Перевод: Кипорук И.

Редактор русского перевода: Донцова И.

Эта книга посвящена нашему кругосветному путешествию 2014-2018 годов. Я распечатал только 200 экземпляров, которые были проданы моим друзьям, и больше печатать не буду. Мой сайт был отключён из-за того, что у меня нет телефона, чтобы пройти верификацию, у меня нет возможности рекламировать и продавать свои книги, так что я могу спокойно сделать эту книгу общественным достоянием. Вы можете свободно скачать её и распространить среди своих друзей. Удачи.

Другие книги Криса Ларсена:

- «Муссонн дервиш» (45000 миль на китайском джонке без двигателя)
- «С русалкой на дереве лунной ягоды» (Пять лет на пляже на Филиппинах)
- «Велосипедная мечта» (Поездка на лежачем велосипеде по австралийской пустыне)
- «Без переписи населения» (в двух томах) (На полпути вокруг света без паспорта)

Посвящяется моей любимой, которая ни разу не пожаловалась.

Содержание:

Пролог.		**Стр. 2**
Глава 1.	**«Кехаар».**	**Стр. 7**
Глава 2.	**Бродяга в Африке**	**Стр. 15**
Глава 3.	**Сафари на велосипеде.**	**Стр. 41**
Глава 4.	**К водопадам.**	**Стр. 82**
Глава 5.	**Калахари.**	**Стр. 117**
Глава 6.	**Берег скелетов.**	**Стр. 156**
Глава 7.	**Агульяс.**	**Стр. 177**
Глава 8.	**Океан для домохозяек.**	**Стр. 205**
Глава 9.	**Карнавал в Бразилии.**	**Стр. 209**
Глава 10.	**Гайана.**	**Стр. 222**
Глава 11.	**Глупец и его деньги.**	**Стр. 263**
Глава 12.	**Венесуэла.**	**Стр. 269**
Глава 13.	**Покойся с миром, Денис.**	**Стр. 323**
Глава 14.	**Гаити.**	**Стр. 327**
Глава 15	**Куба.**	**Стр. 346**
Глава 16.	**Сусо.**	**Стр. 373**
Глава 17.	**Колумбия.**	**Стр. 376**
Глава 18.	**Гватемала.**	**Стр. 406**
Глава 19.	**Сделать Элеггуа.**	**Стр. 456**
Глава 20.	**Мост меж двух океанов.**	**Стр. 471**
Глава 21.	**Атлантика.**	**Стр. 505**
Глава 22.	**Уругвай.**	**Стр. 528**
Глава 23.	**Панама.**	**Стр. 539**
Глава 24.	**Тихий океан.**	**Стр. 548**
Примечания		**Стр. 561**

Пролог

Я старею. Через несколько дней мне стукнет шестьдесят. Когда становишься старым, половину времени чувствуешь себя очень дерьмово, и при этом не знаешь почему. То ли чего-то было слишком много, то ли чего не хватает. В последние несколько лет я наблюдал, как мои сверстники, в основном парни моих лет, боролись с инфарктами, диабетом, аллергией, эмфиземой, всеми возможными видами рака, и не всегда успешно. Было бы сверхсамонадеянно считать, что лишь меня одного минет чаша сия. Мне оставалось пять лет до пенсии по старости, но пенсионный возраст увеличили на два года, и я решил уйти в плавание. Уйти сейчас, прежде чем стану слишком старым, чтобы выбрать свой собственный якорь, слишком слабым, чтобы поднять эту большую грязную тряпку на топ мачты, пока у меня не пропало периодическое желание вскочить на велик и уехать в пустыню, просто так, из-за удовольствия проехаться по ночной пустыне.

Джентльмены плывут по ветру. Плыть вокруг света — это значит идти на запад с пассатами, если, конечно, не хотите отморозить зад в высоких широтах Южного Океана. Как обойти вокруг света? Выпив последний стаканчик в своём баре, выбирайте якорь и плывите на закат. Если плыть достаточно долго, вы обязательно опять прибудете более или менее в место, из которого отправились — кругосветка закончена.

Самое лучшее время для выхода — сейчас. Я работал слишком много лет, зарабатывая на жизнь и устал от работы. Человек — единственное животное, которое работает чтобы жить, остальные создания просто живут. Теперь я тоже собираюсь просто жить, как все разумные твари на этом свете.

И я ушёл. Моя любимая вылетела самолётом и присоединилась ко мне на время южноамериканской части плавания. Мы весело провели вместе пару лет. Теперь,

вернувшись домой к причалу в Дарвине, я пишу очередную книгу, надеясь, что она вдохновит других людей встать, вырваться из скорлупы повседневности и сделать это.

Этой книги могло и не быть. Я бессистемно записывал события по мере того, как они разворачивались, но душа к этому не лежала. Один из моих читателей заметил, что в последнее время я превратился в туриста, и был прав. Я не совершил ничего выдающегося, похвастаться нечем. Ничего не открыл, не исследовал, просто повторил то, что было сделано десятки раз до меня.

Примерно в середине плавания, в Рио-Дульсе (Гватемала), я встретил пожилого француза Поля. Невысокий, с копной белоснежных волос и подстриженной седой бородой, чуть за семьдесят. Отставной эксперт по компьютерам, работавший на французское правительство и сумасшедший скалолаз. В среднем возрасте он сорвался со скальной стены. Спасатели сначала не были уверены, стоит ли его соскребать с камней и затаскивать лебёдкой в вертолёт — настолько сильно он пострадал. В больнице он убедил хирургов не ампутировать ему раздробленные ноги, а восстановить их с помощью металлических штифтов, болтов, скоб и прочих современных технологий. Врачи качали головами: им казалось, что это пустая трата времени, парень больше никогда не сможет ходить, он проведет остаток жизни в инвалидном кресле. Зачем ему изуродованные ноги, кое-как скреплённые булавками..?

Но Поль доказал, что врачи ошибались. Едва вырвавшись из их лап, он снова научился ходить, вскинул на плечи небольшой рюкзак и обошёл пешком вокруг света. На это ушло шесть лет и много перенесённой боли в его гибридных ногах — это самая вдохновляющая история, какую только можно услышать. Поль — один из самых умных людей, которых я встречал, доморощенный философ с ясными взглядами,

подкреплёнными опытом и большим количеством размышлений. Он полон энергии, оптимизма и драйва, просто сесть и поговорить с ним уже заряжает бодростью, а после получаса не терпится вскочить и сделать что-то самостоятельно. Любопытно, что после всех своих путешествий он до сих пор говорит только по-французски.

Я несколько раз ходил к нему на площадку, где он готовил свою лодку к отплытию в Антарктиду. Его рассказы были потрясающими, и я спросил, писал ли он об этом. Он был непреклонен: «Нет». Он не был достаточно хорош, чтобы писать сам, и в то же время не мог доверить какому-нибудь халтурщику испортить его историю. Большинство книг о путешествиях написаны наёмными руками, даже знаменитые бестселлеры, которые я читал в детстве. Моряки отдают свои вахтенные журналы издателю, у которого есть человек, который превращает их в то, что хочет прочесть публика: чистое, надёжное, с модным на данный момент уклоном. А потом уже редактор урежет текст ещё больше.

Нанятый писатель не смог бы передать то, что хотел сказать Поль, и в любом случае большинство людей читают книги не для того, чтобы найти новые идеи, а чтобы найти подтверждение тому, что они уже думали до того, как взяли книгу в руки. Для того чтобы привнести что-то новое в их жизнь, нужно быть чертовски красноречивым. Поль считал это пустой тратой времени. Новым жизненным опытом невозможно поделиться напрямую. Его можно попытаться описать, но передать нельзя, сам опыт остаётся только вашим личным.
Я согласился с Полем по каждому пункту. Те немногие отзывы, что я получаю от своих читателей, часто удивляют меня. Люди находят в моих книгах то, чего я там не упоминал, и часто упускают то, что я пытался донести. То, что я хотел сказать о плаваниях под парусом, я уже сказал в своей первой книге

«Муссонн дервиш». Добавить было нечего. А если нечего сказать, лучше держать рот на замке.

Написать книгу — большая работа, проходит не менее двух лет с момента, когда я начинаю писать, до того дня, когда представлю книгу публике. Мои биологические часы тикают, и я с большим вниманием отношусь к тому, на что трачу своё время. Действительно ли я хочу провести два года своей жизни, работая над чем-то, что не будет иметь смысла? Не думаю. После встречи с Полем я отложил эту рукопись. У меня были дела поважнее. У меня была жизнь, чтобы жить.

На шестой неделе перехода через Северную Атлантику я проснулся в четыре утра, за два часа до рассвета. В разгар зимы полная темнота длилась четырнадцать часов в сутки. На этом переходе я много времени проводил в холоде и темноте. Я старался проспать до восхода, но столько спать невозможно. У меня был хороший светильник над штурманским столом, но я не был уверен, что смогу им пользоваться. Зимнее солнце не грело, даже если выглядывало из-за серой гряды облаков. Оно карабкалось вверх по небу, примерно на треть пути до зенита, потом, словно передумав, снова падало в море. В полдень секстант показывал его высоту над горизонтом всего 34 градуса. Поскольку лодка, идя в бейдевинд, кренилась в сторону от солнца, я понятия не имел, насколько солнечная панель заряжала батарею, поэтому был осторожен.

Серый океан дышал холодом. Было слишком зябко, чтобы подолгу сидеть в люке, глядя на волны. Это было моё любимое времяпровождение на переходах. Закутанный в четыре слоя тёплых тряпок, в шапочке натянутой на уши, в перчатках без пальцев я выдерживал полчаса и спускался вниз для того, чтобы вскипятить чашку горячего чая. Теперь, когда североамериканский континент с его изменчивыми фронтами, депрессиями, неприятными северными ветрами и прочим

остался позади, погода установилась. Я шёл вдоль южного края большого Азорского антициклона, направление ветра менялось очень медленно. «Кехаар» в бейдевинд при слабых ветрах шёл сам, с закреплённым румпелем, без ветропилота. Делать было особо нечего. У меня было очень много свободного времени. Моя любимая улетела домой из Мексики, а я вёл «Кехаар» домой один. До Дарвина было 15 000 миль.

В то утро в четыре часа, после «динго завтрака»[1] (помочился, огляделся), я сварил чашку кофе "Чьяпас"[2] из свежемолотых зёрен и сел за штурманский стол с дымящейся кружкой. Включил лампу и взял рукопись после полугодового перерыва. Ноутбук у меня полуживой, поэтому я писал от руки шариковой ручкой на бумаге. Возможно, я не стану печатать эту книгу, но я закончу её, чтобы завершить работу, которую начал, и, возможно, отдать дань уважения вдохновлявшим меня мужчинам и женщинам, которых повстречал в пути, таким морякам, как Поль, которые никогда не напишут свои истории. Было бы обидно, если бы память о них погибла вместе с ними.

Глава 1. «Кехаар»

Примерно через два года путешествия будучи в Колумбии, мне пришло в голову, что многие из моих читателей ничего не знают ни обо мне, ни о моей лодке, и что несколько абзацев пояснений были бы полезны. Если вы читали «Муссонн дервиш», то можете смело пропустить следующие несколько абзацев, где я кратко представлю себя и главного героя этой истории, «Кехаара».

Я назвал свою лодку «Кехаар» в честь персонажа — чайки из книги Ричарда Адамса «Обитатели холмов», рассказывающей о кроликах. Кехаар в этой истории был одним из главных героев, чайкой с чёрной спиной, и это одна из причин, по которой корпус моей лодки выкрашен в чёрный цвет. Другая причина в том, что я всегда хотел чёрную лодку.

«Кехаар» — это не широкая белая пластиковая ванна с синей окантовкой вдоль планширя. Её обзывали подводной лодкой, танком «Шерман» или просто «грудой стального хлама», и они где-то правы, потому что она стальная, с плоской палубой от борта до борта, без потопчин, без кокпита, без двигателя, без электроники, с единственным китайским парусом на свободно стоящей мачте. Её постройка — это результат долгих размышлений, где главным ориентиром стал принцип бритвы Оккама[3], который я интерпретирую по-своему: прежде чем

мучить свой мозг, выясняя, как устроить то или иное на своей лодке, спросите себя сначала: "А оно мне точно надо"? Я начал с основной идеи: цель лодки — удерживать воду снаружи. Получается, что сквозных кингстонов на "Кехааре" нет, нечему течь. Ни туалета, ни гребного вала, ни датчиков, ни забора охлаждения двигателя. Я думаю, что это глупая идея — построить водонепроницаемый стальной корпус, а затем прорезать в нём дыры ниже ватерлинии.

Heep of steel junk

Я не претендую на то, что что-то понимаю в дизайне лодок, поэтому корпус ниже ватерлинии — это проект Джона Пью, его 32-футового "Лунного ветра". На самом деле сначала лодка вышла длиной примерно на 33 фута, но когда нос заржавел и я понял, что мне не нужно остриё на конце палубы, я отрезал около 18 дюймов спереди и приварил пластину, чтобы получить более широкую палубу на носу для работы с якорями. Таким образом сейчас она должна быть чуть длиннее 31 фута. Не уверен, я никогда не измерял её. Я вытащил руль из-под лодки и повесил его на транец. Так с ним легче работать, минус одно отверстие в корпусе и это добавило лодке курсовой устойчивости. На старте в Тасмании она весила пять с половиной тонн, сегодня, думаю, ближе к семи.

Лодка — это заявление. Она показывает, кто вы, во что верите, каковы ваши приоритеты. Не буду вдаваться в рассуждения о лавировочных качествах китайской джонки (Помните? Джентльмены плывут по ветру). Я встречал много шкиперов джонок, и ни один из них не вернулся бы к своему прежнему вооружению. Я разработал своё, исходя из идей Блонди Хасслера. Свободностоящая мачта, без штагов и вант. Огромный парус площадью 470 квадратных футов предназначен для очень слабых ветров экваториального пояса. Он легко рифится на любом курсе: семь алюминиевых лат распределяют нагрузку. Свободностоящая деревянная мачта пережила без повреждений несколько столкновений и один полный переворот на 360 ° во время тайфуна с ветрами около 80 узлов к югу от Тайваня. Оригинальная деревянная мачта сгнила и теперь у меня стоит 40-футовый фонарный столб из оцинкованной стали, опирающийся на киль. Пока что новая мачта выдержала только один серьёзный удар у мыса Доброй Надежды.

Heep of steel junk

Я построил «Кехаар» без двигателя и до сих пор заходил во все порты и якорные стоянки, куда когда-либо хотел попасть. Убрав кокпит и двигатель, я получил кровать размером 8 x 8 футов в кормовой части. На кровать мне жаловаться не приходилось.

На палубе нет лееров и стоек. На своём предыдущем судне я усвоил урок ложной безопасности. Весь бегучий такелаж от паруса проведён к круглому люку, из которого управляется лодка. Румпель тоже дотягивается до люка, но в открытом море простой ветропилот с флюгером, установленный на руле, управляет лодкой на всех курсах. Главный люк защищён вращающимся брызгозащитным козырьком, который укрывает вахтенного от непогоды. Тело внутри, и только пара глаз выглядывает из-за края.

Перед этим плаванием я установил возле люка старую двухскоростную шкотовую лебёдку, дабы помочь старому телу тягать верёвки. Кроме этого смастерил ручную якорную лебедку с прямым приводом из отходов нержавейки, старого цепного барабана и кнехта. Я верю в тяжелые якоря и длинные цепи, но их нужно поднимать. Но и лебёдка не продержалась до конца плавания.

Внутреннее устройство предельно простое. Вся лодка образует одно цельное жилое пространство с высотой над головой 6 футов 8 дюймов. Нет ни переборок, ни перегородок, ни кают. Борта внутри — голая сталь, выкрашенная в белый цвет, без утепления и облицовки. В случае аварии и во время обслуживания я могу добраться до любой части корпуса изнутри. Из-за отсутствия потопчин и кокпита, объём внутри больше, чем на большинстве 40-футовых яхт. Спиральные ступени под главным люком служат сиденьем во время вахты.

За лестницей большая кровать, под кроватью место для хранения вещей. Слева от лестницы полноразмерный штурманский стол с удобной сидушкой, на которой я провожу большую часть времени. По правому борту большой камбуз с примусом на карданном подвесе (оригинальный шведский «Примус»). Много книжных полок и открытых рундуков. Встроенных баков у меня нет, пятьсот литров воды распределяется между пластиковой бочкой на двести литров, стоящей на киле, привязанной к мачте, и канистрами разной вместимости. Основные продукты питания хранятся в полудюжине столитровых пластиковых бочек с водонепроницаемыми крышками. Под полом живут банки и якорная цепь. Столярную отделку я завершал более двадцати лет из б.у. дерева, собранного на четырёх разных континентах. Многие деревянные поверхности покрыты резьбой.

Два десятка лет я использовал для освещения свечи. Когда моя любимая решила пойти со мной в Южную Америку, я приварил к транцу широкую скамью и установил сверху солнечную панель. Герметичная гелевая батарея питает пару светодиодных светильников внутри и компьютер — напрямую от постоянного тока, без инвертора. Это то, что касается моих способностей как электрика. На моей лодке никогда не будет ничего, что я не понимаю или не могу отремонтировать без посторонней помощи.

Ориентируюсь я с помощью секстанта по б.у. бумажным картам. Мне повезло, потому что мне нравится традиционная система навигации, я понимаю стоящую за ней небесную механику. Мой хронометр из "Вулворта"[4] не имеет торговой марки, это дешёвые китайские цифровые наручные часы, которые отстают на три секунды в неделю. Я периодически проверяю их по гринвичскому времени в местных интернет-

кафе или по сигналам времени своего маленького коротковолнового радиоприёмника.

Думаю, я достаточно описал "Кехаар", чтобы вы составили себе представление. Я построил его за шесть месяцев и ходил повсюду с минимальным бюджетом и минимумом обслуживания, чему я научился на коммерческих рабочих лодках. Он не похож на яхту. Это прочная, грубая посудина, построенная с расчётом на любую погоду. Её перепродажная стоимость — ноль, но это всё, что я хочу от лодки.

Теперь о шкипере:
Я этнический русский, рост шесть футов и пять дюймов, патриархальная борода, залысины, склонность к алкоголю, прямо стереотип из комиксов. До двадцати одного года я не знал ни слова по-английски, и это до сих пор заметно. Вырос в Праге во времена коммунизма. В годы упадка Брежневского правления, в возрасте двадцати двух лет, я проскользнул под железным занавесом и убежал на Запад. Все правительства, к которым я обращался, хотели отправить меня обратно, никто не хотел ещё одного длинноволосого бородатого хиппи. Никто не дал мне никаких документов, я никому не был нужен. Отказавшись принять решение Свободного мира, я ушёл в подполье и всплыл десятилетием позже на Тасмании, в Австралии. Об этом периоде своей жизни я написал в книге «Out of census».

Я работал плотником, строителем, стриг овец и неплохо жил на Тасмании, пока в один прекрасный день моя жена не продала нашу ферму и дом, который я построил, прислав мне чек на тысячу долларов за мои труды. Я думал, поперхнусь. После этого я оставил респектабельную жизнь и построил «Кехаар» на бюджет, граничащий с несуществующим. Пересекая Бассов пролив зимой я использовал в качестве

навигационного пособия атлас автомобильных дорог Австралии Shell. Я шёл в тропики. Стратегия держать Австралию слева по борту привела меня в Дарвин, он стал моим новым домом.

«Муссон дервиш» была первая книга, которую я написал. В ней речь идёт о строительстве «Кехаара», о плавании на север, вдоль Барьерного рифа и через Индийский океан, о трёх годах самостоятельной торговли на Мадагаскаре и в Восточной Африке, и ещё о трёх годах на Дальнем Востоке — в Японии, Корее и Филиппинах. Эта история заканчивается в тот день, когда я встретил любовь всей своей жизни, которая тогда была менеджером небольшой марины на Палаване на Филиппинах. Тайфун уничтожил эту хрупкую марину и следующие пять лет мы жили на пляже Палавана. Книга «С русалкой на лунном дереве» — это рассказ об этом периоде. Мне надоело быть бедным, я, наконец, погрузил наши пожитки в «Кехаар», и мы вернулись в Дарвин. Там я зарабатывал на жизнь, стуча молотком на набережной. Моим жилищем стал пятидесятисемифутовый списанный траулер для ловли креветок — ещё одна стальная лодка, которую нужно поддерживать на плаву. Несколько сезонных поездок на острова, и, к тому времени, когда эта книга начинается с очередного пересечения Индийского океана, мне было под шестьдесят, а «Кехаару» двадцать два года. 60 000 миль под килем, почти все в одиночку. Мы оба неотвратимо старели.

Глава 2. Бродяга в Африке.

Мир «Муссонн дервиша» изменился за двадцать лет с тех пор, как я в последний раз плавал по Индийскому океану. Электронные гаджеты полностью завладели разумом среднего моряка, заменив те небольшие морские навыки, которые у него могли ещё быть. Большие районы, ранее закрытые, открылись для круизов. Столь же большие области стали слишком опасными. Вьетнам, Китай и Камбоджа увидели первых отчаянных яхтсменов, посещающих девственные берега. Красное море, Персидский залив и Восточная Африка были под властью сомалийских пиратов.

Менялась и природа. Побережье Южной Атлантики в Бразилии пережил первый в истории тропический циклон. Потепление Арктики позволяет осуществлять навигацию Северо-Западным проходом. На некоторых тихоокеанских атоллах закончилась вода, поскольку их водоносные горизонты были затоплены поднимающимся уровнем океана. Сокращение рыбных запасов превратило в водную пустыню многие прибрежные и большинство пелагических промыслов. В центрах всех пяти систем океанических течений подтверждено огромное скопление синтетического мусора, убивающего птиц и

рыб, которые принимают его за пищу. Эти изменения звучат абстрактно, когда вы слышите о них в полутораминутном эмоциональном новостном клипе, но некоторые из них оказали непосредственное влияние на моё плавание.

Приближаясь снова к Мадагаскару с сильным попутным юго-восточным пассатом, я сильно сомневался, правильно ли я выбрал маршрут. Вся западная половина Индийского океана была омрачена страхом перед сомалийскими пиратами (всё пространство к северу от Мадагаскара и к западу от Индии, вплоть до Персидского залива и Суэца). Говоря о пиратах, я не имею в виду милую разноцветную Диснеевскую чушь, я говорю о головорезах и убийцах. Информируемые компьютеризированной разведсетью, базирующейся в Дубае, голодные, отчаянные, вооруженые АК-42, гранатомётами, GPS, радарами и спутниковыми телефонами сомалийцы дрейфовали на своих скоростных штурмовых лодках по всему океану, не имея на борту достаточно топлива, чтобы вернуться домой. Они захватывали любое судно, появляющееся в поле зрения, безжалостно убивая экипаж в случае сопротивления. В отличие от средневековых пиратов и современных разбойников на Дальнем Востоке, сомалийцев не интересует груз, который везут корабли. Их цель — люди. Они захватывают экипаж и требуют выкуп. Просят миллионы долларов и получают их. В противном случае убивают заложников.

С годами они научились оставлять некоторые из захваченных грузовых судов небольшого размера и использовать их в качестве плавбаз, а их экипажи в качестве живого щита, что позволяло оставаться в море неопределенно долго, Не один яхтсмен провел целые месяцы, потея в застенках Сомали, прежде чем за него заплатили выкуп, но и не мало из них закончили путь в сундуке Дэви Джонса[5] с пулей в голове, иногда всем пожилым экипажем. Сейшельские острова,

Красное море и Восточная Африка перестали быть местами круизов. Однако подробности о конкретных случаях часто были двусмысленными, противоречивыми, некоторые из них не согласовывались с тем, что я лично знаю об этом районе. ИМО — Международная морская организация, пытающаяся координировать ответные противопиратские действия, провела произвольную линию вдоль 10° южной широты, заявив, что за её пределами вы в безопасности от пиратских нападений. Тем не менее, я слышал о странном случае в 2010 году, когда яхта была взята на абордаж после выхода из Мтвара на юге Танзании, находящегося на 10°30′ южной широты, недалеко от реки Рувума, на границе с Мозамбиком. Они направлялись на юг, к заливу Ричарда. История появлялась на многих яхтенных форумах в разных версиях, и мне она была непонятна. География не сходилась. Также было странно, что такой консервативный орган, как ИМО, пропустил этот случай в своей оценке риска. По их утверждениям, 10°30′ южной широты было безопасной зоной.

Я провёл три года на Мадагаскаре в девяностых годах и знал, что зима на юге Мадагаскара — это серьёзные шторма, идущие с Мыса[6]. Я намеревался обогнуть остров с севера, и проскользнуть Мозамбикским проливом. Кап д'Амбр — моя поворотная точка, самая северная оконечность Мадагаскара, находится примерно на 12° южной широты, и близость к Мтвара заставляла меня нервничать. Хотя за последние два года ни одна яхта не была захвачена, но лишь потому, что никто не отваживался туда идти. Так говорили в Австралии.

Я не мог дождаться того момента, когда обойду Кап д'Амбр. После пяти недель жестокой болтанки на сильном течении я был избит до синевы, меня швыряло по лодке, как болтик в ящике стола. В Индийском океане пассаты сезонно усиливаются муссонами, а зимой они действительно дуют днём и ночью.

Мне нетерпелось скорее зайти в более спокойные воды подветренной стороны Мадагаскара, хотелось непрерывного спокойного ночного сна. До сих пор с усиленным пассатом при стабильном, двадцати-тридцатиузловом ветре, а с порывами часто и больше, я шёл феноменально быстро. Первые 4000 миль от Дарвина я пролетел за тридцать дней, попутное течение давало дополнительные двадцать-сорок миль в день. В этом переходе я держался примерно 13° южной широты и условия сильно отличались от первого перехода по 20° южной широты. Волна здесь не вытягивалась в величественные океанические валы, как это происходит южнее, где гребни волн катятся на расстоянии полумили друг от друга, а между ними чистый сёрфинг. Более сильное течение на 13° ю.ш. вызывает возмущения каждый раз, когда налетает на какое-нибудь подводное препятствие, постоянно огибая подводные горы или мелкие банки. Зыбь при этом завязывается узлами и вздымается водяными замками. Приходится сильнее рифиться, чтобы пощадить мачту, когда крутишь слалом между невозможными синими горами, и идти туда, куда несёт изменчивое течение, но на следующий день секстант показывает переход в 148 миль от полудня до полудня. Прекрасно. В одиночку на 30-футовом крейсере я и не мечтал двигаться быстрее.

При дикой качке лодки мои действия были очень ограничены. Читать и писать — это всё, что я мог делать помимо готовки и самых необходимых работ. И моё любимое занятие на борту — сидеть в круглом люке, покачиваясь на бортике в такт с лодкой, глядя на море. Ни одной мысли в голове, очень похоже на медитацию. Если позволяет погода, я могу заниматься этим часами, от чего получаю огромное удовольствие. Первую неделю на переходе я редко занимался чем-либо ещё, спускаясь внутрь только тогда, когда погода портилась и волны

начинали слишком часто плескать на палубу. Я нахожу это занятие умиротворяющим, исцеляющим, приносящим удовлетворение. Основная причина, по которой я пью кофе в переходе — это вообще необходимость принудить себя к какой-то полезной деятельности. Без кофе я бы просто сидел в люке и смотрел на воду целыми днями, день за днём. Нет ничего плохого в том, чтобы сидеть в люке и смотреть на морские волны цвета индиго. Я много этим занимаюсь даже после того, как выпью кофе, но я Крис, у меня всегда так много увлекательных проектов в работе, что было бы стыдно потерять впустую в море два месяца абсолютного одиночества. Поэтому я много пишу. Пишу в безмятежной отрешённости одиночества то, что не могу написать дома в Дарвине, погружённый в тамошнюю бешеную повседневную жизнь.

