

АНТОН КРОТОВ

Через семь границ

АВТОСТОПОМ ИЗ МОСКВЫ ЧЕРЕЗ
КАВКАЗ, ИРАН В 1997 ГОДУ
И ОБРАТНО ДОМОЙ ЧЕРЕЗ
ТУРКМЕНИЮ, УЗБЕКИСТАН
И КАЗАХСТАН



АНТОН КРОТОВ

**Через семь границ. Автостопом
из Москвы через Кавказ,
Иран в 1997 году и обратно
домой через Туркмению,
Узбекистан и Казахстан**

«Издательские решения»

Кротов А.

Через семь границ. Автостопом из Москвы через Кавказ, Иран в 1997 году и обратно домой через Туркмению, Узбекистан и Казахстан / А. Кротов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-748362-3

Впервые в истории отечественного автостопа автор и его друзья, выехав из Москвы, пересекли Кавказ, получили в Ереване иранские визы и попали в неизвестный доселе Иран (1997 год). Особенности безденежных путешествий по Кавказу и Азии в доинтернетную эпоху, гостеприимство местных жителей, доброта и единство окружающего мира — вот основные темы этой книги, написанной в конце 1997 года.

ISBN 978-5-44-748362-3

© Кротов А.
© Издательские решения

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Предисловие 2016 года | 6 |
| Действующие лица | 9 |
| Визы | 13 |
| Старт | 14 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 23 |

**Через семь границ
Автостопом из Москвы через Кавказ,
Иран в 1997 году и обратно домой через
Туркмению, Узбекистан и Казахстан
Антон Викторович Кротов**

© Антон Викторович Кротов, 2016

© Антон Викторович Кротов, фотографии, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие 2016 года

Эта книга – описание путешествия автостопом летом 1997 года из Москвы – через Грузию, Армению в Иран, а затем обратно в Москву через Туркмению, Узбекистан и Казахстан.

К тому моменту, к 1997 году, заграничные самостоятельные путешествия для наших соотечественников были редкостью. Все поездки, что совершали редкие обладатели заграничных паспортов, были трёх видов.

Во-первых, россияне ездили в качестве «челноков» – мелких оптовых торговцев – в соседние с Россией Восточную Европу (она была тогда безвизовой), Турцию или Китай – смотря что кому было ближе, покупали килограммов сорок или пятьдесят шмоток и продавали их потом на рынках в своих городах. Такой челночной торговлей занимались в России и СНГ сотни тысяч человек.

Во-вторых, обогатившиеся как-то россияне начали осваивать турецкие и египетские курорты, залетая в Хургаду или Анталию и наполняя местные гостиницы (до Таиланда и Мексики тогда ещё почти никто не добирался).

В-третьих, мечта о «цивилизованном мире» влекла некоторых состоятельных россиян в Западную Европу (или даже США), а менее состоятельные мечтали проникнуть туда нелегально. Сотни наших соотечественников ежегодно, проехав в безвизовую Польшу, оттуда нелегально переходили границу в Германию и пытались насладиться европейскими благами, найти там работу или даже политическое убежище, или просто хотя бы глазком увидеть далёкий «совершенный» мир.

Вот такие три вида путешествий осуществляли наши соотечественники в 1990-х годах, а люди, которые выезжали за пределы известного мира, были единичными исключениями. Петербургские автостопщики Алексей Воров и Михаил Дуткевич уже тогда совершили свою кругосветку (в 1992—93 годах), Владислав Кетов отправился в своё уникальное велопутешествие по периметру континентов (продлившееся 20 лет), Филипп Леонтьев съездил автостопом в далёкий Сенегал (1996), Владимир Динец открыл для себя Китай. Но информации о далёких странах и возможностях путешествий в них почти не было, поскольку не было Интернета, а все указанные «первооткрыватели мира» (Воров, Кетов, Динец) не издавали никаких книг. Иностранные путеводители типа Lonely Planet почти не продавались в России (иногда появлялись только в одном московском магазине «Английская книга» и стоили там недельной российской зарплаты). Интернетом владели редкие интеллектуальные гении, и работники институтов и вычислительных центров. Поэтому, в частности, по Азии, а вообще говоря, по 4/5 нашей планеты, у нас на руках в России не было никакой информации.

В подготовке к поездке, и при написании этой книги, я пользовался Большой Советской Энциклопедией и другими справочниками советских лет: Википедии ещё не было в природе. В этой книге описания городов, в которых я побывал, порой «украшены» ссылками на советскую энциклопедию. Думал я убрать эти ссылки, но потом оставил – нужно ж читателю знать, что мы знали тогда об окружающем мире.

