о жизни пчёл. Я в детстве интересовался насекомыми, хотел даже стать энтомологом (изучателем насекомых), а потом утратил весь интерес к ним. И вот пчеловоды мне рассказали, и я вновь узнал, что пчёлы бывают трёх видов: рабочие, трутни и матки. Обычные пчёлы, которых мы обычно видим, – это рабочие пчёлы, что летают за мёдом, живут они всего 30 дней, из которых только последние 15 дней жизни летают за мёдом, а крылья у них постепенно изнашиваются. И вот примерно на 30-й день жизни пчела вылетает из улья, «заправляется» у цветка, но взлететь уже не может и вскоре погибает. А вот матка живёт до пяти лет, она живёт в улье и откладывает по 70.000 яиц, и даже больше, в первый и второй год, бывает что и на третий. Когда матка зарождается, она первые 20 дней живёт в улье, а потом вылетает из улья, и за ней гонятся пять-шесть-восемь трутней (самцов). Самый удачливый догоняет матку, совокупляется с ней на лету и погибает. А матка возвращается в улей и всю жизнь там живёт и откладывает яйца.

Ещё интересно, что пчёлы могут сами вырастить из личинки рабочую пчелу, матку или трутня, смотря какая надобность имеется в улье. То есть если матка постарела, они могут вывести новую матку. Пчёлы болеют всеми болезнями, как люди: например, у них бывает понос, и тогда ульи в маленьких зеленоватых точках поноса; а лечат их антибиотиками, такими же, как людей лечат, разводят их с водой и сахаром и угощают пчёл. Если же пчёл не лечить, они могут перезаражать друг друга всякими инфекциями и перестанут делать мёд или вымрут вовсе.

Зимой мёд не порождается, а только летом, поэтому пчеловоды говорят, что они кормят пчёл девять месяцев в году, а пчёлы их – только три месяца. Однако, если хорошо знать всю науку пчеловодства, то можно добывать много мёда и для собственного потребления, и на продажу. В горных сёлах почти все продают мёд, и стоит он здесь всего 60 сом (40 рублей) за килограмм, а в Бишкеке – вдвое дороже.

Такие сведения мне рассказали пчеловоды, а параллельно очень вкусно меня накормили. В чае вместо сахара у них был мёд, но такой – «технический», не на продажу, в котором, как в янтаре, замуровались тушки попавших туда пчёл. Кладя в чай, пчёл надо выковыривать.

Я решил сфотографировать хозяев вместе с ульями, и достиг успеха, но при этом пострадал: несколько пчёл забрались ко мне в одежду и успели меня укусить. Утешал себя тем, что укусы имеют лечебное воздействие.

Хотя хозяева собрались вечером ехать к себе домой, в Гульчу, и приглашали меня к себе, – но я решил ещё некоторое расстояние пройти пешком, чтобы больше увидеть и сфотографировать. Поблагодарив пчеловодов, пошёл. Вскоре покосы и пасеки кончились и начались обычные горные киргизские сёла, даже с маленькими мечетями. Прошёл дальше, одно или два села, и тут меня зазвали в гости. Хозяином дома был старик 70-ти лет, по имени Токтомоллат, а местность называлась Кеньджилга.



Гостеприимный Токтомоллат и его семейство

Старик сообщил мне подробности из своей биографии. Родился он в этом же селе. В 1951—52 годах, ещё при Сталине, он пошёл в армию и служил в Караганде, где выучил русский язык. Потом в течение сорока лет он был чабаном, пас в горах колхозный скот, а в 1991 году вышел на пенсию, в связи с ликвидацией колхозного скота и колхозов вообще. Детей у него было десять человек. По местному обычаю, старшие сыновья должны, как вырастут, построить себе сами дома, а младший сын остаётся с отцом, помогает ему и после его смерти наследует жилище. Вот и жил он с женой-старушкой (не знающей русского языка), с младшим сыном и с внуками. Большое хозяйство содержало здесь огороды, пастбища и скотину; недавно (похвастался хозяин) они с сыном ездили в Бишкек и приобрели «Волгу» (не самую новую) за 120 тысяч сом (2500 долларов). Было в доме и электричество.

Интересно, что дед оказался особо соблюдающим мусульманином, носил бороду и совершал все положенные молитвы, а для омовения был у него специальный металлический чайник-кувшин, вероятно ещё дореволюционного производства.

Так что с большим удовольствием я остался у деда, сфотографировал его с внуками и даже потом выслал ему фотографию – не знаю, дошла ли.

16 августа, вторник. Милиционер-деньгопрос

Утром рано я покинул гостеприимную семью Аджимоллатовых и направился в сторону Гульчи. Уже наблюдалось движение машин – народ ехал в райцентр по делам и на работу. Меня подвезли. Вскоре я оказался на окраине большого села, это и была Гульча, растянутая километров на пять вдоль речки и улицы Ленина. Накрапывал дождь. В центре посёлка проходящие скучающие милиционеры проверили мой паспорт. Вреда не причинили.

Хмурый киргиз, работник придорожной лавки, зазвал меня на чай и попытался спойть меня водкой. Я сообщил ему о вреде пьянства. Потом отделился от человека, ставшего пьяным и назойливо дружелюбным, и вышел на трассу в то самое место, где 6 лет назад мы стояли с Митей Фёдоровым, едучи в Таджикистан впервые.

Тот же самый указатель – «Сары-Таш 104 км, Мургаб 337, Хорог 648 км»: я его уже фотографировал шесть лет назад и щёлкнул ещё раз. Хорошо бы дотянуть сегодня хотя бы до Мургаба! Там я ещё никогда не был.

Подобрали меня быстро: милицейская машина, трое следователей, ехали из самого Бишкека в район пика Ленина, чтобы составить протокол о несчастном случае, произошедшем с неким поляком. Как с этими поляками обычно бывает (о чём регулярно пишет газета «Вольный ветер»), он пошёл в одиночку на пик Ленина и умер. Подробности пока были неизвестны.

По дороге заехали в придорожный ресторан и сытно поели. Я предложил заплатить, но следователи отказались: «да ладно уж, в другой раз» и заплатили за обед сами. А на перевалах перед Сары-Ташом они купили ещё и кумыса и угощали им меня и себя. Подъехали к Сары-Ташу, там развилка: прямо – на Мургаб и Хорог, направо – на Дорот-Коргон и пик Ленина. Дождь закончился, выглянуло солнце из-за облаков и осветило заснеженных великанов Памира: пик Ленина и проч.

Расстались – и вот удивление! Милицейская машина оказалась деньгопросной! За 100 км, в которой я проехал в ней, с меня причиталось 100 сом (\$2). Я, конечно, заплатил, мысленно удивляясь, так как они на меня по дороге и в ресторане потратили больше! Вероятно, это старинный киргизский обычай брать деньги за подвоз, который пустил корни в некоторых водителях. Чудеса!