Этот конкретный переход был отрезвляющим и печальным. Не было теней за бортом, неоновые полосы не проносились мимо руля за кормой, не было драк из-за остатков пищи с камбуза, крошечные монстры не поднимались из глубин, чтобы поприветствовать меня. Обычно на переходе вокруг лодки собирался целый пёстрый зверинец сопровождающих: корифены, желтопёрые тунцы, каранксы, странные рыбы прилипалы, различные пёстрые рыбы всех форм и оттенков. Но в 2014 году Индийский океан был мёртв. Я каждый день смотрел за корму — там никого не было. 5000 миль открытого моря, пустыня. Время от времени выпрыгивала одинокая летучая рыба, улетающая прочь, но никогда стайка. Птицы ещё реже. Им нечем питаться. По утрам на носовой палубе я находил несколько мальков летучих рыб длиной в дюйм — наверно они возвращаются, но восстановление будет медленным. Огромный океан был разграблен начисто. Ближе к суше, где различные правительства могут установить свои экономические зоны, ситуация лучше. Я видел стаи фрегатов, фэтонов и олуш, когда проходил близко к острову Рождества и южнее Кокос-Килинг. Даже истощённые воды Индонезии и

Филиппин теперь казались кишащими рыбой по сравнению с открытым океаном. Это ужасно. И я видел, как всё это произошло за мою короткую жизнь.

В конце 70-х я впервые пересёк этот океан и каждое утро лакомился летучими рыбами. Каждую ночь на палубу приземлялись десять-двенадцать больших жирных рыб. Некоторых я оставлял на живца и ловил одну дорадо за другой. В 90-е годы, при первом переходе на Мадагаскар, я заметил сильное истощение моря, но всё же собрал эскорт из сообразительных осторожных рыб, которые прошли со мной весь путь до Маврикия. Через двадцать лет в море совсем ничего не осталось, мой след был синим и чистым. Вы слышите о коллапсе промысла сардин в Перу, трески в Ньюфаундленде, атлантического большеголова в Новой Зеландии, но только когда неделю за неделей плывёшь по мёртвому океану, понимаешь, что́ мы сотворили, насколько ужасна катастрофа на самом деле.

Шесть месяцев спустя я наблюдал то же самое в тропической Атлантике. Индиго-голубая пустыня. Ни рыб, ни птиц, ни дельфинов, ни какой-либо жизни вообще. Тогда, каждый раз поймав рыбу, я делал записи в бортовом журнале. Это было не очень часто. Теперь же я делаю взволнованные записи, когда просто вижу рыбу. И это случается ещё реже.

Уничтожение сомалийского рыболовства стало непосредственной причиной нынешней волны пиратства. Гражданская война расколола страну на враждующие вотчины, центральное правительство рухнуло, государство перестало функционировать, некому стало охранять богатые прибрежные рыбные угодья. Иностранные промышленные рыболовецкие траулеры, истощившие ранее другие океанские промыслы, налетели незамедлительно. Тайвань, Китай, Россия, Корея, Япония безжалостно процеживали сомалийские воды, вплоть до самых берегов. Не было никакой власти, чтобы остановить

их. Местные рыбаки собрали оружие, оставшееся со времён гражданской войны, и нанесли ответный удар, защищая свои рыбные запасы. Некоторые из первых пиратских банд даже называли себя «береговой охраной» или ее сомалийским эквивалентом. Рыбаки грабили море, сомалийцы последовали за ними. Траулеры брали на абордаж, конфисковали и буксировали в Сомали под угрозой оружия. В конце концов их освобождали после уплаты крупного выкупа — так был обнаружен способ зарабатывания денег. Некоторые тайские траулеры, занимавшиеся браконьерством, были переоборудованы в пиратские плавбазы, а их экипажи были вынуждены управлять этими судами.

Через тридцать шесть дней после выхода из Дарвина я подошёл к северному побережью Мадагаскара, в 4850 милях от Дина-Бич. Это составляло в среднем 134 мили в день на протяжении перехода через весь Индийский океан. В первые дни после выхода из Дина-Бич я думал, что с моим новым секстантом что-то не так, ведь прогресс казался невероятно быстрым, но в конце концов даже грубая навигация по кухонным часам подтвердила это. Каждую неделю я переводил свои корабельные часы на час, что составляло около 900 миль в неделю. Я даже побил свой рекорд, пройдя 1045 миль за семь дней на 30-футовой яхте. Как это получилось? Думаю, я стал на двадцать лет старше и на 50 000 миль опытнее как в планировании, так и в исполнении. А может быть просто повезло с погодой.

Вечером в пятнадцати милях впереди я увидел землю: низкие холмы северо-западного Мадагаскара. Я повернул вправо и сделал короткий 60-мильный галс к северной оконечности острова, печально известному мысу Кап д’Амбр. Помню, что французы постоянно говорили о штормах у Кап д'Амбр, но мой собственный опыт его прохождения был удачным. Было

немного воплей и боксирования с воздухом от радости, что моя навигация оказалась точной, что я пересёк океан за фантастическое время и всё такое прочее, как вдруг, среди ясного неба, ударил сильный порыв ветра, и через несколько мгновений уже бушевал один из пресловутых штормов Кап д'Амбр. Наступила ночь, тёмная, как чернила. Могучие течения, идущие из открытого океана, натыкаются на преграду у берега и закручиваются дьявольскими узорами. Меня то несло на берег со скоростью три узла, то вдруг тусклый свет местного маяка унёсся прочь, как на роликах. Перекрёстное волнение, которое образовывали эти беспорядочные потоки, сводило с ума. В темноте огромная волна, обрушившись на лодку, разбила и снесла напрочь Джереми — моего ветрорулевого. Я собрал все детали и остаток ночи просидел в люке, руля вручную, пробираясь к подветренному берегу при ярком свете луны. Земля была не видна за густым дождём.

Утром не было видно никаких признаков земли, ветер повернул на юго-восток, но не стихал. Дуло так сильно, что я не мог нести паруса по ветру: любой кусок парусины делал лодку неуправляемой. С опущенным тюком паруса и лат я мог просто держать лодку на курсе, идя по ветру под голым рангоутом. Рулить было тяжело и я привязал румпель к поручню. Затем мощная волна ударила в лодку сбоку, разбила рулевое управление, и я остался с румпелем в руке. Обычно при очень сильном ударе по рулю румпель ломался. В прошлом он ломался так много раз, что мне надоело его менять, и я сделал его действительно прочным: из ламината твердой древесины. Новый румпель получился слишком прочным, и когда я привязал его, вместо него сломался руль. Представьте себе силу волны — болт в три четверти дюйма из нержавеющей стали, на котором держался румпель, сломался, как спичка; две стальные щеки на верхней части баллера руля погнулись, чёрная стальная пластина толщиной в четверть дюйма

оторвалась и погнулась. Шторм не стихал, ветер продолжал завывать, и на каком расстоянии подветренный берег, неизвестно — руля нет!

Я прополз по палубе на корму с куском цепи из нержавейки и обмотал его вокруг головки руля. Погнутые металлические щёки, свисающие с баллера руля, давали цепи достаточную опору, чтобы она крепко держалась. Затем протянул концы цепи по палубе к лебёдке, добавив кусок верёвки. Импровизированный квадрант управлялся на удивление хорошо. Через пару часов я взял секстантом высоту солнца сквозь облака — течение быстро несло меня на север. К полудню позади остался Гранд-Тер, и я лебёдкой повернул лодку на запад.

Той же ночью мы проскользнули под защиту Мадагаскара и погода тут же улучшилась. К утру установился штиль, море успокоилось и жизнь вошла в привычное русло. Я взвесил все варианты и на Мадагаскар решил не заходить. Я хорошо знаю остров. Чтобы попасть в какое-нибудь интересное мне место, потребовалось бы примерно столько же времени, сколько нужно чтобы пересечь пролив и дойти до Африки, что было моим первоначальным планом. Дрейфуя в северной части Мозамбикского пролива по спокойному морю и проходя всего 30-40 миль в день, я безмерно наслаждался переменой погоды, блуждал между прибрежными рифами, хорошо знакомыми мне по прошлым плаваниям.

«Кехаар» — одна из тех редких лодок, которые можно настроить так, чтобы они шли строго по ветру без автопилота, особенно при слабом ветре. Мачта сдвинута настолько далеко вперёд, что парус тянет лодку, а не толкает её. Хитрость заключается в том, чтобы нести нужное количество парусов: слишком много — и она будет приводиться на ветер,

недостаточно — и она увалится и повернёт через фордевинд. При лёгком ветре до десяти узлов полная парусина (420 квадратных футов) просто идеальна, при этом румпель закреплён. Вблизи экватора, в тропиках, часто приходится идти со слабыми (меньше десяти узлов) ветрами. При более сильном ветре с зарифленным парусом лодка будет рыскать, но пока ветер остаётся достаточно устойчивым, она возвращается на курс.

В этот раз я вообще не останавливался на Мадагаскаре. Несколько лет назад в Дарвине я услышал, что немец Майк с лодки «Дуала», мой приятель, был обезглавлен в каюте своей лодки в Нуси-Бе. Сначала в его убийстве обвинили Алекса[7], и тот провёл пять месяцев в тюрьме в Нуси-Бе, прежде чем нанятая швейцарская команда экспертов доказала его непричастность. Подобные истории были главной причиной, по которой я покинул свой любимый Мадагаскар два десятилетия назад. Я видел, что двигаюсь в тупик. Если бы я остался на Мадагаскаре и продолжал заниматься мелкой торговлей и контрабандой в одиночку, то, в конце концов, закончил бы свои дни с перерезанной глоткой. Местные очень недвусмысленно предупреждали меня. Поэтому я всё бросил и ушёл на Дальний Восток, чтобы попробовать что-то другое. Однако Майк остался до конца. (Три года спустя я столкнулся с братом Алекса в Панаме. Его версия гибели Майка была ещё более жуткой.)

От Кап д’Амбр за девять дней приятного плавания со слабыми ветрами я добрался до побережья Северного Мозамбика. В Пемба за двухдневную остановку меня с меня содрали двести долларов. Следующие четыре дня я донимал иммиграционную службу, чтобы вернуть свой паспорт, после чего они потребовали ещё восемьдесят долларов за оформление выхода. Это демонстрирует, каким мягким и законопослушным я стал, проживая в Дарвине. Я мог бы

незаметно проскользнуть в большую гавань Пембы и выйти из неё, не заморачиваясь с оформлением, как делал в прошлом, во времена, когда был торговцем. Играть по правилам в Африке невыгодно. Мне придётся немного напрячься, если я хочу хорошо провести здесь время.

Порт Пемба (не путать с островом Пемба, лежащим севернее) был моей первой остановкой после Дарвина и завершал переход в пять с половиной тысяч миль. Я бросил якорь в глубине бухты примерно в трёх милях от города на спокойной воде у пляжа. После шести недель постоянного завывания ветра, свистящего на оконечностях полых лат паруса, грохота волн, скрипа такелажа, адского шума в каюте, когда все мои пожитки летали от стенки к стенке внутри шкафов и полок, когда лодка раскачивалась от планширя до планширя, после шести недель непрекращающегося шума меня внезапно окутала ревущая тишина. Было так тихо, что у меня заболело ухо. Тишина была настолько шумной в моей голове, что я не мог думать. Было физически больно. Раньше со мной такого никогда не случалось.

Затем начались хлопоты, связанные с возвращением в человеческое общество. Нужно было найти какую-то одежду, обувь, замки, чтобы закрыть лодку. Деньги. Оформление документов. Во время длительного морского перехода я погружаюсь в странное душевное состояние равновесия, в тихий непритязательный покой. Жизнь на борту становится простой и необременённой ненужными вещами, и, прибыв в первый порт, я возмущаюсь повседневностью, нарушающей моё уединение. Пару раз со мной случалось, что я действительно проходил мимо намеченного пункта назначения, потому что не хотел нарушать свое состояние «барака»[8]. Увы, вечно кружить вокруг земного шара невозможно, в какой-то

момент приходится столкнуться с миром лицом к лицу. Однако это может оказаться большим бременем.

Сойдя на берег, я, видимо, не проверил, достаточно ли выпущено якорной цепи. Очевидно, я этого не сделал. Днём поднялся сильный юго-восточный ветер. Сидя за чашкой отличного кофе в городе в кафе на холме, я вдруг увидел, как моя лодка медленно дрейфует по заливу. Подскочив, я бросился лихорадочно искать транспорт, чтобы доехать обратно до пляжа, потом долго грёб, чтобы поймать «Кехаар» до того, как он нанесёт ущерб моторным лодкам, стоящим на рейде города, а затем остаток дня лавировался обратно к той же якорной стоянке.

В течении четырёх дней ожидания от иммиграционной службы разрешения на двухдневный заход, я много гулял по городу. Мозамбик так же беден, как и все страны к югу от Сахары, но я не видел ни попрошаек, ни бродяг, спящих на улицах. Полицейские не носят оружия, лишь короткие деревянные палки. Если подумать, я вообще не видел никакого оружия. Военные находятся в казармах, хотя время от времени здесь вспыхивают периодические бои между политическими группировками. К тому времени, как я добрался до Южной Африки, в новостях сообщили об очередной гражданской войне в центральном Мозамбике. А вот с водой беда. Каждый раз, когда прорывается магистральный водопровод, люди выкапывают прохудившийся участок и используют дыру в земле как временный колодец, наполняют ведра и канистры мутной водой, и несут домой на головах.

Причина, по которой я зашёл в Пемба, были резчики Маконде: на мой взгляд, они лучшие резчики по дереву в Африке. Двадцать лет назад я видел фантастические вещи на побережье, в Мтвара и на Исла-де-Мозамбик, но тогда у меня

не было денег, чтобы купить что-то из этого. На этот раз у меня были деньги, но я опоздал. Чёрного дерева осталось очень мало, сейчас каждое изделие, проданное иностранцу, должно быть одобрено правительством. Старые резчики умирают, а молодые не заинтересованы в работе. Я действительно видел несколько впечатляющих произведений в частных коллекциях местных жителей, но ничего, что я мог бы приобрести. Сами жители Маконде сказали мне, что да, в окрестностях их столицы Маеды я могу найти хорошие вещи, но столкнувшись с бюрократией в Пемба я не стал беспокоиться.

Пемба гудел в лихорадке нефте- и газодобычи. В южной части залива строился совершенно новый порт для обслуживания добывающей промышленности. Сами буровые установки находятся севернее, в зоне Пальмы и в устье реки Рувума. Их охраняет собственная охрана из наёмников, ВМС ЮАР и Международная противопиратская оперативная группа. Мозамбикский пролив, Мадагаскар, Майотта, Коморские острова и побережье Мозамбика — всё это теперь свободно и безопасно от пиратов. Далее на север нападения также прекратились. Я разговаривал с ребятами, которые три года назад каждую неделю летали в Сомали, чтобы забрать заложников, за которых заплатили выкуп. Теперь они ездили туда раз в три месяца. Пиратство сдерживается, моря приходят в норму. По словам ребят, попытки поддержать правительство в Сомали тут ни при чём, работает только грубая сила.

Жуткие истории, которые я слышал от людей, непосредственно причастных к этому, не попадают ни в мировые средства массовой информации, ни на интернет-форумы. Это настоящие военные истории о зверствах и убийствах со всех сторон — ничего из того, что белый человек хотел бы услышать за завтраком. Когда сомалийцы казнили двух американских яхтсменов на своей базе, потому что переговоры, на их взгляд, тянулись слишком медленно, янки

послали ударные вертолёты, чтобы разбомбить город пиратов с населением около 1200 человек. Но морские пехотинцы США застали лишь обугленные руины, из-под обломков поднимался дым, повсюду валялись мёртвые и умирающие, никаких признаков жизни. Накануне ВМС Китая нанесли удар по каким-то своим причинам. Никому не сказав, они разбомбили напалмом вотчину пиратов, не удосужившись выделить определённые цели, убив всё, что шевелилось. Выжившие разнесли слухи, и жители близлежащих прибрежных районов теперь опасаются поддерживать пиратов.

Французская яхта, на которой была молодая пара с ребёнком, подверглась нападению в открытом море. Им удалось передать сигнал бедствия по радио. Французский флот обнаружил пиратский корабль-базу, разбомбил его с воздуха, потопил, а оставшиеся в живых утонули. Штурмовые катера пиратов, сумевшие уйти, остались без снабжения в океане умирать от жажды. Я мог бы продолжать и продолжать, но некоторые истории, которые я слышал, слишком кровавы, чтобы их повторять.

В последнее утро перед уходом из Пемба я столкнулся с парнем, с которым познакомился 20 лет назад — Андре, южноафриканский ловец акул. Я написал о нём главу «Акульи плавники» в «Муссон дервише». Мир тесен и эфемерные связи между людьми не исчезают. Мы спустились на пляж и присели поболтать на перевёрнутом долблёном каноэ в тени дерева кунгу[9]. Андре по-прежнему плёл интриги, по-прежнему сталкивался с мошенниками, законными и нелегальными. Два года назад ему пришлось покинуть Сейшельские острова, когда угроза пиратства уничтожила рыболовные чартеры. Теперь он строил коммерческую пристань в Пальме для обслуживания нефтяных промыслов.

Я спросил его о сомалийских пиратах. «Три года назад катера с мёртвыми сомалийцами иногда выбрасывало на берег даже здесь, в Мозамбике, но не более того», — сказал он. — «Без горючего и воды они погибали в море, их уносило течением на юг. Катера, у которых заканчивалось топливо, также были единственными, кто атаковал яхты. Они захватывали их, чтобы вернуться домой».

А дело Мтвара? У Андре была своя версия этой истории, и его рассказ делал её ещё менее понятной. Я вообще не мог понять, что пострадавшие делали в Мтвара: большом, мало похожем на город посёлке недалеко от границы с Мозамбиком. Я сам был там однажды, когда торговал — это не то место, которое яхтсмены выбирают для посещения.

Плывя дальше на юг, я встретил ещё людей, лично знавших шкипера и команду этой лодки, подвергшейся нападению и записал в дневник ещё несколько версий, но, к сожалению, не смог поговорить ни с самим шкипером, ни с его командой. Он умер от рака в прошлом году, а его команда отбывала срок в тюрьме по делу, не имеющему отношения к происшествию. Я понял всё только пять месяцев спустя, разговаривая с курьером из Ричардс-Бей. Он хорошо знал этих людей и, наконец, распутал запутанный клубок. Нападение действительно было жестоким, как и рассказывают истории, но лодка была вовсе не в Мтвара. Они покидали Мтвапа — небольшой залив с яхт-клубом в нескольких милях к северу от Момбасы в Кении. Мгновенно все детали встали на свои места, и история стала ясной. Мтвапа — место, популярное у африканских яхтсменов, но в остальном это совершенно неизвестный пригород Момбасы. Какой-то невежественный модератор круизного форума в Америке, никогда не слышавший о малоизвестном Мтвапа-Крик, счёл это за опечатку и изменил название на Мтвара — большой

населённый пункт, который можно найти в любом атласе. И все остальные веб-сайты слепо скопировали ошибку, хотя между двумя этими точками четыреста морских миль. Если бы я знал, что пиратское нападение было совершено в Мтвапа, на четвёртом градусе южной широты, я бы не беспокоился. Вот вам и интернет-источники.

В Мозамбике не было возможностей починить разбитое рулевое управление. В Пемба я лишь заменил сломанный болт румпеля на массивный длинный, купленный в местном магазине и был уверен, что цепь и рулевое управление с лебёдкой продержатся до Южной Африки.

В последнюю неделю Рамадана я покинул Пемба и направился на юг. Лодка скользила в ночи мимо раскинувшихся мусульманских трущоб, Африка дышала на меня своим волшебством. Идя всего в четверти мили от берега, я чувствовал в темноте запах стелящегося над водой дыма от костров, видя всё, что происходит на берегу, будучи невидимым: крошечные лачуги, освещённые тусклыми голыми лампочками... чтение Корана повсюду транслируется через треснувший репродуктор, соревнуются муэдзины из разных мечетей, правоверные ужинают и закуривают сигареты... Большинство из них постятся весь день в тихом достоинстве, и даже официанты, обслуживающие кафе, которое я часто посещал.

Два доу, тяжело нагруженные мангровыми шестами, безмолвно лавировали рядом с берегом. Я тихо шёл рядом с ними. Пройдя мимо тёмных теней огромных баобабов, растущих на северном мысе, я выскользнул в открытое море.

Я уже семь раз пересекал Мозамбикский пролив и знал, что переход на юг будет трудным, но поначалу мне не удавалось настроиться на нужный лад. За несколько дней в Пемба я

слишком расслабился. Глядя на карту, я подсчитал длину перехода — что-то около 1100 или 1200 миль, пустяк по сравнению с пересечением Индийского океана, но на самом деле это равносильно плаванию из Дарвина на Филиппины, только против преобладающих ветров. Прошла целая неделя на подветренном берегу Бейрского залива, прежде чем я обрёл правильный психологический настрой. Очень слабые встречные ветра чередовались с короткими штормами, затем опять слабые встречные ветра, дрейф в штиле, а потом лавировка против о юго-восточного ветра.

Большую часть моего продвижения вперёд обеспечивало попутное течение. Но оно тоже было эфемерно. Мозамбикское течение — это река в море шириной от восьмидесяти до ста миль, текущая со скоростью примерно один узел на юг вдоль африканского побережья. Узкая лента яростного центрального потока около пятнадцати миль в ширину извивается где-то посередине, шипит, плюётся брызгами, топорщится волнами. Волны высотой всего в один фут начинают обрушиваться уже при ветре в два узла. Текущий поток, имеющий скорость три-четыре узла легко распознать, просто взглянув на поверхность моря в тихую погоду, но при порывистом ветре за ним очень трудно уследить. Он не следует вдоль 100-саженной изобаты, как уверяют книги, а извивается, закручивается вихрями и водоворотами. Я пересёк его дважды, но, лавируясь при слабом встречном ветре, вскоре снова потерял.

Видимо, для того чтобы мне не было скучно, мой компас сошёл с ума. Когда солнце садится на востоке, понимаешь, что с ним какая-то проблема. Я постучал по компасу. Ничего не изменилось. Откопал два своих маленьких ручных компаса с Микки Маусом, положил их на стол, и каждый из них показывал разное направление. Я вынес их на палубу и получил ещё два

разных значения. Интересно, что это? Локальная магнитная аномалия?

«Кехаар» не имеет кокпита, а снаружи негде безопасно установить компас, поэтому я установил его на свой штурманский стол в каюте. Внутри стальной лодки он всегда имел большие отклонения, но работал. Сейчас он совершенно сошёл с рельсов. Я проверял его по направлению на Южный Крест и он показывал два совершенно разных курса на юг, в зависимости от того, каким галсом мы шли. Я облазил под столом, за компасом, повсюду в поисках проводов постоянного тока, кусков стали, которых раньше не было, всего, что могло повлиять на компас, но ничего не нашёл. К счастью, был период близкий к полнолунию, небо было ясным, и я мог ориентироваться по Солнцу, Луне и Южному Кресту.

Я взял коротковолновый радиоприёмник, которым ловлю сигналы точного времени и положил его рядом с компасом. У него в динамиках мощные магниты. Несколько проходов заставили картушку компаса вращаться, и когда я убрал радио и картушка успокоилась, она стала показывать примерно реальный курс. Я списал всё на неустановленную магнитную аномалию и пошёл спать.

На следующее утро компас показывал направление на солнце с отклонением на 100°. Я вспомнил, что у Мелвилла есть глава в «Моби Дике» об обратном компасе, но это происходило после сильной грозы. К полудню мой компас зафиксировался в направлении север-юг, независимо от того, куда был направлен нос лодки. Я прошёл мимо странного судна. Издалека оно выглядело как нефтяная вышка: высокая центральная конструкция, вертолётная площадка, краны, множество надстроек-параллелепипедов. Подойдя поближе, я заметил, что оно медленно движется и больше похоже на

баржу, чем на буровую установку. Это был глубоководный земснаряд, поднимающий что-то со дна моря. Может ли это быть связано с магнитной аномалией? Точно, оно что-то добывает! Я рассмеялся. Я ведь проходил здесь уже два раза, как я мог не помнить об этой предполагаемой аномалии? Да просто двадцать лет назад будучи первый раз в Африке я вообще компас не имел и тогда рулил по ветру, волне и звёздам, и никакие аномалии меня не беспокоили.

Сидя в люке, я размышлял о том, что магнитная аномалия казалась неподходящим объяснением. Аномалии не требуются недели, чтобы проявиться. Внезапно мне пришла в голову поразительная мысль. Я взял свой маленький ручной компас, встал на палубу и поднял его высоко, как только смог, подальше от стали, и проверил по солнцу. Он работал нормально, включая вариацию 20°. Я заглянул в каюту. Главный компас внутри все ещё был заблокирован в положении север - юг. Я понял, в чём проблема. На «Кехааре» никогда не было электричества. Двадцать лет я пользовался свечами для освещения. У меня не было ни двигателя, ни солнечных панелей, ни аккумуляторов. Перед этим плаванием я впервые установил солнечную панель. Одну панель, простой регулятор и аккумулятор. Пара проводов ведёт к плафону освещения салона и к одной розетке, всё очень просто. Но этого было достаточно, чтобы постоянный ток превратил всю лодку в магнит. Я снял большой настольный компас и поднял его над палубой подальше от стали. Конечно же, он работал нормально.

Загадка раскрыта. Я сидел внутри своего семитонного магнита и размышлял. Отключение питания не помогло, лодка уже была намагничена. Но я не очень беспокоился о компасе, а думал об электролизе. Ремонтируя коммерческие суда, я видел ужасные вещи, которые блуждающий постоянный ток может

сделать со стальными корпусами. Что нужно сделать, чтобы минимизировать ущерб? Так много элементарных вещей, которых я до сих пор не знаю! (Несколько месяцев спустя, пролистывая официальную лоцию южноафриканского побережья, я прочитал о магнитной аномалии у Сент-Люсии, как раз там, где я видел земснаряд.)

В пассатном тумане я подошёл к берегам Южной Африки в районе мыса Видаль. Лодка едва двигалась при очень слабом встречном ветре, течение несло нас на юг, и через пару часов мыс скрылся в дымке за кормой. Во второй половине дня подул попутный ветер, я подошёл ближе к берегу и начал слалом между мигрирующими китами. Десятки горбатых китов медленно продвигались вверх вдоль побережья, демонстрируя всю гамму своих трюков: прыжки, хлопание плавниками, взмахи хвостами. Они изображали атаки на нас, ныряя в последний момент под лодку, пугая меня до потери сознания. Настоящий цирк. Они выглядели такими отчуждёнными, совершенно не обращающими внимания ни на что вокруг, поистине чуждый разум. Когда они выпрыгивают и падают обратно в море, раздаётся звук похожий на пушечный выстрел, глухой взрыв вдалеке. Спектакль продолжался несколько часов, вплоть до захода в Ричардс Бей.

Пока я шёл на юг вдоль побережья, ветер продолжал усиливаться и к вечеру уже завывал вовсю. Я зарифил парус до единственной панели, крошечного треугольника, изо всех сил пытаясь удержать лодку по ветру своим искалеченным рулем. Оставив позади дюны Сент-Люсии, я стал искать новый ориентир, недавно потерпевшее крушение судно у входного канала в Ричардс Бей. Я слышал, что большой сухогруз затонул там год назад между волноломами и его нос до сих пор торчит над водой.

Я заметил корабль за много миль, обошёл его, прошёл между волноломами в залив и бросил якорь на двухметровой глубине возле песчаного острова. Позже я узнал всю историю кораблекрушения от ребят, которые занимались спасением кормовой части судна после того, как оно затонуло.

Как может большое, хорошо оснащённое судно затонуть так близко от порта в двадцать первом веке, со всей этой электроникой и системами безопасности? Никакие самые технологичные гаджеты не помогут, если командовать поставили идиота. В августе 2013 года сухогруз «Смарт» водоизмещением 150 000 тонн принял полный груз угля в Ричардс Бей для доставки в Китай. Капитан грек выразил опасения по поводу погоды: северо-западный ветер под сорок узлов, волны на отмелях сразу за брекватером достигали девяти метров, но капитан порта выпроводил его, чтобы освободить причал для погрузки другого судна. Капитан сухогруза продолжал сомневаться, особенно из-за монструозных волн, но капитан порта приказал ему покинуть порт. Лоцман провёл судно через порт и оставил его у брекватера.

