

Антон Кротов



КИТАЙ — САМА ДРУГАЯ СТРАНА

От Кашгара до Шанхая,
от Пекина до Лхасы, от Харбина

Антон Кротов

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

«Издательские решения»

Кротов А.

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

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

© Кротов А.

© Издательские решения

Содержание

Предисловие 2004 года	6
Предисловие 2012 года	8
Первое путешествие: лето 2004. Начало пути. Урал	9
28 июля 2004 года	11
29 июля. Балхаш. Трасса на юг	14
Пятница, 30 июля. Путь в Алматы	15
Суббота, 31 июля. Алматы—Жаркент	17
Воскресенье, 1 августа. Сидение на китайской границе	19
Понедельник, 2 августа. Въезд в Китай	21
Вторник, 3 августа. Урумчи (по-китайски Ву-ру-му-чи)	25
Среда, 4 августа. Город Турфан	28
Четверг, 5 августа. Трасса и научный ночлег	30
Пятница, 6 августа. Похищение арбуза	32
Суббота, 7 августа. Польза английского языка	34
Воскресенье, 8 августа. «Научный» автобус	35
Китайские поезда	36
Конец ознакомительного фрагмента.	40

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

© Антон Викторович Кротов, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие 2004 года

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

А. Кротов, Москва, 2004

Предисловие 2012 года

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

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

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

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

А. Кротов, Куньмин-Мехико, 2012

Первое путешествие: лето 2004. Начало пути. Урал

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

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

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

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



Антон Кротов и Демид Манышев на выезде из Екатеринбурга

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

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

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

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

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

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

28 июля 2004 года

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Новостройки Астаны. 2004



Портрет Назарбаева и реклама Гарри Поттера



Астана. 2004

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

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

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

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

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

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

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

– Ну, на железной дороге.

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

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

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

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

29 июля. Балхаш. Трасса на юг

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

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

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

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

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

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

Пятница, 30 июля. Путь в Алматы

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

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



Трасса через Казахстан



С водителями и местными жителями, Казахстан

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

На этот раз мы не планировали задерживаться в Алматы. Первым делом пошли на зелёный базар прикупить фруктов. Также я мечтал приобрести пластмассовую канистру для

воды, чтобы с нею избежать жажды в китайских пустынях. Удивили на базаре необычные китайские манго, продолговатые и даже весьма длинные, оранжевого цвета, дорогие, с надписью «Руками не трогать!» Думаю, в Китае мы сможем-таки потрогать и даже попробовать их!

В центральном парке, окружающем главный городской (православный) храм, мы занялись стиркой из фонтана. Тут к нам подошёл мужик высокого роста, русский, – звали его Василий, это был местный альпинист. Василий решил показать нам город, но он ходил так быстро, что мы с рюкзаками никакого наслаждения не получили. В качестве основной достопримечательности Василий показал нам 24-этажную гостиницу, гордость города, самое высокое здание в Казахстане. Нас почему-то не впечатлило. Попытки вписаться к Василию на ночлег не привели нас к успеху: он отмазывался, сообщая, что только что в прошлом году купил квартиру и затеял в ней ремонт, якобы препятствующий всякой в квартире жизнедеятельности.

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

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

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

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

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

Суббота, 31 июля. Алматы—Жаркент

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

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

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

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

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

Мы подарили водителю книгу «Практика Вольных Путешествий».

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

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

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

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

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

– Сейчас будем вписываться по-научному!

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

– Здравствуйте, можно у вас чай закипятить?

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

– А можно у вас тут на ночь палаточку поставим?

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

Воскресенье, 1 августа. Сидение на китайской границе

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Понедельник, 2 августа. Въезд в Китай

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

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

Среди людей челночного типа я заметил велосипедиста. Это был англоговорящий китаец, путешественник, едущий на велосипеде из Англии (он там учился) через Европу, Россию, Казахстан в свой родной Шанхай. Китайский турист оказался нам полезен: проверил мои вчерашние карточки с иероглифами и кое-что на них исправил. В отношении цен и дорог китаец обтекаемо сказал, что и дороги, и цены на продукты в Китае и Казахстане весьма похожие.

Другой же «эксперт», водитель КАМАЗа, сказал иначе:

– Дороги в Китае – голова оторвется!

– Это же как, настолько хорошие или настолько плохие? – удивился я.

Но водитель, едущий в Урумчи, не расшифровал своих слов, оставил нас в недоумении. Впрочем, долго недоумевать не пришлось: пограничники открыли колючку, и все мы (российские автостопщики, шанхайский велосипедист, киргизские челноки, казахские КАМАЗы и урумчийские дальнобойщики) устремились на таможенню.

* * *

Каждая граница – источник дохода для лиц, с нею связанных. Так и здесь. Между двумя таможенями, казахской и китайской, километра два, но проехать их можно только на транспорте. Лица, не имеющие своего транспорта, должны проехать аж на двух принудительных маршрутках. На каждой – минута езды. Каждая маршрутка – 250 тенге с человека.

Мы с Демидом немного пошумели, на первой маршрутке снизили цену в два раза и легко прошли казахскую таможенню. Вторую маршрутку тоже брали с боем – я было хотел обвинить водителя в отсутствии кассового аппарата, но тут появился кассир, выдающий билеты! Вернее, это были квитанции с печатью; «ЗАО „Хоргос“» – было написано на них. Купили один билет на двоих, и поехали, собственно, в Китай. Граница Бывшей Великой Империи СССР⁵.

⁵ Это ещё недорого. Почти везде, СНГовско-китайская граница, служит источником дохода для пограничников и для ассоциированных с ними «транспортных фирм». Погранцы не пускают туристов через границу пешком, но тут же возникает некое транспортное ООО, которое осуществляет международный перевоз граждан – от «советского» КПП до китайского КПП. Казахские 50 рублей – это ещё совсем недорого. На переходе Манчжурия-Забайкальск действуют десятки автобусов, проезд в которых на восемь километров стоит 300 рублей; на автопереходе «Краскино» на Дальнем Востоке границу можно пересечь только на принудительном автобусе, стоящем аж 1000 рублей. Примерно столько же стоит автобус Сунь-фунхэ-Пограничный, а ехать там, также, не больше нескольких километров. Мне кажется, все эти транспортные ООО отстёгивают «долю» начальникам пограничников, хотя доказать это нелегко. – Примечание 2012 г.

Казахстан и Китай разделяет небольшая речка (р. Хоргос), которую курица может перейти вброд. Через речку бетонный мост с перилами. Китайская половина перил чистая, советская (казахская) – пыльная. Маршрутка останавливается на середине моста. Дальше, впереди – китайская половина, и китайский солдат-пограничник в сверкающей отутюженной форме и в белых перчатках.

– Стоять! – делает он жест рукой.

На китайской стороне моста, у западной границы Поднебесной, столпилось человек двадцать китайских туристов. Весёлые, с фотоаппаратами, они что-то обсуждают, и вот все бегут фотографироваться у последнего пограничного столба, на фоне моста, нашей маршрутки, пограничной речки и отутюженного солдата в белых перчатках. И вот ещё раз! И ещё! С китайской стороны выбегает человек в форме и протирает особой тряпочкой перила моста – точно до середины. Потом метёлкой подметает мост, выметая пыль за пределы КНР, почти нам под колёса.

