

ВОДИТЕЛИ КАРАВАНОВ

Константин Куксин

...Ветер бросал в лицо мокрый снег, холодными пальцами забирался под куртки, прижимал к рулю велосипеда. На высоте 4100 метров каждый шаг к перевалу давался с трудом, дыхание сбивалось, ноги проскальзывали в каше из снега и грязи. Но мы шли. Молча, лишь иногда проклиная очередные выходы погоды. Шаг - четыре вдоха-выдоха. Через семь километров трасса в очередной раз повернула, тучи разошлись, и открылся вид на долину, убегающую к синеющим на горизонте хребтам. Это был Китай...

Замерзший китайский солдат в ушанке с красной звездой мельком глянул на наши паспорта, и мы помчались вниз с перевала – непогода осталась за хребтом, солнце весело играло в лужах, сверкая брызгами из-под колес велосипедов. Через пять километров серпантин закончился воротами китайской погранзаставы. Молодой улыбчивый офицер, говорящий по-английски с ужасным акцентом, вежливо объяснил мне, что дальнейшее продвижение по Китаю невозможно. Мол, Синьцзян – опасный район, сепаратисты-уйгуры бесчинствуют, и если вас не встретит представитель китайской турфирмы (читай - КГБ) на автобусе из Кашгара, лучше сразу поворачивайте назад. Мы начали отстаивать свои права, показывали китайскую визу, документы экспедиции, требовали представителей российского консульства – все было бесполезно. Китайцы только улыбались и показывали пальцами в сторону Киргизии. А когда начальник заставы предложил «помочь» - за 200 \$ с человека вызвать автобус - мы прокляли Китай и китайскую бюрократию, остановили «КамАЗ», идущий в Бишкек, и утром следующего дня были в столице Кыргызстана.

Целью нашей экспедиции в Китай было изучение кочевников. По окраинам Поднебесной империи еще жили племена и народы, ведущие кочевой образ жизни, но наступление индустриального Китая на кочевой мир шло стремительными темпами, как и вытеснение коренных этносов ханьцами. Поэтому, чтобы увидеть традиционную кочевую культуру, предстояло забраться в самые удаленные от цивилизации уголки Китая.

Средством передвижения, как и во время предыдущего путешествия в Центральную Азию, были выбраны горные велосипеды «Master», любезно предоставленные компанией HB-sport. К чести производителей, неприхотливые мощные машины ни разу не подвели нас на протяжении всех 4000 километров маршрута.

Из Бишкека отправились в Алма-Ату, а оттуда – в Достык, надеясь пробраться в Синьцзян-Уйгурский район с другой стороны. Казахские таможенники вывернули нас наизнанку, отобрали все, что смогли, но, в конце концов, пропустили в Китай. А вот китайцы на этом пограничном посту встретили экспедицию с распростертыми объятьями,

быстро уладили все формальности, и вечером 3 сентября мы уже мчались по шикарной трассе вдоль озера Эби-Нур в сторону города Урумчи.

В Урумчи, столице Синьцзяна, мы не задержались, отправившись в знаменитый оазис Турфан. Наши велосипеды катились по пескам и камням Шелкового Пути, по следам древних караванов. Пустыня вокруг оазиса представляет собой весьма мрачное место – уходящая к горизонту серая щебнистая равнина, от поверхности которой поднимается раскаленный до 50 градусов воздух. Трудно даже представить, какие неимоверные тяготы испытывали путешественники, идущие по Шелковому Пути еще лет 100 назад, когда караван проходил 20-30 километров в день, а любая оплошность могла стоить жизни...

Преодолев за два дня 200 километров безжизненной пустыни, мы ощутили тот восторг, с которым караванщики встречали виноградную зелень Турфана. Первый признак приближения к оазису – появившиеся в пустыне сушилки для винограда, представляющие собой кирпичные строения с множеством отверстий. А сам город – это улицы, увитые виноградом, арыки с прохладной водой, тенистые дворики за высокими глиняными стенами...