Море у Ричардс Бей очень мелкое и за пределами углублённого канала воды недостаточно для гружёного сухогруза. Как только огромное судно высунулось из-за волнолома, большая волна подхватила его нос и подняла вверх, после чего он рухнул во впадину и всё судно содрогнулось. Второй волной нос задрало ещё выше, погрузив корму глубоко в воду. Третьей волной его качнуло так, что корма коснулась дна. Руль и одна из лопастей винта сломались от удара, судно осталось без хода и управления и ветром его быстро вынесло на мель. Команду спасли, никто не погиб, но 230-метровый корпус, гружёный углём, быстро разломило на три части.

Кормовая часть корабля затонула рядом с судоходным каналом, и портовые власти опасались, что если она сдвинется в шторм, то может вообще заблокировать вход в порт, что станет экономической катастрофой. В море на рейде постоянно ждут погрузки 15-20 сухогрузов. Две местные компании перегрузили уголь из кормовой части на баржу, сняли её с мели, отбуксировали на глубокую воду и затопили. Потом в историю вмешалась африканская бюрократия, и целый год ничего не происходило. В конце концов страховая компания, которая платила за спасение, напомнила правительству Южной Африки, что может просто отказаться от дальнейших работ. Вернувшись после путешествия по Африке на велосипеде, я услышал, что прилетела команда, снимавшая с мели «Конкордию» в Италии, и начала подъём торчащей из воды носовой части «Смарта».

Ричардс Бей мне очень понравился: естественная гавань шириной 12-15 миль с узким углублённым входом — он остаётся больше портом, чем городом. До середины семидесятых это была заброшенная рыбацкая деревушка на берегу большой лагуны. Затем правительство превратило его в крупнейшее в мире предприятие по отгрузке угля с близлежащих угольных шахт на экспорт. С воздуха угольная пристань выглядит как множество квадратных куч чёрного песка с игрушечными конвейерными лентами, пересекающими поле, пока не начинаешь понимать, что лодочки у пристани — это на самом деле гигантские сухогрузы длиной около тысячи футов. Когда юго-западный шторм приносит ветер в сорок узлов, черная пыль летит через гавань к марине, покрывая палубы и паруса мелкой черной пудрой.

Компания Rio Tinto занимается добычей в песчаных дюнах железной руды, титана, циркония и некоторых других металлов.

Мили и мили дюн и холмов покрыты коммерческими плантациями эвкалипта. На суда грузят также древесную щепу, замбийскую и конголезскую медь, алюминий, местный гранит, фосфорную кислоту, платину и другие редкие металлы.

Несколько крупных промышленных концернов построили вокруг залива свои заводы — электростанцию, дробилку древесины, завод удобрений, сталелитейный завод Tata. BHP построила пару алюминиевых заводов. Семь отдалённых друг от друга районов, разделённых по цвету кожи, возникли, чтобы поставлять рабочую силу, но тут нет ни настоящего города, ни центра, ни истории. Сам Ричардс-Бей представляет собой разрозненное скопление огромных торговых центров, торговых рядов, промышленных предприятий и зданий местных органов власти, примерно в пяти километрах от моря. Весь муниципалитет насчитывает всего около 50 000 жителей, а официальный уровень безработицы составляет сорок процентов.

Мне понравилось, что вдоль дорог оставлено много свободного пространства, поросшего травой, много общественной земли, насаждения старых деревьев, казуарины вдоль пляжей, широкая полоса прибрежного дюнового леса. Каналы окружены частными землевладениями, у каждых входных ворот вежливые охранники: неимущие охраняют имущество имущих от своего народа. Отличный район для катания на велосипеде: остров Пеликан, пляжи, плантации эвкалиптов. Группы белых на горных велосипедах выезжают после работы покататься по песчаным дорожкам. Когда дует сильный северо-восточный ветер, на пляже Алкантстранд собираются по две дюжины кайтсёрферов.

В зарослях вдоль дороги бродят стаи обезьян, по тридцать-сорок особей, совершенно ничего не боясь. Чёрные морды, обрамлённые белой бахромой, блестящий серебристый мех и

длинные хвосты — их называют верветками. У взрослых самцов синие яйца и красные члены. Утром они выходят на берег моря, прямо в марину, проходя через бары и рестораны. Я много наблюдал за ними, и некоторые их реакции были просто удивительными, они демонстрировали типично человеческое поведение, не встречающееся у других животных: тревогу, злость и алкоголизм. Они могут нагадить, когда их сосед рядом ест, просто чтобы разозлить его. Как люди.

Африка проявляется в мелких деталях. В местных газетах знахари рекламируют: «4 в 1 от мужских проблем", "Магия кошелька", "Вода зам-зам на удачу", "Увеличение бёдер и груди». Там же женщина спрашивает, что делать с её умершим мужем, который продолжает присылать ей смс-сообщения на телефон спустя два года после смерти.

В местных водах полно крокодилов и бегемотов. Большая пятнистая птица носорог здесь обычная придорожная птица. Она очень странно летает, по синусоиде: четыре резких взмаха крыльями, потом парит, ещё четыре взмаха, опять парит.

В первый день в гавани, ожидая, пока меня зарегистрирует таможня, я сидел в люке и наблюдал, как вертолёт завис над движущимся буксиром, высаживая и подбирая молодых коммандос: у них была тренировка. Вертолёт висел на высоте примерно 30 метров, с помощью лебёдки спуская парней в обвязке на тросу. Выглядело впечатляюще. Затем в сумерках тот же вертолёт завис над причалом и высадил коренастого парня средних лет с короткой бородой и толстую молодую африканку. Они спустились по тросу один за другим, освободились от обвязок и пошли к своим машинам. Они совсем не были похожи на коммандос. Что это? Служба такси в южноафриканском стиле? В конце концов мне сказали, что так,

вертолётом, снимают с кораблей лоцманов. Это дешевле и безопаснее, чем гонять лоцманский катер с полным экипажем в бурном море у входа в порт.

На следующий день, после того, как я зашёл в Ричардс Бей, задул юго-западный шторм с резким холодным ветром, сильным прибоем и неприятным дождём. Я зажёг свечу богам на домашнем алтаре за то, что они позволили мне беспроблемно зайти и укрыться в заливе. Зима и дождь — самое жуткое сочетание, хотя было не так уж холодно: Ричардс-Бей лежит на 29° параллели, примерно так же, как Байрон-Бей или Джералдтон в Австралии, и технически он всё ещё в субтропиках. В заливе трудно найти место, где можно бесплатно встать на якоре, но это возможно. Я ходил в поисках места для «Кехаара». В яхт-клуб Зулулэнд меня не пустили дальше ворот. Я не был достаточно белым для них. Они никогда не слышали о Дарвине, у нас нет взаимных соглашений с их Клубом, и чтобы войти, я должен был вступить в клуб, заплатив 286 долларов, а затем ещё заплатить за швартовку (примерно ту же цену, что мне назвали в марине). Грузная розовая африканерка[10], заведующая клубным офисом, не стала со мной разговаривать напрямую, несмотря на то, что мы стояли в двух метрах друг от друга. Она передавала свои сообщения через робкого помощника, стоявшего рядом. Несколько дней спустя заезжие яхтсмены пригласили меня на вечер барбекю в клубе. Я подъехал на велосипеде и добросовестно попытался зарегистрироваться как гость. "У вас есть с собой судовые документы?" — спросил меня один из офицеров Клуба. — "Судовые документы? Конечно нет". — "Какие-то другие документы?" — "Боже, это что, полицейское расследование? Меня пригласили познакомиться с местными яхтсменами". В клуб в тот вечер я всё же попал по разовой договорённости и ужин был великолепен, но на будущее... идут они... со своим чёртовым яхт-клубом.

Вместо этого я перешёл в Тузи-Гази-Марину, что рядом с причалом, где пришвартовался впервые зайдя в залив. Тузи-Гази — это частный комплекс недвижимости на набережной в торговой гавани, состоящий из отелей, баров, крошечных чистых пляжей, пристани для яхт и заведений, торгующих едой на вынос. Популярное место отдыха южноафриканцев. Как-то утром старый южный кит заплыл прямо в гавань, лениво доплыл до самого берега, развернулся и прошёл вдоль линии пришвартованных лодок, не дальше чем в десяти метрах от нас, а через полчаса направился к каналу на выход. У него была розовая, заросшая ракушками, спина в шрамах, и каждый его выдох сопровождался ужасно неприятным запахом.

В августе, в конце зимы, марина была почти пуста, у расшатанных понтонов стояли всего три лодки с экипажами на борту. Место, видимо, заполняется проходящими яхтами позже, в ноябре. Два длинных шатких понтона на тонущих пластиковых поплавках, гниющий дощатый настил. Вместимость около пятидесяти лодок, чистые туалеты и душевые в ста метрах, через дорогу, закрывающиеся на ключ. Есть электричество и вода. Параллельно марине расположены два бетонных пирса, принадлежащих государству и они, по идее, бесплатные. У них стояло около двадцати лодок. За исключением одного голландца, все были местными, некоторые жили там годами. Много катамаранов. Ни у кого из них нет доступа к душу или туалету. Естественно я тяготел к халявщикам у стенки. Некоторые из них были настоящими самородкамии, другие просто милыми клоунами. Там были бывшие водолазы, нефтяники, грузчики — колоритные персонажи. Я узнал много ценных сплетен и слухов от этих парней.

В своё время я бы не раздумывая присоединился к ним на халявной стоянке, но эти пирсы были открыты для публики, а я

собирался оставить свою лодку без присмотра на пару месяцев, пока буду путешествовать по стране. Я подумал, что если в марине и просят 160 долларов в месяц, то это очень разумная цена. Полная охрана, закрытые ворота и всё такое. Я заплатил за три месяца вперёд.

Но поначалу, прежде чем отправиться в путешествие, мне нужно было привести в порядок «Кехаар», отремонтировать сломанный руль, заменить сломанный ветропилот. Я достал из лодки маленький велосипед BMX[11], который возил с собой, проехал пять километров до города, поговорил с разными людьми, купил кое-какие детали и материалы. Электропитание в Южной Африке такое же, как и в Австралии: 220 вольт, 50 герц, и у меня на борту был инверторный сварочный аппарат. Ричардс-Бей слишком мал, чтобы найти такие вещи, как переходники для местных розеток, поэтому пришлось немного переделать удлинитель. Я перетащил «Кехаар» к общественному бетонному причалу, так как не рискнул варить у понтона с пластиковыми поплавками и деревянным настилом. За один рабочий день я устранил все повреждения от перехода через океан, усилил ветропилот и покрыл слоем эпоксидной смолы новую сталь.

На следующий день, отбуксировав «Кехаар» обратно в гавань, я почувствовал, что выполнил свой долг «благоразумного моряка». Теперь можно было серьёзно повеселиться. Я собрал свой лигерад[12] байк: мне нетерпелось сесть в седло. Ричардс Бей — хорошее место, тихое и спокойное, совершенно безопасное, потому что вокруг нет ни настоящего города, ни городского сброда. Там ничего нет, не с кем поговорить, интеллектуальной стимуляции ноль. Даже в городскую публичную библиотеку не пускают без членского билета. Через неделю я начал немного скучать. Мне предстояло ждать три месяца, пока не наступит летний сезон у

мыса Доброй Надежды, и я не собирался сидеть три месяца в заливе Ричардс, когда вся Африка ждала меня прямо там, за холмом.

Глава 3. Сафари на велосипеде.

В 1990-х годах я провел три года в Восточной Африке на «Кехааре» в качестве независимого торговца, курсируя между Мадагаскаром, Занзибаром, Мозамбиком и Кенией. Как и многие люди, приехавшие в Африку без фотоаппарата и вместо этого пытавшиеся по-настоящему там жить, я попал под чары этого места и его жителей. Большой раздел «Муссонн дервиша», моей первой книги, посвящён тому времени. Двадцать лет спустя я вернулся за очередной порцией безумия, которого вы больше нигде не встретите. Я не настолько глуп, чтобы возвращаться из-за ностальгии в места, где был счастлив двадцать лет назад. Я знаю, что испытал бы лишь разочарование. Так называемый прогресс марширует по миру в шипованных сапогах, втаптывая наши воспоминания в трясину перемен. Мир находится в постоянном движении, аура волшебства то прибывает, то убывает, но я верю в то, что на земле есть новые места, которые являются правильными для того, чтобы оказаться там в данный момент времени.

За всё то время, что я провёл на побережье Суахили, я почти никогда не заходил вглубь страны. Жизнь на лодке имеет такую особенность. Это отличный способ взять с свой дом с собой в путешествие, но он ограничивает ваше знакомство с сушей узкой прибрежной полосой. Во многих интересных местах, если не хочешь потерять лодку, лучше её не покидать. На этот раз в Африке я оставлял «Кехаар» в марине, потому что хотел увидеть водопад Виктория, пересечь пустыню Калахари, мечтал пройтись по Берегу Скелетов.

Я собирался в велопутешествие. Нет более безумного способа исследовать африканскую глубинку, чем проехать по ней на самодельном велосипеде. И в то же время, это очень просто. Все, что вам нужно, это велосипед и немного денег. У вас не было возможности тренироваться в езде на большие расстояния? Любой здоровый, умеренно тренированный человек может отправиться в дальнюю поездку на велосипеде без специальной подготовки. Если вы можете проехать сорок-пятьдесят километров за день, не заработав травм, вы физически готовы к кругосветному путешествию. Я не был в спортзале сорок лет и практически ничего не знаю о теории езды на велосипеде, но я веду активный образ жизни, зарабатывая на жизнь физическим трудом. Каждый день гребу на лодке, возвращаясь домой с работы, всегда езжу на велосипеде вместо того, чтобы водить машину. Этого достаточно, чтобы быть готовым к долгой поездке. Первые две недели в седле обеспечат вам лучшую тренировку, чем любая научная фитнес-программа. После двух недель в дороге вы будете проезжать в среднем восемьдесят-сто километров в день, и это всё, что нужно. С такой скоростью вы будете двигаться довольно быстро, но всё ещё останется достаточно времени, чтобы взаимодействовать с окружающей средой. Душа не может путешествовать со скоростью большей, чем скорость верблюда.

Я не могу дать совет в выборе правильного велосипеда, так как у меня предвзятое мнение. Став старше, я обнаружил, что горные велосипеды неудобны и болезненны при длительных поездках. Задница болит с самого начала, потом начинает побаливать спина, но когда к старости добавились боли в руках, я от них отказался. После 30 лет работы плотником у меня руки страдают от артрита, и когда я опираюсь на руль на грунтовой дороге, они немеют и болят. После этого боль не проходит несколько дней. Поездки в буш перестали доставлять

удовольствие. Десять лет назад я открыл для себя лежачие велосипеды. В положении лежа вы сидите в кресле с опорой на спину, руки вообще не воспринимают вес. Я не мог позволить себе купить такую машину, поэтому скопировал фотографию понравившейся модели на кальку и сконструировал её сам. Я сделал несколько вариантов из велосипедов, купленных на свалке.

После серьёзных испытаний я остановился на дизайне, который подходит моему стилю езды. «Кракен», мой вьючный зверь, представляет собой лежачий велосипед с длинной колёсной базой, с 26-дюймовым колесом от горного велосипеда сзади и 20-дюймовым колесом от BMX спереди. Широкое удобное сиденье с пружинной подвеской, высокий руль и массивный багажник, чтобы возить инструмент на работу и обратно. Он немного похож на "Харлей" без двигателя. По городу я езжу на любых подержанных комплектующих, но перед тем, как отправиться в глубинку, заменяю всю ходовую часть на новую средней ценовой категории "Shimano". Основную нагрузку на лежачем велосипеде воспринимает заднее колесо, поэтому оно у меня с двойным ободом и особо прочными спицами из нержавеющей стали. Очень важны хорошие шины. Я доверяю Schwalbe Marathon. Благодаря внутренней полосе (подкладке из кевлара) и защищённой внутренней камере у меня ни разу не было проколов. Даже на африканских шипах.

Изначально я построил «Кракен», чтобы пересечь австралийские пустыни с севера на юг по грунтовым дорогам: Gibb River Road, Tanami Highway, трассам Finke и Ootnadatta. После того путешествия я регулярно совершал на нём поездки в буш каждый год в течение нескольких недель после сезона дождей, пересекая малонаселённые районы северной Австралии. Кроме того, это моё любимое средство

передвижения для ежедневных поездок по Дарвину. Он проехал немало миль, и я знаю, что он может выдерживать большие нагрузки.

Я езжу налегке. Лёгкий байк, лёгкая экипировка, лёгкий седок. Если вы можете соблюсти хотя бы два из этих трех условий, вы в порядке. На протяжении многих лет я снижал вес своей машины настолько, насколько мог. Сам я потерял несколько килограммов веса во время перехода через океан из Дарвина, поэтому единственный вес, на котором можно было сэкономить, было снаряжение.

Как старый бродяга, я привык обходиться очень малым. Я не брал палатку и тент, спал на открытом воздухе на тонком резиновом коврике, завернувшись в хороший тёплый спальный мешок. Перед отъездом я изучил климатические таблицы и выбрал последние два месяца засушливого сезона, так что не нужно было беспокоиться о дожде, и дождь действительно не случился ни разу за всю поездку через континент. Я не бронировал жильё, за исключением последних двух ночей, когда пришлось разбирать велосипед, чтобы погрузить его в автобус. В больших городах с наступлением темноты я отъезжал подальше и устраивался на ночлег, когда чувствовал, что нахожусь достаточно далеко от пьяной публики. На протяжении всего путешествия спал у дороги или в лесу, безо всяких проблем.

Я совершенно не модник, моя одежда — это защита, а не оперение. Я поехал в своей повседневной одежде, у меня никогда не было причудливых велосипедных шмоток. Свободные шорты, старая, забрызганная краской футболка, на ногах въетнамки. Когда холодает, надеваю шерстяной джемпер. Для пересечения границ и для ветреных дней в горах я упаковал пару чистых джинсов и фланелевую рубашку с

длинными рукавами. Больше никакой запасной одежды. Холодной ночью, ложась спать, я одевался во всё, что у меня есть, одежды в сумке не оставалось. На этот раз у меня была ещё старая оранжевая, выбеленная на солнце, стёганая рабочая куртка Квинслендского железнодорожника, которую я подобрал в нашем яхт-клубе в Дарвине, на столе, где оставляют ненужные вещи. В ней я походил на помесь нищего и пугала, поэтому всякие мошенники не обращали на меня внимания. Оранжевую куртку я надевал практически каждый день и почти каждую ночь. Африка оказалась такой холодной. Вы достаточно часто будете слышать, как я жалуюсь на холод.

Я никогда не знал, сколько запчастей нужно взять с собой. Во время своих первых поездок я возил их слишком много: запасные шины, полный комплект ходовой части, подшипники, гайки, оси, шатуны, полный набор инструментов, и очень мало что использовал. На этот раз я решил взять минимум и действовать по обстановке. Велосипеды — обычное средство передвижения в Африке, и я надеялся найти запчасти когда в них возникнет необходимость. Взял хороший набор инструментов со всеми специальными гаечными ключами, однако в своих приготовлениях допустил одну серьёзную ошибку. В Дарвине, когда я готовил лодку к кругосветному плаванию, велосипед был далеко в конце списка приоритетов. У меня не хватило времени заменить изношенные комплектующие на качественные новые. Когда я собрал машину в Ричардс-Бей, она была далека от готовности к большой поездке. В единственном веломагазине в городе не оказалось звездочек Shimano, подходящих к моему заднему колесу, вместо этого пришлось купить новое колесо. Всё, что я нашёл, было дешевым китайским барахлом, не соответствующим требованиям поездки.

Я не был уверен, насколько тщательно придётся беречь своё имущество от воровских рук, поэтому вместо нескольких кофров, распределённых по раме, погрузил все свои вещи в один обычный рюкзак, который привязал вертикально слева от багажника. Я подумал, что так будет легче отсоединять вещи от велосипеда, чтобы носить их с собой и присматривать за ними. Но всё это оказалось ненужным, безопасность вообще не была проблемой. Через две недели замок и кусок цепи, которыми я собирался пристёгивать велосипед, я отдал кому-то из-за ненадобности. Я не пользовался ими ни разу, в этом просто не было необходимости. На протяжении всего путешествия никто ни разу не тронул мой велосипед. Останавливаясь у супермаркета в городе, чтобы пройтись по магазинам, я ставил его рядом с одним из охранников, и они присматривали за моими вещами.

Сверху багажника я привязал обрезанный ящик из-под молока, куда ставил канистру для воды и складывал текущие запасы еды. Вода была ещё одним сюрпризом. За всю поездку я не купил ни бутылки воды. Два месяца пил местную воду из-под крана и из колодцев, без всяких проблем для здоровья. В южной части Африки, там, где есть люди, рядом есть питьевая вода. Это может оказаться колодец в пяти милях, но вода в колодце будет хорошей. В густонаселённой сельской местности магистральный водопровод проходит вдоль дороги с общедоступными кранами через каждые двести-триста метров. Даже через пустыни Калахари и Намиб я возил только одну пятилитровую канистру. Этого хватало, чтобы добраться до следующего источника воды. Мне приходилось заранее планировать переходы так, чтобы готовить пищу в местах, где есть вода, но это не было проблемой.

Что ещё было у меня в багаже? Кастрюля из нержавейки. Я готовлю на огне, как это делают туземцы, не заморачиваясь с

переносными печками. Нержавеющая чашка, ложка, нож, консервный нож. Базовый медицинский набор, светодиодный фонарик, ящик с инструментом, всякие мелочи, которые слишком утомительно перечислять, книга и мой журнал.

Теоретическая подготовка к такой поездке, исследования и сбор информации могут оказаться непростыми. У каждого свой взгляд на вещи, и трудно понять, чему верить. Чем больше узнаешь заранее, тем лучше подготовишься, но о качестве информации сложно судить, особенно если она из интернета. Большинство блогов пишут блогеры, а не путешественники. Печатные источники тоже проповедуют робость и боязливость. Я помню, когда Тони Уилер начал издавать свои путеводители Lonely Planet в 1970-х годах с первой книжки «Юго-Восточная Азия бюджетно», это была книга для предприимчивых независимых путешественников, полная интересных фактов и информации, которую вы не могли бы найти больше нигде. Она призывала вас поехать и узнать больше самостоятельно. Но в течение следующих десятилетий он растерял авантюризм, затем стал респектабельным и ответственным, в конечном итоге полностью параноидальным, опасаясь, что кто-то подаст на него в суд за какой-нибудь идиотизм, совершённый под вдохновением от прочитанного в его путеводителях. Это отражает тенденцию и среди самих путешественников. Я посмотрел опус «поездки на велосипеде в Ботсване и Намибии», и это было такое пугающее дерьмо, что хочу процитировать его: «Намибия и Ботсвана — пустынные страны и совершенно не подходят для отдыха на велосипеде. Расстояния очень велики, климат и ландшафт жаркие и очень сухие, и даже вдоль основных дорог редко встречается вода. Деревни разбросаны далеко друг от друга. Солнце палит интенсивно, длительное воздействие палящих ультрафиолетовых лучей опасно для здоровья». Читая этот бред, вам не хочется сесть на велосипед, чтобы доказать их неправоту? Я знаю одного парня, который так и сделал. Он был

в Габороне, столице Ботсваны, и вдохновлённый этой безвкусной чепухой, купил дешёвый односкоростной велосипед на каких ездят на работу и проехал на нём через всю Ботсвану, не столкнувшись ни с какими проблемами.

Утром в день отъезда я проспал допоздна. Солнце уже поднялось высоко, когда я высунул голову в люк, чтобы проверить погоду. Сильный юго-западный ветер ночью утих, вместо него дул лёгкий северный. Я привязал к велосипеду рюкзак, ящик из-под молока и запер лодку на три замка. Я оставлял «Кехаар» в захудалой пустой марине на два месяца, но с ним всё будет хорошо.

Я выкатил велосипед на дорогу и отправился на север по оживлённой дороге, полной грузовиков и микроавтобусов. Обочины шириной восемь футов с каждой стороны были бы идеальными для езды на велосипеде, если бы медленно едущие водители не использовали их в качестве дополнительных полос. Я спросил у дорожной полиции, каковы местные законы для велосипедов. Они сказали, что велосипеды должны ездить по обочине дороги, против движения. Ехать против движения имеет смысл: больше шансов увидеть, что там, перед вами, но даже в этом случае без хорошего заднего зеркала не обойтись. Пока дорога была достаточно широкой, с обочинами, по которым можно было ехать, я ехал так, как того требовал закон. Когда же асфальт сжался до двух узких полос, я ехал в потоке, одним глазом постоянно следя за тем, что позади меня. Качество дорог сильно отличалось от провинции к провинции, от страны к стране.

Потребовался всего час, чтобы почувствовать движение. Велосипеду есть место на африканском шоссе. Меня все предостерегали от грузовиков: «Они тебя переедут. Они

убийцы». Я же нашел водителей грузовиков вежливыми и профессиональными. Они давали мне столько места, сколько могли, а когда места не было, подавали сигнал, предупреждая издалека. Гораздо опаснее были случайные водители — старики, едва справлявшиеся со своими дерьмовыми автомобилями, и фермеры на своих чудовищных грузовиках с прицепами. Водители грузовиков знают свои машины, знают их габариты, в то время как фермеры так редко ездят по шоссе, что понятия не имеют, сколько дороги они занимают.

Когда я вернулся к главной дороге после посещения фермы бабочек, уже стемнело. Я съел жареного цыплёнка на станции техобслуживания и завалился спать в эвкалиптовой посадке на окраине города.

Проснулся в темноте: кричали петухи. На небе взошёл Орион. Часов у меня не было, я предположил, что скоро рассвет. Упаковал спальный мешок и поехал на ночную заправку выпить чашечку кофе. Было 3:30 утра. Петухи начинают кукарекать в полночь, а Орион восходит в 2:30 ночи. По крайней мере, я откалибровал свои природные часы на следующую ночь. Кофе был ужасен, но мясной пирог тёплый и свежий. С литром воды в канистре я отправился дальше на север.

Было очень холодно. Я закутался в свою стёганую куртку и яростно крутил педали, чтобы разогнать кровообращение. К тому времени, когда солнце поднялось достаточно высоко, я уже проехал тридцать километров в гору. Переехал мост через реку Хлухлухве, давя изо всех сил на педали, и вдруг услышал тошнотворный «хруст». Нога соскользнула с педали, и я остановился. Переключатель скоростей раскололся на две части. Теперь невозможно переключать передачи. К счастью, я двигался медленно, и сломавшиеся детали задели только одну спицу. Само колесо ещё крутилось.

Я разобрал механизм, но он ремонту не подлежал. Запасного не было. Я попытался заменить сломанную спицу, но звёздочки застряли, и я не мог снять их даже со всеми причудливыми инструментами, которые у меня были. Второй день в пути, и уже серьёзная поломка. Раньше со мной такого никогда не случалось. Ближайший веломагазин находился всё ещё в Ричардс-Бей, но мне не хотелось возвращаться назад на сто шестьдесят километров только для того, чтобы купить паршивый китайский переключатель. Пока обойдусь без него.

Я укоротил цепь протянув её через среднюю звёздочку, чтобы на ровных участках можно было ехать с приличной скоростью. Ехать в гору я даже не пытался. Чтобы спасти свои колени, у каждого подъёма я слезал с велосипеда и толкал его рядом с собой. Спешить было некуда. Я приехал наслаждаться страной, наблюдать за жизнью дикой природы, а не бить рекорды скорости. Спусков не было, дорога постоянно набирала высоту. Вокруг сухая равнина, поросшая акациями всех размеров и форм. Самые зелёные и густые деревья имеют самые длинные шипы и колючки. Акации сбрасывают веточки, и если пасущаяся скотина не подберёт их из-под деревьев, посидеть в их тени не получится. Шипы довольно серьёзные, они проходят сквозь подошву, как сквозь масло.