...Как путешествовать – в частности, автостопом – вне России и Европы, как общаться с людьми, как там находить питание и ночлег – всё это предстояло нам выяснить на своём опыте – и потом рассказать это всем другим путешественникам, так что теперь, спустя 20 лет, это кажется само собой разумеющимся. Но тогда, в середине 1990-х, практически никто не знал, что а) визы в почти любую страну делаются самостоятельно, и можно получать их не только в Москве, но и в других городах мира по маршруту, б) что путешествия в дальние

страны, вне России и Европы, возможны не только богачам, но и гражданам с фактически, любым кошельком.

То, что можно путешествовать по России, доехать до берегов Тихого Океана и вернуться обратно в Москву, автостопом, даже с десятью копейками в кармане, – было показано на примере путешествия в 1996 года – когда мы с Андреем Винокуровым доехали до Магадана и затем вернулись домой. Напоминаю, что дорог тогда на части маршрута ещё не было, трасса на Владивосток ещё не была построена, да и по Якутии, по пути из Якутска в Магадан, мы плыли неделю на попутной барже... То, что нам удалось достичь самых окраин России и потом вернуться в Москву, было очень важно – но ещё важнее было другое. Ведь и до нас с Андреем, наверняка, были автостопщики, путешественники, неформалы, музыканты, сектанты, бродяги, беглые заключённые, бичи, кришнаиты, паломники, и прочие, которые доезжали как-то из Владивостока или Магадана до столицы, в том числе и безденежно. Но мы не только совершили это путешествие, но и тщательно описали все дни и все наши приключения, после чего вышла книга «Вперёд, к Магадану!» – тысячи людей узнали, что путешествовать можно и так.

Теперь настал период изучить международные путешествия. До этого момента я никогда не был за пределами стран бывшего СССР. Теперь, рассмотрев, в общем, Россию (от Мурманска до Магадана), настал период изучения и других стран. Азия была совсем неизведанной территорией, никто из наших знакомых не ездил туда, распространяя лишь слухи и легенды, обычно с третьих-четвёртых рук, да и пугающего свойства. Я вот давно, ещё с 1994 года, обдумывал маршрут попадания в Индию автостопом. Но как туда поехать – через Китай или через Пакистан, было непонятно. Загранпаспорт я сделал в 1997 году (ещё с надписью «СССР», напечатали их тогда с большим запасом). Но ни китайскую, ни пакистанскую, ни иранскую визу получать в Москве самостоятельно не удавалось. Первым делом, для упрощения, я решил ограничиться Ираном – добраться до Ирана, до Персидского Залива, и проверить, возможно ли получение иранской визы не в Москве, а где-нибудь ещё.

И вот, летом 1997 года мы первые (из известных российских путешественников) поехали в Иран и обнаружили, что визу Ирана можно получить в дороге, а потом и узнали, что и Пакистанскую визу тоже можно взять по пути, мир – открыт, а возможности путешествия автостопом, ночлега у местных жителей, все работают не только на территории нашего Отечества, но и в странах с иной культурой и формами жизни. И не только работают, но и хорошо работают. Мы вернулись в столицу по другой стороне Каспийского моря – Иран был покорён! И книга была написана тогда же, по итогам путешествия, осенью 1997 года.

За минувшие почти двадцать лет, я побывал в Иране ещё несколько раз, посетил ещё почти сотню других стран, проверил – да, технология «вольных путешествий» работает везде, от Норвегии до Папуа-Новой Гвинеи. Сейчас это знают многие, Интернет, книги, рассказы, лекции о путешествиях позволяют стартовать с куда большим багажом знаний, чем статьи из Большой Советской Энциклопедии, которыми мы пользовались 20 лет назад.

Книга, которую я написал и сейчас вновь предлагаю читателям, имеет теперь историческое значение. Цены поменялись; иранскую визу стало просто получать и в Москве; курс доллара 1997 года (1\$ = 5000 тогдашних рублей) отличается от сегодняшнего; Южная Осетия была признана Россией в качестве независимого государства, а транзитный проезд через Цхинвали в Тбилиси сейчас не производится. Про Кавказ и Иран мы знаем сейчас гораздо больше, чем мы тогда. Поэтому, товарищи, не используйте эту книгу как путеводитель, не старайтесь повторять маршруты в точности, не копируйте все места ночёвки, содержимое наших

карманов и рюкзаков. Мир изменился, а каким он был двадцать лет назад, и какими были мы, вы и узнаете из этой книги.

Книга в своём первом бумажном издании называлась «Через семь границ». Подразумевались границы России, Грузии, Армении, Ирана, Туркмении, Узбекистана и Казахстана. Если дополнить границами непризнанных или частично признанных государств (Южная Осетия, Нагорный Карабах) и подсчитать пересечения, то мы (Антон Кротов, Олег Моренков, Владислав Разживин) пересекли границы 10 раз. Важно тут, конечно, не точное число границ, а сам факт возможности проведения международного самостоятельного путешествия (например, автостопом) вне известных, на тот момент многим путешественникам, России и Европы.