Китайцы сфотографировались ещё раз. И ещё. Ну теперь всё, проезжайте! Пограничник властно машет рукой, и мы окончательно переезжаем мост и оказываемся у китайской таможни.

* * *

В этой картинке – общий символ многих вещей, которые мы потом многократно наблюдали в Китае. Китайские туристы-патриоты, доезжающие до последнего столба Поднебесной и довольные возвращающиеся обратно. Уборщики и дворники, протирающие перила моста до середины их и подметающие мост до середины. Здесь кончается Китай, а значит и кончается мир, а если там дальше что и есть – то недостойно внимания. Единственный китайский интурист на велосипеде стал последним человеком, с кем мы могли пообщаться по-английски: за последующие 18 дней в Китае мы не слышали ни одной правильной английской фразы длиннее трёх слов, и второй англоговорящий человек попался нам только вечером 21 августа (то был начальник шанхайского экспресс-поезда, высадивший нас из него за отсутствием билета).

На китайской таможне нас ожидало беспокойство: оказывается, все приезжающие обязательно проверяются на здоровье. У всех казахов в руках были типовые медицинские книжки, которые продаются на казахской стороне за 500 тенге (100 рублей); в этих мед. книжках подозрительно одинаковым почерком за всех врачей написано «ЗДОРОВ, здоров, здоров». Я испугался, что и с нас потребуют мед. книжку, или заставят возвращаться за ней в бывший СССР, в страну неподметённых мостов, но всё обошлось: пропустили и так.

ПРАВИЛА ДЛЯ ПРОВЕРКИ И КАРАНТИНА, аккуратно переписанные мною на границе.

«Любой пассажир, въезжающий в КНР, должен точно заполнить декларацию о состоянии здоровья, предъявить справку прививки какой-то инфекционной болезни, пройти досмотр и карантин.

Пассажир, имеющий при себе изделия из растения и животного, отбросный предмет, продукты, напиток воду, человеческую ткань, кровавое изделие и т.д., должен активно донести и принять карантин.

Запрещён ввоз. А. Микробы. Б. Вредитель, прочее вредное существо. В. Труп животного. Г. Почва.

Запрещённые предметы на ввоз возвращены или уничтожены. Телефон для разоблачения злоупотреблений:»

Вот перед нами и Китай. Приграничный городок Хоргос – ничего особенного, только много иероглифов, велосипедистов и смешные трёхколёсные таксисты (как в Индии или Пакистане). Менялы, устремившиеся за нами, приобрели у нас оставшиеся от Казахстана тенге. Я зашёл в банк поменять доллары по нормальному курсу, но в банке окружили меня менялы, схватили калькуляторы, стали торговаться. Разменял ещё немного денег и ушёл.

За один доллар в Китае дают 8.2 юаня, выходит, что один юань – это 3.5 рубля (в ценах 2004 года)⁶. Курс регулируется государством. Приобрести юани за валюту просто, а вот избавиться от лишних юаней, превратив их в валюту – гораздо труднее.

Первой машиной оказался микроавтобус. Мы сразу не поняли его сущность, а это был таксист-деньгопрос, он провёз нас километров двадцать – в городок покрупнее, содрал по пять юаней – будем опытнее. Здесь, в городке Циншуйхэцзы, уже настоящий Китай: базары, фрукты-овощи, уличные харчевни. Купленная на пробу тарелка лапши оказалась остро перчёной, ну а персики – нормальные. Освоились, вышли из города, поймали грузовик.

В целом автостоп в Китае не очень быстрый. Водители не все останавливаются: не понимают сущность автостопа, не интересуются иностранцем, проезжают мимо тебя, как будто ты привидение. Или радостно машут тебе рукой – и всё равно проезжают мимо. Или же останавливаются и берут, но едут или недалеко (как легковушки), или медленно (как грузовики). В кузове в Китае ездить, как оказалось, не принято.

Сами китайцы, вероятно, никогда не ездят автостопом. На китайских дорогах не видать других голосующих: ни рукой, ни пальцем, как Валерий Шанин. Остановившись, не все водители понимают, что мы хотим на них уехать. Поэтому простейший метод – если машина остановилась, сразу в неё залезать, а внутри уже разговаривать.

Водитель спрашивает что-то непонятное по-китайски. А ты ему по-русски:

– Давай, мужик, трогай! Поехали!

Китайцы мало интересуются общением с иностранцами. Хочу наладить контакт, показываю открытки и фотографии из России, объясняю: я русский, т.е. «элосы» («олосы»), «э-го». Вот моя страна. Пролистают бегло, интерес не высказывают, думают про себя: «я так и думал, хреновая страна, маленькая и бедная, вот они и едут к нам». Только когда среди фотографий попадает памятник Ленину в каком-то городе, они его узнают, говорят «Ленин». Остальное неинтересно! Достая аудиокассету, русские песни, вот давайте послушаем. Сунут в свою магнитола, через пару минут вытащат: «что-то мы ничего не понимаем, по-моему это не китайский язык!» Говоришь что-нибудь, они тебе, ты их не понимаешь, они в ответ берут бумажку и пишут иероглифами. Думают про себя: «Ладно, на слух не понимаешь, но иероглифы-то должен прочесть!» – в ответ я пишу им по-русски: «Не понимаю». Они поглядят и опять в ответ пишут иероглифы.

(Кстати, а в приграничных районах, наоборот, встречаются водители, слушающие русские популярные песни на кассетах и даже подпевающие им, хотя они и не улавливают их смысла. Но это редкость.

В китайских парках можно видеть, как пенсионеры, собравшись кучками, играют на своих музыкальных инструментах советские мелодии – «Катюшу» или «Подмосковные

⁶ В ценах осени 2012 года стало так: 1 юань = 5,0 рублей, 1 доллар = 6,2 юаня. Весной 2016 года за юань стало уже 10 рублей. Рубль упал, а юань вырос относительно рубля и доллара за последние 12 лет. Поэтому Китай стал дороже для нас, на сегодняшний день, чем тогда, когда писалась эта книга. В последующих текстах сами умножайте и пересчитывайте, во что вам удобно. – Примечание 2016 года.

вечера». Почему-то именно «Подмосковные вечера» – самая популярная русская музыка у китайских пожилых людей. Текст им, однако, неизвестен.)

Иностранца учить своему языку не пытаются, русским языком тоже не интересуются, знания прочих языков не проявляют. Вот порой и сидишь молча в кабине, как привидение, музыку китайскую слушаешь, на дорогу смотришь, никакого общения без знания языка. То ли дело Иран, Пакистан, Сирия, другие страны Азии и Африки! В Анголе общались живо и весело целыми часами, не зная ни единого слова на португальском; в Турции все водители заводили разговоры, и мы почти всегда понимали друг друга; да и в прочих странах каждый первый водитель интерес проявлял. А здесь – хлоп! Все проверенные методики не работают! Попадались нам потом разговорчивые водители, но далеко не все были таковы, лишь меньшая часть.