Меня мучила зубная боль, я шёл по прямому как линейка шоссе, далекие горы подрагивали в знойном мареве, понимающемся над горячим асфальтом. По обеим сторонам дороги расположены всемирно известные национальные парки и частные охотничьи угодья, и их названия я знал ещё из книжек с картинками, которые читал в детстве: Хлухлуве, Умфолози. Чтобы держать животных внутри, а браконьеров снаружи, территории обнесены заборами, возвышающимися на восемь футов в высоту. Семнадцать нитей колючей проволоки и три провода под напряжением. Рейнджеры в униформе ходят

с автоматами «Узи», даже когда приезжают в город, чтобы заправиться бензином.

Организованные элитные сафари меня не привлекали. Для этого, во-первых, вы должны приехать на собственном автомобиле. Велосипедистов не пускают в парки где есть большие кошачьи. Нас называют «еда на колёсах». Я предпочёл встретить животных случайно, по дороге, так как ехал по сельской местности. Я уже видел много интересных животных. Обычной деревенской птицей здесь была большая серая цесарка размером с небольшую индейку, с крошечной сине-красной головой.

Африканцы много ходят пешком. В сельской местности нет ни одного азиатского тук-тука. Во всех деревнях параллельно главной дороге проходят тропы. В более крупных населённых пунктах они забетонированы усилиями сообщества, часто можно пройти по непрерывной пешеходной дорожке километров 20 и более, но ездить по ним на велосипеде неудобно: слишком много канав, недостроенных водостоков и выбоин, не говоря уже о большом количестве гуляющих людей.

Ближе к вечеру я добрался до Мкузе. На моей автомобильной карте юга Африки он был отмечен самым маленьким кружочком, но это был полноразмерный беспорядочный зулусский городок с несколькими супермаркетами, шумным овощным рынком и оживлённым автовокзалом. Я не возил с собой большого запаса еды. Проезжая около ста километров в день, можно было рассчитывать на то, что хотя бы раз в день встретится город с супермаркетом. Закупившись, я садился на землю перед супермаркетом и съедал бóльшую часть своих покупок. Это был главный приём пищи за день, независимо от того, в какое время дня это случалось.

В сумерках я остановился за городом на убранном поле сахарного тростника. На вершине холма стояла любопытная сторожевая башня. Это был 30-футовый отрезок стальной трубы диаметром два фута, зацементированный вертикально в землю, коричневый от ржавчины, никогда не красившийся. Я поднялся на качающуюся конструкцию, чтобы посмотреть сверху на холмы. Ощущения были словно я нахожусь во Флиндерс Ренджес в Южной Австралии: крутые засушливые горы с глубокими эрозионными оврагами. В сгущающихся сумерках местность была пурпурного цвета. Без полива земля пересыхает, высыхают реки, растительность буреет, города становятся пыльными. Однако река Мкузе текла и поля сахарного тростника орошались. Я разбил лагерь прямо там, рядом с башней.

Деревни становились всё беднее, жилища всё мельче, они группировались в семейные комплексы. Некоторые домики были традиционно круглыми, некоторые квадратными, иногда размерами едва восемь на десять футов. Те, что побогаче — из пустотелых бетонных блоков, что победнее — из переплетённых веток, обмазанных глиной. Жестяные крыши не имели козырьков и свесов. Между отдельными дворами много пустого пространства.

По мере моего приближения к реке Пангола, холмы начали всё более возвышаться. Я дотолкал велосипед вверх до первого перевала и скатился вниз по склону шесть километров. Город Пангола расположен в широкой плодородной долине, где выращивают сахарный тростник. Расстояния в Африке очень неопределённые. Мои две карты расходились друг с другом на приличную величину, дорожные знаки показывали другие цифры, а дорожные километровые столбы не совпадали ни с одной из них.

В Пангола магазин велосипедов закрылся, но китайский хозяйственный магазин продавал основные запчасти. За пять долларов я купил единственный, лежавший на полке переключатель скоростей, который крепится на ось. Затем целый день, весь в смазке, возился, пытаясь приспособить его к своему велосипеду. Ничего не вышло. К тому же, осмотрев заднее колесо, я заметил, что дешёвая полая ось уже погнута. Вероятно из-за выбоины, которую я переехал. Придётся заменить её на сплошную, как только сумею достать.

Я решил, что у меня всё ещё слишком много багажа и избавился от не совсем необходимых вещей. Выбросил саронг, верёвку, единственную книгу для чтения, запасную ложку. Сами по себе эти вещи не тяжёлые, но в сумме вес набирается. Грязный от смазки и пота, с бушующей зубной болью, я выглядел хуже, чем местные белые бомжи, которых иногда встречал на дороге. Молодые религиозные чудаки бродят по шоссе без определенной цели и выпрашивают еду у африканцев. Возня с разваливающимся велосипедом помогала мне не думать о зубной боли. Во второй половине дня я принял первую дозу амоксициллина, антибиотика от зубной инфекции. Ослабленная цепь, болтающаяся на средней звёздочке, иногда соскальзывала, и мне приходилось останавливаться и надевать её обратно. На одной из таких остановок я положил свои единственные солнцезащитные очки на землю, чтобы лучше видеть, что делаю, и наступил на них, раздавив обе линзы. Я не ругался. Просто это ещё одна вещь, которую не нужно было таскать с собой, и я не стал искать им замену.

Встречающиеся по дороге растения поражали воображение. Выжженный склон горы был покрыт чем-то вроде дерева агавы: стволы высотой восемь футов, похожие на пальму, а наверху пучок толстых мясистых листьев, как у агавы. Также я видел

настоящие кактусы, некоторые огромные, со стволом более семи футов в диаметре, ветвящиеся, как канделябры.

Очередной бесконечный подъём по густонаселённой местности. Зулусские деревни ползут вверх по склонам, двенадцать-пятнадцать километров непрерывной застройки. Во времена апартеида это была часть одного из печально известных бантустанов, мест, где африканцам разрешалось строиться и проживать. Разделение по расе работало в обе стороны. Ни одна белая компания никогда не вкладывала деньги в бантустаны. Они были отменены в 1994 году, но до сих пор вы не найдёте здесь ни сетевых супермаркетов, ни услуг, ни ресторанов, ни промышленности, ни возможности трудоустройства. Время от времени попадается небольшая группа почти пустых магазинов, с баром и мясной лавкой по соседству. Всем заправляют суровые, бесстрастные китайцы.

Такая же ситуация во всех бывших бантустанах по всей стране. В Оранжевом Свободном Государстве сразу понимаешь, когда въезжаешь в бывший Бантустан. Большие спальные городки, такие как Ботшабело, Таба Нчоу и множество других, даже не обозначены на карте. Замусоренная коричневая земля, сухая и непригодная для земледелия, покрытая целым морем маленьких квадратных хижин. Заборов нет, на общественных местах в пригородах пасётся худая скотина. У каждого стада свой смотритель с большой палкой и сворой собак. На этих территориях не делают никаких капитальных вложений. Там нет фабрик, гаражей, автозаправочных станций, нет ни полей, ни садов, ни деревьев, ни видимой занятости. Нет ни одной международной сети фастфуда, нет даже национальной сети супермаркетов. Магазины только в центре. Большие, жаркие ангары из гофрированного железа, без вентиляторов и окон, опять же принадлежащие наглым местным китайцам, торгующим

незамысловатыми продуктами. Можете не искать там на полках кофе, бекон или йогурт. Там много говядины, пап[13] и всякая нездоровая пища. На улице возле супермаркета большой рынок под открытым небом: колоссальных габаритов чёрные мамаши продают бананы, батат и коренья, которые я не смог идентифицировать. Большие развалы подержанной одежды, сваленной беспорядочными кучами на земле, дешёвая китайская фурнитура, целый бычок, разделанный прямо на земле (куски его мяса разложены на листе пластика) делает праздник мухам. По утрам сотни автобусов развозят рабочих на фабрики ближайшего белого городка Блумфонтен, а по вечерам их привозят домой.

Зулусские подростки, едва завидев мой необычный байк, начинали кричать. Есть что-то в лежачем велосипеде, что вызывает у них безудержный смех. Они издеваются, свистят, кричат и улюлюкают. Если я небрежно махал им рукой, они довольствовались только смехом, если же делал вид, что игнорирую их, их реакция становилась истеричной. Иногда мне это надоедало, и я останавливался поговорить с ними. В первый раз столкнувшись с большой толпой издевательски кривляющихся головорезов на стоянке микроавтобусов, я остановился прямо посреди них и с улыбкой обратился к самому большому: "Приятель, я старик. Мне шестьдесят. Я старше твоего отца. Вы бы стали так издеваться над отцом? Думаю нет. Так что, пожалуйста, проявите немного уважения к старости". Реакция была удивительной. Все заткнулись, уркаган опустил глаза и пробормотал: "Извините, я не это имел в виду. В культурах банту существует глубокое уважение к пожилым людям". Напряжение спало, инцидент был исчерпан. Я сказал: "Всё в порядке, никаких проблем". И всё. Дальше пацаны задавали мне разные нормальные и любопытные вопросы, мы отлично поговорили. Английский язык занимает пятое место в качестве родного языка в Южной Африке после

зулу, коса, африкаанс и сесото. Очень немногие говорят на нём дома, но разговаривать на английском может практически каждый.

Всякий раз, когда я проезжал через африканское селение, дети бежали рядом со мной со своими смартфонами, пытаясь сделать снимок. Они без устали пробегали довольно большие расстояния. Если их было больше двух-трёх, я останавливался, чтобы все могли догнать, и они устраивали фотооргию, позируя со мной, с моим велосипедом, со своими друзьями, во всевозможных комбинациях. Это происходило в каждой стране, по которой я проезжал, особенно в бедных сельских районах. Мне показалось, что это была забавная противоположность позднему колониализму: тридцать лет назад белые приезжали в Африку, чтобы фотографировать туземцев. Сегодня туземцы бегают, чтобы сфотографировать сумасшедшего белого. Иногда белые водители останавливались возле меня, чтобы сделать то же самое, особенно позже в Калахари и Намибии. Мы болтали, они фотографировали, и я просил их прислать фото на мой адрес электронной почты. У меня нет фотоаппарата, и нет никаких фото из путешествия. Я хотел послать фото хотя бы моей любимой. Не знаю, сколько парней прислали мне снимок, но хотелось бы думать, что кто-то из них вспомнил.

Я этих снимков не видел. Мудрый Гугл заблокировал мне доступ к моей учётной записи электронной почты. Я пытался проверить свою почту из Зимбабве, страны с низким уровнем безопасности, поэтому Гугл захотел убедиться, что это действительно я. Они не задали мне ни одного из контрольных вопросов, ответы на которые я ввёл, когда впервые открыл почтовый ящик. Они изучили мои прошлые записи и обнаружили устаревшую информацию, которая у меня не сохранилась и выбрали вопросы, на которые я не мог ответить. Много лет назад, когда у меня не было собственного ноутбука,

я использовал общественные компьютеры в библиотеке Дарвина. Чтобы войти в систему, необходимо было ввести номер читательского билета. Гугл запомнил это, и теперь меня просили ввести этот номер. За годы, прошедшие с тех пор, как я в последний раз пользовался библиотечными компьютерами, срок действия моего читательского билета несколько раз истекал, и мне выдавали новые, каждый раз с другим номером. Я нигде не записывал номера билетов, мне они были не нужны, я их никогда и никому не предъявлял. Гугл сохранил их номера без моего разрешения. Ещё один вопрос от g-mail был: "Когда вы впервые использовали этот аккаунт? День, месяц, год?" Я понятия не имел. Я мог угадать год, это было 6 или 7 лет назад, но мне нужно было открыть свою электронную почту, чтобы проверить точную дату. Я попытался угадать, но это окончательно заблокировало мой имэйл. Доступ запрещён. После этого я потратил ещё много времени и денег, пытаясь найти в Гугле человека, который мог бы решить мою проблему, но у меня нет телефона, и куда бы я ни обращался, натыкался на автоматических роботов, блокирующих доступ. Моя любимая, гораздо лучше, чем я подкованная в этих делах, пыталась помочь мне из Австралии, но безрезультатно. Я потерял все свои электронные письма, всё, что касалось путешествия на велосипеде по Африке, всё, что было глупо хранить в своём аккаунте. К счастью, я старый параноик, и храню важные адреса в записной книжке на бумаге. После этого я завёл новый почтовый ящик и подписался на Империю Зла. Российские почтовые провайдеры вопросов не задают, выдумки и ложь их не интересуют.

Все самые высокие горные хребты заняты плантациями целлюлозы, другие угодья в основном засажены австралийским эвкалиптом, немного сосной и даже чёрной акацией, тоже привезённой из Квинсленда. Зрелые посадки древесины тянутся до горизонта. Когда вы читаете восторженные репортажи о том, как такая-то страна достигла таких

фантастических темпов лесовосстановления, не думайте, что местные жители вдруг встали и начали восстанавливать свои леса. Местные жители рубят дрова для приготовления пищи и строительства. По собственной инициативе они деревья не сажают. Их деревенские дворы пусты, крупный рогатый скот и козы сожрут любое деревце, которое сумеет прорасти на полях. Каждый день можно встретить женщин, которые несут на головах огромные связки сухих и не очень веток — дрова для приготовления пищи. Строители рубят любой крепкий лес, не защищённый частной собственностью, а производители кирпича безжалостно истребляют деревья вдоль дорог, чтобы накормить свои печи.

Только один есть способ вырастить леса — предоставить крупной компании, заинтересованной в получении прибыли, лицензию на использование больших участков земли для производства древесины. Единственными успешными проектами по лесовосстановлению в Африке являются гигантские плантации импортированных монокультур для производства древесной щепы, которые покрывают целиком горные склоны. Свазиленд засадил свои голые горы эвкалиптом, верхние хребты всего Зулуленда покрыты быстрорастущей целлюлозной древесиной, а Южная Африка сегодня является вторым по величине экспортёром древесной щепы в мире. Я не критикую, ведь каждое посаженное дерево — это шаг в правильном направлении, я лишь хочу снять розовые очки с читающих статистические отчеты. Экосознание не имеет ничего общего с восстановлением лесов, это всё бизнес, основанный на прибыли. Юг Африки с обилием дешёвой рабочей силы и огромными участками деградировавших бесплодных земель идеально подходит для этого.

Древесные плантации — это отличное место для ночёвок. Даже в тех редких случаях, когда они обнесены забором, их никто не охраняет и ворота остаются открытыми. На мягкой

хвое в лесной тишине далеко от пьяниц и собак спать очень комфортно. В защищённом от ветра лесу гораздо теплее, чем под открытым небом. Впрочем, на ночь я всё равно одевался тепло, накинув все имеющиеся тряпки.

При переходе из Зулуленда в провинцию Мпумаланга дорожное покрытие сразу изменилось. Не стало больше асфальтированной обочины, вместо этого появилась острая кромка с четырёхдюймовой ступенькой с асфальта на гравий. Каждый раз, когда мне приходилось уступать дорогу грузовикам, я спрыгивал с этой ступеньки и заднее колесо каждый раз стонало. Трафик плотный, но машины шли группами. Полуприцепы, перевозящие медь из Замбии и Конго в порт Ричардс-Бей, и металлический концентрат из Большой Дыры, рудника в Фалаборва, дальше на север. На обратном пути замбийцы загружаются строительными материалами и сталью.

Я срезал путь по узким сельским дорогам до пограничного поста в Махамбе. Это было моё первое пересечение сухопутной границы со времен хиппи, три десятилетия назад. С тех пор я много путешествовал, но всегда прибывал и уходил морем. По суше это намного проще, чем на яхте! Я оделся в чистые джинсы и рубашку с длинным рукавом, и оказался в Королевстве Свазиленд.

Переход в Свазиленд из Южной Африки поначалу не заметен. Дорога продолжает плавно подниматься вверх, вокруг разбросаны домики. Жители Свази гораздо более расслаблены, чем южноафриканцы, менее раздражительны, более дружелюбны, в них нет скрытой агрессии. У них в стране никогда не было много белых жителей, они не переживали мерзость апартеида, и вскоре я почувствовал, что людям, честно говоря, всё равно, какого ты цвета. Я чувствовал то же самое позже в Ботсване. В Свазиленде свои деньги — лилангени, но южноафриканский ранд принимается везде, наравне с лилангени, один к одному. Это относится и к

Намибии, Лесото и Зимбабве. Я привёз с собой много рандов наличными из Дарвина, поэтому мне не нужно было беспокоиться об обмене денег до Ботсваны, где используется только собственная валюта.

У меня был плохой опыт работы с банками, электронными деньгами, банковкой системой и всеми этими пластиковыми нововведениями, поэтому в эту поездку все деньги я взял наличными, в рандах и долларах США. Они лежали в маленьком плоском мешочке, прижатом ремнём к телу под шортами. Там же был и мой паспорт. Перед поездкой я не был уверен, насколько безопасными будут эти страны, и даже подумывал встроить потайной отсек в раму велосипеда, но за всю поездку ни разу не почувствовал опасности потерять деньги. В своей нищенской оранжевой куртке, обутый в резиновые кроксы, я выглядел таким потрёпанным, грязным и бедным, что ко мне то и дело подходили обычные люди, предлагая деньги или еду. Во время перехода через Индийский океан волосы на макушке спутались в комок войлока. Я этого не видел, поэтому меня это и не беспокоило, но моя любимая сказала, что это выглядит так, будто у меня на голове растет опухоль. Очевидно, я выглядел серьёзно больным с этим колтуном на голове. Должно быть, людям было жаль старого больного нищего. Никому и в голову не приходило, что у меня на животе в мешочке завернуто 4000 долларов наличными. (Я заметил, что пластиковые деньги работают в Африке, если всё заранее организовать дома.)

Свазиленд — это страна народа свази (или свати), около миллиона человек, которые говорят на своём родном языке сисвати. Они называют себя так в честь своего короля-воина Мсвати II, который объединил враждующие племена и в середине XIX века увеличил их территорию вдвое, по сравнению с нынешней. Происки британцев, голландцев и южноафриканцев сократили королевство до современных границ. На картах оно выглядит как небольшое пятно, зажатое

между Южной Африкой и Мозамбиком, но его размеры двести на сто двадцать километров, примефрно как Уэльс или Чехия. По крайней мере, ещё один миллион свати живет в Южной Африке, недалеко от границ Свазиленда. Ф

Свазиленд — королевство, последняя абсолютная монархия в Африке, к тому же стабильная. За последние 115 лет у них было только два короля. Нынешний монарх, Мсвати III, один из шестидесяти семи сыновей Собхузы II, взошёл на престол в 1986 году в возрасте восемнадцати лет. Его отец, Собхуза II, правил страной в течение восьмидесяти трёх лет, начиная с англо-бурской войны в конце девятнадцатого века, до своей смерти в 1982 году. Его считают самым долгоправящим монархом в истории. Я знаю, что англичане приписывают эти лавры королеве Виктории, японцы — императору Сёва, а тайцы — своему недавно умершему королю.

Но для африканцев это Собхуза. Я провёл в Свазиленде всего несколько дней, но влюбился в это место и в его жителей. Это один из моих любимых уголков Африки.

Горы Свазиленда по-африкански неухожены и очень красивы. Южное нагорье очень напомнило мне Нижний Непал семидесятых годов. На вершинах хребтов террасированые поля, голые, потому что зима. Захватывающие виды, все равнины на высоком плато густо заселены и возделаны. Спуск в долину реки Мхондава для меня был убийством. Дороги в Свазиленде хорошие, асфальт ровный, но они идут прямо вверх и вниз по горным склонам и уклон 1:7 является обычным явлением. Я толкал велосипед шесть или семь километров вверх по крутому склону, а затем катился вниз с другой стороны. С воплями летя к реке, я почувствовал запах горящей резины ещё до того, как у меня отказали тормоза. Я остановился, чтобы заменить оплавившиеся колодки, и увидел, откуда исходил запах: одна оторванная тормозная колодка скрутилась вбок и разорвала боковую поверхность шины,

сделав в ней шестидюймовую прорезь. Шина не лопнула, но воздушная камера выпирала наружу.

Дополняя сходство с Непалом, мне попался большой примитивный висячий мост через реку, как в Гималаях. Две высокие башни из речного камня по обеим сторонам русла реки поддерживали прочные канаты, закреплённые в каменном валу на берегу. На нижние два троса опирались расщеплённые доски шириной около трёх футов. Ещё два троса на уровне груди для поручней. Пролёт основного моста был около пятидесяти метров. Женщины стирали бельё на реке внизу, люди переходили над ними по мосту и несли коз на спинах, взбираясь по крутой извилистой тропе к своей деревне на вершине противоположного хребта. Я остановился зарисовать мост: сельская идиллия, почти нет движения транспорта, свежий чистый горный воздух, полное умиротворение.

Южноафриканский супермаркет Spar появился посреди ничего. Мои пищевые привычки в дороге очень приспособленческие. Я ем то, что есть. На завтрак каждый день одно и то же: холодная быстрорастворимая каша из сорго, которую можно купить килограммовыми пакетами по всей Южной Африке. Дешёвая и сытная, она была прочной основой, после чего следовал утренний кофе. Каждый раз, натыкаясь на супермаркет, я брал большую упаковку свежеприготовленной еды, чаще всего куриного карри и риса. Самая большая порция стоила около трёх долларов. Пинта йогурта в качестве сладостей. В запасе в ящике всегда была банка бобов, банка солонины и пачка печенья.

Я продолжал подниматься по убийственному склону, толкая свой велосипед вверх, милю за милей, пока неожиданно на Т-образном перекрёстке на вершине холма не вышел на главную дорогу, ведущую из Мбабане в Манзини — два главных города королевства. Мбабане, лежащий на высоте около тысячи метров над уровнем моря, является столицей, а

Манзини, расположенный в двадцати километрах и на триста метров ниже — основным деловым городом. Их соединяет оживлённая четырёхполосная автомагистраль. Дизельные грузовики извергают выхлопные газы, водители из пригородов играют в гонщиков, протискиваясь в любую брешь в пробках. Вдоль склона холма проложена выделенная велосипедно-пешеходная дорожка, без которой езда на велосипеде здесь была бы самоубийством.

Я повернул направо, вниз по склону, к Манзини, подумав, что в промышленном центре больше шансов найти велосипедный магазин. И я нашел его ещё до того, как начал искать. Он был прямо на трассе, сразу за рынком. Владельцы — индийские мусульмане, отец и сын, в длинных белых развевающихся одеждах и тюбетейках. Сами они руками ничего не трогали, продавцами у них работали местные жители. Индусы имели дело только с деньгами. Их механик свази знал всё о велосипедных запчастях и нашёл мне всё, что было нужно: правильный переключатель скоростей, тросики, оболочки, тормозные колодки, блок педалей в сборе (мой был изношен и проскальзывал). Всего я заплатил восемнадцать долларов. Это было дешёвое китайское производство, но ни одна из этих деталей не подвела и переключатель прослужил всю дорогу до дома.

Счастливый как слон от того, что достал все запасные части, я продолжал толкать свою байк в гору в направлении Мбабане. Устав дышать выхлопными газами дизеля, свернул на старую дорогу, ведущую в долину. Через несколько дней должен был состояться государственный фестиваль «Танец тростника», и массы школьников везли на грузовиках в Энзулвини для репетиции. Я сидел на обочине дороги, а дети в кузове кричали от восторга. От пятидесяти до семидесяти детей в каждой машине, грузовик за грузовиком проезжали мимо меня. Удивленный, я начал их считать. Пятьдесят шесть грузовиков, я не преувеличиваю, и каждый битком набит школьниками.

Умножьте пятьдесят шесть на количество детей в каждом кузове. Полицейский на мотоцикле ехал впереди колонны, ещё один замыкал кортеж. Невероятное зрелище, такое количество детей!

Стемнело, и я продолжал катить велосипед по сельским дорогам. Через полчаса я увидел ту же колонну грузовиков, возвращавшуюся в Манзини пустыми. Ещё через час они снова ехали в Энзулвини, снова полные детей. На этом стадионе, должно быть, собрались тысячи детей. Какое-то серьёзное мероприятие — полчища полицейских толпились на дорогах; в долине, вдалеке, рядом с гигантским казино что-то ярко светилось.

Такое количество копов напрягало. Было слишком близко к оживленному Мбабане, и темно, чтобы продолжать ехать без света. Я остановился на одной из многочисленных автобусных остановок, которые разбросаны по южному Свазиленду через каждые два или три километра. Они все одинаковые, кирпичные и бетонные, с длинной бетонной скамейкой под крышей. Разница только в стадии вандализма. Было слишком рано, чтобы спать, да и трудно уснуть из-за грохота машин. Я заменил звёздочку на заднем колесе, и у меня снова был исправный велосипед. Впрочем, ненадолго.

В полной темноте я поехал к торговому центру Gables в долине Энзулвини, предположительно главному туристическому направлению в Свазиленде. После великолепия Южного нагорья, Энзулвини был слишком коммерческим и пешеходным. Множество домиков, казино, вилл, огромный торговый центр со всеми фирменными бутиками — это не моя Африка.

В верхней части долина заканчивается глухим кулуаром высокого гребня, без ущелья или седловины, поэтому шоссе взбиралось прямо в гору, на хребет; семь километров напряженного подъёма, уклон один к семи. Пейзаж менялся с изменением перспективы. Любопытные скальные образования,

которые я видел внизу в долине, сверху выглядели причудливыми маленькими деталями.

На вершине хребта лежит Мбабане — столица, небольшой провинциальный городок с торговым центром, автовокзалом, двумя кварталами офисных зданий и километрами голых холмов вокруг. У автобусной остановки я нашел отличную пекарню и набил желудок свежеиспечёнными мясными пирогами. Единственное интернет-кафе в городе было оборудовано примерно двадцатью терминалами, отдельными кабинами, принтерами и прочим. Дёшево. Единственным недостатком был их сервер. Он был отключен от сети на неопределённый срок. Да, в Свазиленде есть ещё один пункт с общедоступным интернетом. Девушка за стойкой описала как его найти. Это было недалеко, но там дверь была заколочена. Поэтому я выпил хороший кофе в кафе для белых, залил немного воды на заправке и продолжил толкать свой велосипед в гору на север. В каждой деревне, каждом пригороде, у каждой автобусной остановки через шоссе проходит пешеходная эстакада из сборного железобетона. Несмотря на высоту днём стало жарко, и я приехал в Молчаве измождённый и трясущийся. Всего десять километров от границы с ЮАР, но мне пока не хотелось покидать Свазиленд. Мне очень понравились люди. Более образованные, чем зулу, лучше говорящие по-английски, и, самое главное, я чувствовал, что между нами не было культурной стены. Я действительно мог поговорить с ними. Уровень грамотности тут один из самых высоких в Африке. С другой стороны, в Свазиленде самый высокий процент ВИЧ-позитивных людей в мире. Четверть всего населения болеет СПИДом. Двойной бич западной цивилизации — рак и сердечные болезни — здесь практически неизвестны. Пытаясь остановить распространение СПИДа, правящий монарх ввёл 5-летний запрет на подростковый секс для девочек. Естественно, сам он запрета не придерживался и

через два месяца женился на семнадцатилетней девушке, сделав её своей тринадцатой законной женой.

Меню в единственном магазине в Молчаве было ограниченным. Я взял несколько свежих жирных пирожных, два хот-дога без булочек, и проглотил их. В путешествии я не привередлив в еде. Ем то, что есть, даже если это вредная еда. Мои потребности в энергии настолько высоки, что вся она немедленно расщепляется на составляющие углеводы и сжигается для питания моего организма. Всякие гадости не успевают откладываться на стенках моих артерий.

Вместо того, чтобы ехать прямо по шоссе в Южную Африку, я свернул в Молчаве направо по узкой просёлочной дороге, ведущей к пику Пигга. Через несколько километров повстречал местного сумасшедшего. Бородатый негр средних лет сидел на асфальте посреди дороги с трёхфунтовым молотком в руке и с серьёзной сосредоточенностью выбивал петроглифы на поверхности дороги. Похоже, он уже давно этим занимался: около четверти мили дороги были украшены его резьбой: числами, буквами, символами, знаками. Как настоящий художник, полностью поглощённый своей задачей, он игнорировал движение транспорта — машинам приходилось притормаживать и объезжать его.