Синьцзян – китайское название этой местности, в переводе означает «новая граница». Коренные жители называют свою страну Уйгуристан, а себя – уйгурами. Уйгуры – ближайшие родственники наших узбеков, с очень похожим языком и культурой. В XIV веке, когда хан Узбек принял ислам, часть некогда единого народа стала называть себя «люди Узбека», или узбеки. Остальные, решив, что негоже народу называться по имени хана, пусть даже великого, так и остались уйгурами. Попав под власть Китая, уйгуры не оставляли надежду создать независимое государство, за что китайцы прозвали их сепаратистами, ограничили посещение Синьцзяна иностранцами и устроили в районе тотальную слежку за всем некитайским населением.

Побродив по тенистым улочкам старого Турфана, мы устроились на ночлег в доме уйгура Махмуда. Надо заметить, что общаться с уйгурами было гораздо проще, чем с китайцами – во-первых, мы немного знали тюркские языки, к которым относится и уйгурский, а во-вторых, китайцы в отличие от уйгуров даже не пытались понять нас, увлеченные идеями великокитайского шовинизма. За вечерним чаем выяснилось, что в уйгурском языке к тому же огромное количество русских слов – «штаны», «галстук», «чайник», «велосипед», «вокзал», «поезд», «аэроплан», «самовар» - можно продолжать долго. Махмуд оказался замечательным музыкантом, и весь вечер они с Димой играли на дойрах и рубабх, распевая уйгурские и узбекские песни. Я тем временем переводил русские названия карты на китайский язык с помощью дочери хозяина – в уйгурских

школах обязательно изучение «китайской грамоты». Наша 30-километровка покрылась сетью закорючек, которые потом не раз помогли в путешествии.

Утром Махмуд показал нам киязы – сеть подземных труб, по которым в город с далекого хребта Богдо-Ула поступает вода. Уникальное гидротехническое сооружение, общая длина которого составляет более 3000 километров, существует уже несколько тысяч лет и превращает Турфан, самое жаркое место Китая, в цветущий оазис.

Из Турфана мы отправились в сторону хребта Богдо-Ула, за которым лежала цель нашего путешествия в Китай – таинственная степная Джунгария. По дороге посетили развалины Гаочана, древнего города на Шелковом Пути. Ничего интересного - кучи оплывшей глины, облепленные туристами со всего света. Одним словом, Гаочан не идет ни в какое сравнение с «нашими» Хивой, Бухарой или Самаркандом. А вот пещерный буддийский монастырь неподалеку – совсем другое дело. Конечно, не тот, куда привозят туристов на шикарных автобусах, – китайцы так реставрируют древности, что на них больно смотреть. Настоящую Пещеру Тысячи Будд мы обнаружили совершенно случайно, спустившись в маленький оазис у подножия гор. Среди мертвой пустыни текла речка, зеленели тополя, виноград обвивал глиняные руины. А на другом, почти отвесном берегу, зияли черные дыры таинственных пещер, напоминающие норы каких-то огромных доисторических животных. Все пещеры оказались запертыми – скорее всего, для защиты от вандализма, поскольку старинные фрески в расположенном неподалеку монастыре были изуродованы или уничтожены во время восстаний мусульман. Но судьба, видимо, решила, что директор московского музея и старший научный сотрудник не представляют опасности для священных изображений – я достал ключ от велосипедного замка, и он подошел к половине всех дверей! Радость омрачало лишь то, что китайцы с тем же успехом могут открыть замки наших велосипедов. Как говорится, Made in China...

Освещая свой путь налобным фонариком, мы одну за другой осматривали заброшенные кельи. Луч света выхватывал из темноты изображения Будд, ровными рядами уходящие в темную глубину пещер. Фрески были выцветшие, местами разрушенные, но душа замирала, когда из-под слоя пыли и времени на тебя смотрели мудрые глаза Просветленных...