А. Кротов, Ниж. Новгород, май 2016

Действующие лица

Прежде чем приступить к повествованию, представлю читателю основных действующих лиц. Мы отправились на юг вчетвером:

Олег Моренков, студент МГУ (математик), хорошо знающий английский язык, с большим опытом путешествий, иногда опаздывающий на встречи, но в целом – хороший друг и напарник – кстати, это с ним мы ездили на Полярный круг, в Салехард, в мае этого (1997) года, и остались вполне довольны друг другом.



Олег Моренков в Грузии

Олег вырастил на голове большой хвост волос, чем приводил в восторг некоторых коротко стриженных иранцев.



Волосы О. Моренкова (фото сделано в Туркмении)

Владислав Разживин, тоже студент МГУ (химик), сторонник чистоты, стерильности и аккуратности, способный из тысячи дынь на базаре по запаху выбрать одну самую вкусную; парень спортивного вида, побывавший во многих городах России, но в дальнем автостопном путешествии – первый раз.

И Олег, и Влад в своей студенческой жизни были почти полными отличниками. Вернувшись с юга, мы опоздали к началу учебного года примерно на две недели, но на учебе у мудрецов это никак не сказалось.

Маша, еще одна студентка МГУ (химик), наша самая длинноволосая спутница, доехала с нами только до Еревана, откуда вернулась домой, в Москву, по не зависящим от нее причинам (она утратила свой рюкзак), о чем будет написано ниже.



Маша, Владислав и А. Кротов



Антон Кротов (автор этой книги)

Антон Кротов, автор как сей книги, так и самой идеи иранской поездки; любитель поспать, зато реже опаздывающий на встречи. Хотя я часто путешествую, но ни в Закавказье, ни в Средней Азии, ни в дальнем зарубежье мне прежде бывать не приходилось. Своей бородой я часто удивлял иранцев, которые привыкли считать бороду признаком исламской ортодоксальности.

Впрочем, от Москвы до Воронежа я ехал в паре с еще одним человеком – Михаилом, Влад завозил в Крымск свою знакомую Иришку, Олег ехал с Машей до Тбилиси, и только там мы собрались 10 августа в своей «почти окончательной» комплектации. Позднее, оставшись без Маши, мы продолжили путешествие вдвоем – разделяясь попеременно в соотношении 2:1.

Но главные действующие лица, по сути дела, – не мы, а те люди, среди которых мы провели сорок дней своего пути. Нам помогали, нас подвозили, угощали, приглашали на ночлег... Сотни людей, доброжелательных, гостеприимных, помогли нам пройти этот яркий и интересный маршрут и подарили нам добрую память о странах и народах, среди которых мы побывали. Спасибо вам!

Визы

Как известно, для поездки по странам СНГ россиянам никаких виз не требуется. Туркмения тоже была безвизовой в 1997 году. Грузия тоже была безвизовой.

А вот чтобы попасть в Иран, необходима виза. Можно попробовать получить ее даже без приглашения, единственная проблема – виза делается очень долго, неизвестно долгий срок. Заполненные нами анкеты отправляются в Тегеран, откуда через несколько месяцев приходит разрешение: пускать нас в Иран или нет. Не дождавшись визы в Москве, мы получили ее в Ереване, посетили Иран, вернулись в домой, – а ответ на нашу просьбу о посещении Ирана до сих пор еще не прибыл в Москву¹.

¹ Постепенно, с годами, получение визы Ирана в Москве упростилось, и сейчас её можно получить за несколько дней. – Примечание 2016 г.