Далее я обнаружил новый дорожный знак. Там было написано просто: «Дорога разбита». Так оно и было. Идеально ровный асфальт вдруг прервался; дальше были 15 метров ям и рытвин, словно там взорвалась бомба или кто-то вырвал куски дорожного покрытия и унёс с собой. Потом снова возобновилась хорошая дорога как ни в чем не бывало.

Где-то здесь находится самая старая задокументированная шахта на Земле, которой, по разным данным, двадцать восемь или сорок тысяч лет, и она работала вплоть до двадцатого века. Местные жители продолжают традицию. На протяжении всей дороги встречаются резчики по мыльному камню,

работающие на обочине дороги и тут же продающие свои работы. Первый парень, у которого я остановился, показал мне, где они копают камень. Вручную, ломами ребята откалывают куски от залегающей жилы и тащат плиты на самодельных тачках к дороге. Их мастерская представляет собой два грубых навеса. С помощью стальных пил они разрезают камни на более мелкие кусочки, а затем вырезают из мягкого камня маленькие фигурки. Резные фигурки нужно нагреть на огне для того, чтобы их можно было отполировать. Технически они хороши, но мотивы немного устарели: африканские животные, поделки для туристов. Я встречал таких же ремесленников в Зимбабве и Ботсване — их изделия лишь слегка отличались в темах. Я останавливался, чтобы поболтать с ними, и время от времени покупал несколько маленьких фигурок, хотя возить их было тяжело. До возвращения на лодку их набралась полная сумка. У меня нет полок для их размещения и, быть может, я буду вставлять их в обложки книг, которые мы делаем.

Эта маленькая дорога на вершине Восточного нагорья ведёт через потрясающую местность: длинные террасированные долины, великолепные виды, стада длиннорогих антилоп пасутся в огороженных загонах в качестве домашней скотины, предназначенной на убой. В верховьях ручьёв деревень уже не было — только скот. Сельская местность похожа на высокогорную вересковую пустошь в Шотландии, только без дождей. Я нашёл на пастбище журчащий ручей и, наконец, хорошенько вымылся. Постирал потную футболку, потёр руки-ноги. Даже в полдень вода была очень холодной, но моя русская густая кровь кипела. Я люблю деревню, поэтому игнорировал холод. В безветренном неподвижном воздухе меня вскоре согрело солнце, а сухой горный воздух за час высосал влагу из выстиранного белья.

На очередном повороте дороги на краю плато я увидел мост через реку, где-то далеко внизу, в долине, как в миниатюрном

макете для игрушечных моделей поездов. Не верилось, что я сам направляюсь туда — так далеко это казалось. На дьявольских десяти километрах спуска к этому мосту через реку Нкомази я три раза сжёг тормоза. Дважды тормозные колодки перегревались, и резина отваливалась от стальной основы. Дважды я заменял их дешёвым китайским дерьмом, которое купил в Ричардс-Бей. В третий раз развалился весь узел: лопнула пружина, сломав рычаг тормоза. Скрипя кроксами по асфальту, мне удалось остановиться, но с этого момента у меня вообще не было тормозов. «Кракен» не имеет переднего тормоза, конструктивный недостаток, который мне придется устранить в будущем. Я проехал на велосипеде два километра по самому крутому склону, затем попытался ехать, используя свою обувь в качестве тормозов. Несколько лет назад я сменил вьетнамки на кроксы: те вездесущие резиновые сабо, которые стали популярны на море около десяти лет назад. Настоящий бренд, сделанный во Вьетнаме, стоит дорого, а подделки — три-четыре доллара (даже в Австралии), да и служат столько же.

Следующие девяносто километров я, в основном, шёл пешком, толкая велосипед. Дороги были слишком круты, чтобы ехать на подъём, не угробив колени, и слишком круты, чтобы спускаться без тормозов. Но я не возражал. Мне нравилось это место, я не мог нарадоваться этой страной, хотя она быстро превращала мою машину в груду металлолома. На редких пологих участках дороги я стачивал кроксы в хлам, используя их в качестве тормозов, чтобы замедлить спуск. В подошвах протёрлось несколько дырок, сабо едва держались как одно целое. Я не был настолько отчаянным, чтобы попробовать аборигенский тормоз, который мне однажды описал белый южноафриканец. Его зулусские рабочие возили на своих велосипедах большой кусок дерева, привязанный верёвкой — небольшое бревно. Когда спуск становился слишком крутым, они бросали бревно позади себя. Волочась по асфальту, оно

тормозило велосипед. Не уверен, что это не байка, но сам опробовать не собирался. Я никуда не торопился. Места для ночлега были удобными, лесные плантации простирались на многие мили, и оставалось только выбрать, где больше понравится.

Heep of steel junk

Мой велосипед был не единственной машиной, подвергшейся серьёзному испытанию. Я видел две тяжёлых аварии: автомобиль и грузовик. У обоих отказали тормоза, оба под списание. Каждый раз, когда меня обгонял спускающийся вниз микроавтобус, я чувствовал запах горящих тормозных колодок. Истории дорожно-транспортных происшествий буквально выжжены на дорожном покрытии: глубокие борозды на асфальте, разлитое масло, сломанные деревья, испорченный груз, разбросанный на большой площади (лес, сахарный тростник, апельсины, пустые бутылки из-под кока-колы или что-то ещё). Сгоревшая машина расплавила битум вокруг себя, и никакие последующие дорожные работы долгое время не могли заполнить брешь.

На следующее утро я дотолкал свой байк до Пиггс-Пик — полноразмерного провинциального городка на вершине горы на высоте 1100 метров над уровнем моря. В воскресенье утром магазины были закрыты до девяти утра. Рано открылось лишь кафе на автовокзале. Это была маленькая комнатка с необычной атмосферой: грубо оструганные столы и стулья местного производства из массивного дерева, квадратная

прочная столярка, аккуратная и простая. На одной стене изображена китчевая панорама Пиггс-Пик, остальные стены окрашены охрой, удачно имитируя интерьер пещеры. Поверх землистого фона изящные, уверенными линиями, бушменские рисунки из Калахари: фигурки людей и животных мало чем отличаются от рисунков Брэдшоу[14] в австралийском Кимберли. Действительно хорошо исполнено! В кафе были дешёвые свежие кексы, а Nescafe подавали на высшем уровне: на деревянной тарелке принесли большую кружку с горячей водой, кружку поменьше с тремя ложками порошка Nescafe, чтобы можно было сделать свой напиток крепким по своему вкусу, и миску с сахаром.

Когда магазины открылись, я запасся провизией и направился к границе. Печально известная грунтовая дорога в Барбертон в Южной Африке сначала поднимается на 1300 метров над уровнем моря. Узкая ухабистая лесовозная колея, которая никогда не выравнивалась, никогда не ремонтировалась. Я изо всех сил толкал байк вверх по крутому склону; сердце выпрыгивало из груди, когда на обочине попался дорожный знак — начало крутого подъёма — с изображением грузовика, поднимающегося по чёрному треугольнику. И знак правильный. С этого момента я больше не толкал велосипед, я тянул его за собой за седло: настолько дорога была крутая. Позже я встретил швейцарца, который проехал по этой дороге на арендованной машине (на обычном седане можно проехать только в одну сторону, до Пиггс Пик, но не до границы). Когда он вернул машину дилеру, они взяли с него плату за полную ревизию подвески: передней и задней.

До шахтёрской деревни Булембу восемнадцать километров. Я думаю, там добывают нефрит. Двести одинаковых квадратных сборных домиков выстроились параллельно по контуру, и каждый дом окрашен в свой цвет. Ещё подъём, и

асфальт снова появляется на погранпереходе на высоте 1373 метра. Граница закрывается в 16:00, движение замирает.

По другую сторону границы Южная Африка начинается с природного заповедника. Это не охотничий заказник, а геологический национальный парк. Они называют это «геотропа». Там проводят экскурсии с гидом по некоторым из самых древних горных пород на земле. Камням здесь более трёх миллиардов лет, а взрывные работы на дороге выявили несколько великолепных примеров геологических явлений. На одной из стоянок с поясняющими табличками я встретил белого парня, который был ответственным за строительство этой тропы. Мы проболтали два часа: он рассказывал мне много занятных историй о колоритных персонажах, живущих поблизости.

Heep of steel junk

Скатываясь по пологим участкам, спускаясь пешком по более крутым, включая последний спуск к равнине с уклоном один к семи, я миновал заброшенную асбестовую шахту с собственным городом-призраком. Из лунок на поле для гольфа сиротливо торчали флажки. Чтобы перевезти добытый асбест к ближайшей дороге, была построена длинная канатная дорога через горы. На хребтах безмолвно стояли ржавеющие опоры, на тросах всё ещё висели пустые ведра.

Я разбил лагерь в сосновой лесопосадке и утром проехал последние десять километров до городка Барбертон. Это был зелёный, чистый, ухоженный городок с населением в тридцать тысяч человек, центр богатого фермерского района со смешанным населением. Белые крестьяне ездят на немецких автомобилях, сделанных в ЮАР: "Мерседес", "Опель", "Фольксваген", БМВ. Негры ходят пешком. Единственными недружелюбными людьми были китайские бакалейщики. Почему-то все китайцы, которых я встречал в Африке, были

крайне грубы. Недавно прибыв из материкового Китая, они не говорили даже по-английски.

Я плотно поел в супермаркете, купив приличную порцию хорошей готовой еды, затем съел яблочный пирог и запил мутным кофе в кофейне, принадлежавшей женщине африканерке. Купил шапку, чтобы голова не мёрзла по ночам, и дешёвую пару кроксов взамен моей потрёпанной, которая последние три дня служила мне аварийным тормозом. В поисках велосипедного магазина я прочёсывал маленький городок и, каждый раз, когда мне попадалось что-нибудь вкусное, снова ел. Наконец я остановил велосипедиста-африканца, катившего по дороге, и он указал мне правильное направление: Индийский квартал, как он его назвал. Мне следовало ехать по трассе за городом, в окружении мечети с минаретом и трёх кварталов индийских магазинов и ресторанов. Простецкая самодельная велорикша, припаркованная на обочине дороги, рекламировала веломагазин. Молодой владелец в развевающемся белом халате с окладистой бен ладеновской бородой руководил бизнесом. В одном углу его магазина продавались запчасти для велосипедов, на противоположной стене были рыболовные снасти, а в глубине помещения школьные принадлежности. У него был хороший выбор дешёвых запчастей и он действительно знал своё дело. Я заменил сломанные тормоза, купил ещё запчастей и большой сигнальный горн. Воздушная камера на моём заднем колесе всё ещё выпирала там, где я порвал шину, и обод был не совсем круглым (одна спица была сломана), но у меня было легко на сердце. После убийственных дорог Свазиленда я был готов ко всему. Поехали!

Над Хейзивью возвышаются два гигантских торговых центра. Город из небольших квадратных однокомнатных коттеджей, сплошь чёрного цвета, растянулся на десять километров. Конструкция крыш местных домов бросает вызов европейскому

архитектурному стилю. Наша линия крыши определяет вид здания: фронтоны, коньки, слуховые окна. Африканская крыша — как крышка от горшка, плоская и минималистичная. Вокруг очень мало собак, в основном я их вижу задавленными на дороге. В каждом пригороде есть свой «так шоп» — так называют таверну или бар — квадратную бетонную коробку с двойной дверью, хлипкой вывеской и громкой музыкой. Каждую ночь вокруг них собираются пьяные молодые люди. Это места, которых следует избегать. Пьяницы остаются пьяницами, какого бы цвета они ни были.

Я нашёл, наконец, действующее интернет-кафе, первое после Ричардс-Бей, и отправил сообщение домой.

После Хейзивью началась страна сафари. Английский язык обязан словом «сафари» суахили, в котором оно обозначает путешествие. Любое путешествие. Поездка на автобусе в город, чтобы увидеть двоюродного брата — это сафари. Астронавты, летающие на Луну, тоже совершают сафари. На суахили всю мою поездку в Калахари можно было бы назвать сафари, но я использую его здесь больше в английском значении, как наблюдение за дикой природой. Широкая полоса земли, прилегающая к Национальному парку Крюгера, представляет собой коридор дикой природы из небольших частных охотничьих угодий, следующих одно за другим сплошной полосой по обеим сторонам дороги. Шоссе, пролегающее между ними, является дорогой общего пользования, и никто не может помешать вам проехать по ней. Заповедники тщательно огорожены, чтобы держать животных внутри защищёнными от браконьеров, поэтому, даже если в них и были большие кошки, на дороге я в безопасности. Хотя в большинстве из них кошачьих нет.

К концу засушливого сезона корма стало мало, дичь бродила по небольшим заповедникам в поисках пастбищ. Во многих местах они подходили прямо к ограждению дороги, обычно в сумерках и рано утром. Заборы проходят в 20 метрах от края

дороги, поэтому я хорошо разглядел многих крупных животных с очень близкого расстояния в двадцать метров, что редко удаётся даже во время платных организованных экскурсий внутри заповедников. Животные очень пугливы. Они привыкли к автомобилям и совершенно не обращают внимания на движение транспорта, но человек, пеший или на велосипеде, сразу их отпугнёт. Когда я видел что-то пасущееся возле забора, то останавливался на безопасном расстоянии, чтобы не спугнуть, и ждал, пока по дороге проедет следующая машина. Я приближался под прикрытием шума двигателя и снова останавливался, пока не оказывался достаточно близко, чтобы рассмотреть животных передо мной во всех деталях. Они игнорировали меня, пока не учуят мой запах, после чего убегали в заросли и останавливались лишь когда чувствовали себя в безопасности, прячась в чаще, пока я не уйду.

В стране Зулу самые маленькие кружки на моей дорожной карте обозначали приличных размеров города, растянувшиеся на мили. Здесь же, в непрерывной полосе охотничьих угодий, такими же кружками обозначались одинокие фермерские жилища, превратившиеся в кофейни, обшарпанные придорожные дома или умирающие города-призраки, например, такие как Гравелотт. Когда-то в сельской местности здесь было многочисленное фермерское население. Когда фермы превратили в охотничьи угодья, людей выслали, страна обезлюдела. Теперь бывшим центрам снабжения этих районов не хватает потребителей, чтобы выжить экономически. Людей выгнали, чтобы освободить место для диких животных. Сварливый владелец единственного оставшегося открытым магазина в Гравелоте ненавидит своих клиентов. Он приковал четырех свирепых собак перед магазином, расставив их так, чтобы никто не слонялся по его веранде. Ностальгия по временам первых белых поселенцев отражается в названиях мест на дорожных знаках: Лондон, Уэльс, Гернси, Хеврон.

Животные появлялись группами в несколько стад и шли близко друг к другу, потом полсотни километров ничего. Чаще всего это были различные виды антилоп. Я хотел купить приличный определитель животных, но за четыре месяца в Африке так и не нашёл его. Ни в одном из книжных магазинов не продавали ничего, на что стоило бы тратить деньги. В доступных книгах перечислены только самые распространенные виды, которые я и так знал. Импала с закрученными рогами, спрингбок с трёхцветной полосой, величественная мохнатая ньяла — я знал их, но когда встретил в сумерках большого чёрного оленя, гордо стоявшего по ту сторону забора, понятия не имел, что это такое. Размером с коня, на голове белые и чёрные полосы, большие длинные рога, загнутые назад плавной длинной дугой, словно японские катаны. Неподвижно и величественно он стоял в сгущающейся темноте.

Бородавочники здесь повсюду. Они целыми семьями прорываются через заборы и бродят где им заблагорассудится. Несколько раз я натыкался на жирафов-одиночек, моих любимых несуразных животных. Когда вы смотрите на жирафа с близкого расстояния, вы понимаете, почему в средние века их называли «верблюдопардами». Верблюд, скрещенный с леопардом. Видимо у Творца был очень плохой день, когда он решил создать жирафа. Утром он созвал свой комитет и поручил ему создать лошадь. Как гласит английская поговорка, комитет спроектировал верблюда[15]. Со вздохом Большой Человек взял верблюда и осмотрел его. Затем он принял немного кислоты, дождался когда торкнуло и начал его модифицировать. Сначала он вытянул ноги, пока они не стали тонкими, как спички. Затем вылепил массивную длинную шею и увенчал ее бычьей головой с узкой мордой и широкими губами. Сверху он ни с того ни с сего прилепил две инопланетные антенны и покрыл всего зверя изысканными плитками:

крупными по телу, помельче по крупу. Добавьте к этому длинные чёрные ресницы, и вы получите жирафа. Я так и вижу, как на следующее утро, отойдя после кислотного прихода, Большой Человек начал возиться с остатками материалов и в итоге у него получился утконос.

Жирафы огромны. Когда он пугается и решает ускакать галопом, проходит секунда, прежде чем он сможет преодолеть инерцию своего массивного тела и сдвинуть его с места. Движения его конечностей выглядят как в замедленном кино, неуклюжие и плавные, словно в густом вязком воздухе из кошмарных снов. Тем не менее, с их размахом ног, даже в темпе замедленной съёмки они развивают приличную скорость. Мне никогда не надоедало наблюдать, как жирафы бегают рысью в зарослях: кажется, что громоздкое тело и тонкие ноги двигаются не синхронно друг с другом.

На обочине дороги, за пределами собственно заповедников, живут маленькие суслики. У них чёрная полоса на боку. Сидя столбиком, как сурикаты, у своих нор, они с любопытством наблюдали за мной, следя за моим продвижением. Испугавшись, тут же ныряли в норку.

Пара горных геологов остановились и отдали мне нарезку, которую не смогли доесть в обед. Затем подъехала патрульная машина: полицейские предложили мне пожертвование в размере десяти рандов. Люди думают, что я езжу ради какой-то благотворительности и собираю деньги. Они настолько привыкли к современной тенденции придавать любому виду деятельности социальный смысл, что, когда я говорю им: "Нет, нет тут никакой благотворительности, просто старик на велосипеде, которому любопытно посмотреть как живут другие люди", то они мне не верят, не понимают, и всё равно хотят дать мне денег на благое дело.

Из-за того, что по обеим сторонам дороги постоянно тянулись сплошные высокие заборы, выбор мест для кемпинга был очень ограничен. Я спал под открытым небом на полосе вдоль

забора. Однажды ночью меня разбудил подкравшийся бдительный фермер, направив на меня ружьё в свете фар своей машины. Он состоял в патруле по борьбе с браконьерством и ему не нравилось, что я сплю там. "Это слишком опасно", — сказал он, но вынужден был согласиться с тем, что я нахожусь на дороге общего пользования и не нарушаю никаких законов, и он ничего не может со мной поделать.

На следующую ночь я снова разбил лагерь у дороги. На этот раз полицейская патрульная машина припарковалась недалеко от меня в высокой траве, используя своё укрытие, чтобы ловить водителей, превышающих скорость. Я уверен, что они знали, что я сплю в нескольких метрах от них, и мне было интересно, не я ли был причиной того, что они остановились именно там.

Никакое ограждение не может удержать стадо антилоп. С первыми лучами рассвета пять самок и самец пытались пролезть за забор на территорию парка, снова и снова безуспешно тараня проволоку. Это были крупные животные с двумя чёрными полосками на заднице и закрученными трубчатыми рогами как на гравюрах Эрнста Геккеля[16]. Они не могли найти прореху в заборе, через которую выбрались ночью. Проехав с милю, я нашел это место. Какой-то идиот оставил главные ворота открытыми, и животные просто вышли наружу.

У Мика Род Хаус основной поток грузовиков, досаждавших мне от самого побережья, повернул направо, к шахте Фалаборва. Это большая дыра в земле, где ведётся добыча редких металлов: большой экспортный контракт с Китаем на двадцать семь лет вперёд. Несколько транспортных компаний доставляют концентрат руды в Ричардс-Бей, каждая из которых использует от пятисот до семисот грузовиков, работающих круглосуточно, каждый день.

В Латебе заканчивается пояс охотничьих угодий и начинается зона сельского хозяйства. Всюду апельсиновые и манговые рощи, а на рассвете доносится волшебный запах цветов апельсина. Большие навесы защищают овощные культуры. Фермеры продают дешёвые продукты прямо у дороги: авокадо, капусту, лук, помидоры, всевозможные фрукты. Целое утро я нигде не мог найти чашку кофе, поэтому попросил повара в придорожной забегаловке вскипятить мне кружку горячей воды в микроволновке и заварил себе кофе из пакета, который возил с собой.

Городок Цанин расположен в красивой долине между зелёными холмами, склоны которых покрыты банановыми плантациями. После города я проехал мимо нескольких больших дамб. Я хорошо отмылся под мостом, постирал единственную футболку и надел её мокрой. У следующей дамбы я видел группу бегемотов. Семья из шести особей лениво спала в воде. Издалека они не кажутся такими уж большими, я видел свиней покрупнее. Животные выглядели совершенно равнодушными. Бегемотов почему-то не едят, и они здесь настолько обычны, что не охраняются. Бегемоты — вегетарианцы, но они яростно охраняют свою территорию и из всех диких животных являются самыми жестокими убийцами людей в Африке.

Моребенг выглядел на моей карте так, будто находится на другой стороне горного хребта, в пятнадцати километрах. Я подумал: "Семь или восемь километров подъёма, потом столько же спуск", и в начинающихся сумерках начал восхождение. Пологий подъём, на некоторых участках даже можно было ехать, на других приходилось толкать. Через восемь километров всё ещё не было никаких признаков перевала. Десять километров. Стемнело. Все ещё подъём, неумолимый пологий склон. На пятнадцатом километре я увидел вдалеке, наверху, огни Моребенга. Перевала и спуска с

другой стороны не будет. Я поднялся с низменности на Хайфельд, впереди раскинулись равнины Африканского плато.

Луи Тришар — крупный город в провинции Лимпопо. В поисках супермаркета я проехал мимо велосипедного магазина на окраине. Молодой гонщик, одетый в лайкру, работавший в своем магазине, вышел посмотреть на мой байк и недоверчиво покачал головой. Когда я рассказал ему, сколько я проехал и куда направляюсь, он откопал из ящика стола комплект хороших тормозных колодок, керамических, а не резиновых. Затем в кладовке нашёл две бескамерные шины, которые всего лишь раз использовались в шоссейных гонках и ему не понравились. Он отказался брать с меня какую-либо плату. Подарок. Изделия китайске, но я был ему благодарен. Спасибо, друг.

Две запасные шины, привязанные к ящику для молока, отправились со мной к водопаду Виктория, пока я размышлял, как их использовать наиболее эффективно. Я не хотел выбрасывать свою шину Schwalbe. Даже с порванной боковой стенкой она превосходила всё, что я мог купить в стране, защищённая от проколов и износостойкая. На водопаде я, наконец, разрезал одну запасную шину, срезал протектор, превратив её в двенадцатидюймовый рукав, который вставил внутрь поврежденной Schwalbe, чтобы предотвратить вздутие в месте порыва шины. Конструкция получилась настолько сильной, что этого хватило на всю дорогу до дома даже после того, как само колесо дважды разваливалось из-за сломанных спиц. И у меня так и не было ни одного прокола.

Первые двадцать пять километров после Луи Тришар проходят через живописный хребет Саутпансберг. С северной стороны большие долины, глубокие ущелья, асфальтовый серпантин заканчиваются двумя впечатляющими туннелями. Растительность — кустарники, жилья нет, в охотничьих угодьях разводят антилоп на мясо, а в придорожных киосках продают свежеиспечённые пироги с дичью. Я видел страусов на одной

ферме и чуть не упал с велосипеда, когда понял, какие они на самом деле большие. Молодые особи, покрытые пёстрыми коричневыми перьями, достигали девяти футов в высоту, и они очень мясистые. У придорожного дома стая здоровых бабуинов крутилась среди запертых мусорных баков. На четвереньках крупные самцы выглядят как маленькие львы или очень большие собаки. Бегемоты, бабуины, антилопы, цесарки и всевозможные экзотические птицы — обычное явление в сельской Африке. Простая поездка по главной трассе — это игровое сафари, приключенческий тур на велосипеде. Двигаясь медленно, успеваешь всё это заметить, а мчась на машине, можно и не обратить внимания. После этой поездки, когда я ехал назад на автобусе, я пересёк такую же страну, но никаких животных не видел.

К северу от хребта Саутпансберг начинались равнины сногсшибательных баобабов, кора которых походила на провисшие листы тающего воска. Слоны растительного царства, баобабы — мои любимые деревья, и там, где их много, я обязательно останавливаюсь, отдыхаю и готовлю в их тени.

Монументы африканской саванны распределены неравномерно. Кое-где они растут как грибы после дождя, потом на протяжении 200-300 километров не встретишь ни одного. Они не выносят мороза, поэтому в высокогорье их нет, и они не любят сырости, избегают болотистой местности. Им повезло, что их древесина мягкая и ни на что не годится, даже на дрова, поэтому люди их не рубят. Здесь у каждого большого дерева был свой номер, прибитый к стволу на крошечной металлической табличке. Кто-то, видимо, следит за ними. Где-то здесь, в провинции Лимпопо, растут два самых больших баобаба в мире. Баобаб Гленко имеет диаметр шестнадцать метров. Естественно, никто не мог сказать мне, где его искать.

Движение по шоссе к границе стало интереснее. Зимбабвийские рабочие, едущие домой, тащили с собой груды всякого хлама. Их старые перегруженные автомобили постоянно ломались. Выброшенные аккумуляторы, шины, глушители и прицепы усеивают обочины дорог. Я видел разбитый ржавый "мерседес", который был нагружен так, что колёса вывернулись наружу; у прицепов гнулись оси — всё это очень похоже на то, как турки ехали домой через Болгарию в семидесятых. Парни с ножовками, промышляющие металлоломом, режут на металл свежесгоревший междугородный автобус.

Мусина — шумный приграничный городок, где можно купить что угодно, и даже больше. У китайцев там огромный складсупермаркет для трансграничной торговли. Поскольку экономика Зимбабве разваливается, большинство его трудоспособных граждан ищут работу за границей. Они привозят домой часть своих сбережений наличными, но при пустых магазинах у себя дома тратить деньги не на что, поэтому они покупают то, что им нужно там, где работают, и тащат всё это домой. Отличный стимул для производственного сектора Южной Африки.

Глава 4. К водопадам.

Зимбабве не было в моих первоначальных планах. Готовясь к этой поездке в Дарвине, я нашёл о Зимбабве только информацию, которая сводилась к одному — гибели, мраку, убийствам и хаосу. Зимбабве была включена в список трёх несостоявшихся государств, на шаг впереди Сомали и Судана. Третья снизу в списке стран, в которых не функционирует государство. Развал экономики, крах национальной валюты,

борьба за престолонаследие, коррупция в правительстве, нарушение прав человека, внутреннее перемещение населения, эпидемии холеры и чумы, безудержный СПИД. Белые зимбабвийские экспатрианты, которых я встречал, озлобленные старики, живущие в своём давно потерянном прошлом, не могли помочь мне сформировать связную картину настоящего Зимбабве. Было два места, которые я обязательно должен был увидеть в Зимбабве: водопад Виктория и руины Великого Зимбабве. Но скудная информация, которую я собрал, была слишком обескураживающей. С неохотой я проложил маршрут в обход страны, через Ботсвану. Но как только я попал в Африку, картина полностью изменилась. В Пемба, в Мозамбике, я встретил двух молодых туристов австралийцев, которые только что провели две недели в Зимбабве. Их вердикт был восторженным — не бойся. В Ричардс-Бей я разговаривал с чёрными парнями из Зимбабве. Они продавали всякие безделушки: солнцезащитные очки, предметы искусства. Бедные, как церковные мыши, но и они не рисовали мрачных картин. Они сказали, что границы Зимбабве открыты, туризм поощряется, виза предоставляется по прибытии.