Зарисовав наиболее интересные фрески, мы аккуратно закрыли все пещеры и отправились дальше. Путь наш лежал за хребет Богдо-Ула, в сторону китайского городка Мо Лы. В последнем мы попали под ужасный ливень, и почти сутки провели в палатке – это в одной из самых засушливых пустынь мира!

Оставив Мо Лы высыхать под жарким сентябрьским солнцем, мы двинулись в сторону пограничного поселка Улиастай, от которого нас отделяли 200 километров

Джунгарской Гоби. Странно было ехать по трассе, петляющей между барханами, и при этом объезжать глубокие лужи.

Джунгария – один из редких районов Китая, где все еще мало дорог с покрытием. Продвижение по ней осложняло отсутствие подробной карты. Однажды мы сбились с пути и чуть было не умерли от жажды. Спас нас источник Наймин-Булак, который мы нашли по одинокому дереву среди голых скал. По обычаю, люди оставляют на священных местах какие-то приношения духам местности. У колодца мы обнаружили привязанные ленточки, монеты и ...три больших сочных яблока! Извинившись перед духами, мы поменяли яблоки на горсть русской мелочи. Надо полагать, что покровители местности были не в обиде – через два часа они послали нам навстречу грузовик, водитель которого подарил арбуз, несколько яблок и бутылку с водой.

...Зубчатые стены кратера стремительно погружались во тьму. Я лежал без сил на все еще теплом песке и смотрел в небо. Иссиня-черный звездный полог опускался на бирюзу заката, обещая еще один жаркий безветренный день. Огромная звездная карта раскинулась над головой, и было так тихо, что, казалось, можно услышать легкий скрип земной оси. Из разлома кратера медленно выбирались загадочные существа – качнулись звездные Весы, выполз огромный Скорпион, за ним охотник-Стрелец и сияющий Козерог... Поднявшись на острый гребень, я увидел лишь точки звезд, тающие в дымке у горизонта, и на сотни километров – ни одного признака жилья. И это в стране с 1,5 миллиардным населением! То был совсем другой Китай, неизвестный туристам и бизнесменам. Еще один лоскуток накинутой на планету кочевой кошмы...

Утром мы обнаружили вокруг палатки не звездных, а живых скорпионов, снующих туда-сюда по каким-то своим скорпионьим делам. Дорога лежала к виднеющимся вдали отрогам Монгольского Алтая, хребту Алтан-Обо. Найдя по пути маленькую мутную речку, мы решили выяснить ее происхождение, и через несколько километров наткнулись на крошечный золотой прииск. Китайцы привозили кварцевую породу с окрестных гор, дробили ее чудовищным агрегатом, сделанным из вагонных колес, и вручную промывали водой из скважины. Скважина и была истоком речки.

На третьи сутки пути по пустыне мы обогнули с запада горы Алтан-Обо и к вечеру были на монгольской границе. Пограничный пост Улиастай, не обозначенный ни на одной карте, работал всего два месяца в году. Бетонное здание в стиле китайского соцреализма окружал десяток юрт, в которых располагались гуанзы – придорожные харчевни. Мы оказались на памяти местных жителей первыми иностранцами, посетившими Улиастай, и сказать, что нас встретили хорошо – ничего не сказать. На ночь мы остановились в большой красивой юрте, у девушки-казашки Куляш, что само по себе было знаком доверия и уважения – Куляш никогда прежде не позволяла мужчинам ночевать в своей

юрте. Ближе к ночи в юрте собрались наши новые друзья – монгол Болд, ведущий частную торговлю с Россией и Поднебесной, китаец Шо Пин, сделавший состояние на скупке в Монголии и Казахстане металла, водители-дальнобойщики. Зарезали барана, подали кумыс и водку. После традиционных тостов о вечной дружбе наших народов Шо Пин спел по-китайски «Подмосковные вечера», гитара пошла по кругу, и праздник закончился только к утру.