Итак, всё с первого дня оказалось странно. В первый день доехали до города Усу, по пути ещё раз поели – водитель заказал опять особо острую лапшу. Погода была сырая... Мы вышли в степи из одного грузовика, сели в другой, но веселее не стало, а в полночь, когда все грузовики легли спать, сами устроились спать на какой-то автобусной остановке.

Вторник, 3 августа. Урумчи (по-китайски Ву-ру-му-чи)

Вчерашние порции остро-перечной лапши плохо подействовали на моего попутчика Демида М., и он быстро утратил оптимизм и самоходные свойства. Видя наши кисло-мутные лица, водители ещё более убеждались в нашей нереальности и проезжали мимо. Пришлось погрузиться в автобус и ехать последние 250 километров цивилично. Всю дорогу мой друг проспал и очнулся лишь тогда, когда за окнами показались сорокоэтажные небоскрёбы – фантастическое зрелище Урумчей!

Урумчи – столица Синьцзян-Уйгурского автономного района, город с населением около миллиона человек. Китай делится на 23 провинции и 5 автономных районов (как автономные округа или республики в составе РФ). По своему размеру китайские провинции похожи на наши крупные области, а населением значительно больше их. Автономные районы относительно малонаселённые, и территориально очень большие. А 80% китайцев живёт всего на 20% территории, на востоке страны.

Если сопоставить Китай и бывший СССР, – Уйгурия это китайский Казахстан. Те же пустыни, горы, арбузы, большие расстояния, столица – миллионный город типа Алматы. Но если в Алматы нам показывали гордость нации, 24-этажный небоскрёб один на всю страну, – Урумчи заставлен 20—30—40-этажными гигантами! По всем главным улицам торчат огромные небоскрёбы, и другие строятся – до 50 этажей и более! Цивильные улицы, пешеходные переходы над дорогой, всюду жизнь, всё кипит, никакой разрухи казахской совсем не видно. Поразительное зрелище! Фрукты – местные персики, арбузы, яблоки, по смешным ценам 2 юаня за килограмм; привозные бананы, манго и прочие – несколько дороже. Огромные супермаркеты еды и одежды, многоэтажные, с эскалаторами и прозрачными лифтами – а ведь неделю назад в Астане мы созерцали первый и единственный (на тот момент) на весь Казахстан эскалатор!

Уйгурия – мусульманская часть Китая, и уйгуры порой мечтают отделиться. Но китайское правительство не поддерживает мечты уйгур. Оно проводит политику активного заселения Уйгурии (как и Тибета, и других окраинных территорий) собственно китайцами (народ хань, составляющий 91% населения страны). Полвека назад в Уйгурии практически не было ханьцев, сейчас их – почти половина. Но мусульманский колорит в Уйгурии имеется, надписи арабским шрифтом, люди в тюбетейках, кое-где мечети, восточные базары.



Первый взгляд на Урумчи в 2004 году



Демид Манышев на фоне Урумчи

Сдали плёнки на проявку, отправили письмо с почты, посидели в тени небоскрёбов, поели арбузов с бананами, ошеломлённые видом Города. Оказалось позже, что Урумчи не единственный Город в Китае; любая столица провинции и любой город-миллионник (их в Китае 50) производит впечатление. И даже мелкие райцентры, с населением тысяч 300—500, способны удивить. Чтобы не очень удивляться сразу, мы решили покинуть Урумчи и перебраться в соседний маленький Турфан (200 тыс. жит.), где отоспаться, привести грустного Демиду в порядок, а также, возможно, встретить на завтрашней стрелке ещё кого-нибудь из наших китаеедов.

* * *

От Урумчи до Турфана 170 километров. Продолжая действовать демидоохранными методами, мы нашли автовокзал и впервые воспользовались в Китае официальным междугородним автобусом по билету. Автобусы, как и бензин, в Китае оказались неожиданно дороги (по сравнению с дешёвой едой и вещью): за автобус мы заплатили российскую цену, а бензин на заправках, в пересчёте, был ещё дороже. Я ностальгически вспомнил Иран, Узбекистан и другие нефтеносные страны Азии, где за такую же цену можно было уехать на автобусе впятеро дальше.

Ну да ладно. Надеемся, нам нечасто потребуются автобусные услуги. Выехали из Урумчи; потянулись бесконечные степи, заставленные – о удивление! Ветряками! Сотни и сотни белых ветряков, похожих на вентиляторы на ножках, росли по обе стороны дороги. Высотой они были, мне показалось, метров двадцать, были направлены в разные стороны, некоторые неторопливо крутились. Там и сям протянулись провода, ибо это была одна из крупнейших, наверное, в Азии ветряных электростанций. К сожалению, я не знаю её мощности, но вообще похвально, что китайцы пытаются использовать энергию ветра. Я видел такие конструкции в Иране, но никогда не встречал их сразу в таком количестве, просто километры ветряков.

Другое использование передовых технологий – сотовые вышки, работающие автономно, от солнечных батарей. Эти вышки встречаются раз на двадцать километров по всей пустыне. Вообще Китай очень зателефоненная страна: почти все имеют здесь мобильные трубки! Работают почти везде, по всем городам и основным трассам, разговор дешёв, и идя

по улице, едучи в автобусе, читая газету, сидя в туалете и даже, наверное, во сне, почти все китайцы-горожане треплются по телефонам. В Урумчи, как и во всех прочих городах, несчётные сотни и тысячи салонов мобильной связи, где продаётся несчётное количество миллионов крутых и дорогих телефонов, с цветными экранами, видеокамерами, и всякими примочками, которые сейчас (2004 год) в России ещё считаются признаком шика. Простые же, не цветные и не раскладные трубки, здесь нам не попадались.

Прикольно, что китайцы отправляют SMS-сообщения из иероглифов. Как они это делают? А вот как. Каждый иероглиф обозначается по-латински каким-то слогом, например, Wu. Китаец набирает Wu латинскими буквами на телефоне. Тут на экранчике появляются все иероглифы, которые звучат по-китайски как Wu, их может быть пять или десять, или даже много. Начиная с самого популярного иероглифа, они выстраиваются. Китайцы выбирают тот «Ву», который им нужен, и делают это очень быстро, и тут же набирают другой слог, и так далее.

Дорога вблизи Урумчей имела вид автобана, с шикарными развязками и хорошим асфальтом. Но то и дело попадались места ремонта, где толпы китайцев вручную долбили старый асфальт кирками и молотками, возили на тележках камни и мусор, вручную укладывали новый асфальт. Вообще в Китае очень много ручного труда. Огромные здания строятся вручную, и на десятый этаж китайские рабочие заносят кирпичи силой своих организмов, на спинах, причём на спине одного китайца поднимается вверх шестнадцать, а то и двадцать кирпичей (я считал), что равно килограммам восьмидесяти, если не больше. И только двадцатые и выше этажи требуют подъёмного крана.

Ручной труд – повсюду в строительстве и ремонте, причём ремонтируется непрерывно 10% страны: мосты, дороги, здания ремонтируются, расширяются, улучшаются, и на этих непрерывных доделках и улучшениях занято, всего по стране, наверное пятьдесят миллионов человек. И женщины и мужчины на равных участвуют в работах, строят, месят, кладут камень и долбят всё предыдущее, плохо построенное тремя годами ранее. Всюду бетономешалки, цемент в мешках, люди в повязках на лице (защита от цементной пыли). Но на бытовых рабочих и самых простых хижинах – спутниковые антенны. Электричество всюду есть.