И ведь раньше, 6 лет назад, мы с Митей Ф. ехали до Сары-Таша, и тоже нас подвезли киргизы на легковушке, оказавшиеся деньгопросами! Тогда в машине было уже шестеро, мы стали седьмым и восьмым пассажирами, впихнулись плотно и забыли предупредить о своей сущности; по приезде пришлось нам расплачиваться: подарили водителю бутылку-«торпеду» с сахаром, т.к. с деньгами тогда у нас было не густо.

Итак, милиционеры укатали на запад, а я подошёл к посту ГАИ. Пост являл собой настоящий вырытый в землю бетонный дзот, глухой стеной обращённый ко «вражескому» Таджикистану; вход – лестница в подземелье – был с киргизской стороны. Из дзота торчала труба и шёл дымок. Дорогу перегораживал шлагбаум; водители подъезжали, стопились, заходили в дзот, что-то там отстёгивали или показывали, гаишник выходил и поднимал шлагбаум – счастливого пути!

На часах было 13:00. У поста уже отирались, чего-то ожидая, две машины. Одна из них – грузовичок ЗИЛ – уже содержала автостопщика, немца, по имени Клаус. Было ему лет пятьдесят. Он с нетерпением ожидал покорить высоты Памирского тракта. Хорошо он подготовился: два рюкзака, сумка, в паспорте – визы Киргизии и Таджикистана и ксерокопия «пропуска» на Памирский тракт, которая обошлась ему аж в 40 долларов – делал он его через турфирму, и та прислала ему пропуск по Е-майлу. Как скоро узналось на таможне – на кар-

манные и транспортные расходы немец взял полторы тысячи евро наличностью; остальные деньги у него были в Трэвел-чеках и на карточке. Ехал Клаус до первой таджикостанской деревни, расположенной на озере Каракуль: 100 км отсюда.

Не удивительно, что грузовик у немца оказался платным; хотели с него сперва \$50 за эти 100 километров, потом он договорился на 500 сом (\$10) и очень, думал, хорошо сторговался. Но пока я говорил с немцем, водители двух машин вылезли из подземного поста, и увидев рядом с немцем и рюкзакастого меня, закричали мне наперебой:

– Поехали, поехали!

– Пост – нет проблема! – восклицал водитель уазика, полного арбузов. Он рассчитывал выдавать на постах всем гаишникам по арбузу и таким образом решить все проблемы, а заодно и заработать на перевозке меня. Но я отказался, сказав, что, вероятно, они хотят с меня денег, а я подожду бесплатную машину.

– Нет, бесплатно здесь *никто* не возьмёт! – сообщили мне, уже в тысячный раз за мою жизнь, эту всегда ошибочную фразу. Пыля и урча, машины тронулись с поста в направлении далёких гор. А я остался у шлагбаума, потребляя воду, конфеты и лепёшку, имевшиеся у меня.

Через ровно пять минут подъезжает другой грузовичок, бензовоз. Водитель его, по имени Кабул (хорошее имя), везёт в Хорог бензин, гуманитарную помощь от фонда Ага-Хана.

О религии исмаилитов, об Ага-Хане – его духовном вожде – и о его фонде (оказывающим помощь всем жителям Памира) будет рассказано подробнее в своём месте.



Бензовоз на Памир

Итак, водитель Кабул ехал с бочкой бензина и со своим двенадцатилетним сыном в Хорог, взял и меня. Вскоре на горном подъёме мы догнали УАЗ с арбузами и грузовик с немцем: они чинились. Остановились посмотреть на тех, кого догнали: ну конечно, это оказались водители-друзья Кабула, ибо почти все водители, возящие груз по Памирскому тракту, знакомы между собой. Поговорили и пошли к юртам, видневшимся рядом, немца тоже пригласили.

Кто ездил на Памир из Оша, знает: на большом лугу, в долине Сары-Таша, на высоте 3300 метров над уровнем моря, летом стоят некоторые юрты, штуки три или четыре. Кочевые киргизы пасут там своих лошадей, собирают кизяк и угощают кумысом всех, кто проезжает мимо и останавливается возле их юрт. Я так и не узнал, как оплачиваются эти кумысно-молочные услуги, – но наши водители подарили в юрту арбуз.

Покумысничали, починили машины и поехали дальше. Дорога пошла серпантином вверх; вскоре миновали ещё два поста (уазик откупился арбузом, бензовозы – бензином). Вскоре передний ЗИЛ окончательно сломался.

Когда мы медленно, гудя, проезжали мимо, на ветру рядом со сломанным ЗИЛом стоял старый Клаус и махал руками.

– Ну что, не бросать же человека! – воскликнул Кабул и затормозил. Немец заглянул в кабину.

– Ah, there is no space! – Нет места!

– Блин, давай лезь скорей, there is a lot of space, – места хватит на всех, – отвечал я немцу. Но у него оказалось два рюкзака и сумка. – Это барахло наверх!

Над кабиной у нас был железный ящик, где я уже хранил свой рюкзак, туда можно было напихать и немецкое барахло.

– К сожалению, мои вещи не водонепроницаемые, – сказал по-английски немец и начал запихивать все свои рюкзаки и своё тело в тесную кабину. Вдогонку уже бежал водитель сломанного ЗИЛА:

– Заплатишь ему 700 киргизских! – строго заповедал он немцу и вернулся в свою сломанную машину.

Итак, мы поехали вчетвером. Мне было немножко неудобно, но не физически, а морально, ибо мы тут набились с немцем и рюкзаками в кабину, стало очень тесно. Я стал переводчиком, так мы и ехали, переводя друг друга. Дорога очень плохая. Мотор всё закипал, мы останавливались и поворачивались носом к ветру, чтобы остыть, а сами ходили вокруг кабины и остывали на ветру. Было ветрено и очень холодно – около нуля градусов, облака, дождь (чуть не переходящий в снег), сырость. Ладно ещё я – я прыгал, отжимался, приседал, а немец дрожал, завернувшись в куртку, как под Сталинградом в 1942-м. Я вспомнил поговорку: «Что русскому хорошо, то немцу смерть».

– Дорога очень плохая, – жаловался немец. – Говорят, на перевале есть отель и можно заночевать за \$1.

– Если и можно заночевать в этих местах, то, я думаю, только бесплатно, – отвечал я.

– А на перевале есть столовая? «Плов»? «Шашлик»? «Лангман»?

Водитель, услышав знакомые слова «Шашлик, плов», смеялся и просил передать немцу, что ни плова, ни отеля, ни «шашлика» на перевале не ожидается.