Старт

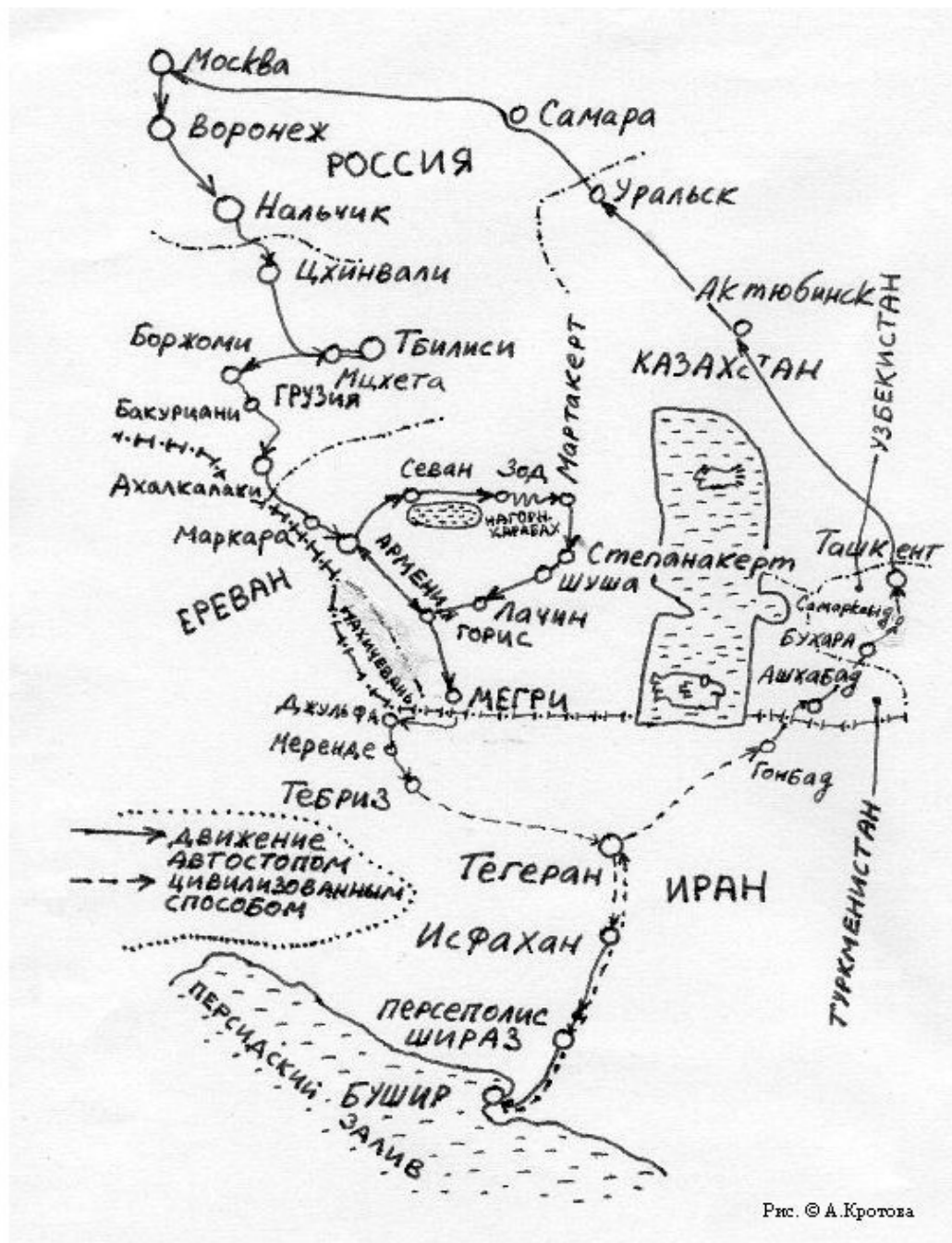


Схема путешествия

6 августа 1997, среда

От Москвы до Воронежа я автостопил в паре с питерским приятелем Михаилом (он же известен как Мериадок). Этот Мериадок взял с собой в путь «толкиновские» журналы «Палан-тир», ожидая кому-нибудь продать их, а также меч, который хотя и не металлический, а из рюкзака торчал очень подозрительно.

Может быть из-за этого меча, а возможно и по случайным причинам, поначалу нам не везло — целых двенадцать часов мы ехали в сей город, сменив множество локальных машин

и автобусов. На трассе нам частенько попадался другой наш попутчик – Влад со своей временной напарницей Иришкой.

Мы доехали с Мериадоком до Воронежа, но направлялись не в сам город, а в деревню Веневитиново (где находится турбаза Воронежского университета и где мы хотели повидать нашего знакомого Ярослава Григорьева и других). До Веневитиново нужно ехать сначала на электричке, а потом 10 км пешком – но нас, к счастью, подвезли, и мы прибыли на место ночлега ещё до наступления ночи.

Найти знакомых среди многих людей, бродящих в сумерках среди домиков турбазы, оказалось сложно. Тогда мы решили поставить палатку в центральном месте, размышляя, что знакомые нас найдут сами. Так и вышло – не успели мы растянуть палатку, как появился Ярослав, очень удивленный нашим здесь появлением.

Мы пообщались, рассказали о нашем. Завтра нам предстоит дорога – Мериадоку обратно в Москву и далее в Питер, а мне – в Ростов и далее в Нальчик.

Чтобы не затруднять людей, мы не стали вписываться в домики, а поставили палатку под каким-то навесом и благополучно уснули.

7 августа, четверг

Ранним утром (наши друзья еще спали) мы покинули Веневитиново. Светало. У ворот турбазы стояла машина – та самая, что подвозила нас вчера.

– Ну что? уже обратно? – удивился водитель.

– Пора! – отвечали мы, и водитель, словно ожидавший нас, включил музыку. Мы помчались по извилистой лесной дороге и через двадцать минут уже были на объездной города Воронежа. Тут мы и разделились.