А утром мы узнали, что выехать из Китая через Улиастай не можем. Как объяснил нам Болд, снова выступивший в роли переводчика, переход работает только для китайцев и монголов, а ближайший, открытый для русских, находится... в Эрен-Хото. Я в отчаянии сел на ступеньки таможенного терминала, обхватив голову руками – до Эрен-Хото, по самым скромным подсчетам, было не менее 3000 километров пустынь. Мы снова показали пограничникам наши визы, документы экспедиции, начальник поста даже звонил какому-то генералу в Урумчи – бесполезно. Китайская бюрократическая система еще раз выстроила на пути экспедиции Великую Стену...

Смирившись с этим, мы стали думать, как быстрее попасть с запада Китая на восток. Конечно, о движении на велосипедах теперь не было и речи – в Монголии через месяц началась бы самая настоящая зима, да и срок действия китайской визы подходил к концу. Решили добираться до Эрен-Хото автостопом, что казалось вполне реальным, учитывая опыт моего путешествия в Китай летом 2002 года. Тогда мы проехали на велосипедах от Байкала до Желтого моря 3700 километров, а обратно в Россию выбирались на попутном транспорте.

Но в первый день нам не везло – машин из Улиастая не было вовсе, погода испортилась, пошел снег с дождем. Проклиная границы, китайцев, непогоду и все прочее, мы медленно взбирались на хребет Алтан-Обо, откуда так весело скатились всего два дня назад. И вот, когда сил уже совсем не осталось, из-за поворота показался поселок, состоящий из кирпичных домиков и юрт. Люди развьючивали верблюдов, бегали дети, лаяли собаки. Мы подошли к первому встречному человеку, и жестами попросили разрешения погреться в его юрте. Спустя несколько минут мы уже сидели у очага, пили чай и закусывали бурсаками – обжаренными в бараньем жиру кусочками теста.

Поселок населяли казахи, откочевавшие в эти края еще в XIX веке. Что удивительно, они сохранили самобытность, не обезображенную влиянием «культурной революции». Нам довелось увидеть, как в поселок возвращаются пастухи с летних пастбищ-джайляу. Ревели верблюды, сустились женщины, помогая развьючивать усталых животных. На земле в беспорядке валялись ууки – шесты с крыши юрты, войлочные кошмы, украшенные орнаментом, решетки-кереге, образующие стены кочевого жилища. Дети катали большой красный шенорак – деревянное колесо, замыкающее купол юрты. За

разгрузкой каравана наблюдал аксакал, одевший по торжественному случаю халат, подбитый мехом снежного барса.

Встретились мы и с мастером, который делает юрты. Пожилой казах показал нам свои нехитрые инструменты – бак, где распаривают дерево и станок, на котором гнут жерди. Откуда он берет в пустыне дерево, мы так и не узнали, но само название поселка Улиастай по-монгольски значит «осинник». Весьма вероятно, в отрогах хребта Алтан-Обо существует долина, где еще сохранился лес.

Недалеко от поселка Цзяньцзиньяо мы наткнулись в степи на одинокую юрту. Было раннее утро, и мы решили зайти погреться и выпить чаю. Дверь нам открыла пожилая казашка, и жестами пригласила зайти. Пока хозяйка согревала чай, я осмотрел убранство юрты. Напротив входа были сложены цветные кошмы и стояли обитые медью сундуки, под деревянным каркасом юрты были натянуты красивые вышитые ленты. Но больше всего меня поразили телевизор и DVD-плеер, подключенные к огромному грязному аккумулятору. Заметив мой интерес, маленькая девочка, внучка хозяйки, взяла с сундука единственный диск и включила проигрыватель. ...По экрану медленно шагали верблюды, люди устанавливали юрты, казашка рожала в пургу какого-то будущего батыра... Я спросил у девочки, есть ли еще какие-нибудь фильмы, но та отрицательно покачала головой. Я был в шоке. Представьте себе, что вы живете в пустыне, весь год кочуете, ставите юрты, пасете баранов, и каждый вечер еще смотрите кино о тех же баранах и кочевках. Вот вам и весь научно-технический прогресс...