По дороге два раза прокололи колёса и меняли их на остужающем ветру. Я помогал водителю по мере своих знаний; немец кутался, мёрз и вспоминал Сталинград. Дотянули кое-как до киргизской таможни; электричества на ней не было, шашлыка и выездных штампов тоже. Водитель отлил таможенникам бензина. Клаус предъявил свои многочисленные рюкзаки, и чего там только не было: кофе растворимый в большой железной банке, крем от загара и даже маска для подводного плавания (для высокогорного озера Каракуль?!). А также лекарства от всех болезней, действительных и мнимых.

Я думал, что обе таможни – киргизская и таджикская – находятся друг напротив друга, прямо на границе, которая проходит по перевалу Караарт (4217 м). Но оказалось, что после киргизской таможни опять идёт подъём в гору по отвратительной дороге, а таджикская таможня – в нескольких километрах, чуть ниже перевала, по другую его сторону.

Таджики обитали в круглых вагончиках-бочках, в таких обитают у нас на севере нефтяники. На двери первой бочки была табличка с надписью по-русски: «СТОЙ! Предъяви паспорт и пропуск!»

Мы втроём (водитель, немец и я) вошли в дверь; сын водителя остался в машине, и вообще он никаких документов не предъявлял, из кабины не выглядывал. Таджики-погранчники сперва подумали, что мы с немцем оба буржуины. Среди погранцов была даже одна англоговорящая девушка, что нас весьма удивило. Записали наши имена, отлили по традиции бензин и мы получили штампы в паспорта. Немец предъявил свой отпечатанный на принтере пропуск; я – Дорожную грамоту.

Поехали! Солнце уже село. Быстро темнело и холодало. Какой-то человек на границе совершал намаз прямо на улице. Это подтвердило мои предположения, что Таджикистан – святая страна. Едем!

Ещё пара постов обошлись Кабулу ещё в несколько литров бензина (всего на 750 километров от Оша до Хорога уходит 60—80 литров бензина на взятки на постах). Кое-где

машина опять закипала, я ходил с канистрой к холодным горным ручьям и набирал воду. И также пил из этих ручьёв. Одни были прозрачные, другие – красно-коричневые, с большим содержанием железа и глины. Клаус пил минералку из припасённых с собой нескольких бутылок. (Чудак, зачем сюда в горы воду потащил?) Наконец, уже часов в десять вечера, мы прибыли в пос. Каракуль, находящийся на высоте 3900 метров на берегу одноимённого озера.

В посёлке Каракуль живёт около тысячи жителей (по моей гипотезе). Темным-темно, свет лишь от луны, несколько убогих окошек светятся свечками и солянковыми лампами. Электричества здесь нет, хотя провода и лампочки висят – наследие СССР, когда здесь располагалась элитная воинская часть. Сейчас вояки остались, но элитность у них вся вышла вместе с запасами солянки и электричеством. В посёлке, помимо в/ч, имеется три-четыре придорожные столовые; в одну из них мы и направились.

Немец наконец-то прибыл, разгружался, с удовольствием вытаскивал свои многие рюкзаки и мечтал поесть «шашлик, лагман, плов», о чём у него уже несколько часов были все мысли. А вот расплатился с водителем он плохо: выдал ему (через меня, как переводчика) всего 250 мятых киргизских сом.

– Что это он? Напомни ему, что на 700 договаривались! – сообщил водитель немцу через меня-переводчика. Но немец стал возмущаться (по-английски):

– Это некомфортательно! В том, предыдущем грузовике, я был один, единственный пассажир, а тут мы ехали четвером в одной кабине, никакого комфорта! И это ещё и нечестно: почему один пассажир едет бесплатно, а я должен платить? У нас в Германии не так!

– Передай ему, что пускай спасибо скажет, что вообще подобрали, – отвечал водитель. – Я другим водителям расскажу, он завтра отсюда вообще не уедет!

На том и разошлись. Я предложил доплатить за немца, но водителя интересовали не деньги, а само странное поведение буржуина. Тут все вместе мы пошли в кафе – там была весьма живописная картина: при свете керосинки сидели на возвышениях четыре-пять старцев с бородками, в киргизских шапках, и ели мясной густой суп. Нам тоже налили; водитель угостил и странного немца.

– Если бы там не был лагман [суп], он бы заплакал, – произнёс водитель, – а слово своё надо держать.

Немец остался в Каракуле, а мы продолжили ночной путь под звёздами Памира. Здесь уже не было таких крутых перевалов, дорога была когда-то заасфальтирована, и покрытие ещё не было разбито, так как машин тут мало. Как-то незаметно прошли высочайший перевал в Союзе – пер. Ак-Байтал (4655 м) и прибыли, в два-тридцать ночи, в освещённый луной и звёздами посёлок Мургаб, самый высокогорный райцентр в СССР.

У водителя здесь обитали друзья, да и вообще у всех водителей, что ездят годами по Памирской трассе, должны быть знакомые в каждом посёлке. Но мы не решились будить друзей в такое время. Заехали во двор, выключили мотор и заночевали: Кабул со своим сыном – в кабине, а я – в спальнике, под звёздами Памира, в порожнем кузове рядом стоящего самосвала.

В первый раз в жизни я оказался в высокогорье. Я никогда раньше не поднимался ни автостопом, ни пешком выше 3500 м, а самые высокогорные населённые пункты, где я был до этого, находились на отметке 3000 метров (в Эфиопии и в Афганистане). В этой поездке мне довелось побить личный рекорд высокогорности на целый километр, и, более того, пройти в горах большие расстояния пешком. Но об этом будет рассказано в своём месте.

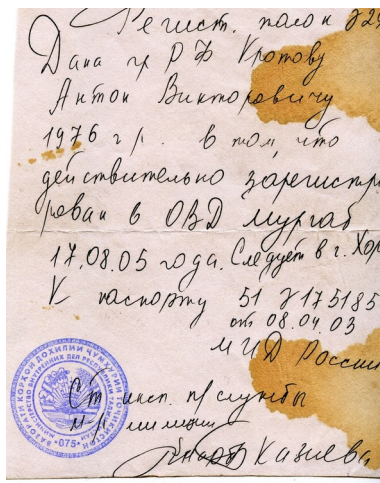
17 августа, среда. Мургаб – Харгуши – Лянгар

Мургаб! Самый высокогорный райцентр содержит, наверное, не меньше пяти тысяч жителей. Здесь до сих пор сохранилось централизованное электричество, правда мощности местной ГЭС едва хватает на то, чтобы вечерами чуть-чуть нагреть спирали в поселковых лампочках. Здесь, в Мургабе, есть почта, милиция, КГБ, школы, общественные турники и брусня (они вообще есть в любом таджикском селе), узел связи и несколько магазинов, а также, как говорят, пять или шесть маленьких мечетей. Воздух чистый и прохладный, как и всюду в горах; высота – 3500 метров над уровнем моря.