Мериадок принялся стопить обратно на Москву, а я – на Ростов. Был ранний час. Восходило солнце. Путешествие на юг начиналось.

Сменив несколько местных машин, я добрался до города Павловска – на юге Воронежской области. Транспорта было много. Бесконечные отдыхающие двигались на юг в своих переполненных детьми легковушках. Обратно, с юга, такие же люди, но уже отдохнувшие, ехали домой в других забитых легковушках. Но дальнюю машину выловить пока не удавалось.

В Павловске повезло – остановился новенький «Форд». Водитель, Мустафа, гнал машину из Минска к себе домой, в Ставрополь. Средняя скорость его на трассе составляла 100 км в час, а на спидометре было до 160. Так мы и поехали.

Узнав, что я еду в Грузию, а потом в Армению, Мустафа устроил мне небольшой политический экзамен. Сложность была в том, что Мустафа был наполовину грузином, наполовину – азербайджанцем, и отвечать приходилось с осторожностью.

– ...А с Карабахом что? Если неправильно ответишь – высажу!

– Ну, захватили армяне Карабах, а из Азербайджана теперь проехать туда нельзя.

– Проехать-то можно. А хорошо или плохо, что они людей со своей родины выгнали?

– Плохо, – отвечал я.

– Так. А в Тбилиси какой дорогой?

– Через Алагир: через Владикавказ, говорят, опасно.

– Не бойся! Кто говорит? Владикавказ? Это кто ельцинские-черномырдинские миллиарды возит, тот пусть и боится... А в Абхазии сейчас что?

...Так и задавал он мне различные вопросы, а потом я ему. Но как мы летели! Даже сбили бампером неторопливую птицу, которая не успела вовремя подлететь высоко. (Раздался громкий стук; «конец птичке,» – заметил Мустафа, разгоняясь еще быстрее.) Товарищи птицы! Будьте осторожны! Не перелетайте дорогу перед близко идущим транспортом!

Остановка. Мустафа покупает яблоки у мужика на бензоколонке.

– Почему яблоки?

– Три тысячи миска.

– Давай за две.

– Давай за три. Почем машину брал?

– Тоже три. Миска яблок три и машина тоже три.

– Только в нулях разница, – улыбается догадливый мужик.

– Не в нулях! В цвете разница! Давай миску!

Взяли яблоки, помчались дальше. Периодически нас останавливали гаишники.

– Мустафа, ну, Мустафа, куда летишь? – спрашивал очередной гаишник. – Не видишь знаки: двадцать километров в час, обгон запрещен...

– Домой тороплюсь, новую машину купил, – оправдывался Мустафа.

– А почему брал? – интересовался гаишник.

– Три.

Удовлетворив любопытство гаишника, ехали дальше. Но на каждом очередном посту повторялось то же самое. Некоторые гаишники не узнавали Мустафу и штрафовали его.

Километров за сто до Ставрополя Мустафа предупредил меня:

– Следующий штраф ты будешь платить – у меня деньги кончились.

– Это еще смотря сколько, – отмазывался я, – у меня тоже денег немного.

– Ну, сам видишь сколько: 240 тысяч сейчас взяли.

В родной Ставрополь Мустафа влетел на скорости 140. Тут же – гаишник.

«Ну вот,» – подумал я, пока Мустафа выходил из машины.

– Куда летишь, Мустафа? – спросил гаишник, а я успокоился. Штраф не потребовался.

Вот мы и в Ставрополе.

– Ну что, пойдешь ко мне или дальше поедешь? – спросил Мустафа. – Только предупреждаю, если ко мне, то это надолго!

– Нет, спасибо, я поеду дальше, – отвечал я.

Так, в Ставрополе, мы и расстались: я направился на выезд из города (в сторону Невинномыска), а Мустафа на своем новеньком «Форде», с разбитой фарой, остатками птицы на бампере и растресканным лобовым стеклом, помчался к себе домой.

* * *

Указатель на трассе в Ставрополье: «АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ИМЕНИ С.М.КИРОВА» – бывший колхоз имени Кирова, наверное.

До Невинномыска меня подвезли армяне – с большим складным диваном на крыше старых «Жигулей». Их было трое – немолодой уже отец, жена и сын-подросток. В машине темно, на трассе тоже. Я сижу на заднем сиденье. Из моего рюкзака в темноте торчат стойки от палатки.

– Чего это? – испугано спрашивает отец семейства, поворачиваясь ко мне.

– Стойки – палатку ставить, – отвечаю я.

– А я думал – автомата, граната... Куда едешь?

– В Грузию, в Тбилиси.

– О, будешь в Грузии, передай грузинам, чтобы они армян не обижали. Хорошо?