Женщины в Китае на виду, не так, как в Афганистане или других некоторых странах. Вернее, наоборот: женщины-таксистки и даже велорикшистки, продавцы и дворники, полицейские и строители, на всех работах можно обнаружить не только мужчин, но и женщин. Только в Китае я видел женщин за рулём дальнобойных грузовиков; в России и других странах это чисто мужское дело. У нас девушка может быть за рулём «Оки» или джипа, но «Камаза» – никогда! А за рулём китайского «Донгфенга» – бывает.

Рассмотрение китайской жизни приостановилось с наступлением темноты. Вскоре мы прибыли в Турфан, где и продолжили не научную, а буржуйскую жизнь, с подачи хелпера поселившись в Турфан-хотеле.

Среда, 4 августа. Город Турфан

Старинный городок Турфан расположен в самой низшей точке Китая. Турфанская впадина – вмятина в земле ниже уровня моря. Самая нижняя точка этой вмятины находится на отметке -153 метра, да и сам Турфан тоже довольно низок, следовательно жарок в любое время года. А сейчас и так было самое жаркое время, так что даже по ночам воздух был весьма нагрет, почти до +30°. Днём солнца почти не видно от тепла, сырости воздуха и испарений.

Турфан – один из самых туристских городов Китая. Туристы, конечно, на 90% китайцы, хотя есть и иностранцы. «Турфан-отель» выглядит цивильно: ночью весь в разноцветных лампочках, как дворец; к отелю ведёт улица-аллея, сверху завитая виноградом (от солнца), на целых четыре квартала. В самой гостинице – номера на любой кошелек, от \$3 до \$100, причём все самые дешёвые номера в полуподвале заняты только иностранцами. Там и нас поселили. Вообще в том же Турфане есть (как потом выяснилось) гостиницы и всего за 5 юаней, можно было и попытаться вписаться в какую-нибудь мечеть, но мы поленились: решили акклиматизироваться в стране.

К полудню мы отправились на почтамт города Турфан, ожидая встретить там кого-либо из китаеведов. Но – о удивление! Никого там не было! Ни одного человека! Даже московский мужик по имени Женя, промышленный альпинист, который встретился нам у отеля за час до сего момента и сказал нам: «Ну что, я пошёл на стрелку, встретимся на почтамте», – и его не было!

Как после оказалось, многие люди были в Турфане одновременно, но друг с другом разминувшись. Дмитрий из Дмитрова, не владея картой Турфана (хотя я в Москве активно распространял такую карту, где стрелкой был обозначен нужный нам почтамт), – ждал нас в помещении другого почтамта в двух минутах ходьбы от нас. Женя-промальпер, а также Таня Яшникова, встретились в Турфане друг с другом, но на стрелку сильно опоздали, и нас уже не застали. Оказывается, все они переходили границу в тот же день, что и мы, но несколькими часами позднее. Надежда Максимова из Москвы уже миновала Турфан и находилась где-то в районе Ланьчжоу. Что же о других лицах, одни уже углубились в Китай до самого Пекина (как Андрей из Сыктывкара и его друзья-белгородцы), другие же поехали на юг (в Тибет), третьи ещё не достигли Китая и лишь двигались по направлению к нему. Остаётся констатировать, что все люди самостоятельны, и радоваться этому. Интересно, будет ли кто на стрелке в Сиани?

Интересующиеся да узнают, что массовый неприезд на стрелку – не первый случай в истории АВП. В 2002 году в Афганистане никто не прибыл на встречу в Мазари-Шарифе, поскольку «мост дружбы», по которому все планировали ехать, оказался закрыт; одни опоздали на сутки, другие чуть больше, и встретились только в Кабуле. В 1999 году, в начале поездки в Судан, на встречу в сирийском городе Алеппо прибыл лишь питерец В. Шарлаев; остальные в это время сидели в тюрьме г. Батуми, посаженные начальником Угрозыска Тенгизом Концелидзе (кстати, после «революции роз» в Батуми в 2004 году посадили, говорят, и самого Концелидзе!). В 1997 году (поездка в Иран) всеми, кроме меня, была продинамлена стрелка в г. Нальчик; можно вспомнить и ещё несколько примеров. Такое свойство людей (опоздание или неприход на встречи) меня в прошлом раздражало; сейчас же я успокоился, зная, что прочие китаеведы – взрослые, самоходные люди и прекрасно обойдутся без меня.

...Поскольку Демид уже улучшил своё настроение и самоходность, мы сегодня вечером гуляли по Турфану. Посетили книжный магазин – очень полезное место: купили карты

Китая на китайском языке. В автостопе такая карта необходима, ведь как узнать у водителя, куда он едет? Произношение их нам непонятно, а наше непонятно им. Да и дорожные знаки не дублируются по-английски (может, только где под Пекином на автобанах, но не здесь), – как же на развилке выбрать нужный путь? Только сличая иероглифы на указателе с картой автодорог.

Помимо карты Китая, взяли также карту мира на китайском: разумеется, Китай оказался в центре мира. На арабских картах в центре карты оказывается арабский мир, на американских – США (а Россия и вообще Евразия режется пополам, Москва на востоке, Владивосток на западе). Каждая страна считает себя центром мира, так и Китай – по-китайски «Чжон-гуо» – «Срединная страна».

В России я однажды прочёл, что на китайских картах, якобы, большая часть наших Приморского и Хабаровского краёв отнесены к Китаю. Но реально всё не так страшно: лишь два островка на Амуре под Хабаровском китайцы всегда считали своими. (В конце 2004 г. Путин передал-таки китайцам эти спорные острова.) Есть небольшой территориальный спор с Индией, на юго-западе, в Гималаях.

Книги вождей и классиков китайского коммунизма, как ни странно, почти отсутствовали. Единственно популярным оказался Дэн Сяопин, 100-летие со дня рождения которого отмечали китайцы как раз в это время. Создателю китайского «экономического чуда» было посвящено множество книг, преимущественно дорогих. Все, разумеется, на китайском языке. Много было книг и других, на все случаи жизни: и для компьютерщиков, и для изучающих английский, карты, детские книги, словари, книги каких-то бородатых древних философов и всё другое разное. Цены на книги были несколько ниже российских (в среднем на 30%), и гос. цена была напечатана на каждой книге и карте, как во времена СССР.

Турфанский базар походил на базар в любом городе мусульманского мира: харчевни, люди в тибетейках, сами тибетейки, фрукты-овощи, мясо на сорокоградусной жаре без холодильника. Большие кучи арбузов, некоторые стоили всего 1 юань за штуку. Персики и прочие фрукты. На базаре оказалась мечеть, во время молитвы полная народу (сотни людей), в городе – ещё и другие мечети, но не на главных улицах, а во дворах... За парадными многоэтажками центра в глубине спрятались неасфальтированные пыльные одноэтажные кварталы и узкие улочки старого восточного городка.