Хозяева дома, проснувшись, обнаружили дополнительный грузовик под окнами и зазвали нас на чай. В этом доме, как я понял, жил чинильщик машин. По разным горным дорогам он находил сломанные, разбитые машины, ремонтировал (или собирал из нескольких одну целую) и потом перегонял их в Хорог, где продавал афганцам. Эти чудеса автопрома, пережившие клиническую смерть и чудесное воскрешение, потом ещё несколько десятилетий могут бегать, как новенькие, по пыльным дорогам соседнего Афганистана.

После чая и лепёшек мы завелись и поехали на юг из города, в сторону Хорога. В трёх километрах от города имеется пост ГАИ. Там меня и завернули, сказав, что мне необходимо было зарегистрироваться в Мургабе, в милиции и КГБ. Пришлось попрощаться с Кабулом и его сыном, вылезти из машины и отправиться назад в Мургаб в компании молчаливого солдата, который должен был меня отвести в указанные гос. учреждения.

Посещение учреждений прошло хорошо, спокойно и бесплатно: никто с меня денег не просил, выдали бумажку 10 на 10 сантиметров о том, что 17 августа 2006 года Кротов Антон Викторович, паспорт номер..., был зарегистрирован в ОВД города Мургаб, следует в г. Хорог, дата, подпись, печать. Теперь я имел официальную регистрацию и мог не бояться ментов и других официальных лиц.



Регистрация в Хороге



А. Кротов возле машины. Памирский тракт

Вообще, в советские годы зона Памирского тракта была одной из самых охраняемых погранзон. Въехать сюда мог далеко не каждый, и одиннадцать постов от Оша до Хорога активно следили за тем, чтобы на Памир въезжали только люди с местной пропиской, шофёры с бумажкой и командировкой или туристы с труднополучаемым пропуском. В 1970-х годах ездили тут довольно часто, но все с пропуском; машин было больше, чем сейчас, и дорога лучше. Но рейсового транспорта никогда не было. Видимо, как и в случае с Киргизией, – пассажирские автобусы имеют свои технические характеристики. Например, ездить не выше 3000 метров над уровнем моря. Или с непривычки равнинному пассажиру станет плохо, а автобус станет виноват, что завёз человека в столь жизнеопасные места. Поэтому даже в советских путеводителях по Таджикистану указывалось, что единственный метод проезда по Памиру – заказной или попутный транспорт. Так что автостопом тут заниматься просто необходимо, но проблемы с пропуском затрудняли людей больше, чем отсутствие машин.

Были случаи, что автостопщиков задерживали и арестовывали за попытку проехать Памирский тракт; здесь даже когда-то пострадал величайший автостопщик мира Алексей Вороб. После развала СССР зона Памирского тракта ещё долго оставалась регионом российского влияния: границу с Афганом ещё десять лет (1992—2002) охраняли российские войска. Российские военные сидели на всех памирских постах, выявляя и задерживая наркоторговцев, туристов и других граждан без пропуска. Ещё два года (2003—2004) российские войска постепенно выводились и заменялись на таджикские; исчезли электричество и солярка на погранзаставах, военные части стали отапливаться дровами и углем, вместо поиска нелегалов на постах стали заниматься лишь единственно сбором взяток с проезжающих водителей – в денежной, а чаще в натуральной форме. Поэтому ездить по Памиру стало проще. Только в последние годы многочисленные автостопщики стали ездить по Памирскому тракту: в 1980-х и 1990-х годах просочиться без пропуска было нелегко.

Итак, в Мургабе я получил бумажку и направился обратно на южный конец города, фотографируя местных ребятишек (по-русски они уже не говорят) и пейзажи. Не успел я дойти до поста, как меня подобрал «Урал» с углём. Редкая оказия – из киргизского Дорот-Коргона водитель ехал в таджикский Лянгар, на южном ответвлении Памирского тракта; уголь был для отопления воинской части.

Памирский тракт на юге разветвляется. Северная «ветвь», Ош – Мургаб – Хорог, является основной, когда-то асфальтовой, магистралью, основным путём заброски грузов в Хорог. Многие машины здесь идут до самого Хорога, завозя туда солярку, бензин, муку и фрукты, обратно же все идут пустые. Это об этой трассе говорят: «Эх! От Оша до Хорога нехорошая дорога! А с Хорога до Оша – ах! Дорога хороша!»

Асфальт сейчас сохранился почти на всём протяжении этой трассы, кроме самых высокогорных участков, где асфальт не положен по соображениям безопасности: зимой по обледенелым серпантинам лучше ехать не по асфальту. Населённых пунктов на магистрали очень мало, одна деревенька на сто километров.

А вот другая дорога, ответвление главной, тоже ведёт в Хорог, но проходит вдоль берега Пянджа, где множество кишлаков. Она длиннее километров на сто, и там нет дальнего сквозного движения: только редкое и случайное. На самом глухом участке, от поворота на южный тракт до пос. Лянгар, вообще может по нескольку дней не быть ни одной машины. И вот такая редкая машина мне попалась.

Ура! Я еду в Лянгар. На выезде из Мургаба у меня вновь спросили регистрацию, я показал. Больше по дороге «туда» нигде её у меня не спрашивали.

В путь!

Следующий пункт по трассе – Аличур. Совсем бедный и пустой посёлок, жителей на пятьсот. Состоит из сотни белых одноэтажных кубиков-домов. И никаких огородов, деревьев, зелени. Только речка рядом (мелкая) и горы вокруг. Чем живут – неясно. Есть несколько придорожных столовых, заехали в одну из них и там, о удивление, повстречали других путешественников!

Один из них, высокий лысеющий надменный француз лет шестидесяти, сидел на пластиковом стуле за отдельным столиком и курил сигары. Вокруг сутились ассистенты из турфирмы, поднося особые блюда из привезённых с Большого мира консервов. Название фирмы было написано на джипе, на котором приехал француз: фирма «Большая Игра». The Big Game – это название того дипломатического и военного процесса, в ходе которого оформлялись современные границы государств Центральной Азии. Игроками в Игре были правительства Российской и Британской империй, а пешками (а точнее даже мушками) – миллионы людей, раскиданных сегодня, волею политиков, по разным азиатским странам. В ходе Большой Игры англичанам удалось захватить всю территорию современной Индии и Пакистана, русским достался Памир (в 1895 году) и другие регионы Средней Азии, а в качестве буфера между игроками был оставлен («подарен» Афганистану) искусственный Ваханский коридор, северо-восточный нос Афганистана, вытянувшийся в китайском направлении вдоль р. Памир и р. Вахандарья.