Я подъехал к единственному пограничному переходу между Южной Африкой и Зимбабве — длинному мосту через реку Лимпопо в Бейтбридже. Выехав из Южной Африки, я пересёк мутную реку с таким экзотическим названием, что я до сих пор помню русские детские стишки о ней — Лимпопо. На другой стороне царило счастливое столпотворение. Для несостоятельного государства с экономикой в руинах, без собственной валюты, это было неожиданностью, потому что Вавилон был не на стороне выхода, где люди покидают страну. Карнавальный хаос царил на другом конце, где жители возвращались в Зимбабве. От здания иммиграционной службы вдоль тротуара, под полуденным солнцем змеилась очередь примерно триста-четыреста человек, разделённых на группы по

семьдесят-восемьдесят. В основном это были молодые люди, каменщики, рабочие, работники ферм и их женщины. Все в ярких платьях и таких же ярких шарфах. Буйство красок, суета, смех, казалось бы, неорганизованная масса, но в этом была своя система. Множество автобусов, беспорядочно припаркованных в пыли, вереница грузовиков длиной в полмили, десятки трейлеров, нагруженных до небес предметами домашнего обихода... Я тоже был не единственным велосипедистом. Предприимчивые мелкие торговцы катили по мосту свои односкоростные чёрные машины, нагруженные до предела товаром. По обе стороны моста есть солидные города, и разница в ценах между двумя сторонами даёт им средства к существованию.

Я слышал ужасные истории об этом конкретном переходе, когда сбитые с толку белые водители тратили по шесть-восемь часов в очереди чтобы получить документы с печатью и уплатить взносы. Некоторые ехали окружным путём для того, чтобы въехать в Зимбабве через Ботсвану, чтобы только не ехать через Бейтбридж. У меня машины не было и мне нужно было только выстоять длинную очередь в иммиграционную службу. Я незаметно пристроился в хвосте передовой группы и стал ждать. Я не собирался лезть вне очереди, но по незнанию системы именно так и сделал. Мне никто ничего не сказал. Люди были очень терпеливы и спокойны. Два-три полицейских в форме поддерживали порядок в толпе, размахивая короткими деревянными палками на поясе. Никакого оружия, никакого чванства, никаких издевательств. Самой непокорной толпой была стая больших обезьян, закалённых в боях бабуинов. В частности, из всех выделялся один большой наглый самец. Даже когда он опирался на костяшки пальцев, его голова доставала до моей талии. Уверенно расхаживая между очередями, он искал, что можно украсть, но держался вне досягаемости полицейских дубинок. Заметив плохо спрятанные фрукты в чьём-то багаже, беспечно шёл мимо, нарочно глядя

куда-то в другом направлении, потом резко хватал добычу своей длинной волосатой рукой и убегал. Однажды он даже рискнул войти в здание иммиграционной службы, а когда двое полицейских попытались преградить ему путь, он метнулся у них между ног и выбежал. Он никогда не отходил далеко, только чтобы его не достали, и спокойно жевал добытые фрукты.

В иммиграционный отдел нас запускали группами и уже потом рассредоточивали по нескольким окнам. Африканцам не нужна была виза, только штамп, так что очередь двигалась быстро. Мне на месте выдали визу на тридцать дней за тридцать долларов США. Всё просто. Я мог выбрать оплату в долларах или рандах, но только наличными. Я передал этому парню стодолларовую купюру с заломом (её невозможно было обменять у индийских менял, которые принимают только безупречные купюры). Офицер протёр очки, достал из ящика стола связку больших ключей и ушёл в поисках мелочи.

У Зимбабве больше нет собственных денег. Доллар США является официальной валютой для всех государственных ведомств. Также везде принимают южноафриканский ранд: купюры и монеты. До меня дошёл слух, что можно использовать английский фунт, австралийский доллар и даже индийскую рупию, но менялы, которых я встречал, лишь смеялись надо мной. Доллары США и ранды, в некоторых приграничных районах ботсванские пулы — больше ничего не принималось.

Последний спад в печальной истории экономики Зимбабве начался в 2000 году, когда Роберт Мугабе, бывший учитель, борец за свободу и семь раз демократически избранный президент, нашёл блестящий способ поддержать свою слабеющую популярность. Он выгнал всех оставшихся белых фермеров, обвинив их в экономических бедах. Они были изгнаны со своей земли без всякой компенсации. Некоторые не ушли мирно: вспыхнуло насилие. Фермы должны были быть

распределены среди безземельных крестьян, но большинство из них досталось приближенным президента. Раньше всеми крупными товарными фермами управляли белые. Все крупные производители были выброшены из страны и сразу случился неурожай. Мугабе впервые пришлось импортировать основные продукты питания. Через два года американцы обвинили его в воровстве и конгресс заморозил все зарубежные банковские счета Зимбабве, банки перестали давать им деньги. Мугабе и его любящая роскошь жена были внесены в санкционный список: им запретили ездить в западные страны. В результате акции Гуччи резко упали.

Из-за отказа в международных кредитах правительству пришлось иметь дело с наличными. Зимбабве богатая страна, в казну поступает много наличных денег от экспорта полезных ископаемых и от туризма, но вся твёрдая валюта растворяется в карманах Мугабе и его товарищей. Чтобы восполнить дефицит, Центральный банк напечатал больше зимбабвийских долларов, что вызвало инфляцию. К 2005 г. покупательная способность среднего гражданина в реальном выражении упала до уровня 1953 г. Государственным служащим не платили, а когда зарплата наконец пришла, то деньги ничего не стоили. Столкнувшись с голодом, четверть всего населения уехала искать работу в соседних странах. Три миллиона зимбабвийцев работают только в Южной Африке и Ботсване. Я встречал их повсюду: плотников, чернорабочих, водителей грузовиков, извозчиков, бродячих коробейников.

Оставшись без государственного бюджета, следующим рухнуло здравоохранение. У больниц не было денег на закупку импортных лекарств. Каждый пятый житель Зимбабве ВИЧ-инфицирован, и за ними никто не ухаживает. В 2008 году разразилась крупная эпидемия холеры. Без лекарств для её сдерживания болезнь распространилась по всем провинциям. Приблизительно 90 000 человек заболело, 4 000 человек умерли, в основном в крупных городах. Всё, что мог

предложить совет Хараре, — это бесплатные могилы для умерших.

Люди выживали, как могли. Шестьдесят процентов диких животных было уничтожено браконьерами. Людям нужно было есть. Страх болезней, отсутствие услуг и пропаганда ненависти в западных СМИ убили туризм. Количество посетителей страны сократилось на восемьдесят процентов. Курорты и отели были вынуждены закрыться из-за невозможности платить своим сотрудникам. Вследствие отсутствия клиентов все крупные авиакомпании приостановили полеты в Хараре.

Мугабе напечатал ещё больше денег, инфляция начала раскручиваться всё сильнее. Незадолго до того, как все рухнуло в апреле 2009 года, она достигла 11 000 000%, что является вторым самым высоким показателем, когда-либо зарегистрированным в истории, уступающим только Веймарской республике между двумя мировыми войнами. Именно это привело Гитлера к власти в Германии. При таком уровне инфляции обычная практика состоит в том, чтобы проштамповать старые деньги новым номиналом, как это сделал Борис Ельцин с российским рублем[17], но нет, Мугабе продолжал печатать новые красивые купюры с астрономическими числами. Сегодня они едва ли стоят той бумаги, на которой напечатаны. Я купил у торговцев новенькую купюру в двадцать миллиардов долларов. После некоторого торга я заплатил за неё один доллар США.

В течение последних пяти лет люди используют в повседневной жизни южноафриканский ранд и доллар США. Долларовые купюры, ранды — в обиходе монеты и банкноты. Нет никаких проблем с оплатой старыми и потёртыми банкнотами, попадаются купюры в один доллар полностью стёртые от бесчисленных переходов из рук в руки. Редкая двухдолларовая купюра тоже встречается, хотя в Америке она была выведена из употребления в семидесятых годах. При покупках в магазине курс привязан к доллару США: один

доллар — десять рандов. Хороший мясной пирог на заправочной станции стоит доллар и пять рандов — люди очень быстро соображают, пересчитывая валюту в уме.

Во время моего пребывания фактический обменный курс колебался около одиннадцати с половиной, а не десяти рандов за доллар. Этой разницы было достаточно, чтобы зарабатывать на жизнь, и на каждой придорожной заправке, на каждом перекрёстке был валютный меняла: молодой парень с головой-компьютером и двухдюймовой пачкой банкнот в сумочке. Это хорошие места, чтобы разменять купюры крупного номинала. Я наблюдал за работой нескольких менял, и все они были одиночками. Худощавого телосложения, хорошо образованные парни, хорошо говорящие по-английски и на всех местных языках. Они таскали с собой небольшое состояние наличными на виду у всех, но у них не было ни телохранителей, ни сопровождающих. Они чувствовали себя в безопасности в толпе, а толпа в придорожном заведении может стать вдруг буйной, вдоль дороги непрерывной полосой стоят питейные заведения и бары. Я спрашивал об этом людей, и они подтверждали: в Зимбабве очень мало преступности. При всей бедности и лишениях люди сохранили элементарное человеческое достоинство. Единственным проявлением насилия здесь являются домашние драки на почве алкоголя и политически мотивированные стычки. Грабежи на улице неслыханны. Государство в Зимбабве может быть и рухнуло, но ткань общества сохранилась, оно продолжает функционировать в прежнем режиме.

Переход после пересечения границы богатой Южной Африки был внезапным, различия бросались в глаза. Много грузовых велосипедов, фантастически загруженных товаром; ослиные тележки на одной автомобильной оси с автомобильными рессорами и двумя автомобильными сиденьями спереди. Ни одна деталь не куплена в магазине — всё собрано и сделано

вручную. Четыре осла запряжены в ряд, все хомуты и поводки сделаны из резиновых полос, вырезанных из старых автомобильных покрышек. Ослы возят воду из коммунальных колодцев, дрова из леса, покупки из города.

Основные магистрали были построены из хорошего асфальта, но за три десятилетия интенсивного использования и минимального обслуживания они превратились в мозаику из лоскутов и без обочин, по которым можно было бы ехать. Край дороги обрывается вниз резким уступом. Шоссе узкие: каждый раз, уступая дорогу грузовику, мне приходится снижать скорость до минимума и соскакивать со ступеньки высотой четыре-шесть дюймов, а затем искать место, где можно забраться обратно на асфальт не останавливаясь. Моему заднему колесу это совсем не нравилось, форма восьмерки становилась всё более ярко выраженной.

Трафик неумолим. Автобусы и грузовики, многие из них с левым рулём. Я ехал по одной из главных магистральных дорог Африки, соединяющей юг континента, от Йобурга[18] до Хараре. Колонны полуприцепов, направлявшиеся в Замбию и Конго, шли группами. Замбия живёт за счет экспорта меди. Страна не имеет выхода к морю: весь экспорт идёт автомобильным транспортом, так как ангольская железная дорога закрыта из-за политических дрязг. Одна только Замбия ежегодно отправляет около 300 000 тонн чистой меди. Посчитайте сами, сколько это будет сорокатонных грузовиков. Два десятка грузовиков каждый день в году. Конго вносит примерно такой же вклад. После вспышки лихорадки Эбола в Западной Африке Ботсвана закрыла свои границы с Конго. По этой дороге уходит вся медь провинции Шаба, направляясь в Ричардс-Бей. Назад грузовики едут набитые ширпотребом. Если подумать, каждый медный грузовик перевозит целое состояние. При текущей мировой цене на медь в пять долларов за килограмм в партии сорок

тонн чуть меньше четверти миллиона долларов. Десятки грузовиков каждый день, и ни одного ограбления. Медь экспортируется в полутонных листах или в виде десятитонных литых блоков — их не просто сдать в ломбард.

Глубокой ночью, когда грузовики останавливаются на перерыв, междугородние автобусы продолжают движение. Прямой рейс идёт из Йобурга в Хараре и далее на север в Замбию. Полный автобус каждые пятнадцать-двадцать минут в обе стороны... Большие современные автобусы с кондиционерами перевозят рабочих в Южную Африку и обратно. По пути они никого не берут. Идущие на север полуприцепы переполнены, нагружены горами матрасов, запасных шин, пластиковых стульев, чемоданов, мешков, велосипедов, вёдер, канистр и других плохо сложенных грузов, которые съезжают на бок, угрожая выпасть. При таком объёме трафика убыль пропорциональна. Много брошенных и разобранных трейлеров ржавеет в траве. За три дня на этой дороге я насчитал три сломанных автобуса всё ещё в эксплуатации, четыре сломанных и брошенных, четыре сгоревших кузова (один из них после жуткого вида аварии). И это лишь самые последние потери. В Зимбабве разбитые автомобили недолго остаются на обочине — их быстро разбирают на металлолом. Ребята снимают годные детали, распиливают корпуса ножовками и увозят на телегах запряжённых ослами.

На протяжении трёхсот километров асфальтовой дороги от границы до Масвинго я не встретил ни одного селения или даже крохотной деревушки, только безымянные повороты, ведущие в сухой кустарник, песчаные тропы к глухим деревням в десяти-двадцати километрах от шоссе, куда можно добраться лишь на гужевом транспорте. На дороге каждые сто километров мне встречалась отличная придорожная станция,

правда, ни одна из них не отмечена на моей карте. Я люблю африканские придорожные станции. Но не представляйте себе что-то эдакое в западном стиле с асфальтированными парковочными местами, просторными бензоколонками под навесами, фирменными ресторанами и круглосуточными магазинами. Ничего подобного. Африканские дорожные станции редко планируются и никогда не рассматривались как единый бизнес. Их сегменты возникали органично, чтобы удовлетворить возникающие потребности; строились на те скудные средства, что были под рукой. На реке Буби на пыльной площадке стояла пара бензовозов, группа импровизированных хижин, торгующих жареным мясом и пивом, бесплатный кран с водой, убогие навесы механиков кустарей, шиномонтажников. В грубых забегаловках в качестве сидений на земляном полу лежат кривые бревна, круглосуточно горит большой очаг, на котором дальнобойщики готовят себе еду. На углях было достаточно места и для моего ковшика, чтобы вскипятить кофе. Серая тончайшая пыль по щиколотку, палящее солнце, козы, лежащие в скудной тени тощей акации, два десятка грузовиков дальнего следования, припаркованных по периметру; полупостоянное население состоит из зазывал, менял, продавцов безделушек, разных дельцов и девушек, работающих на кухне днём и развлекающих клиентов ночью. Живая и дружелюбная атмосфера без агрессии, без напряжения, без суеты.

Некоторые населённые пункты, отмеченные на моей карте, оказались фикцией. Мванензи на карте выглядел как город, но это был полицейский контрольно-пропускной пункт и ничего более. В нескольких милях от него стоял Великий Баобаб, огромный и корявый — мать всех деревьев. Ствол около шести метров в диаметре, полый, с подпорками, как индуистский храм, спроектированный Гейгером[19]. Фотография не воздала бы должного, как и мой рисунок, как бы я ни старался

запечатлеть все мельчайшие детали на бумаге. Здесь было место, специально отведённое для отдыха, и оно использовалось как туалет и место для смены подгузников, так что величие оказалось немного поблекшим.

Окружающий буш живёт своей таинственной жизнью. Как только я останавливаюсь и прислоняю свой велосипед к дереву, чтобы передохнуть, из кустов сразу появляются любопытные люди. Откуда они все берутся — загадка, ибо ни деревни, ни домов вокруг нет. Люди очень вежливые. Все хотят знать, с какой благотворительной целью я еду, а когда я говорю, что еду просто так, их это сбивает с толку.

Случаются и странные встречи. Молодая белая женщина подъехала на джипе, опустила стекло и спросила меня: «Ты Тим?» — "Нет, я не Тим. А кто такой Тим?" — "Пару дней назад по телевизору показывали Тима, молодого южноафриканца, который едет на велосипеде маршрут в 10 000 километров, чтобы собрать деньги на защиту носорогов от браконьеров, по десять километров за каждого убитого в прошлом году носорога. Он отправился из Ист-Лондоне и, по слухам, сейчас находится где-то здесь", — объяснила она. Наконец женщина представилась как Линда из Хараре. Она сказала, что сама только что совершила путешествие вокруг Зимбабве на горном велосипеде, став первой женщиной, совершившей этот подвиг. Похвастaвшись этим, она нажала на педаль газа и умчалась.

В канаве у дороги сидит мужчина и машет флажком на длинной ветке. Рядом с ним в высокой траве спрятан его велосипед и несколько больших пустых канистр. Он ждёт своих знакомых дальнобойщиков, готовых продать немного дизельного топлива компании за наличные. При официальной безработице в восемьдесят процентов люди делают всё, чтобы выжить.

Ещё одна придорожная станция на реке Рунда. Ещё больше пыли, больше разных дельцов, больше голодных дам полусвета, сильнее незабываемая атмосфера африканского шоссе. Я рад, что у меня нет камеры. Я бы попытался передать ощущение дорожной станции на фото, и мне это не удалось бы. Невозможно сфотографировать ощущения. Вместо этого я сижу под акацией, просматривая сцену и выжигая в памяти её мельчайшие детали, составляющие единое целое. Это работает лучше. Сейчас, когда я это пишу, я снова там, в придорожной забегаловке.

На другом берегу реки возвышаются живописные гранитные холмы, окружённые аккуратными круглыми хижинами с соломенными коническими крышами. Каждый холм — это один цельный валун, монолит, округлый, обточенный и испещрённый стихиями. Глубокой ночью, когда движение стало реже, я ехал при полной луне по красивой холмистой местности с маленькими деревушками и одинокими усадьбами. Ни в одной из них не было электричества и водопровода. Полицейские посты каждые пятьдесят километров. Полицейским не платили зарплату последние восемь месяцев, и они выживают, взимая фиктивные штрафы со всех проезжающих мимо водителей. Что-то вроде платы за проезд по средневековому мосту. Современным троллям приходится собирать достаточно не только для того, чтобы прокормить себя, но и для содержания своего начальства, которое не станет пачкать руки такими явными поборами.

На обочине дороги выставлены местные гончарные изделия, резные фигурки из серпентинита[20], ничем не отличающиеся от тех, что я видел в Свазиленде. Километровые столбики встречаются очень редко. Я узнал, куда они все деваются —

люди их выкапывают и используют для строительства фундаментов домов.

После трёх дней езды по ненаселёнке я въехал в Масвинго — первый город после границы. В южноафриканском супермаркете «Spar» был неплохой ассортимент — это был первый магазин, где я мог выбрать, что купить. Последние три дня я покупал то, что было, в основном пирожки с мясом. В городе было действующее интернет-кафе и туристическое бюро. Я зашёл туда спросить о местной достопримечательности: руинах Великого Зимбабве. Мне дали очень прагматичный совет: "Если вы туда поедете, возьмите с собой еду. У них там ничего нет, только водопроводный кран". На тротуаре перед супермаркетом фермеры продавали хорошие дешёвые овощи. Я запасся ими и к вечеру отправился к развалинам, или «монументу», как его предпочитают называть местные жители. Великий Зимбабве — одно из пятидесяти четырёх мест, которые я мечтал увидеть, когда мне было шестнадцать.

Вскоре после Второй мировой войны пара молодых чешских инженеров Ганзелка и Зикмунд выпросили новый седан у производителя автомобилей Татра и проехали на нём через Африку, из Марокко в Египет и далее в Кейптаун. Там они погрузили автомобиль на корабль и продолжили путешествие по Южной Америке. В конце сороковых это было достижением. Их трёхтомник «Африка грёз и действительности» был богато иллюстрирован сделанными в путешествии фотографиями в сепии. У нас дома был подписанный авторами экземпляр — он и сформировал мои первые представления о тёмном континенте. С тех пор, как я впервые увидел их фотографии Великого Зимбабве, я мечтал посетить это место. Я не уверен, почему именно Зимбабве захватил моё воображение. Моя мечта увидеть пирамиды и водопад Виктория также возникла

из этой книги, и на протяжении многих лет я встречал нескольких чешских путешественников, чья страсть к путешествиям тоже была вызвана этими книгами.

Слово «зимбабве» переводится как «большой каменный дом», а руины, к которым я приближался, называются Великим Зимбабве, чтобы отличить их от примерно двухсот других зимбабве — развалин небольших городков того же стиля и происхождения — которые разбросаны на большой территории от пустыни Калахари до Индийского океана. Мутоко, Чивана, Мадучу, Чибуумани, Налатале, Дхоло Дхоб, Хами, Мтоа — все они свидетельствуют о средневековой империи, центром которой был Великий Зимбабве. Предки современного народа шона построили свою столицу в одиннадцатом веке, тысячу лет назад, расширяя её по мере развития. В самом городе проживало около 18 000 человек вместе со своим скотом. Они плавили и обрабатывали железо, медь и золото, торговали слоновой костью и золотом вплоть до Килвы на побережье Суахили. Раскопки обнаружили там китайскую керамику, стеклянные бусы из Аравии и монеты из всех стран Индийского океана. Великий Зимбабве был заброшен в пятнадцатом веке, когда центр империи сместился на север, а торговые пути захватили арабы и португальцы. На севере потомки великих строителей основали империю Мономотапа и продолжали строить каменные стены сухой кладки.

Объявленный национальным памятником, огороженный и доступный только после оплаты изрядной суммы за входной билет, Великий Зимбабве не разочаровывает. Руины больше похожи на парк, раскинувшийся на сотнях акров холмистой местности Хайвельда со множеством тенистых деревьев. Самое часто фотографируемое Большое Ограждение — это лишь одно из многих каменных сооружений, составляющих единое целое с гранитными монолитами, возвышающимися

между холмами. Парк открыт к посещению от восхода до заката и первые три часа утра он был полностью моим, пока не подъехал автобус, набитый шумными чешскими туристами. Каменные стены сливаются с лежащими под ними монолитными валунами, узкие дорожки следуют изгибам местного ландшафта. Чтобы обойти все бывшие улицы города, потребовались бы многие дни.

Комплекс на холме — это самая древняя структура города, которая представляет собой горную цитадель, способную выдержать неопределённо длительную осаду. Она служила укреплённым поселением с девятого века. Собственный родник и крутой извилистый подъезд делали его похожим на традиционный европейский замок — его могла защитить горстка мужчин. Каменная кладка уложена без раствора — аккуратные стены держатся только за счёт силы тяжести. Ряд отдельных сооружений охватывает и включает в себя валуны разного размера. Все стены не прямые и изгибаются во всех направлениях. Главные стены имеют ширину шестнадцать футов у основания и сужаются до пяти наверху. Фантастическое количество труда вложено в постройку этого лабиринта из узких проходов, галерей, дворов, балконов и оборонительных сооружений. Видимо строители всего этого были людьми сильными, стройными и не использовали вьючных животных для доставки инструментов и материалов на вершину холма. В некоторых проходах, чтобы протиснуться, приходится поворачиваться боком. Каменщики не умели делать арки — все входные проёмы поддерживаются массивными каменными перекрытиями. Сегодня это рай для фотографов, которым нравятся детали.

С вершины валуна на меня смотрела неряшливая бородатая морда. Сначала я подумал, что большая кошка, но кошки не двигают лицевыми мышцами. Это была любопытная обезьяна.

С холма открывается вид на весь комплекс. Великое Ограждение и сверху выглядит полной загадкой. Она до сих пор не разгадана несмотря на многочисленные попытки. Взять его несуразное название «Великое Ограждение». Оно выглядит как большая ограда, и это всё, что о нём известно. Для чего оно было построено, что должно было огораживать — не ясно. Там где оно находится, в нём нет никакого смысла. 250 метров непрерывных изогнутых стен, некоторые из которых достигают одиннадцати метров в высоту, окружают эллиптическую площадку. Это крупнейшее туземное сооружение к югу от Сахары. Внутри площадка разделена изогнутыми стенами на меньшие участки и коридоры. Всё это было бы бесполезно для обороны, так как там нет воды. На площадке расположены также несколько совершенно непонятных построек, или, может быть, лучше сказать, скульптур. Главная коническая башня представляет собой массивное каменное сооружение высотой десять метров и шириной в основании шесть, без полостей внутри, без входа, без комнат, без ступеней для подъёма снаружи; ничего не выступает из её закруглённой вершины, нет каких-либо украшений, которые могли бы предположить его назначение. Есть ещё фундаменты для нескольких подобных башен. Вокруг ограждения на огромной площади разбросаны остатки многочисленных подсобных построек, стен, башен. Это самостоятельный средневековый каменный город, полный узких переулков, площадок для скота, мощёных пешеходных дорожек, стен с небольшими вырезами поверху, наводящими на мысли о когда-то поддерживавших крышу деревянных стропилах.

Первые белые, пытавшиеся угадать происхождение и возраст руин, ссылались на царя Соломона и царицу Савскую, полагая, что это был библейский Офир. Зимбабве, безусловно, экспортировал тонны золота за время своего существования,

так что это могло быть вполне уместно, но, к сожалению, он возник через два с половиной тысячелетия после смерти царицы Савской. Это не мешает сегодня называть её именем всё, что связано с руинами.

В одном конце парка находится модель деревни Шона в натуральную величину: нечто среднее между оригинальными хижинами древних зимбабвийцев и современными сельскими жилищами. Я сам строитель, мне всегда интересно, как люди строят свои жилища. Традиционные круглые хижины, которые можно найти по всей Африке, построены по одному и тому же образцу. Диаметр полностью определяется бюджетом: от двенадцати до пятнадцати футов, но я видел и крошечные домики едва семи футов в ширину, а также огромные коммунальные хижины в двадцать футов. Современные кирпичные могут быть и больше. Традиционные стены представляют собой круговой ряд кольев толщиной 2 дюйма, прочно вбитых в землю. Кольцо из крепких лоз держит их вместе и поддерживает форму, другое кольцо проходит внутри стен и связано с внешним. Стены внутри и снаружи покрыты тонким слоем глины. В современных деревнях они окрашены известью и охрой и покрыты различными рисунками. Стропила сходятся в центре конической крыши, и ещё один хомут крепко удерживает их вместе. В действительно больших ротондах крышу поддерживает центральный столб. Покрыты крыши обычной придорожной травой. В старых постройках было только одно отверстие в стене: дверной проём с порогом высотой 8 дюймов. Воздух и свет проникали через несколько небольших отверстий под крышей и через щель между стеной и крышей, которая оставалась открытой. Сегодня в кирпичных домах столько окон, сколько может себе позволить владелец. Раньше пол был земляной, приподнятый примерно на 8 дюймов над грунтом, чтобы хижину не затапливало в сезон дождей.

Кукуруза и зерно хранились на краю участка возле забора на приподнятой платформе. Шесть-восемь крепких шестов поддерживали площадку-навес на высоте около шести футов от земли; наверху укладывался слой кукурузы в два фута, а под него на ночь загоняли скотину.

В связи с сокращением запасов стойкой к термитам древесины нынешние строители вернулись к каменной кладке. В благополучные времена дома строят из бетонных блоков, в тяжёлые — из самодельного жжёного кирпича. Производство и обжиг кирпича в печи абсолютно ничего не стоит, поэтому вдоль дороги расположено множество примитивных кирпичных заводов. Глина копается по берегам рек. Иногда при наличии глины поблизости от стройплощадки кирпичи делают и обжигают в нескольких метрах от будущего жилища. Будучи молодым хиппи, я какое-то время работал на кирпичном заводе с двумя рабочими в Болгарии, и система, используемая в Зимбабве, не сильно отличается, только ещё проще. Глину копают мотыгами, смешивают с небольшим количеством речной воды и заливают в деревянные формы. Сырые глиняные кирпичи оставляют сохнуть на солнце, а затем укладывают в замысловатый узор, семь слоев кирпичей друг на друга, чтобы образовалась насыпь высотой в человеческий рост и площадью восемь футов. На Балканах все щели между кирпичами заполняли древесным углём и укрывали насыпь двухдюймовым слоем земли, чтобы закрыть доступ кислорода. Здесь нет древесного угля, поэтому печь топится с трёх мест снизу толстыми ветвями деревьев. Последние крупные деревья вдоль дорог безжалостно калечат, чтобы топить кирпичные заводы. Отчаянный вандализм, сравнимый лишь с ущербом, который наносят лесу стада слонов.