В центре Турфана, на городской площади – куча детских и взрослых качелей, тренажёров и турников. В любое время дня куча детей и некоторые взрослые разминались на разных «ногоходах», «рукокрутах» и подобных агрегатах, сущность которых мне трудно описать. Все они были бесплатные и почему-то не сломанные.

Как только заходит солнце, город Турфан становится весьма оживлённым. На улицы выползает масса тележек с товарами и едой. На главной городской площади, да и на всех основных перекрёстках и улицах, появляются столы и стулья, и тысячи китайцев (не только приезжих, но и местных) садятся культурно проводить вечер: едят, общаются, опять едят, после еды прогуливаются по улицам, что днём делать гораздо труднее из-за жары. Вся еда в городе оказалась была острая, двух основных типов: 1) всё на палочке (типа шашлыки, но из всего) и 2) макаронный суп со всевозможными приправами.

Четверг, 5 августа. Трасса и научный ночлег

Хватит бездельничать! С этими мыслями мы поднялись сегодня, покинули Турфан-хотель и в этой поездке в гостиницах больше не ночевали. Товарищ Демид восстановил своё здоровье и самоходные свойства – и был полон желания двигаться вперёд.

На городском автобусе выехали на трассу (она проходит по окраине города) и занялись автостопом. Однако первые полчаса от наших рукодвижений не было никакого эффекта. Затем остановился крутой американский джип размером с целый автобус. Полный канистр – то ли с водой, то ли с бензином, – по всем признакам, ехал далеко.

Я достал иероглифы «Куда вы едете?» (ни-шан-нар-цуй) и стал тыкать водителю. Но тот отреагировал странно. Запихнув нас в джип, он поехал на заправку, где стал искать переводчика. Оказалось, водитель-уйгур (его звали Махмуд) не умел читать и говорить по-китайски, и наш иероглиф его ввёл в затруднение! Зато, как вскоре обнаружилось, Махмуд знал некоторые русские слова, а ехал он сегодня в Хами – 400 км от Турфана. Поехали.

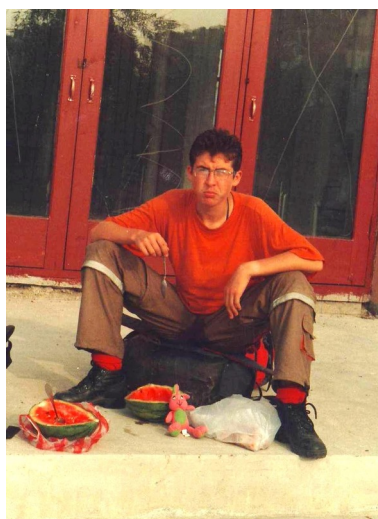
– Американские машины дрянь! – ругался он по дороге, заезжая в разные автосервисы. – Купил американскую, в Урумчи, только была нормальная, и вот уже барахлит! И никто не может починить. Китайские машины – самые надёжные, а американцы продают нам мусор. Никогда не буду больше покупать ничего американского!

А ведь про китайские вещи в других странах говорят то же самое.

Трасса шла через пустыню, населённых пунктов почти не было. Редкие харчевни и огромные заправки. Много солнца и грузовиков. Все указатели – на двух языках: на китайском и мелкими буквами на уйгурском (арабская письменность). Когда Уйгурия закончится, все надписи будут только на китайском.

Кое-где по трассе продают дыни и арбузы.

Проехали 400 километров, и водитель свернул в город Хами. Мы же решили продолжать движение, и на локальном грузовичке доехали до очередного арбузного развала. Это были целые горы арбузов и дынь, и их владельцы, увидев нас, идущих мимо, стали нас угощать. Мы чуть не треснули от обжорства, а они всё отрезали и подсовывали новые куски.



Демид, объевшийся арбузов

Мимо арбузных гор проезжал парень на велосипеде (лет пятнадцати). Остановился посмотреть, что за оживление, и тоже стал смотреть на нас. Вообще в центральном Китае не собираются большие толпы поглазеть на иностранца, это – явление национальных

окраин. Но здесь, в Уйгурии, мы ещё были немного кому-то интересны. Когда мы закончили с арбузами и думали было идти, – владелец велосипеда стал показывать жестами, чтобы мы остались и ночевали в этой деревне.

Притрассовые деревушки, как и эта, нередко живут за счёт дороги: местные жители продают фрукты, содержат столовые и гостиницы для водителей и иными способами извлекают выгоду из своего расположения на трассе. Спрос, конечно, небольшой. Но они ждут, и если подъезжает на стоянку машина, выскакивают вмиг из своих заведений, делая жесты: рули сюда! Туда! Ага, задний ход, ещё левее, ещё чуть-чуть, стоп! И специально ради одной машины с экипажем начинают готовить обед. Доход в три доллара в день уже делает заведение безубыточным (средний доход китайского крестьянина – \$300 на человека в год, но он имеет ещё бесплатные плоды своего огорода).

Так вот, обитатели заведений напротив, уйгуры, сидели на пороге своих мини-столовых и мини-гостиниц, ожидая, когда кто-то заедет к ним. Парень нас и привёл. Все заинтересовались нами, организовали бесплатный чай и ночлег. Я, как мог, жестами и рисунками объяснил нашу сущность, а парень-велосипедист (также жестами общительный: в Китае таких мало) устроил нам экскурсию по деревне.

Деревня содержала глинобитные домики и поля, орошаемые при помощи каналов. Китайские крестьяне за столетия достигли мастерства в организации каналов: у них есть заслонки и задвижки (каменные, металлические и просто земляные), чтобы в нужное время направить воду на нужное поле. Глиняные печки содержали ещё тёплые лепёшки хлеба. Парень завёл нас к себе во двор и угостил чаем. Обычный крестьянский двор, скотина, маленький телевизор, электричество, глиняные стены, строгие мама и папа, которые (судя по недовольным голосам) сказали сыну: нечего таскать домой всяких иностранцев! Выпрывайвай их поскорее!

Пришлось расстаться. Мы вернулись на место ночлега, где нас ожидало уже человек десять уйгурских жителей. Привели девочку, изучавшую в школе английский язык, но она оказалась двоечницей, стеснялась иностранцев и переводчицей быть не смогла. Перед сном уйгуры предложили мне состязаться армрестлингом (борьбой на руках) на местном холодильнике, и я проиграл почти всем крестьянам: во-первых, они оказались сильными, а во-вторых, знали какой-то секрет.

Уснули в маленькой комнатке без кроватей, вероятно предназначенной для отдыха водителей.

Пятница, 6 августа. Похищение арбуза

Утром я решил попрощаться с пацаном, зазвавшим нас на ночлег, без труда нашёл его дом и даже подарил ему календарь «Родные просторы» с видами Р. Ф. Но тут появилась ворчливая мать и выписала меня вон. Ещё одни «Просторы» мы подарили самому хозяину придорожной гостиницы и вышли на трассу. Календарями «Родные просторы» на 2004 год нас снабдил главный редактор газеты «Вольный ветер» Минделевич С. В.