Общаться с важным французом было не о чем, и поэтому я стал изучать другого туриста – неформального вида паренька с многочисленными косичками. Он оказался из ЮАР, путешествовал по миру автостопом, вот уже целый год. Путешествия автостопом помогли ему стать «ближе к народу», не то что тот буржуй: автостопщик сидел, скрестив ноги, на полу, и ел арбуз вместе со своими водителями. Направлялся он в Ош.

Пообедали в Аличуре и поехали дальше. Дорога сделалась грунтовой и плохой – это началась южная отворотка Памирского тракта; здесь мой товарищ Владимир Печёный некогда шёл три дня, т.к. машин не просматривалось. Мне же с машиной весьма повезло. Миновали перевал Харгуши (4137) и спустились к юртам. Здесь жили пастухи. Тут, южнее перевала, появилась ничтожная трава, на перевалах не было и её. У юрт остановились, пошли общаться, пить кумыс и памирский шир-чай. Шир-чай – основной напиток высокогорных памирцев. Берётся вода, разводится печка (топят здесь кизяком – высушенными скотскими какашками), вода закипает, и в неё бросают чай странного сорта, соль, гуманитарный маргарин от фонда Ага-Хана и ещё какие-то специи, а потом ещё рвут лепёшки на мелкие клочки и бросают туда же. Это всё называется чай. Быстро, жирно и питательно. Только жалко, что без сахара. Но жир даёт достаточное количество калорий для восстановления сил; я про себя подумал, что слово «шир-чай» – это искажённое слово «жир-чай». Я сам такой напиток иногда приготавливаю в зимних походах, только кроме маргарина бросаю туда также сахар, шоколад, макароны и проч.

Сфотографировались, и после этих юрт поехали дальше. Миновали очередной пост – погранзаставу Харгуши – и выехали к реке. Это река Памир, из которой проистекает р. Пяндж, высота 3600 метров над уровнем моря. Дорога – грунтовка – шла местами прямо

по берегу, можно было выйти из машины и потрогать пограничную реку; никакого забора не было. Река не широкая. В одном месте даже был мостик, никак внешне не охраняемый: можно спокойно безвизово пройти в Афганистан. Я, правда, не рекомендую никому такой неофициальный переход. Возможно, местным пастухам и дозволяется ходить туда-сюда, но если там пойдёт турист с рюкзаком, весьма вероятно, что те же пастухи первыми и стукнут куда следует (на заставу), и к вашему обратному возвращению вам будет приготовлен «тёплый приём». Доносительство – лучший метод охраны границ, и среди жителей приграничных посёлков во времена СССР было немало стукачей, они и сейчас живы.

Дорога (шириной в одну машину) опять отошла от берега, виляла по горам, и вот наконец мы приблизились к посёлку Лянгар. Подъехали мы к нему сверху. И что же! Удивительное зрелище. Вниз, метров на сто по вертикали (высота тридцати этажей) вдоль горы протянулся кишлак, и дорога серпантинном чуть не пятнадцатью ярусами спускалась вниз, образуя все улицы данного кишлака! Внизу, слева, блестела река, и там, на афганской стороне, возвышались горы, между которыми виднелась щель – узкий проход. Там, на той стороне, в реку Памир вливалась афганская Вахандарья, образуя своим слиянием реку Пяндж. А сам кишлак – поля, деревья, сады, прямоугольные плоскостолы домики с окошком в середине потолка – выглядел веселее и живее, чем посещённые мною суровые Мургаб и Аличур. Здесь возможна жизнь!

Водитель долго и усердно выписывал серпантин узкой деревенской дороги своим огромным мощным «Уралом». После двадцати минут такого спуска, сопровождаемые улыбками и приветствиями местных жителей, мы прибыли на самую нижнюю улицу – о чудо! когда-то даже асфальтированную! – вдоль которой росли длинные тополя. Сзади, выше по течению, наблюдался ещё один мост через реку, на афганскую сторону; ниже находилась воинская часть за забором, куда мы, собственно, и везли уголь. Попрощавшись с водителем и поблагодарив его, я занялся поиском ночлега.

* * *

Ваханская долина!

Красивейшие места, одно из самых гостеприимных мест на планете, самый удалённый от моря уголок. Ведь известно, что по морю проникают изменения и так называемая цивилизация, по морю в Европу пришли картофель и табак и сто других вещей, и по морю из Европы распространились тысячи других. Портовые города – особые города, где появляются первыми товары и люди из самых разных стран, потому что морская перевозка грузов и сейчас, как всегда, дешевле всех остальных путей. А вот страны, не имеющие выхода ни к какому к морю, дольше сохраняют своеобразие; экономисты считают их отсталыми, путешественники – наиболее интересными. В Азии таких континентальных стран всего восемь: 1) Афганистан, 2) Монголия, 3) Бутан, 4) Непал, 5) Лаос, 6) Таджикистан, 7) Киргизия, 8) Армения. А Таджикистан – ещё самая континентальная из них, так как тащить сюда импортные грузы приходится аж через три страны: через Россию и Казахстан с Киргизией. А из всего Таджикистана, Ваханская долина – одно из континентальнейших мест на земле.

Я шёл по главной дороге на запад, в сторону выезда. Но солнце уже заходило, так что с поиском ночлега не стоило медлить, а на главной дороге домов не было. Поэтому я через поле свернул к деревне и там сразу стал объектом интереса для местных жителей. Не прошло и трёх минут, как меня, убедившись в том, что я говорю по-русски, звали в один из близлежащих домов.

Памирские дома имеют особую конструкцию. Они квадратные и одноэтажные, без чердака. В доме сделан помост, высотой полметра от пола, где и происходит вся жизнь: здесь едят, спят, общаются. Заходишь в дом и попадаешь сразу в его середину, снимаешь ботинки и залезаешь на сей помост. Под помостом устроена печь, где местные пекут хлеб, она же и сохраняет тепло. В середине крыши имеется окошко для света: электричество в высокогорных сёлах Памира существовало лет двадцать, примерно с 1970 до 1990 г, а все прежние и последующие годы памирцы живут при естественном освещении. По вечерам также используются керосинки.

На плоских крышах сушатся и хранятся кизяки, сено и другие полезные материалы.