Ночью нельзя просто зайти в заросли и растянуться под деревом. Любое уцелевшее дерево защищено массивными шипами, и это единственная причина, по которой его не сожрали козы. Пока наломаешь веток для костра, чтобы вкипятить утренний кофе, руки расцарапаешь так, словно их подрала злая кошка. Хорошие места для лагеря там, где коровы и козы прячутся под деревом в полуденный зной — колючки втоптаны в землю, и всё, что съедобно, съедено начисто. Нужно только следить за клещами. Поиск чистого участка земли, достаточно уединённого и свободного от шипов, чтобы можно было снять штаны и облегчиться, может занять некоторое время. В зарослях сухой акации рулон туалетной бумаги приобретает большое значение.

Но самыми лучшими местами для ночёвок являются специально отведённые зоны для отдыха, расположенные через каждые двадцать-тридцать километров вдоль шоссе. Они раполагаются под большими тенистыми деревьями в стороне от дороги, изначально с бетонным столом и двумя сидениями. Отличаются они только степенью разбитости: все разрушены. Чехлы с сидений содраны (чёрт знает для чего их можно где-то использовать), столы разбиты и вырваны с корнем словно в приступе ярости. Бетонные изделия были построены на века, и требуется недюжинная сила, чтобы разбить их на куски, но в Зимбабве они все уничтожены, по всей стране.

Все автомагистрали платные, какими бы разбитыми и ветхими они ни были. Товары и люди перемещаются с севера на юг, поэтому дороги с востока на запад пустынны, если не считать несколько местных автобусов. От Масвинго до Булавайо, направляясь на запад, ехать по пустынным дорогам было большим облегчением.

Тачка является основным транспортным средством в сельской местности. Кто не может позволить себе упряжку ослов, возит свои вещи на тачке: бидоны с водой из колодца, молотую кукурузу с мельницы, дрова из леса. Это один из трёх самых заметных предметов, которые вы видите на каждом прицепе, буксируемом домой из Южной Африки вместе с горным велосипедом, подвешенным сзади, и матрасом размера «queen size», привязанным сверху. Мне говорили, что матрасы набивают контрабандной наличкой.

Я проехал мимо нескольких золотых и асбестовых шахт. В ландшафте преобладает плоская вершина белой горы отвалов. Рядом разрабатываются одни из крупнейших месторождений платины в мире, а недавно было обнаружено огромное месторождение алмазов ювелирного качества. Несмотря на крах экономики и угрозы национализации, крупные транснациональные корпорации стремятся выкопать из земли всё, что могут. Жажда природных ресурсов побеждает политическую брезгливость. У Мугабе будет много денег в казне.

Во второй половине дня я пересёк административную границу между страной Шона и провинцией Ндебеле. Изменения очень заметны. Шона, преобладающее по численности племя, потомки каменщиков, построивших Зимбабве, составляют восемьдесят пять процентов населения страны. Это дружелюбные, открытые, счастливые, трудолюбивые люди, гордящиеся своим прошлым и не ропщущие на настоящее. Ндебеле — пришлые на этих землях. Они угрюмы и задумчивы, с ними очень трудно сойтись. Я проезжал мимо захудалых придорожных станций, где всё мужское население пьяно и ссорится, магазины пусты, холодильники пусты, в глазах у всех злость и агрессия. Сначала не хотелось обобщать, но после того, как я проехал подряд три мрачных деревушки, пришлось согласиться: ндебеле очень отличаются.

Примерно в 1821 году в Южной Африке зулусский генерал Мзиликази восстал против короля Шаки и создал свой собственный клан Ндебеле. Организованные как военный орден, они отделились от основных сил зулусов и отправись на север, в Трансвааль, оставляя за собой след разрушений. Я помню, как мальчишкой читал жуткий криминальный роман под названием «Пленники Матабеле». Голландские поселенцы вытеснили ндебеле дальше на север. Те захватили империю Розви, одну из наследниц Великого Зимбабве, вместе с другими мелкими государствами шона и утвердились там в качестве правителей меньшинства. После взлётов и падений колониального периода они превратились в небольшое меньшинство в Зимбабве, составляя около двенадцати процентов населения. Непокорные, не желающие мириться с Шона как с новыми хозяевами, они несколько раз поднимали восстания, которые снова и снова жестоко подавлялись. В восьмидесятых годах Мугабе убил более двадцати тысяч самых ярых противников его режима среди ндебеле.

Булавайо — столица ндебеле. С полумиллионным населением это второй по величине город в стране. Булавайо большой и довольно красивый. Центр города был спланирован по европейски: широкие бульвары, разделённые посередине коричневой земляной полосой, предположительно предназначенной для растений, остатки обсаженных деревьями аллей, широкие тротуары, много места. Машин очень мало, поэтому пешеходы медленно бродят по центру дороги, а десятки уличных торговцев продают свой товар с тротуара. Огромный рынок, огромная площадь, занятая продавцами подержанной одежды. Здесь нет ни одной из южноафриканских сетей супермаркетов, но много местных. Выбор товаров на удивление хороший. Мне нужно было хорошо всё рассчитать. Из Булавайо мне предстоял 435-

километровый участок пустыни до водопада Виктория. По слухам, вода вдоль шоссе есть, но с едой там не очень. В Зимбабве это, скорее всего, означает, что её нет вообще.

Днём стало очень жарко, я перешёл на ночной образ жизни, стал ездить по ночной прохладе. Сидя на валуне у небольшого перекрёстка в ожидании восхода луны, я наблюдал за жизнью, начинавшейся, как только солнце опускалось за горизонт. Есть такое явление как чёрная экономика, возникающая повсюду, где открытый рынок не приносит доходов. Пятитонник с капустой подъехал по грунтовой дороге с какой-то фермы, припарковался рядом со мной и, выключив фары, стал ждать. Через полчаса грузовик с хлебом выкатился из города по главному шоссе и припарковался рядом с грузовиком с капустой. Хлебный фургон был загружен только наполовину: он развозил хлеб по придорожным станциям и отдаленным селениям вдоль шоссе. Полдюжины парней начали перегружать капусту в огромных мешках из фермерского грузовика в фургон пекарни. Парни быстро перекидали и спрятали за хлебными ящиками две тонны контрабандной капусты. Это был идеальный способ распродать продукцию в радиусе четырёхсот километров, зная, что деньги вернутся к производителям, а не к кому-то в офисе, кто присвоит их себе. В следующие несколько дней я встречал на дороге тот самый грузовик с хлебом, и, конечно же, торговцы у дороги предлагали хорошую спелую капусту по очень низкой цене.

Традиционно в Южной Африке о богатстве судят по количеству скота, которым владеет человек. Как бы ни была бесплодна земля, как ни мало осталось пастбищ, скотину держат везде, даже в пригородах. Звук Зимбабве — это меланхоличное глухое бряканье оловянных коровьих колокольчиков, когда стадо костлявых животных медленно бредёт домой в свои загоны на ночь. На рассвете они снова

пересекают шоссе. Каждый вечер, повсюду, этот звук отпечатывался в моей памяти как доминирующий звук саванны. Не радостное высокое позвякивание литых колокольчиков, а низкое, глухое и задумчивое постукивание дешёвого листового металла. Я слышу его сейчас, когда пишу об этом.

Шоссе представляет собой полосу усталого, сильно залатанного асфальта, испещрённого паутиной глубоких трещин, которые при езде вытрясают душу и гнут оси. Оно проходит с востока на запад, поэтому трафик невелик.

Я вошёл в ритм. Выезжал с рассветом, через двадцать километров делал остановку, чтобы разжечь костер, съесть миску быстрорастворимой холодной каши из сорго с ложкой мёда и нарезанным бананом. Затем большая кружка горячего кофе. Следующие тридцать километров я летел — разум вольно парил на кофеине. Эту поездку по югу Африки я задумал пять лет назад, когда заканчивал свою первую трансконтинентальную поездку по пустыне Танами в Австралии. В Танами я отправился после двух лет исследований, подготовки, сомнений, колебаний и неуверенности, но путешествие оказалось лёгким и захватывающим. Я продолжил его через Красный Центр Австралии, следуя по пустынным тропам до Южного океана. Ближе к концу поездки я задумался, куда ехать дальше. Вот тогда я и придумал этот переход через Калахари. И повторилось то же самое. После пяти лет, когда люди убеждали меня, насколько нереалистичны были мои планы, насколько опасно и глупо пытаться сделать что-то подобное в моём возрасте, это снова оказалось легким пустяком, ещё одним незабываемым путешествием. Теперь, когда я благополучно преодолел сотни миль волшебного континента, возникло искушение продолжить путешествие на север, пересечь реку Замбези и просто продолжать ехать вглубь

Африки. Каждый божий день я видел что-то новое, что-то неожиданное, удивительное, поразительное, что-то, что заставляло меня остановиться и почесать в затылке. Опьянённый континентом, я хотел продолжать ехать вечно.

Но я обуздал полёт своих фантазий. В нынешнем состоянии мой велосипед не выдержал бы такой поездки. Я не взял с собой достаточно денег. Кроме того, двигаясь на север, я бы пропустил саму Калахари и Намибию. К тому же, моей главной целью было плавние на лодке в Южную Америку, а это велопутешествие было лишь радиальной поездкой. Всё это было так, но я пообещал себе, что снова вернусь в сухую африканскую саванну. И я начал придумывать другие направления и маршруты, другие путешествия по засушливой местности.

Я въехал в лес Мбембези, рядом с огромным Национальным парком Хванге. Деревья стали выше, акации затеняли дорогу, местами образуя навес, смыкающийся над головой туннелем всех оттенков зелёного и охры. Я никак не ожидал встретить большие деревья так близко к пустыне Калахари. Здесь, впервые в Африке, мухи стали такими же противными, как в австралийской глубинке. Внезапно я увидел чудовищную чёрную птицу, стоящую на земле в двух шагах от дороги — это был угольно-чёрный ворон размером с большую индейку, голова на высоте метра над землёй. У него были короткие мощные лапы, массивный чёрный клюв, слегка загнутый вниз, злые глаза и большие кроваво-красные пятна кожи вокруг глаз и под клювом. Он расхаживал по земле. Загипнотизированный, я остановился, наблюдая за ним. Не думал, что птицы могут вырастать до таких размеров. В течение следующего месяца я встречал их несколько раз. В Ботсване, на краю болота, я видел его стоящим рядом с аистом марабу, и он не казался карликом в сравнении с ним. А ведь марабу ростом с человека.

Однажды я видел их стаю в полёте, то ли четыре, то ли пять птиц. Размах крыльев семь футов; они парили, казалось, не прилагая усилий. Нижняя сторона крыльев (кончики основных маховых перьев) были ярко-белыми. Я никогда не слышал об этих птицах и никто не мог меня просветить. Я описал их нескольким людям, но в ответ были лишь пустые взгляды. Но они не могут быть большой редкостью, я видел их несколько раз.

Наконец, в Мауне, в сувенирном магазине, я нашёл маленькую безделушку из глазурованной глины, брошь, которую прикалывают к блузке. Она была в форме моей загадочной птицы. На ценнике было название: «Кафрский рогатый ворон». Теперь, получив подсказку, я смог найти информацию о ней. Кафрский рогатый ворон вырастает до четырёх футов в длину и достигает семи килограммов веса. Они питаются ящерицами, улитками, лягушками и любыми животными размером не больше зайца. Это очень долгоживущие виды: одна птица дожила в неволе до семидесяти лет. Согласно фольклору африканских деревень, они живут триста лет. Взрослеют вороны медленно. В шесть лет они физиологически способны размножаться, но не умеют. Молодые птицы проводят несколько лет, помогая пожилой паре вырастить единственного птенца, учатся, как это делать. Только потом они готовы размножаться сами. Саванна является их ареалом обитания. Гнёзда вороны обычно устраивают в больших дуплах старых деревьев.

Каждый раз встретив их, я останавливался, поражённый. Для меня кафрский ворон стал символом этой поездки, открытием величественного существа, о существовании которого я никогда не подозревал. И подумать только, что большинство людей никогда не слышали об этих великолепных птицах и никогда не услышат.

Сам национальный парк Хванге огромен, и с его буферной зоной охраняемых лесов является одним из крупнейших природных парков в Африке. Это единственный большой парк в Африке, где нет постоянной реки. Его первый смотритель Тед Дэвисон решил обеспечить круглогодичную подачу воды для своих любимых слонов и за эти годы обустроил около пятидесяти водопоев, наполняемых в течении шести месяцев засушливого сезона водой из скважин с помощью дизельных насосов и ветряных мельниц. Сегодня эта система обеспечивает огромное количество слонов, от тридцати пяти до семидесяти тысяч. В сезон дождей они покидают искусственные водопои и разбредаются по большой территории, пересекая границы Ботсваны и Намибии. Моя «слоновья дорога», по которой я следовал из Касане в Нату в Ботсване, проходила вдоль границы этого национального парка.

Проехав в разгар дня и выпив почти всю воду, я остановился передохнуть. Сидевший в тени акации спекулянт соляркой сказал мне, что есть лучшее место для остановки, река в двух километрах дальше по дороге. Когда я садился на велосипед, он попросил что-нибудь на память обо мне. Умный способ попрошайничества, но я лишь покачал головой: - Приятель, я буду очень рад, если ты обо мне забудешь.

Широкое песчаное русло и узкая мутно-зелёная лента реки извивается у дальнего берега; скот пъёт из неё воду и тут же гадит. Я постирал футболку в тине, потом вытер ею тело. Очень хотелось кофе, но не зная, как далеко до следующего источника питьевой воды, я сохранил литр чистой воды в канистре и вскипятил речную. Я подумал, что если прокипятить её достаточно долго, это убьёт всё, что в ней извивается. Я очень хотел кофе. В разгар дня, сидя в тени большого дерева на берегу реки, я наблюдал за неторопливой жизнью на мосту.

Основную часть движения составляли угольные грузовики с шахт Хванге. Некоторое время назад один грузовик снёс ограждение моста. Он всё ещё лежит там, в русле реки под мостом, обгоревший остов и кусочки антрацита, слишком мелкие, чтобы собрать их на топливо. Через час пути я наткнулся на полуприцеп, который сломался пополам под тяжестью собственного груза. Вся страна — песок. Песок из пустыни Калахари. Здоровый лес, растущий на песке.

Немного не доезжая до моста через реку Гвай группа скучающих копов пыталась вытрясти из меня двадцать долларов из-за «отсутствия брызговиков». Я не стал спорить с ними, просто стоял как идиот, улыбаясь, делая вид, что понимаю их язык, но не понимаю чего от меня хотят. Играл бравого солдата Швейка, «Их бин айн идиот, господин комендант». Через двадцать минут они сдались и сказали мне проваливать. Я уехал, не заплатив, но это испортило прекрасный день.

Впервые за долгое время появились баобабы, величественные большие деревья. Я прилёг в тени одного из них вздремнуть в дневную жару. Тут же остановились егери с АК-42, чтобы проверить меня. Всё вокруг окутано тонкой голубой дымкой, за час до заката её особенно хорошо заметно. Холмистая местность, живописная страна традиционных деревень, кругляши хижин с соломенными крышами, расписанные рисунками охры белого и чёрного цветов, баобабы в качестве фона... Народ совсем не такой, как ндебеле на другой стороне леса. Вежливые, никто не кричит вслед, когда я проезжаю мимо группы людей на перекрёстке. Женщины таскают на головах двадцатилитровые вёдра с водой, группа босых мужчин возвращается с футбольного матча, а узкие спортивные бутсы висят у них на шее, чтобы не протирать подошвы, и вездесущий глухой звон коровьих

колокольчиков. Старая медная телефонная линия пьяно опирается на покосившиеся столбы. Сквозь подлесок проглядывают остатки прежней дороги к водопаду — две узкие асфальтовые дорожки шириной всего в фут каждая. Заброшенные низкие мосты теперь служат бродами, но большинство рек пересохло.

Дорожный знак просит сбавить скорость из-за гиеновидных собак — редкого местного хищника с большими мохнатыми ушами и отметинами как у гиены. У дорожного знака есть смысл: первая и единственная гиеновидная собака, которую я видел, была собака, задавленная на дороге. У неё была высохшая и мумифицированная кожа, а на траве неподалёку висели пучки разноцветной шерсти. Я приклеил пучок её пёстрой шерсти в свой дневник на память.

Деревни идут вдоль шоссе сплошной полосой — тут негде остановиться на ночлег в уединении. Я сделал привал в небольшой щели между двумя усадьбами, и случилось неизбежное — меня нашли собаки и начали лаять. В этом плане люди здесь тоже разные, ндебеле не держат сторожевых собак. Я за минуту собрался и укатил под яркой луной, распугав кучку пьяных, которые вели ослиную повозку к колодцу.

Последние двадцать километров до Хванге была самая красивая местность с баобабами и небольшими деревушками, вписанными в ландшафт. Именно такой представляется традиционная Африка: аккуратные маленькие кругляши хижин с травяными крышами и расписными стенами, тощая скотина, небольшие поля, огороженные колючим кустарником, повозки с осликами, песчаная земля, медленно бредут люди и несут поклажу на головах. Женщины, одетые в пёстрые платья, улыбаются, отвечая на приветствие.

Хванге — симпатичный маленький городок принадлежащий компании. Вокруг расположены несколько огромных угольных шахт. Месторождения угля были обнаружены сто двадцать лет назад, и при нынешних темпах добычи его хватит ещё на тысячу лет. Читатели постарше могут помнить катастрофу на шахте Ванки в 1972 году, когда подземный взрыв унёс жизни 427 горняков. Ванки — это старое написание названия Хванге.

Несмотря на угольную пыль, которую ветер несёт с шахт, город чистый и ухоженный, почти идеальный. Супермаркет с лучшим ассортиментом в стране, хотя у них не было настоящего кофе — только растворимый и смесь с цикорием. Жуя вкусняшки в парке, я слушал рассказы людей, собравшихся вокруг меня. Молодой выпускник факультета искусств заправляет бензин на заправочной станции и мечтает эмигрировать в Замбию, чтобы работать графическим дизайнером. Шахтёру заплатили лишь раз за три месяца, только за последний месяц. Его отец проработал на шахте 42 года. Выйдя на пенсию, он обнаружил, что государственные пенсионные фонды разграблены, а денег на выплату пенсии нет. Уголь есть, спрос высокий, но добыча падает. Везде бесхозяйственность, никакого обслуживания, взяточничество — знакомая история этой страны. Люди рассказывали грустные истории без злости, без желчи, как просто факты, а не обвинения.

Посреди леса недалеко от шоссе стоит длинный жестяной сарай, в котором работают резчики по дереву, а вокруг выставлены их скульптуры на продажу. Они хорошие мастера, но воображения ноль. Точно такие же скульптуры могли быть в Свазиленде или Мозамбике, вы бы не заметили разницу. Или даже на Филиппинах. Они все вырезают одного и того же американского орла. Слишком много их в одном сарае, и все делают одно и то же. Резчики сказали, что до аэропорта Виктория Фоллс воды не будет. К счастью, аэропорт намного ближе города, и последние двадцать пять километров вы едете

по великолепной новой трассе, недавно построенной к какой-то международной конференции в Вик-Фолс: Мугабе хотел произвести впечатление на своих гостей. Я не хотел приехать к водопаду ночью, поэтому остановился за несколько миль до него в лесу.

Кто бы ни создал водопад Виктория, у него получилось хорошо. Прилагательные и превосходные степени не могут передать его величие. Не являясь ни самым высоким, ни самым широким из великих водопадов, он до сих пор считается самой большой водяной стеной на Земле, и по величию с ним может соперничать только водопад Игуасу на бразильско-аргентинской границе. В два раза выше и вдвое шире, он затмевает даже Ниагару. Водопады Виктория не пришлось открывать, они всегда были известны окрестным племенам, которые называли их Моси-оаТунья, «дым, который гремит». Арабские торговцы на побережье суахили также слышали о водопадах, и даже европейские картографы правильно отметили их на своих картах ещё при Николя де Фере в 1715 году. Однако кабинетные географы в университетах высмеивали эту идею. В районе предполагаемого водопада река Замбези течёт по базальтовому плато, плоскому на сотни миль во всех направлениях. Здесь нет гор, склонов или хребтов, чтобы создать необходимую ступеньку. Здравый смысл подсказывал, что водопадов тут быть не может.

Водопадом Виктория Замбези падает в трещину в земле: вся река низвергается в узкое ущелье длиной в милю и глубиной около ста метров. Окружающий базальтовый щит изрезан множеством трещин, которые когда-то заполнял мягкий песчаник, и река выгрызла податливую породу, отступая постепенно вверх по течению и оставляя сеть каньонов.

Первым белым человеком, увидевшим водопад, был доктор Ливингстон в 1855 году. Над водопадом стоит его бронзовая статуя в память об открытии. Скульптура изображает

классического колониального исследователя, нога выставлена вперёд, рука упирается в бок, другая, согнутая в локте, опирается на трость, туманный взгляд устремлён вдаль. Полный бред. В своих дневниках он описал, как проводники отвезли его на долблёном каноэ на небольшой остров посреди реки над водопадом, затем они подползли на животе к краю пропасти, глядя на клубящийся и гремящий дым внизу.

Количество воды в водопаде сильно колеблется в зависимости от сезона. Максимальный расход приходится на апрель, то есть после дождей — примерно в десять раз больше, чем в самый засушливый период с ноября по январь. Я приехал в разгар засушливого сезона, ожидая увидеть разочаровывающую струйку, но река бурлила, дым гремел. В хостеле, где я остановился, в двух милях от водопадов в ночной тишине был слышен глухой грохот, словно вдалеке идёт товарняк. Брызги непрерывно поднимаются из ущелий, будто обратный дождь, и в дождливый сезон их можно увидеть за тридцать миль.

По дороге из Булавайо я встретил владельца одного из хостелов для туристов-рюкзачников в Виктория Фоллс. Он пригласил меня остановиться у него бесплатно, когда я туда доберусь. Мистер Бин по образованию гидролог, инженер, имеющий дело с водой. Несколько лет назад ему пришлось оставить эту сферу деятельности, опасаясь, что его объявят изменником и расстреляют. Каждый раз, когда он заключал контракт на исследование какой-либо проблемы, связанной с водой, его команда получала результаты, несовместимые с пожеланиями людей Мугабе. Они обнаружили грубые нарушения в очистке сточных вод, катастрофические уровни содержания свинца в питьевой воде Хараре, двадцатикратное превышение допустимого количества хрома в других районах, плохое управление, начиная от небрежности до

катастрофической некомпетентности. Мистер Бин отказывался фальсифицировать образцы и предпочёл уйти.

Чтобы содержать свою семью, он открыл общежитие в Вик-Фолс с ухоженными бунгало в саду. Будучи белым зимбабвийцем в четвёртом поколении, он любил свою страну, заботился о ней и отказался эмигрировать. Он знал, что ему некуда идти. Подобные заблудшие души белых африканцев, вынужденно покинувших свой континент, изгнанных новыми режимами, практикующими обратный расизм, вы можете встретить по всему миру. Они никогда не вписываются в белый мир. Как альбиносы они выглядят белыми, но это только цвет их кожи. Глубоко внутри они африканцы и могут быть счастливы только в Африке.

Однажды вечером, вернувшись из Булавайо, мы сели за стол на кухне, и, за бутылкой пива, он излил передо мной то, что накопилось на душе. Он не видел никакой надежды для своей страны. Не жаловался, просто рассказывал истории и слухи, ходившие вокруг. Я уже раньше кое-что понял, просто наблюдая вокруг, но взгляд местного жителя был гораздо более мрачным.

В Зимбабве бардак. Государственным служащим заработная плата не выплачивалась в течение последних восьми месяцев. Когда они пригрозили объявить забастовку, Мугабе приказал своим бухгалтерам разослать всем сотрудникам платёжные ведомости с указанием причитающейся им заработной платы. В ведомостях не было даты, поэтому никто не понёс ответственность за её несвоевременное перечисление на банковские счета. Спустя два месяца никому так и не заплатили.

Правящая элита обвиняет немногих оставшихся белых во всех ошибках собственного руководства. Верховный вождь

Роберт Мугабе — умный, хорошо образованный и безжалостный мошенник, сфабриковавший результаты последних пяти президентских выборов. Он параноидальный блестящий стратег по образцу Иосифа Сталина. Когда какой-то газетчик сравнил его с Гитлером, он воспринял это как комплимент: "Гитлер заботился о своём народе и делал всё, чтобы улучшить его судьбу. Я делаю то же самое". Это один из взглядов на историю.

Мугабе винит в экономических проблемах своей страны вмешательство США и западных банков, обходя стороной вопрос, чем вызвано это вмешательство. Скользкий как угорь, он может ускользнуть от любой неприятной правды, уводя разговор в сторону. Простые люди хорошо видят его манёвры и им это надоело до смерти, но деспотическая система крепко бережёт своё. Некоторые повседневные политические драмы граничат с фарсом. Пока я был в Зимбабве, первая леди, не сильно известная своим умом, записалась на университетский курс. Две недели спустя ей был вручён полный диплом доктора философии без какого-либо обучения. Не почётное звание, какие они дают своим головорезам, чтобы поощрить их, а полную степень, что вызывало бурю негодования в академических кругах.

Существует также проблема преемственности. Этот вопрос возникает каждые два-три года, поскольку избранные преемники постоянно теряют благосклонность правителя. Мугабе уже девяносто, и он отчаянно хочет основать политическую династию, наследственную демократию. Википедия вам этого не расскажет, но все в стране знают, что президент бесплоден, он не может стать отцом собственных детей. Его любимый сын, которого он якобы зачал от своей секретарши, когда они оба ещё были в браке с кем-то другим, на самом деле не его. Люди указывают на известного в

обществе жеребца как на настоящего отца. Нынешняя первая леди на сорок лет моложе Мугабе. Она, должно быть, была очаровательна в молодые годы, когда была секретарём амбициозного президента. Будучи замужем, она не только спала с президентом, но и нашла также время для интрижки с плейбоем, чтобы подарить своему работодателю сына. Мугабе — ярый гомофоб. Недавно он протолкнул через парламент драконовские законы против геев, одни из самых суровых в мире. В прошлом году он назначил единственного сына своим преемником. Мальчик вернул должок, объявив всем, что является практикующим геем.

Река Замбези образует границу между Зимбабве и Замбией. Водопад Виктория огорожен забором и окружён национальным парком в обеих странах. Пересечь границу легко: вы платите пошлину и вам дают дневное разрешение, чтобы пройти через мост и посмотреть на водопад с другой стороны. Сторона Зимбабве всегда была предпочтительным вариантом, так как лучшие виды открываются отсюда. Городок Виктория Фолс был построен прямо рядом с водопадом, а Ливингстон на замбийской стороне находится в десяти километрах от него. После развала Зимбабве из-за опасений по поводу безопасности все туристы едут в Ливингстон. Отели там полностью заполнены, в то время как жильё на зимбабвийской стороне остаётся пустым на восемьдесят процентов. На самом деле причин для беспокойства о безопасности нет. Город Виктория-Фолс — это не Африка, это то, чем она могла бы быть, если бы богатство распределялось там, где оно создаётся. Город чистый, утопает в зелени, люди приветливые, сутенёры неназойливые, службы работают, мусор собирают и вывозят, из кранов течёт вода. Вы можете спокойно гулять по улицам в любое время суток, а специально созданная туристическая полиция услужлива и ненавязчива. В отличие от сафари парков, водопад посещает больше африканцев, чем

иностранцев, и школьная поездка к водопаду, кажется, является частью учебной программы.

Национальный парк открывается на рассвете. Это лучшее время для посещения, прежде чем вертолётные туры испортят атмосферу. Вы платите тридцать долларов за однократный входной билет и можете свободно бродить везде, где захотите. Местные платят гораздо меньше. Грохот водопада слышен задолго до того, как станет видно что-то большее, чем просто облако брызг, поднимающееся над окружающим вас лесом. Въездные ворота парка находятся на высоте около тысячи метров над уровнем моря, но я приехал в октябре — самом жарком месяце — поэтому даже ранним утром было не особенно прохладно.