На бензоколонке отец долго торговался и спорил из-за бензина: то ли его не долили, то ли сдачу не додали. Наконец, поехали дальше и через полчаса достигли большой развилки.

Дальше армяне сворачивали на Армавир, а я сошел с трассы и заночевал вблизи – в каком-то недостроенном здании.



Первая часть путешествия, до Ирана (схема)

8 августа, пятница

После Невинномыска пространные равнины и степи потихоньку перешли в предгорья Кавказа. Утром вокруг стоял туман, и не было видно – горы это или облака. Трасса проходит по окраине города Минеральные Воды. Здесь я отправил телеграмму домой. Еще несколько машин – и я в солнечном Пятигорске.

Курортный город Пятигорск утопает в зелени и арбузах, продающихся на каждом перекрестке. В этом городе уже около ста лет ходят трамваи, отсюда больше полутора столетий назад стартовала первая российская экспедиция на вершину Эльбруса. Здесь находилась в начале века (и вновь находится ныне) штаб-квартира Российского горного общества.

В Пятигорске я уже бывал и поэтому на сей раз достопримечательностей его не смотрел, но зато купил арбуз и съел его, после чего заметно отяжелел (на 3 килограмма) и с трудом поднялся на гору в конце города, где находился выездной пост ГАИ.

За выездным постом ГАИ меня подобрали два кабардинца – Ахьет и Альберт. На старых «Жигулях» они везли две металлические шестиметровые трубы. (Трубы были привязаны

к крыше машины, и машина имела длинные раскачивающиеся «рога».) Ехали они в село Малка.

– О, из самой Москвы? Пешком?

– Автостопом, на попутных машинах.

– И как сейчас в Москве? зарплату платят?

– Вообще платят, но в Москве все очень дорого, – как обычно, отвечал я.

– А у меня зарплата – девяносто тысяч, в колхозе, – сообщил разговорчивый Альберт. – Для москвичей, наверное, смешно, – но мы и ее уже несколько лет не видали. Один раз, говорят, давали, да я и не пошел. Девяносто тысяч – не деньги!

– А как же вы живете, если зарплату не получаете?

– Да как. Я, например, обходчиком поля работаю. Кукурузу сторожу. Чего-нибудь уво-
рую, чего-нибудь и так перепадет. Так все и живут. А без колхоза – как чего достать?

Через некоторое время подъехали к Малке.

– Было бы время, поехали бы с тобой, честное слово! А сейчас давай к нам заедем, накормим тебя. Здесь недалеко. А потом на трассу вывезем обратно.

Я согласился, и мы свернули направо.

Село Малка – длинное, километров пять, кабардинское село. Двухэтажные каменные дома, примыкающие друг к другу глухие заборы с массивными железными воротами. Как в Нальчике, так и в других кабардинских селениях вы увидите эти мощные, до четырех метров высоты, ворота и заборы. Впрочем, люди вполне гостеприимны.

Детей в семьях много. Младший сын остается жить с родителями, а прочие строят себе новые дома. Ахъет (водитель), к которому мы поехали, свой огромный дом строил уже несколько лет. Пока домище был выстроен лишь частично, а под жилье были отделаны только две комнаты на нижнем этаже. Дети играли в саду. Жена быстро подогрела мужчинам обильную еду, сама на глаза почти не показываясь.

– У нас в Кабарде спокойно, никто не стреляет. На свадьбах только. В воздух: обычай такой. А вообще народ гостеприимный. Был бы вечер – ночевать ты бы у нас остался, а как еще рано, на трассу тебя вывезу, до Нальчика недалеко, быстро доедешь.

Наелись, обменялись адресами, и я был возвращен на трассу. Час спустя, на белом «Мерседесе» господина с толстым лицом я был ввезен в столицу Кабардино-Балкарии, город Нальчик.

* * *

Справка: НАЛЬЧИК – столица Кабардино-Балкарии, в предгорьях северного склона Большого Кавказа. Основан в 1817—18 как укрепление на Кавказской линии. В 1838 при крепости было заложено военное поселение, в 1871 преобразованное в слободу, ставшее центром Нальчикского округа Терской области. С 25 октября 1942 по 3 января 1943 был оккупирован немецко-фашистскими войсками, нанесшими городу большой ущерб; впоследствии восстановлен.

Нальчик – небольшой, чистенький город в предгорьях Кавказа. Когда-то сюда приезжали многочисленные отдыхающие, туристы; сегодня – один поезд в день и две электрички приходят на пустынный вокзал. Наклеив на вокзале записку прочим мудрецам («прибыл 8.08.97 в 13.50»), я отправился на рынок запастись продуктами.

Пустота города чувствуется здесь почти всюду. Такое же ощущение можно испытать, например, в Кисловодске: город санаториев и пансионатов глядит на тебя темными окнами этих самых пансионатов, широкие улицы и тротуары с редкими машинами и людьми. Единственное скопление людей было обнаружено на рынке.