Строительный материал здесь – камень и глина. В садах растут яблоки, на полях – пшеница, картошка и другие овощи. Привозные товары продаются в небольших ларьках, их два-три в каждом большом посёлке. Большинство товаров – российского производства: кетчуп, сахар и сгущёнка совершают 5000-километровое путешествие из Центральной России на Памир, чтобы быть здесь проданными втридорога редким зажиточным памирцам. А деньги у этих памирцев возникают только одним способом: кто-то из семьи направляется на заработки в Россию, и после полугода тяжёлого труда, за вычетом ментовских и бандитских поборов привозит домой, например, \$500, которых хватает для покупок всей семьи в течение года. Местные зарплаты тут невелики: учитель, работник связи, врач или водитель, работающий на государство, получают здесь всего \$10—20 в месяц, а пенсия – и того меньше. Но это уже много: в 1999 году, когда я (с Митей Фёдоровым) впервые посетил Таджикистан, \$10 тут считалось хорошей зарплатой, а плохие зарплаты и средняя пенсия составляли тут \$2 в месяц. На бирже труда, среди предлагаемых работ, была даже работа сторожа с месячной зарплатой \$0,6. Конечно, сторожу больше и не надо: ведь есть где жить, \$0,6 хватит на чай и соль, а лепёшки можно привезти и из деревни.



Жители Ваханской долины

Жители горного Таджикистана с ностальгией вспоминают то золотое время, когда в годы СССР этот регион хорошо дотировался: жители приграничных районов, как говорят, «имели московское снабжение, ни в чём не было недостатка», было электричество, связь, автобусы в райцентр, работа и зарплата, и каждый наблюдатель, смотря на противоположный берег Пянджа, видел все преимущества социалистического строя. На том берегу жгли кизяки и ездили на ишаках, раздавался призыв муэдзина, пешеходы поднимали тучи пыли, так как афганская сторона Пянджа никогда ещё асфальта не ведала. Теперь всё изменилось: во время гражданской войны (1993—99) таджики ездили к афганским соседям за необходимыми вещами, на таджикском берегу исчезло электричество и зарплаты, сигналы машин сменились на «и-а» ишаков, а на афганском берегу всё чаще стали появляться мотоциклисты, и вот строится уж дорога, которая соединит Таджикистан, Афган и Пакистан в высокогорной их части – китайцы строят её, а таджики надеются: будет дорога, будет работа, будет нормальная жизнь.

Десять лет гражданской войны Памир был изолирован от остального мира: и так здесь нет ни портов, ни хороших дорог, но ещё и повстанцы блокировали дороги в основную

(западную) часть страны. Сами памирцы были ни за повстанцев, ни против них. В деревнях периодически появлялись группы вооружённых людей, ратующих за освобождение или отделение восточной части страны, собирали пожертвования в натуральной (продуктовой) форме и уходили в горы. Бывало, что в одной семье два брата сочувствовали разным лагерям: один служил в правительственной армии, а другой обитал в горах с повстанцами. Расстройство путей сообщения из-за войны было весьма велико, государственного снабжения не было, но памирцев спас благотворительный фонд Ага-Хана: в течение десяти лет всем памирцам, каждой семье, бесплатно привозили муку, а иногда ещё масло и одежду. Эти гуманитарные грузы развозились из Оша по всем памирским селениям. Все памирцы очень благодарны Ага-Хану и его фонду, который десять лет спасал людей от голода.

Кроме продовольственной помощи, фонд Ага-Хана тратит деньги на постройку дорог, мостов, плотин, школ, университетов не только в Таджикистане, но и в Афганистане и в некоторых других малоденежных частях мира. А вот в чём его сущность. Исторически, жители Горного Памира и северо-востока Афганистана являются исмаилитами. Исмаилизм — это одно из ответвлений ислама, наиболее либеральное течение, можно назвать их крайним течением шиизма, а можно и не называть, чтобы ортодоксальные шииты не обижались. Исмаилиты считают, что высшая духовная власть на Земле до сих пор сохраняется у потомков Пророка Мухаммада, и один из них (он и зовётся Ага-Хан) — потомок Пророка в 54-м поколении — считается «имамом нашего времени». Ага-Хан, человек без бороды, живущий во Франции, является для исмаилитов высшим авторитетом, в толковании Корана и объяснении правил шариата применительно к современности. В отличие от других мусульман, считают они, что шариат (закон Божий) может со временем изменяться, применительно к данному народу и к эпохе, и Ага-Хан объясняет, как именно нужно жить и вести себя в конкретных современных ситуациях. Он ездит по миру с проповедями, а также имеет во многих странах своих представителей, которые объясняют интересующимся религиозные вопросы. В каждой исмаилитской деревне есть местный «халифа», специалист по религии. Вместо мечетей соблюдающие исмаилиты собираются на вечернюю молитву в доме у кого-либо, каждый вечер у другого человека, по очереди, молятся, общаются, проповедуют, пьют чай. В крупных сёлах функции мечети выполняет «джамаат-хана» — дом собраний. А молиться им достаточно лишь трижды в день — утром, днём и вечером.

Ага-Хан всем памирцам многократно советовал отказаться от пьянства, ибо выпивка ещё в советские годы проникла в быт многих людей. Однако, не все следуют призыву имама. Особых грешников отделяют от общины на некоторое время, надеясь, что они исправятся. Кроме этого, Ага-Хан имеет особую любовь к образованию: хочет, чтобы все получали образование, и ради этого специально строит в Хороге университет. А также он говорит торговцам, чтобы они без опасений отпускали товар из своих лавок в долг, и Аллах вознаградит их за это. Всего в мире есть несколько миллионов исмаилитов, точно никто не знает; в истории возникали целые исмаилитские царства, но ныне их нет. Среди исмаилитов много богатых людей, они живут в рассеянии в западных странах, и все отчисляют из своих доходов долю Ага-Хану, а тот распределяет эти средства на помощь нуждающимся, например в Афганистане и Таджикистане, и деньги это немалые, возможно 50 млн. долларов в год, а то и больше.

Свойства имама передаются по наследству. Когда нынешний глава исмаилитов умрёт, будет вскрыто его завещание, и все узнают, кому из его потомков по мужской линии перейдёт высшая религиозная власть в общине, а с ней — и руководство денежным фондом.

(Многие обычные мусульмане-сунниты не признают исмаилизм. Говорят, что те сошли с прямого пути: изменили тот закон, что был во времена Пророка, дополнили его новшествами, разрешили трёхразовую молитву и уверовали в мудрость и религиозную безгрешность Ага-Хана. Но у каждой стороны есть свои аргументы, и этот спор, длящийся тысячелетие, вряд ли будет нами окончательно разрешён.)

Итак, меня заплучили в гости и на нчлег. Все были оченъ рады. Многие жители Лян-гара знали Москву и часто бывали в ней – на заработках.