...Передвижение наше оказалось не очень быстрым. Туда-сюда сновали велосипедисты, крестьяне, перегонщики скота и прочие местные жители, и в этом потоке мы с Демидом несколько терялись. Всё же на нас обращали внимание местные грузовички, и мы потихоньку двигались, от деревни до деревни, пока через 325 км не прибыли в деревню Анци. Кстати, Уйгурский автономный район закончился, началась провинция Гансу; указатели здесь уже не дублировались арабско-уйгурской письменностью, и чтобы определить, какая дорога куда ведёт, приходилось тщательно сличать иероглифы на указателях с нашей китайской картой, купленной в Турфане.

Номера на китайских машинах также содержат иероглифы.



Китайские автономера



Ну ничего не понятно!



Трёхколёсная машинка

Анци оказался большой развилкой: от главной нашей дороги отходила на юг трасса на Голмуд и Тибет. Мимо проехала целая колонна крутых джипов, обклеенных надпи-

сями «Экспедиция в Тибет» (по-английски, иностранцы наверное). Тут мы увидели арбузы и решили приобрести один из них.

Женщина, продавщица арбузов, смотрела на нас непонимающим взглядом.

– Тётка, почём арбузы? Дошао цян? – но она молчала.

Показали ей пальцы, один, два и три, продемонстрировали юань, но так и не смогли понять, сколько стоит один арбуз. Чтобы подтолкнуть её к активным действиям, я взял один арбуз со стола.

– Ну так что? Сколько? Дошао?

Понять тётку мы не смогли, и тогда я решился на греховный шаг: взять арбуз просто так. «Она, наверное, поймёт, что мы хотим арбуз, и если ей нужны деньги, найдёт как сказать нам об этом!» – подумал я. Взял арбуз и отошёл. Метрах в тридцати мы с Демидом сели на рюкзаки и занялись съедением плода земли... Продавщица следовала за нами и что-то говорила, непонятно что. Тут образовался «переводчик», некий ответственный мужчина.

Но ни сама, ни с переводчиком, она не смогла довести до нас никакой информации. Также и мы: показывали пальцы (один, два, три, четыре), показывали юань, дали бумажку, чтобы они написали цену, но на ней помощник начертал лишь иероглифы (вероятно, их смысл был: «похищать арбузы нехорошо!») Так съели арбуз и ушли, оставив продавщицу с переводчиком в недоумении. Мы для неё, как призраки: явились, даже арбуз украли, но контакт никак не произошёл! Наверное, до сих пор она вспоминает об этом удивительном случае. Надеюсь, что арбуз был недорогим. Мне стыдно, конечно, вообще похищение арбузов не являлось целью экспедиции.

Уже вечером, на закате, на скорости 70 км/час в грузовике, где ехали мы с Демидом, внезапно раздался ЗВУК – БАХ!! – и лобовое стекло, в которое, видимо, попал камушек, в секунду разлетелось на 180.000 мелких осколков! По счастью, автомобильное стекло не режет, иначе и нам, и водителям пришлось бы плохо. В России я видел многие стёкла с трещинами и следами камней, но те стёкла не разлетались, потому что были укреплены специальной упругой плёнкой. Здесь же плёнки не было, и мы все были засыпаны стёклами от шеи до ног. Они пролезли и в ботинки, и в карманы, и даже в палатке наутро после ночёвки я обнаружил осколки. Ехали потом без стекла, мёрзли, я надел шапку, пока не достигли автосервиса и не поставили новое стекло.

Заночевали в палатке где-то в полях. За минувший день проехали 400 километров.

Суббота, 7 августа. Польза английского языка

Дорога шла через пустыню, но плотность населения потихоньку возрастала. Справа от трассы, параллельно ей, проходил горный хребет – даже со снежными вершинами, – вдоль по дороге попадались оазисы, речки и городки. Один городок оказался крупнее остальных. Мы сидели на трассе в ожидании машин. Пришла делегация местных жителей, и одна англоговорящая девушка – вернее англопишущая. Свои вопросы («Do you speak English?», «Where are you from?») она записала на листке бумаги. Имея неутолённую страсть к арбузам, я ответил письменно и пространно:

«Если вы хотите, чтобы мы с вами поговорили по-английски, принесите нам еду, например арбуз».

Делегация удалилась домой на расшифровку послания. Через пять минут, вероятно проверив значение всех слов по словарю, девушка выехала из ворот дома на велосипеде, с арбузом в багажнике. Арбуз оказался приятно холодным, наверное они их остужают в каком-нибудь колодце или ручье. Ну, теперь можно и поговорить! Обменялись несколькими письменными английскими фразами, но тут арбуз кончился, и девушка поехала за вторым (прочие, не владеющие иностранными языками граждане её сопровождали туда-сюда). После второго арбуза Демиду стало плохо. Мы поспешили откланяться и уехать из арбузного поселения.

В городах много всякихстроек, повсюдустройка. Целыми кварталами, улицами и микрорайонами всё строят, строят, строят. Дороги, улицы, тротуары, жилые дома, мосты, стены, заборы, подземные переходы, офисы и магазины. А также чинят всё построенное ранее. Наверное, строитель – самая востребованная в Китае профессия. Китайская промышленность выпускает 500 миллионов тонн цемента в год, по килограмму в день на каждого китайца, от младенца до старика, и весь этот цемент идёт на бесчисленные стройки.

Вторая распространённая профессия – угольщик. Большая часть китайцев готовят пищу не на газу и не на электричестве, а на угле. Этот уголь несчётно везут по всем дорогам Китая в грузовиках в виде чёрной массы, иногда в виде каменного угля – этикие чёрные булыжники. Из угля первого типа делают брикеты – круглые таблетки с дырками в два килограмма каждая, – и эти брикеты, стандартные по всему Китаю, суют в специальные печки. Во всех уличных харчевнях, по всем городам, используют эти брикеты, а велорикши непрерывно курсируют по улицам, развозя ценное топливо. Так что топливная индустрия – вторая по важности в Китае.

Третья профессия – транспортник. Находясь в Китае, трудно избавиться от впечатления, что все куда-то что-то транспортируют (хотя бы себя). Грузовички и телеги, велорикши и повозки, мотоциклисты и велосипедисты (весьма изобильные) – все они куда-то едут и что-то везут. На трассе, особенно рядом с городом (с любым), мимо нас непрерывно движется поток местного транспорта, но автостопу это никак не помогает, вернее даже препятствует, так как по-настоящему дальние машины и грузовики теряются в этом потоке (а для них, водителей – теряемся мы, являя собой ещё одно дорожное препятствие).

Все водители больших машин и грузовиков непрерывно бибикают. Увидев любой движущийся предмет! За час сотни раз. Увидел велосипедиста, бип! Крестьянина, бип! Встречную машину, бип! Корову, бип! Пастуха со стадом скотов, бип! Би-бип! Би-би-би-биииип!! Бип! Бип! Бип!

За день нам удалось проехать не более двухсот километров. Отяжелевшие от арбузов, с наступлением темноты мы поставили палатку опять же в полях.

Воскресенье, 8 августа. «Научный» автобус

Здесь много автобусов. Вчера вечером, пока стояли на трассе за городом, подъехал один из них (двухъярусный спальный дорогой автобус, на 30 человек, уже с пассажирами). Мы показали билетёру, что денег нет (жестом), и автобус развернулся и уехал обратно в город! Не поняли этот феномен, а вскоре из города выехал другой автобус. Подъехал к нам, выскочил билетёр навстречу, но как только понял грустную новость, что денег мы ему не дадим – тоже развернулся на 180° и тоже уехал обратно в город! Как и почему такие автобусы заприметили нас на трассе, узнали о нашем тут присутствии, куда они реально ехали и почему наш отказ ехать их так разочаровал – навеки осталось китайской тайной.