...Покинув Улиастай, мы еще одну ночь провели в пустыне, в заброшенной кошаре, а следующим утром остановили грузовик с углем, который довез нас до города Ци Тай. По-китайски мы изъяснялись с трудом, а останавливать могли только грузовые машины, поскольку были обременены рюкзаками и велосипедами. Но Дао Дороги, видимо, улыбалось нам – мы ни разу не стояли на трассе больше часа (если машин не было, ехали своим ходом, чтобы получить расположение духов местности). В среднем получалось, что мы проезжали в день 50-60 километров, а потом останавливали машину, которая провозила нас еще километров 300-400. Хотя случались и накладки. Так, на очередном угольщике мы проехали за ночь всего 140 километров, сменив 11(!) колес – сделанные в Китае, они просто лопались от тяжести угля. Кто хоть раз бортовал колесо «КамАЗа», чьей копией является китайский «Донг Фенг», поймет, в каком состоянии мы были с утра. Добравшись до Урумчи, мы решили, что скорость передвижения автостопом нас не устраивает, и купили билет на поезд до Пекина.

С правилами проезда в китайских поездах я познакомился еще два года назад, во время своего первого путешествия в эту страну. Основная трудность состояла в том, что велосипеды можно было перевозить только в багажном вагоне, и стоило это весьма

недешево. Так, билет от Урумчи до Пекина обошелся в 360 юаней на человека, а за провоз велосипеда китайцы запросили около 170! Оказалось, они просто не могли поверить, что велосипед может весить меньше 25 килограммов. После того, как наши алюминиевые машины были взвешены, глаза китайцев увеличились, а цена уменьшилась почти в два раза...

Ехали мы в современном сидячем вагоне, электронное табло возвещало об остановках и скорости состава (по-китайски и по-английски), проводник бегал по вагону, мыл пол и помогал укладывать на полки вещи пассажиров. А я опять поразился отсутствию у китайцев элементарных навыков приличия – они брали без разрешения наши вещи, плевали на пол, тыкали пальцем в уйгуров-мусульман, когда те начинали молиться. Спать в таком поезде было очень тяжело из-за узких неудобных кресел и постоянного шума.

Через двое суток мучений мы прибыли на Западный вокзал китайской столицы. Оставив вещи в камере хранения, весь день бродили по городу, осматривая достопримечательности. За прошедшие два года в Китае многое изменилось. Стал лучше сервис, подорожали лепешки и пиво, повсюду появились интернет и мобильная связь, посетители музеев стали более пристально изучать всевозможные бумаги с печатями, якобы дающие право бесплатного посещения музеев. А вот старый парк на окраине города был гостеприимен по-прежнему, и мы прекрасно выспались под сенью деревьев гингко и старинных пагод.

Из Пекина до Улан-Батора добирались уже знакомой мне дорогой, проезжая наиболее сложные участки пустыни на редких попутках. В Гоби пришла осень, и по ночам черные камни покрывались белым налетом инея, хотя днем мы по-прежнему страдали от жары. Перейдя монгольскую границу, я почувствовал себя как дома. Конечно, не упустил случая заехать в какую-нибудь юрту, поговорить с радушными хозяевами «за жизнь», сменить алюминиевого коня на живого, полюбоваться степными закатами, неспешно потягивая айраг из деревянной пиалы...

Несмотря на общее расслабленное и созерцательное состояние, уже в конце сентября мы прибыли в Улан-Батор, где поселились у моего друга и учителя Дэлгэрсайхана. Собрав необходимые экспонаты для монгольской коллекции нашего музея, мы через Кяхту добрались до Улан-Удэ и отправились в Москву. Поезд летел по заснеженным просторам Сибири, а мы сидели в теплом купе, заваленном старинными коврами, сундуками, халатами и посудой, и я чувствовал себя купцом-караванщиком, возвращающимся из двухмесячного путешествия на родину...