18 августа, четверг. По кишлакам вдоль Пянджа

Утром рано один из обитателей дома решил устроить мне экскурсию по посёлку. Узкие кривые улочки виляли между каменными заборами, поднимаясь всё выше в гору. С горы были видны все дворы и дома с плоскими крышами и застеклёнными окошками в середине крыши. Дальше в горы шла хорошо утоптанная тропинка; там, в пятнадцати минутах ходьбы от нашего дома, находились горячие минеральные источники. Над одним из них был сооружён цементный домик – баня. В ней две комнатки – раздевалка и сам бассейн размером метра два на два и глубиной в метр. Вода была мутной и горячей, градусов сорок. С одной стороны из горы вода поступала через специальный желоб (и там она была самой горячей и чистой); с другой стороны бани вода вытекала через трубу и образовывала ручеёк. Мы с мужиком помылись в этой бане, а он ещё и побрился. Я напился минеральной воды из горы, но наверное не стоило этого делать.

Баня является частным предприятием. В деревне живёт смотритель, соорудивший баню, но он приходит не всегда, а иногда. Придя, он собирает с купальщиков по 20—30 таджикских копеек-дирхам (2—3 руб), что и составляет его заработок. Сейчас смотрителя не было.

Выйдя из бани, можно наблюдать красоту гор, посёлок внизу, дорогу (без машин) и реку Памир (перетекающую в Пяндж), а за рекою – аналогичные горы, только без посёлка, и дорога по тому берегу идёт не асфальтовая, а грунтовая шириной в осла. Я решил проверить, можно ли здесь по мосту перейти в Афганистан, и для этого спустился вниз и навестил пограничную воинскую часть. Позвали начальника; он объяснил мне, что мост пока «технический», международным переходом не является, а пропускать там могут лишь по особым случаям местных жителей. (Наверное, ни въездных штампов, ни таможи у них нет.) Посоветовали мне переходить в Ишкашима.

– Вот красота у вас, солнце, горы, река, горячие источники, а у нас в Москве грязь и шум машин, – заметил я своему попутчику.

– Вам наверное надоело слушать шум машин, а мне, Викторович (так ко мне обращался мой провожатый), а мне до смерти надоело слушать вот этот звук ишака. И-а, и-а, и-а! Уж лучше шум машин, чем эти ишаки!

Осмотрел селище Лянгар, забрал рюкзак в доме, попрощался с хозяевами и отправился в путь – пешком в сторону Ишкашима, потому как машин здесь не наблюдалось, только те самые ишаки, да и то локальные.

* * *

В Лянгаре не было почты и междугороднего телефона, но меня обнадежили – сказали, что есть в соседнем кишлаке Зонг. Действительно, через несколько километров обнаружилось другое село, а в нём – маленький домик, оказавшийся пунктом связи. Как же работает электросвязь в деревне, где нет электричества? Оказывается, на аккумуляторе. В тёмном и тесном помещении (два на три метра) сидел телефонист кишлака Зонг с двумя древними телефонами. Он снимал трубку и вызывал голосом райцентр Ишкашим, где уже перезванивали в Душанбе и принимали заказ на телефонный разговор с нужным пунктом. Несколько человек уже сидели на лавке, ожидая успешного соединения, а над ними, на стене, висели портреты двух вождей, оказавших наибольшее влияние на развитие кишлака Зонг. Эти вожди были: текущий президент Таджикистана Эмомали Рахмонов, а также бывший генеральный

секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев при бровях и орденах! Вот точно два вождя: при одном электричестве провели, при другом – отключили.

Дозвониться в Москву не удалось: нам перезвонил телефонист из Ишкашима и сказал, что телефонист из Душанбе ему сказал, что на Москву большая очередь телефонных звонков, и ждать бесполезно. Я поблагодарил и продолжил пешее передвижение.

Итак, целый день я шёл по дороге. Справа были горы, кишлаки и поля; слева – река Памир, к которой с афганской стороны вскоре присоединилась Вахандарья. Вода в реке Памир была серая, а Вахандарья – мутная белая, как бы с мукой. Сливаясь воедино, эти две реки и образуют реку Пяндж, но ещё несколько километров видны слои воды, как части пирога – одна вода серая, другая белая.

Местные жители, крестьяне, завидев меня, махали мне руками, заманивая к себе, угощали яблоками и солёным шир-чаем. Вдоль дороги из гор вытекали тут и там горячие и холодные минеральные воды, с большим содержанием железа. Ручьи от этих источников были с красно-рыжим дном, и все камни, по которым текли воды, были оранжевыми.

В одном месте на выходе горячих вод строился санаторий. Там тусовалась группа таджиков-строителей. Работа их была такая: они находили в горах огромные валуны, весом с полтонны, все вместе поворачивали их с помощью рычага-лома и потом били эти камни кувалдами, пока они не трескались и не разбивались на более мелкие камни по 20—30 кг, более удобные для строительных работ. Для выполнения этой сложной работы сюда приехали, на заработки, жители других кишлаков, ибо деньги здесь платили по таджикским меркам огромные: по 130 сомони (1100 рублей) в месяц! Я притусовался к рабочим и сперва помогал им ворочать валуны, а потом попытался разбить один из камней – но не тут-то было. Во все стороны летели каменные брызги и крошка, а камень не поддавался. Поняв, что без сноровки здесь делать нечего, я пристроился к пьющим шир-чай. Этот мудрый напиток готовился здесь в большом жирном блюде, напоминающем спутниковую тарелку.

Пообщался, сфотографировал рабочих и продолжил свой путь. В следующем селе меня опять зазвали на чай – старушка в огороде меня заметила и утащила в дом. Там обитал её муж, старик, и разнообразные внуки (дети же мужского пола были в России на заработках). Повздыхали, вспоминая прежние времена, когда во всех этих кишлаках было электричество и сама старушка была председателем сельсовета (в советские годы).

Несколько раз встречались мазары – культовые места исмаилитов. Здесь были когда-то похоронены местные святые шейхи. Теперь там может быть маленький загончик (огороженный глиняным забором дворик) с глиняным домиком размером с конуру; домик украшен камнями, старыми кувшинами и рогами. Бывает и маленький мазар – в заборе как бы ниша, а над ней к забору прицеплены рога. Эти же рога отмечают те родники, которые почитаются как святые. К культовым деревьям иногда прицеплены тряпочки, как у нас в Бурятии.