А наутро 8-го августа подъехал третий автобус, уже не спальный (да и куда спать, солнечное утро на дворе), и несмотря на наши уверения, что денег мы ему не заплатим, – легко взял нас и отвёз в Чжанье, за 170 километров отсюда. Что при наших автостопных скоростях было отличным подарком: за весь вчерашний день мы проехали столько же, и 500 километров оставалось до следующего крупного города, Ланьчжоу.

В Чжанье были уже в обеденное время. Под предлогом изучения цен на товары нашли супермаркет и купили всякой вкуснятины. Цены на всё записали в тетраточку, интересные – звоните, заходите в гости, всё сообщу.

Для экономии времени и для исследования железных дорог мы решили продолжить путь поездом. Довольно легко нашли вокзал и погрузились в так любимый мною железнодорожный мир.

При входе на вокзал Чжанье, как и на любой китайский ж.д.вокзал, – вам необходимо запихнуть рюкзаки в просвечивающее устройство. На входе на каждый вокзал сидит мент в будке и смотрит, не проносят ли на ж.д, опасные предметы, ножи, или бомбы. На больших вокзалах таких сканеров много (похоже на таможенную или аэропорт), но всё равно возникают заторы и очереди. Всё продумано для того, чтобы террорист, угрожая бомбой, не угнал какой-нибудь поезд.

Китайские поезда

Китайские поезда интересны не только исследователям железных дорог, но и всем, кто торопится и хочет быстро перебраться из одного китайского города в другой. Железные дороги соединяют все провинции страны, кроме Тибета; но и это исключение временное: в настоящий момент, пока вы читаете эту книгу, сотни тысяч китайских рабочих с тяпками, кирками и молотками прокладывают по заоблачным перевалам железную дорогу Голмуд—Лхаса, которая станет самой высокогорной в мире⁷.

Каждый день с конечных своих станций отправляется две с половиной тысячи китайских пассажирских поездов, самой разной скорости и комфортности. Как и у нас, китайские поезда различаются по номерам. Одни номера принадлежат скоростным экспрессам, пролетающим 1500 километров за двенадцать часов (в два раза быстрее, чем в России⁸); другие – обычным скорым (12 часов = 1000 километров); есть и аналоги наших пассажирских, а также пригородные и местные поезда, останавливающиеся в каждой деревне. Поезда, чей номер начинается английской буквой (Z16, T988, K3, N226), как правило, дорогие; дешёвые поезда имеют номера без буквы: 1482, 2560, 6543 (шеститысячные, как и у нас – пригородные). Все расписания поездов приведены только на китайском языке, и для того, чтобы разобраться, когда нужный поезд, – нужно терпение и внимание, а также карта Китая с иероглифами.



Китайское расписание поездов



Китайский билет на поезд в руках Демида

На небольших вокзалах систему поездов понять проще – там меньше направлений, тогда как на больших станциях страшная толчея, шум, расписание очень большое, и пока его расшифруешь, все поезда уже уедут. Здесь, в Чжанье, мы довольно быстро нашли в распи-

⁷ Железную дорогу в Лхасу уже проложили. Теперь примерно за 220 юаней (1100 рублей в ценах 2012 г) можно осуществить поездку из Ланьчжоу в Лхасу или обратно, если, конечно, китайские менты не воспретят вам посещение Тибета, что иногда случается. Нам удалось попасть в Лхасу в октябре 2012, о чём подробнее и написано в третьей части этой книги. – Примечание 2012 г.

⁸ Через несколько лет после этого путешествия появились ещё более скорые поезда, они проносятся от Пекина до Шанхая всего за пять с половиной часов! То есть, всего за несколько лет поезда на главном направлении, и без того скорые, ускорились ещё в 2,5 раза!

сании ближайший поезд 1046 Урумчи—Чжанье—Ланьчжоу—Сиань—Чжэнжоу. Весь путь от Урумчи до Чжэнжоу поезд проходит за двое суток и стоит на всё расстояние (3079 км) 185 юаней в общем вагоне⁹. Мы же хотели добраться до Ланьчжоу (530 км), куда и купили билет за 38 юаней. Дешевле, чем в России, но ненамного¹⁰.

Билет покупается следующим образом. На бумажке пишешь номер поезда, название станции назначения (по-китайски), а также предполагаемую стоимость билета (её нужно выяснить заранее, по книжке расписаний или по большим таблицам на стене вокзала). Во все билетные кассы в Китае всегда очередь, причём выстоять очередь почти невозможно, ведь китайцев полтора миллиарда человек, и все куда-то едут! На вокзале в Чжэнжоу, две недели спустя, мы увидели 64 кассы, многие из них работали, и в каждую работающую кассу стоял бесконечный «хвост». Так что приходится лезть без очереди везде и всюду. Китайцы, убеждённые в том, что вы привидение, никак тому не препятствуют. В последующем в Китае мы всегда и всюду лезли без очереди (кроме Мавзолея Мао), и никто не высказывал возмущения.

Проверка билетов трёхступенчатая. Поначалу вообще никого не пускают на перрон, он огорожен. Перед подходом поезда (насколько я замечал, поезда никогда не опаздывают) объявляют посадку (голосом и через электронное табло) на поезд номер такой-то. Все выстраиваются в очередь, точнее в толпу, и на выходе на перрон у вас проверяют билет. На больших вокзалах есть много (до десятка) залов ожидания на разных этажах, и каждый зал предназначен для ожидания только таких-то и таких-то (по номерам) поездов, и при подходе оных вас выпускают прямо на нужную платформу через специальный коридор, проверив при этом билет. При очень большом потоке народу билет могут не успеть посмотреть: сзади напирает народ, и вас сквозь контролёров прямо выносят на платформу.

Некоторые люди проезжают в поездах бесплатно, по каким-то справкам. Таких льготников очень мало, и справка АВП не подходит для сего: все печати на китайских документах – не синие, а красные. И только красные. Документы с фиолетовыми штампами в Китае недействительны. Ещё все гос. документы содержат букву «Ф» (это иероглиф «Чжун», «срединный», из слова «Чжун-го», «Срединная Империя», т. е. Китай). Без «Ф» гос. документ не бывает!