Рынок Нальчика ломился от почти бесплатных арбузов, огурцов и прочей еды. Пообедав и отправив телеграмму домой, я отправился смотреть город.

В городе была обнаружена река (в которой я постирал всю засорившуюся одежду), канатная дорога с медленно ползущими сиденьями, преимущественно пустыми, и два автовокзала (где я переписал расписание). Ходили автобусы на Минводы, Владикавказ, Грозный, Ростов и даже Астрахань – весьма далеко. Ничего более в городе не ища, я решил отоспаться и отправился с палаткой подыскивать место для этого.

* * *

Первая ночевка в Нальчике оказалась для меня неблагоприятной. Я удалился от центра города, и, пройдя небольшое расстояние вдоль железной дороги, поставил палатку и лег спать. Вдоль железки, как потом оказалось, шла тропинка, по которой иногда ходили местные жители и мешали мне спать своими возгласами. А когда стемнело и жители кончились, пошел дождик, что и вовсе было некстати.

(К слову сказать, после этого мы не видели дождей целый месяц, и в некоторых жарких местах были бы уже рады дождю, но увы.)

В мокрой темноте я вернулся в город и избрал местом дальнейшего ночлега площадку под козырьком какого-то дома; разложил спальник и лег спать.

Часа в два ночи меня разбудили. Передо мной стояло четверо милиционеров с автоматами. Оказалось, что я устроился под козырьком здания сбербанка. Эти милиционеры вывели меня на свет фонарей (дождь уже кончился) и тщательно обыскали. Хотя наркотиков они не нашли, поиск их увенчался успехом: милиционеры забрали себе 80 долларов (из имеющихся у меня ста) и некоторую сумму в рублях, и затем, удовлетворенные, указали мне другое строение, в котором мне и следовало ночевать.

* * *

Когда милиционеры уехали, я проверил рюкзак, убедился в покраже и отправился досыпать: наверное, милиционерам тоже, как и колхозникам, давно не платили зарплату. Ничего страшного – мудрецы в любых случаях найдут себе питание, ночлег и прочие блага мира.

Строение же, в котором я проснулся наутро, оказалось храмом, когда-то недоразрушенным, а теперь недовосстановленным. Я встал и отправился искать источники вод – чтобы смыть с себя вековую пыль этого строения.

9 августа, суббота

На другой день на окраине Нальчика, где протекала река и бродили коровы, я познакомился с местным жителем Михаилом. Правда, он был пьян и все время задавал один и тот же вопрос:

– ...Ты откуда?

– Из Москвы. А почему вы столько раз это спрашиваете?

– Я хочу еще раз удивиться, – отвечал он. – Вот я черкес. А ты какой нации?

Такой разговор, с двумя вопросами, длился довольно долго. Затем Михаил стал предлагать мне водку и ночлег. Едва отделался от этих предложений.

* * *

Вечером на вокзале Нальчика появился Влад. Олег с Машей еще не прибыли. Влад добрался до Нальчика с большим удовольствием, успев еще попутно завезти свою временную напарницу Иришку в Крымск и посадить ее на автобус, идущий в Керчь.

Влад рассказал про интересного водителя, который вез их большую часть дороги:

«Километрах в трехстах от Москвы нас взял Леня, гнавший груженный КАМАЗ со скоростью 90—110 км/ч. Кроме того Леня очень умело говорил с гаишниками.

Чтобы облегчить эту задачу, он надевал в дорогу достаточно короткие шорты. Бывало останавливает его гаишник: «Давай, мол,» а Леня ему в ответ: «Ты что, какие деньги?! 17 лет работаю, а даже на штанины заработать не могу!» Гаишник – в транс, а Леня – прыг в машину и – 90 км/ч.

Однажды на объездной Воронежа привязался какой-то особенно настырный: «Ты откуда едешь, из Москвы? Не может быть, чтобы для меня ничего не передавали». Но и Леня не лыком шит: «Конечно передавали! Беги скорее на почту, там тебе уже по факсу тысячу долларов пересылают!»

На выезде другой специалист стоит, а Леня в ответ: «Конечно передавали, да только все на въезде отдал».

Гаишник не отстает:

– А что передали-то? – Да ба-альшо-ой привет!»

...Теперь же мы сидели на скамейке около вокзала, ели дыню и прочие фрукты и ожидали прибытия Олега с Машей.

* * *

Пока мы сидели и питались, к нам подсел худенький парниша – ингуш. По-русски он говорил очень плохо, но нам удалось понять, что он из Назрани, едет сейчас в Москву – искать там работу. Сколько стоит билет до Москвы, он не знал, – а мы тоже не знали. Видимо, он не предполагал покупать билет, а хотел договориться с проводником. Насчет того, легко ли найти работу в Москве, мы тоже не могли объяснить. Парнише было 16 лет.