Прошёл километров 35, и несколько устал. Подвозить меня сегодня было некому. Может, и были две-три машины, но я, вероятно, их пропустил, навещая местных жителей. Интересно: в каждом селе есть автобусные остановки, но нигде нет автобусов, и людей на остановках тоже нет. Подошёл вечер, и я оказался в большом селе – тысячи на две человек, а то и больше. Сперва меня зазвали в очень богатый и цивилизный дом, но что-то уж очень холодно, неуютно и показушно там было, и я оттуда ушёл, объяснив, что до ночи ещё далеко и я желаю идти дальше. С неохотой меня отпустили, но тут на другом конце села меня всё же зазвал в гости другой человек, владелец магазина. Его магазинчик (один из трёх в кишлаке Вранг) являл собой преобразованную автобусную остановку, хозяин только добавил переднюю стенку с окошком и сделал дверцу. В магазине продавали российские соусы и приправы, китайское и турецкое тряпье, стиральный порошок, зубную пасту и мыло, а также другие товары длительного хранения. Фруктов и хлеба в магазине не было. Хозяин сам,

попеременно с женой, тусовался на пороге своего магазина, общаясь с проходящими местными жителями, и тут заметил меня.

Тут уж мне было не уклониться от ночлега: ведь уже начало темнеть.

Хозяин родился и жил в этом кишлаке первую часть жизни. Потом поступил в Душанбе в институт, чтобы стать учителем истории. Проучился четыре года, но получить диплом не успел – разгорелась война (был 1993 год). Вернулся в кишлак, сперва устроился учителем, но платили очень мало. Поэтому решил стать бизнесменом. Взял кредит \$3000 и стал возить товары из Душанбе. Тут изредка бывают грузовые машины, можно с ними отправить попутный груз, килограмм стоит 15 дирхам (1,5 рубля). Вот он периодически бывает в Душанбе, заказывает и отправляет товары. Но спрос не очень большой – всего на 20 сомони (180 рублей) в день, плюс многие покупают товары в долг. У некоторых односельчан уже долгов долларов на двести, для них существует специальная долговая тетрадь.

– Особенно тяжело весной, когда проблемы с мукой и едой, урожая ведь не хватает. Долина у нас узкая, полей больше не становится, а население каждый год растёт, в каждой семье сколько детей. Хорошо, что людям помогает фонд Ага-Хана, а то бы совсем было голодно. Да и так тяжело, все приходят и в долг просят что-нибудь. Я уже думал больше не давать в долг, но наш халифа́ сказал, что нам, как мусульманам, нужно давать в долг другим, от этого бывает благодать, а отказывать нельзя, – так говорил хозяин.

Мы пошли в дом; директор магазина жил довольно цивильно. Тут к нему пришёл его друг, неудачливый учитель географии. Оба они были усами. А вот бородастых в деревне почти не было – только один старичок-«халифа».

– Я тоже учился в этом же институте, что и он, – рассказал географ. – Но проучиться успел только один год, потом перешёл в другой институт. Не успел сдать диплом, началась война, и стало не до дипломов. Я сейчас прихожу, говорю, дайте мне диплом, ведь я почти уже закончил, а там говорят: пятьсот долларов! Я им говорю, давайте за сто, ведь я уже пять курсов проучился, всего ничего осталось. А они говорят: хоть учился, хоть не учился, всё равно диплом стоит \$500. А меня учителем в школу не берут без диплома!

«Вот удивительно, – подумал я, – нашёлся в кои-то веки человек-географ, готовый работать за \$15 в месяц, а они от него требуют диплом!»

Правда, географические знания у него оказались не на высшем уровне. Я решил проверить его, и едва мог поставить «тройку с минусом». Учитель географии предполагал, что столица Непала называется Бутан, ну и так далее в том же духе.

– Есть у меня мечта, поехать куда-нибудь. Вот сижу я в этом кишлаке с женой, детей у нас нет (большая редкость в Таджикистане!), ничего не держит, вот всё мечтаю попасть на поклонение в Кербелу, – пожаловался он. – Нам всем, исмаилитам, очень желательно хотя бы раз съездить в Кербелу (Ирак), на могилу Имама Али, я об этом всю жизнь мечтаю...

– Так что же ты бездействуешь? Надо идти, сделать загранпаспорт, – сказал я ему.

– Паспорт... эх, у меня же ещё до сих пор советский паспорт. Сам понимаешь, война, потом всё недосуг было поменять, ну они же ещё и долго делают, целый год будут делать! А чтобы быстрее делали – взятки, платить нужно всем, иначе будут делать целый год!

– У тебя за десять лет была возможность десять паспортов сделать! Каждый год думаешь, что паспорт делают долго, так и никогда не сделать из-за этого? Сходи, закажи, поедешь в свою Кербелу. Сначала поедешь в Хорог, сделаешь там афганскую визу, поедешь в Афганистан, там тебе просто будет, язык знаешь, народ там похожий, освоишься. Потом поедешь в Иран..., – я сообщил географу о методах вольных путешествий и подарил ему книги по автостопу.

– А паспорт, это же деньги, он стоит 10 сомони (90 руб), – пытался найти географ оправдания своему бездействию.

– Ну неужели нельзя было за 10 лет откладывать в год по одному сомони, или взять в долг 10 сомони у твоего соседа-бизнесмена, а потом отдавать по 1 сомони в год, или отработать у него в магазине!

Географ обещался взяться за ум. Хозяин же дома и магазина, от радости такой встречи, достал бутылку прозрачного напитка и решил угостить им себя, меня и географа.

– Ты будешь панджо?

– А что такое «панджо»? Я знаю, здесь «панджо» – означает «пятьдесят»...

– Да-да, пятьдесят, – отвечал радостный хозяин, наполняя пиалы для чая водкой (вот что было в бутылке). – Пятьдесят грамм.

– Не пейте, от пьянства всё зло! Бросайте пьянство!

– Да, он прав, по такому случаю я не буду пить, – воскликнул географ, засовывая в карман книги по автостопу и отодвигая пиалу с водкой. – Ага-хан правильно учит нас: памирцы, бросайте пить!

– А меня и вовсе уже отлучили от общины, – грустно заметил хозяин дома, в одиночку потребляя пиалу с водкой. – Всё никак не могу бросить. А вы, если хотите, можете сходить на собрание.

У исмаилитов в кишлаках, как уже отмечалось, молитвы, проповеди и собрания проходят в домах у разных граждан по очереди. Особенно в четверг, с наступлением ночи, проходит важное мероприятие. Вот и пошли в гости к одному из сельчан, у кого уже набился полный дом народу. Молитву мы, как я понял, прохлопали, но люди ещё остались, человек тридцать, и планировали совместное вкушение пищи. Это был простой (не буржуйский) памирский дом с дыркой-окном в крыше, а электричества не было, хотя и стоял на полке запылённый телевизор. Помещение освещалось одной керосинкой, и поэтому сперва наше появление не было замечено. Если я без рюкзака и молча, то меня легко принять за афганца или памирца (ночью, при свете далеко стоящей керосиновой лампы). Потом пошли разговоры, и люди стали ко мне приглядываться, поднесли поближе ко мне лампу, чай и лепёшки, стали расспрашивать. Многие понимали русский язык. Я этим и воспользовался.

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.