Вторая стадия – посадка в поезд. Если поезд содержит общие вагоны, они соединены между собой, и можно сесть куда угодно (на входе показав проводнику билет), а потом поискать вагон посвободнее, хотя таковых не имеется: все они переполнены. Кроме конечных станций, где в билете указан номер вагона и место, – на промежуточных станциях уже все места заняты, люди сидят и на сиденьях (неудобные жёсткие сиденья, как у нас в электричке), сидят в проходах, лежат в тамбурах и переходах между вагонами, стоят во всех проходах и щелях, непрерывно курят и сорят. Курение – одно из любимых занятий китайцев, наверное две трети мужчин и женщин курят (и водители в машине всегда предлагают закурить, прямо как египтяне, только там ещё я видел столько курильщиков). Потом все жуют семечки и бросают сор на пол, едят растворимую лапшу и кидают упаковку на пол, бросают на пол пустые бутылки, корки арбузов и дынь, косточки персиков, кожуру яблок, прочитанные газеты и непрочитанные тоже. Всё это бросают на пол или в окно, смотря что окажется ближе. Каждый час или полтора по поезду идёт проводник с метёлкой, он гонит перед собой гору – до полуметра! – всяческого мусора, выметаемого из-под сидений и накопившегося в проходе, и эта гора куда-то исчезает в районе тамбура, я полагаю её тоже через дверь отправляют за борт. Если идут два встречных поезда, от окна лучше отвернуться, так как оба

⁹ 600 рублей по курсу 2004 г., 900 рублей по курсу 2012 г., 1850 руб по курсу 2016 г.

¹⁰ 190 рублей по курсу 2012 г., 380 рублей по курсу 2016 г.

поезда непрерывно испускают из всех окон и щелей очистки, бутылки, жвачку и плевики, окурки, корки, орехи и пакеты с всевозможнейшим сором.

Я предполагаю, что в недалёком будущем (может быть лет через десять) вся ж.д. сеть страны превратится в один большой метрополитен: ведь весь мусор должен скапливаться вдоль путей, и когда его горы станут выше поездов, составы будут циркулировать в тёмных тоннелях. Стены тоннелей этого метро будут ежегодно укрепляться, так как мусор будут продолжать кидать; поезда, проходя, будут утрамбовывать его. Китайские супер-метрополитены – дело будущего!

...Единственным исключением показались мне пекинские поезда: жители столицы как-то более опрятны, и вместо полуметровых гор мусора на полу в поезде образуются лишь мелкие отложения. Вообще в поездах, идущих непосредственно в столицу или из неё, значительно чище!¹¹

Помимо того, что все мусорят и курят (невзирая на таблички «Не курить!»), в поезде мешает жить железнодорожная торговля. Здесь всё схвачено государственной ж.д. мафией, нет самостоятельных продавцов мороженого, пирожного или книги «Практика вольных путешествий». Торгуют в основном проводники, причём товар и методы продажи по всей стране одинаковые. В каждом поезде вам предложат: носки ударопрочные, нервущиеся и пуленепробиваемые (в доказательство проводник бежит по всему вагону, тянет и рвёт эти разноцветные носки и чуть не вешается на них); дольки арбуза, расписание поездов, на тележках туда-сюда то и дело провозят обеды из вагона-ресторана (цены фиксированные, государственные). На станциях к каждому вагону подкатывает телега с едой – на каждой телеге написан номер вагона, который она обслуживает, чтобы не было нездоровой толкотни; также приклеен прайс-лист на продукты и какой-то красивый лист с печатью, может лицензия или сертификат. Все эти продавцы утомляют. Как правило, в поезде негде сесть, при том что некоторые наглые китайцы развалились спать на три сиденья – тут их можно нахально подвинуть, никто не будет возражать, а если и будет, то по-китайски. Можно поступить вовсе хитро: лечь под лавку (на пенку, подложив под голову спальный). Это единственный способ проспять ночь в горизонтальном положении, но надо следить, чтобы голова находилась под лавкой, а не рядом с ней: иначе вас закидают мусором.

Время от времени, раз или два в сутки, проводники устраивают обход с целью проверки билетов. Ночью такого не бывает, а вот утром и днём – вполне. И, наконец, по прибытию на станцию назначения, на выходе с перрона, вас ожидает последний перронный контроль, но мы из интереса никогда не показывали билеты на выходе, даже когда имели их. Китайские билетёры, увидев иностранца-привидение, всегда бесшумно выпускали нас без проверки.

Итак, мы стоим на перроне, поджидаем объявленный поезд. Вдруг подходит товарняк, останавливается, и с него на перрон и на рельсы слезает народ: местные крестьяне с мешками. Всего человек до ста. Я удивился и сфотографировал поезд сей; не меньше чем в четырёх товарных вагонах ехали люди. Жаль, товарняк шёл в противоположную нам сторону.

Тут один китаец, ждущий один с нами поезд, проявил знание русского языка! Это оказался житель Сианя, Чжан Баошань, преподаватель тамошнего университета.

Мы сумели обменяться адресами и телефонами, а также выяснить, как по-китайски будет «без перца». На дальнейшие лингвистические изыски сил у нас не хватило, – но мы пообещали приехать к Чжану в гости, когда окажемся в городе Сиань.

¹¹ В последующих путешествиях по Китаю я обнаружил, что свойство особо сильно мусорить имеют лишь пассажиры самых дешёвых поездов. В более приличных составах мусора уже меньше, в плацкартных – ещё меньше... А в скоростных экспрессах, которые «летают» в два-три-четыре раза быстрее обычных поездов, и стоят во столько же раз дороже, – ездит такая рафинированная китайская публика, что количество бумажек и семечек на полу уже стремится к нулевому количеству... – Примечание 2012 г.

Когда я, пытаюсь что-то узнать, что-то спрашиваю по-китайски, дела обстоят неважно. Стоит мне по-китайски спросить дорогу («лу»), мечеть («цинъ-чжэнь-сы») и прочее, – вместо ответа одни китайцы начинают мотать головой и разбегаться, а иные просто продолжают своё движение, игнорируя мой, заданный якобы на китайском языке, вопрос. Лучше понимают вопросы про туалет («це-со») и кипятилок («же-шуй») ... Так же у китайцев обстоят дела с русским языком: понять их не всегда просто!

Поезд шёл на юго-восток, а параллельно шли трасса и Великая Китайская Стена. Китайцы – первый народ, отгородившийся от всех других стеной, причём весьма большой – её длина 5000 км., а строилась она, с перерывами, около тысячи лет. Самый красивый парадный вид она имеет только возле Пекина, в городке Бадалинг. Сюда водят всех иностранцев, да и китайских туристов тоже, этот участок стены известен по фотографиям и картинам. Но другие 4990 километров стены вовсе не так красивы: построенные из необожжённой глины или просто из земли, стены, кое-где уже похожие на вал. Здесь, вдоль трассы, стена была представлена кусками, и высота её составляла метров шесть, толщина – метра четыре, виднелись остатки башен, размытые ветрами и дождями. Причина такого состояния мне ясна: наверное, сперва была построена образцовая часть стены, в Бадалинге. Потом был проведён тендер среди строительных фирм, кто выстроит дешевле остальные 4990 км стены по заданному образцу. Одна китайская фирма взялась построить недорого, деньги были выделены и разворовывались на каждой стадии строительства, поэтому чем дальше от столицы, тем хуже, тоньше и ниже была стена.

Через тысячу лет поехала Императорская Проверяющая Комиссия принимать работы, но вместо того, чтобы тащиться 5000 км туда и столько же обратно, – членов ИПК отвезли в соседний кишлак и в течение года неплохо угощали, так что комиссия подписала Акт Приёмки Стены В Заданном Объёме, даже её не посмотрев. Когда же напал Чингисхан и стена оказалась дырявой, к тому времени строители уже смылись с деньгами, а стена так и осталась глиняной.

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.