Мы хотели накормить парнишу дыней, но дыни ему, по-видимому, уже надоели, и он отказался.

...Так и не дождавшись Олега с Машей, мы попрощались с ингушем и переместились с вокзала в город, где вскоре нашли себе ночлег на детской площадке под каким-то навесом. Жители нас не беспокоили.

10 августа, воскресенье

Утром, проснувшись, пошли к вокзалу. К сожалению, и на утренней стрелке (в 6 утра) наших друзей опять не оказалось, и мы, вопрошая себя об их местонахождении, направились на выезд из города.



В Нальчике

... Утренняя «маршрутка» довезла нас до местного городка Аргудан. Затем жизнерадостные гаишники взяли нас до поселка Старый Урух (граница Кабардино-Балкарии с Северной Осетией). Там для нас остановился автобус с надписью «Владикавказ».

- Здравствуйте! Бедных студентов по трассе подвезете?
- Докуда?
- До поворота на Алагир.

Мы сели. Автобус был полон разноцветных осетинских старушек. Они еще более колоритны, чем наши северные бабули. А вот лиц мужского пола в автобусе было всего несколько человек. Водитель не проявлял корыстных свойств, и мы достигли нужного поворота.

В этот ранний час все было в тумане. Горы тумана заслоняли горы Кавказа. Машины нас замечали слишком поздно. Только через полчаса мы сели в автобус до Алагира.

Алагирский автобус тоже был полон местных тетюшек, уже не старушек, а среднего возраста. До места доехали вскоре. Пыльный городок одноэтажных домов, окруженный горами. На выезде из города стоит большой плакат, сообщающий, как себя вести в лавиноопасных местах.

Главный Кавказский хребет пересекают две основных дороги: Военно-грузинская дорога (Владикавказ-Тбилиси), открытая в 1799 году, и Военно-осетинская дорога (Владикавказ-Алагир-Они), построенная сто лет спустя.

Сейчас дорога на Они, идущая через перевал Мамисонский (высотой 2820 м), сделалась очень плоха и проходится только пешком. Но в последние годы существования СССР к Военно-осетинской дороге было пристроено ответвление – новая трасса через Рокский тоннель до Цхинвали. По этой новой дороге (отсутствующей на старых картах) мы и собирались ехать. И вот – о удача! – на выездном посту ГАИ напротив этого плаката останавливается автобус Владикавказ-Цхинвали.

- Здравствуйте! Бедных студентов по трассе подвезете?

Этот вопрос очень полезен: водитель автобуса не может сказать «Не подвезу», так как свойства автобуса – именно в подвозе пассажиров (в том числе студентов), и он остановился именно для того, чтобы выполнить свое назначение. Ну а сказав «да», водитель тем самым подсознательно соглашается, что денег мы ему не заплатим.

– Докуда?

– Чем дальше, тем лучше, а мы вообще в Тбилиси едем через Цхинвали.

Втиснулись в набитый автобус, поехали.

Дорога поднималась все выше. Вдоль трассы виднелись старинные сторожевые башни и крепости, наполовину уже развалины. Попадались и пушки с длинным хоботом. Как потом нам объяснили, эти пушки – для отстрела лавин. Внизу, в глубоких долинах, протекали быстрые реки, а зеленые горы уходили далеко вверх. Наконец, миновали поселок Бурон. За ним – таможня, люди в зеленой форме, шлагбаум, будки пограничников, дальше подобие великой долгостройки – видимо, хотели построить новый, большой таможенный пост. Здесь мы простояли не меньше получаса.

Пассажиры вышли из автобуса и выстроились в длинную очередь к будке с окошком – проверка паспортов. Почти все пассажиры оказались жителями Северной или Южной Осетии. У южных осетин паспорта не грузинские, а красные советские; некоторые затертые, у одной женщины даже сильно обгоревший. Всех осетин пропустили, а мы застряли: пограничники долго рылись в каких-то списках, проверяли, не являются ли наши загранпаспорта недействительными, например, похищенными в Чечне? Но все в порядке, мы забежали в автобус и поехали дальше.

* * *

В нескольких километрах после Бурана – поселок Зарамаг (1800 м над уровнем моря) и вторая таможня. Здесь уже не было столь долгой проверки. Сразу после таможни трасса въезжает в знаменитый Рокский тоннель. Лежащая на высоте почти 2000 м, эта извилистая, полутемная, сырая труба тоннеля соединяет Россию с Грузией. Едем по тоннелю минут пятнадцать. В слабом свете фар и фонарей видно, что тоннель наполняют стоящие в нем большие грузовики. Ближе к выходу попались еще и коровы.

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.