Выше водопада река расширяется более чем на милю и её разделяют множество низких плоских островов, разбивающих падающую завесу воды на несколько отдельных водопадов. Во время паводка остаются только два острова. Остров Ливингстона в центре, на который впервые высадился исследователь, является одним из них. Только в самую низкую воду со смотровой тропы можно разглядеть ущелье до самого дна. Судя по всему там есть тропа, спускающаяся в каньон, но даже при минимальной воде рейнджеры никого вниз не пускают. Я дошёл до середины водопада. Дикие брызги и пена поднимались из пропасти как дождь наоборот, скрывая дно каньона. Каскад воды исчезал в облаках на полпути вниз. Водопады должны быть кошмаром для фотографов. Они пытаются запечатлеть чувство благоговения, которое испытывают, но в тумане ничего не видно, и брызги покрывают объектив, как только они снимают крышку.

Над пропастью нависает несколько смотровых площадок, а смотровая тропа проходит по южному краю каньона. Нет места, где можно посмотреть на водопад снизу вверх: он всегда внизу.

Всего шестьдесят-восемьдесят метров отделяют вас от края водопада на противоположной стороне узкого каньона. Скользкая и прохладная от брызг тропа с каждой точки открывает разные виды и впечатления. Глядя на каньон, я тихо сидел и впитывал величие этого места. Вечная радуга падала в ущелье, изгибаясь глубоко в его недрах.

Во влажном воздухе растёт густой тропический лес из махагони, эбенового дерева и множества лиан. Весь объём реки выходит из первого ущелья шириной сто метров, падая в зигзагообразную цепочку каньонов, каждый из которых в какой-то момент в геологическом прошлом находился на передней линии водопада. Вода прогрызла себе путь назад, вымывая мягкий песчаник и отступая наверх по трещинам в базальте. У Катаракты Дьявола (первого водопада с западной стороны) можно увидеть, как водопад делает следующий шаг в своем обратном движении.

Через второе ущелье перекинут классический стальной железнодорожный мост — часть мечты Сесила Родса[21] о непрерывной железной дороге от Кейптауна до Каира. Построенный в 1904 году, он осуществляет всё дорожное сообщение с Замбией. Время от времени он закрывается на техническое обслуживание, ремонт или из-за споров между двумя странами. В то утро, когда я был там, было тихо — машины через мост не пускали. Передвигались только велосипедисты и пешеходы. Замбийская половина пролёта недавно была выкрашена в больничный зеленый цвет, а другая половина была покрыта пятнами красного оксидного грунта. Две бригды с трещотками висели под мостом и счищали ржавчину. Родс настаивал на том, что пассажиры поезда должны были чувствовать прохладные брызги водопада, когда проезжают по мосту, ничуть не задумываясь о том, чтó брызги сделают со стальной конструкцией.

Стая бабуинов топталась под дорожным полотном, используя балки и распорки как если бы это были деревья в джунглях. Позже на мосту к ним присоединятся банджи-джамперы.

С десяти утра парк наводняют первые отряды прилетевших туристов — пора отступать. Я забрал свой велосипед из сторожки и провёл остаток дня катаясь по окрестностям. Нижние ущелья (бывшие водопады) так же впечатляют, как и последняя ступень. Приключенческие компании устраивают всевозможные предприятия по зарабатыванию денег в каньонах: спуск по натянутому тросу, банджи-джампинг, альпинизм, большое количество аттракционов, современных названий которых я не знаю. Всё чертовски дорого, но популярно.

На красочной настенной карте города я заметил местность под названием «Гиппо Пулс» — Бассейны Бегемотов недалеко от водопада рядом с «Большим Деревом». Я подумал, что послеобеденное времяпрепровождение на берегу реки было бы хорошим завершением дня. И кто знает, возможно место назвали бассейном гиппопотамов не просто так. Вечный оптимист.

Я нашел Большое Дерево — старый баобаб, образованный группой деревьев, сросшихся в одно. Река выше водопада спокойная, полная маленьких островков с деревьями; берега песчаные, покрытые слоновьим навозом: здесь элефанты переходят реку, направляясь в Замбию. Туристы, кажется, здесь ходить не рискуют. Я прислонил велосипед к дереву рядом с Бассейном Бегемотов и оглядел поверхность воды. Бегемоты были прямо там! Около полудюжины животных барахтались в воде примерно в сорока метрах не обращая внимания на моё присутствие. Полностью погруженные в воду они выглядят как нечто среднее между крокодилом и китом.

Они трясут и дёргают своими крошечными ушами, выдыхают фонтанчики из маленьких ноздрей как киты, без всякой видимой причины открывают и закрывают огромную пасть.

Две ночи я пробыл у мистера Бина, растянувшись на лужайке. Донимали москиты, но малярия в округе была искоренена. Я постирался, отремонтировал велосипед, сделал всё, что мог, чтобы собрать информацию о следующем этапе поездки, но нашёл очень мало. Редкий поток путешественников распределяется между десятками конкурирующих хостелов, так что встретить кого-то сложно, если только не ходить в бар. На третий день, в темноте, в 3:30 утра я выкатил велосипед на улицу и повернул на запад, через пустыню Калахари, в сторону Атлантического океана.

Глава 5. Калахари

Семьдесят километров от водопада Виктория до Казунгулы на границе с Ботсваной проходят через скромный национальный парк Замбези и сафари-зону Матетси. В Зимбабве парки не огорожены, и охраняемые территории сливаются друг с другом. От водопада заказники тянутся без перерыва до национального парка Хванге и через границу в Ботсвану. Многие предупреждали меня о диких животных по дороге в Казунгулу: каждый уверял, что встречал кого-то, кто слышал о львах на дороге. Две машины, которые я встретил перед восходом солнца, остановились и предложили подвезти меня, беспокоясь о моей безопасности. Но когда солнце поднялось достаточно высоко, единственное, что я видел была стая цесарок. Примерно в сорока километрах от водопада я въехал в страну слонов. Повреждённые деревья, вырванные из земли кустарники, кучи навоза на дороге, полчища мух... Сами

виновники этого разгрома ушли в поисках воды. Роскошный автобус, совершающий однодневный тур из Ботсваны остановился, чтобы подивиться на меня, как на диковину — сквозь тонированные окна засверкали вспышки камер. В качестве платы за то, что я сидел неподвижно во время фотосессии, гид в накрахмаленной рубашке дал мне пару их обеденных пайков. Высокая кухня? В обмен на состояние, которое туристы заплатили за эту поездку, можно было предположить, что их хорошо кормят. Всё, что у них было на обед, это маленькая высохшая куриная ножка, одно варёное вкрутую яйцо, половинка крошечного бутерброда с помидорами, белый хлеб со срезанной корочкой, одно яблоко и небольшой пакетик фруктового напитка.

В десяти милях далее несколько жёлто-коричневых жирафов обдирали верхушки деревьев вдоль дороги. Я остановился посмотреть, но они учуяли меня и с медлительной грацией привели в движение свои конечности и поскакали в заросли. Я не могу заставить себя написать «бег» по отношению к жирафам, потому что они не бегают. Они двигаются так медленно и тяжело, словно в густой патоке.

Приближаясь на велосипеде к границе Ботсваны я видел всё более ужасные разрушения, произведённые слонами. Поваленный лес, вырванные с корнями и поломанные деревья выглядели так, будто их бомбили, в общем вандализм потрясающего масштаба. В конце пологого спуска стоял пограничный столб, метрах в трёхстах впереди полосатый шлагбаум поперёк дороги, флаг на шесте, множество грузовиков были припаркованы вдоль обочин. Я притормозил, подыскивая укромный уголок для того, чтобы переодеться в более приличную одежду для прохождения границы. На противоположной от меня стороне дороги росла отличная

большая акация. Там, под этим деревом я бы мог... под этим деревом стоял слон.

Я чуть не свалился с байка. Настоящий, взрослый африканский слон в двадцати метрах от меня и никакой ограды между нами. Неподвижный, совершенно незаметный в тени дерева. Как я не заметил его, глядя в его направлении со стороны, я не знаю. Почти чёрный, размером с дом, в голой саванне без подлеска, ясным днём. Одинокий молодой самец с короткими бивнями. Он был чем-то раздражён: широко расправленные уши яростно колыхались вперёд-назад. Ошеломлённый, я остановился; руки дрожали от возбуждения, от восторга пропал дар речи. Никакие фотографии не смогут передать чувства при встрече со слоном в дикой природе, нос к носу, безо всяких преград между ним и тобой. Двадцать метров — это чертовски близко.

Слон продолжал трясти ушами, и тут я понял, что причиной его раздражения являюсь я, так как перегородил ему путь через дорогу в сторону реки. Я отъехал в сторону и оглянулся посмотреть на него. Слон успокоился, выждал ещё немного, перешёл через дорогу и скрылся в зарослях. В это же время множество автомобилей с туристами торопились в дневной тур по национальному парку Чобе в Ботсване, чтобы посмотреть дикую природу. И вот здесь, на дороге, был слон на более близком расстоянии, чем они могут увидеть его в парке. Никто из них не заметил его, так же как сначала не заметил его я. Никто не притормозил, чтобы посмотреть на него. Это был мой личный слон.

Переход границы с Ботсваной прост донельзя. Офицерам скучно и они расслаблены, поскольку въезд в страну бесплатный. Чем увереннее в себе страна, тем меньше мороки на границах. Первый перекрёсток с шоссе ведёт к старой паромной пристани, где грузовики, направляющиеся в Замбию,

надеются переправиться через реку Замбези на древней барже. На переправе работают три больших плоскодонных парома, но по крайней мере один из них постоянно сломан, а часто и все три. Тогда грузовики выстраиваются в двухкилометровую очередь, стоящую лагерем на реке в течение двух недель в ожидании своей очереди. Когда мост Родса у водопада закрыт для грузового движения, у них нет другого выбора, кроме как приехать сюда. Другого пути через реку нет.

Устав бороться с Мугабе за доступ к его шаткому мосту у водопада, Замбия обратилась к Ботсване с предложением построить собственный новый современный бетонный мост через реку Замбези. Ботсвана согласилась, были составлены планы и найдены инвесторы, пообещавшие дать четверть миллиарда долларов на строительство. И опять вмешался Мугабе. Разозлённый тем, что потеряет доход от своего моста, он заявил, что поскольку новый мост будет проходить над суверенной территорией Зимбабве, то он хочет свою долю. Он настаивал на платных воротах, все сборы от которых шли бы ему. Другие две страны не согласились. Зимбабве не вкладывает деньги в новый мост, почему они должны взимать плату за проезд? Технически Мугабе был прав. Место, где встречаются четыре страны (Замбия, Зимбабве, Ботсвана и Намибия), теоретически является точкой где-то посредине течения Замбези. Физическая граница между Ботсваной и Замбией недостаточно велика, чтобы вместить ширину нового моста, полотно которого на несколько метров будет нависать над территорией Зимбабве. Но взимать исключительную плату за проезд? Проезд должен был быть свободным.

Ботсвана обратилась к Намибии, граница которой также сходится в этом углу. Правительство Виндхука любезно разрешило построить мост, проходящий на несколько метров

над их территорией посреди реки без каких-либо условий. Архитекторы перерисовали планы, спроектировав мост в форме банана. Две точки на берегах остались прежними, но пролёт сделали изогнутым, чтобы обогнуть Зимбабве, вместо этого сместив его на территорию Намибии. Жадный старик в Хараре гадит кирпичами, крича об империалистическом заговоре с целью подорвать его страну.

В Казунгуле я спрашивал людей про новый мост. Да, судя по всему, начаты земляные работы, ремонтируются подъездные пути, проект реализуется.

У Казунгулы, приграничной деревни в Зимбабве, есть тёзка-близнец через реку в Замбии и ещё одна Казунгула в Ботсване, которая представляет собой всего лишь современную придорожную станцию на перекрёстке дорог. Для шоппинга нужно проехать ещё десять километров до Касане. Это типичный африканский город, где семьи бородавочников открыто бродят по главной улице в дневное время, слоны рыскают по пригородам и ведут себя как футбольные хулиганы, снося заборы и бетонные ворота, выкорчёвывая деревья. Река Замбези, полная бегемотов, тихо течёт сразу за супермаркетом. Я наелся готовой едой из магазина, после чего выпил хороший эспрессо в модной кофейне, наблюдая, как китайские бригадиры руководят местными рабочими, прокладывающими магистральную канализационную трубу в канаве перед магазином. Материковый Китай выполняет много крупных капитальных работ в этом уголке Африки. Их репутация ничем не отличается от той, которую они имеют у нас дома. Низкий профессионализм, не рассчитанное на длительное время качество, отсутствие опыта, высокомерное расистское отношение к своим местным работникам, перерасход средств, надменное пренебрежение к подписанным контрактам. Это не только в Ботсване. Китайское правительство серьёзно продвигается в Африку. Обычно это

маскируется под иностранную помощь, девелоперские проекты, строительство инфраструктуры. Австралийский геолог со связями в Западной Африке сказал мне, что в Гане живут десятки тысяч незарегистрированных китайцев, оставшихся после окончания их рабочих контрактов. Пекин отправлял в Гану полный пакет — проекты, материалы, рабочих, они даже отправляли самолетами китайских шлюх, чтобы развлечь своих рабочих. Большинство рабочих — преступники, променявшие тюремный срок на срок работы в Африке. Когда проект завершён, правительство отказывается от них. Пекин не хочет, чтобы они возвращались домой и оставляет их на произвол судьбы там, где они находятся. Китайцы — предприимчивый народ, и они преуспевают везде, где появляются, но их вдруг становится слишком много, и в Африке это становится заметным.

Ботсвана — процветающая страна. Размером с Францию, но три четверти её территории занимает пустыня Калахари. Сегодня в ней проживает два миллиона человек народности тсвана. Благодаря британской колониальной администрации, которая провела границы сидя в Лондоне без оглядки на реальность, большинство народа тсвана живёт не в своей стране, Ботсване, а в соседней Южной Африке. То же самое произошло с народами Свазиленда и Лесото. На момент обретения независимости в 1964 году Ботсвана была одним из самых бедных мест в мире. Вскоре после этого там нашли алмазы в сказочных количествах, и самое главное, не сдали месторождения транснациональным корпорациям. Есть три способа распорядиться национальными минеральными богатствами: вы можете национализировать шахту, предоставив государству полный контроль над ней. Шахта становится частью государственной службы, разрастается чиновничий аппарат, а затем коррупция, кумовство, небрежность в учёте, взяточничество. Деньги перекачиваются в

другие отделы, не реинвестируются в шахту. Это то, что случилось с угольными шахтами в Зимбабве, с никелем на Кубе, с бензином в Венесуэле. Катастрофа. Второй способ — приватизировать шахту. Отдать всё компаниям, надеясь вернуть деньги в виде налогов. Это тоже не работает, потому что чем больше денег зарабатывает шахта, тем больше бухгалтеров они нанимают, чтобы их спрятать, и государство почти ничего не получает. Это происходит в Австралии, и грустно видеть, как богатство страны разворовывается транснациональными корпорациями, которые платят налогов меньше, чем их собственные работники.

Есть и третий способ, которым пользуются очень редко, хотя, на мой взгляд, он наиболее разумен. Вот что Ботсвана сделала со своими алмазами: Debswana — компания, управляющая рудниками, в равных долях принадлежит правительству и крупнейшей в мире алмазной мафии De Bears из Южной Африки. Обе партии имеют ровно 50% акций, поэтому ни одна сторона не может перевесить в голосовании против другой, они должны договориться об основных принципах. Государство получает половину прибыли и позволяет Де Бирсу вести серьёзный бизнес. Рудник Орапа на юге является крупнейшим производителем алмазов в мире, ежегодно добывая камней на полтора миллиарда долларов. Денег хватает на всех. А правительство, понимая, что алмазы рано или поздно закончатся, вкладывает деньги в инфраструктуру и в своих людей. Дороги, водоснабжение, канализация, линии электропередач, сельское хозяйство, образование, здравоохранение, строительство зданий. Я был впечатлён тем, что они сделали и делают.

Прямая дорога на запад от Касане до Окаванго ведёт через национальный парк Чобе. Я не мог ехать по ней. Во-первых, меня не пустили бы в парк на велосипеде из-за львов. Помните? Велосипедист — еда на колесах. Львы Чобе — не

кошечки. В 1990-х годах кто-то заснял на видео, как прайд из двадцати семи львов в Чобе убивает взрослого слона, что является единственным зарегистрированным случаем такого рода. Второе возражение касалось самой дороги. Её практически нет. Есть только грубо выровненная грунтовая дорога, а на длинных участках мягкий песок. Я видел фотографии сафари-грузовиков, увязших по оси в мягком грунте. В Австралии я на горьком опыте убедился, что велосипед и мягкий песок — не самое удачное сочетание. Нет, о Чобе не могло быть и речи, мне предстоял шестисоткилометровый объезд по асфальту: сначала на юг до Наты, потом по солончакам на запад до Окаванго.

Днём было слишком жарко, чтобы ехать, и я остановился примерно в трёх километрах от Касане на берегу Замбези, где остался открытый коридор для диких животных. Около трёх километров береговой линии реки, широкий проход между огороженными фермами, фруктовыми садами и орошаемыми полями, защищёнными электрическими заборами — полоса, которая позволяет животным спускаться к реке и перейдя её вброд, мигрировать в Намибию. Южный берег со стороны Ботсваны был голым, но с намибийской стороны рос пышный зелёный лес. Повсюду были круглые отпечатки ног размером с обеденную тарелку, свежие кучи навоза, чувствовался запах дикой природы, а хищные птицы кружили в термических потоках. Я все ещё был взволнован своей первой встречей со слоном и счастлив, что проделал этот путь. Вся эта область, где встречаются четыре страны, является концентрированной сущностью, иллюстрированной книгой Африки. Если у вас всего две недели в Африке, то летите к водопаду Виктория и проведите две недели, катаясь по окрестностям, скажем, в пределах ста километров. Лес Хванге с традиционными деревнями из расписных круглых хижин среди баобабов, водопад Виктория, Казунгула, река Замбези в Касане,

национальный парк Чобе, полоса Каприви в Намибии. Впечатлений хватит на всю жизнь.

И как будто всего этого недостаточно: в этом коридоре рядом с рекой из-под земли бьют горячие источники, что является редкостью в стране базальта. О них мне рассказал местный велосипедист, с которым я разговорился в супермаркете. Не отмеченные никакими указателями, источники представляли собой необустроенные грязные лужи минерализованной воды, втоптанные в трясину проходящими слонами. Считается, что источники обладают лечебными свойствами: я наблюдал, как многие местные жители останавливали свои машины и подходили, чтобы наполнить пластиковую бутылку мутной водой из лужи. На берегу реки я нашёл целый череп бабуина, настолько свежий, что на челюстях ещё оставались пучки шерсти. Почистил его и взял на память об этом волшебном месте.

Я вернулся на десять километров назад до придорожной станции Казунгула, залил в канистру пять литров воды из-под крана и в сгущающихся сумерках свернул на юг по пустынному участку дороги. Шоссе идёт через лесные заповедники, полные животных. Недалеко от перекрёстка восемь возбуждённых слонов кормились у обочины дороги, ломали акации и вырывали из земли крупные кусты ради одного укуса. Потом добавились ещё три слона. Невероятно. Слоны на дороге, на воле, они совершенно не обращали внимания на проезжающий мимо транспорт. Пару раз местные водители останавливались и спрашивали, не хочу ли я, чтобы меня подвезли. "Тебя съедят львы", — предостерегали меня. Я отвечал им вопросом: "Как давно вы сами видели здесь льва на дороге?" Я говорил с егерями в Касане; меня предупреждали о слонах, но львы, видимо, держатся дальше от дороги, поближе к водопоям. После захода солнца я столкнулся с военными: у них шли большие учения по борьбе с браконьерством. Сначала их было

трое вооружённых солдат в полном камуфляже, с автоматами Калашникова, фонарями, очками ночного видения и рациями. Они выскочили из кустов, окружили мой велосипед и спросили, что я везу. Вежливо, но смертельно настойчиво. Потом подъехал офицер на «лэнд ровере» и попытался отговорить меня от поездки: "Львы тебя съедят". Образованный, хорошо говорящий по-английски, он вынужден был неохотно признать, что сообщений о львах на этой дороге не было, что я нахожусь на общественном шоссе, а не в запретной зоне и поэтому могу ездить сколько душе угодно. Слонов, как я уже заметил, было много, а львов нет. Всю оставшуюся ночь я проезжал мимо отрядов военных, передвигавшихся вперёд-назад по дороге. Асфальт проходит всего в километре или двух параллельно границе с Зимбабве, а с другой стороны находится целый лес Хванге с тысячами слонов, носорогов и других диких животных, а также неизвестным количеством браконьеров, которые пытаются до них добраться. Килограмм рога носорога стоит пять тысяч долларов за чёрного и двадцать за белого. На момент обретения независимости Ботсвана не имела армии. Страна была отчаянно бедна, у неё не было врагов, экспансионистских взглядов и нечего было защищать. Первое десятилетие они благополучно обходились без армии. Затем, в середине 1970-х годов, АНК Манделы и различные зимбабвийские группировки начали использовать Ботсвану в качестве базы для своей вооружённой борьбы против апартеида и превосходства белых. Южноафриканская армия переходила границу и совершала набеги на их лагеря, поэтому Ботсване пришлось создать собственные военные подразделения для защиты своих границ. После падения апартеида потребность в армии отпала. У Ботсваны до сих пор нет врагов, поэтому армию перебросили на борьбу с браконьерами и защиту дикой природы. В качестве внешнего врага они обозначили браконьеров, кем они и являются — иностранцы, вооружённые автоматами АК-42. И армия

серьёзно относится к своей задаче. В результате Ботсвана — единственная страна в регионе, где браконьерство не является проблемой. Я думаю, что это отличное решение. Если вы не можете полностью избавиться от армии, как это сделала Коста-Рика в своей конституции, дайте им какое-нибудь стоящее дело, что-нибудь полезное, вместо того, чтобы настраивать их против собственного народа.

Каждый раз останавливаясь отдохнуть и сделать глоток воды, я слышал треск ломающихся веток, как ломаются целые деревья под натиском слонов. Наконец я нашёл тихое место для ночёвки у обочины дороги, тщательно проверил с фонариком отсутствие следов слонов — ни навоза, ни следов ног, ни сломанных веток.

Первое, что я увидел утром, была пара слонов, пасущихся на безлесной равнине. Мать и слонёнок вырывали из земли большие пучки высокой травы, постукивали ими о землю, чтобы разбить почву вокруг корней, встряхивали, затем делали один укус, а остальное бросали на землю и шли дальше. Очень расточительные едоки. Вдалеке в высокой траве были видны пять длинных чёрных спин слонов их стада. Вокруг паслись многочисленные гну — это как уродливая версия антилопы: горб на чёрной спине, изогнутые, как у коровы, рога.

К югу от леса Касане местность переходит в безлесную сельскохозяйственную равнину. Метко названная Пандаматенга, то есть «место, где пашут землю», она представляет собой оазис чёрной плодородной почвы посреди песчаных просторов Калахари. Сорокакилометровая полоса интенсивно возделываемой земли кормит всю страну и даже экспортирует продовольствие в Южную Африку. Управляемые южноафриканским агробизнесом, поля измеряются в квадратных милях; они хорошо защищены от слонов оградами под напряжением высотой восемь футов. В использовании

мощная техника — современные сельскохозяйственные машины, а урожай хранится в высоких элеваторах. Кукуруза, соевые бобы, подсолнечник, орошаемые поля с овощами по полмили в длину... Вся продукция вывозится, поэтому местные магазины пусты. Я съел большую порцию кукурузной каши и говядины с добавкой капусты в придорожной забегаловке, как это делают местные жители. Пап — основной продукт питания банту. Кукурузная мука размешивается в горячей воде, варится и загущается дополнительным количеством кукурузной муки. Африканеры тоже его любят.

После еды я растянулся в тени на придорожной станции в ожидании момента, когда солнце опустится ниже, болтая с местными жителями и водителями грузовиков, возившими зерно с элеваторов. Все говорили о львах. Я приложил немало усилий, чтобы отследить статистику нападений львов, но вся она должны быть похоронена в малоизвестных монографиях, недоступных потенциальным туристам. Я обнаружил лишь один крупный район, где львы представляют серьёзную проблему для человека — это граница между Мозамбиком и Танзанией. Там фермеры вторгаются в охраняемые районы дикой природы для выпаса скота, конкурируя со львами за землю. В плохой год львы убивают до двухсот человек. В самый благополучный год — человек тридцать-сорок. Нападения изредка случаются даже в Ботсване в глубине Калахари, но очень редко, и об этом не пишут. Я еду по главной трассе, и у меня в сто раз больше шансов попасть под грузовик, но люди не говорят мне: "Ой, не езди по дороге, грузовик тебя раздавит". Есть что-то вроде первобытного животного страха, когда речь заходит о львах, бродящих вокруг вашего дома по ночам, как это происходит в Ботсване. Грузовики более смертоносны, но не вызывают таких эмоций, как большие кошки. Я беру на себя расчётливый риск и с грузовиками, и со львами. Быть задавленным полуприцепом —

это такая же ужасная смерть, как быть растерзанным львом, но только подумайте, какая кончина — быть съеденным львом.

Через полчаса езды по лесу Сибую я наткнулся на невысокую дамбу у дороги. Пятеро местных жителей стояли по колено в мутной воде, смеялись, мылись и плескались, наполняли канистры и грузили их в свой пикап. Я остановился в тени дерева, наблюдая за происходящим. Когда дневная жара спала, три группы слонов перешли дорогу и подошли к той же дамбе, а всего животных было двадцать один. Издалека возвещая о своем приближении громким трубным ревом и вытаптыванием леса, три семьи сошлись у воды и вошли в запруду с противоположной от людей стороны. Постепенно рассредоточившись вдоль берега и заняв одну сторону водоёма, они начали пить, плескаться, поливать своих детенышей, совсем как люди, находясь всего в пятидесяти метрах от них. Две группы не обращали внимания друг на друга, в полной гармонии и без всякого страха.

Это было потрясающее зрелище: большое стадо довольных слонов всего в двух шагах. Каждая проезжающая машина останавливалась, чтобы заснять на видео и сфотографировать эту картину. Я чувствовал себя по-настоящему счастливым, хотя, кроме воспоминаний, у меня от этого момента ничего не осталось. Кроме больших кошек и носорога, я видел уже всех африканских диких животных, которых знаю. И это была лишь середина пути.

Уже в сгущающихся сумерках я проехал мимо группы из восьми или десяти капских буйволов, пасущихся у дороги. Буйволы — крупные животные, их массивные изогнутые рога с шишками на голове напоминают мне то, как африканки заплетают волосы.

Этот участок дороги новый и построен два года назад для грузовиков, которые поедут через новый мост в Казунгуле. Шоссе местами расширено, чтобы в случае необходимости использоваться в качестве аварийной взлётно-посадочной полосы; на протяжении трёх-четырёх километров оно становится четырёхполосным асфальтовым полем с полосатыми конусами-ветроуказателями и предупреждающими знаками. Старая дорога проходит рядом в двадцати метрах, и она вся в слоновьем навозе. По дороге из Касане до Ната (триста километров через сухой лес Калахари), я видел около пятнадцати отдельных групп слонов. Я так и не привык к ним, они не стали для меня обычным зрелищем, и каждый раз я останавливался поражённый. Я назвал эту дорогу Слоновьей в их честь, и даже когда рассказываю об этой поездке людям, не могу перестать ею восхищаться.

Много крохотных антилоп, не крупнее козлят, с прямыми рожками короче ушей. Живут поодиночке или парами, никогда не видел их больше двух вместе. Если их потревожить, некоторые убегают, словно перепрыгивая через невидимые препятствия как только что остриженные овцы, выпущенные из загона, но большинство пригибаются, прижимаются к траве как кролики, затыкают уши и делают вид, что их здесь нет. Водитель грузовика сказал мне, что они называются «фуду».

За шестьдесят километров до Ната дорогу перегораживает шлагбаум — ветеринарный кордон, призванный остановить распространение болезней крупного рогатого скота дальше на юг. Машины проезжают через корыто с химической мойкой, а люди смачивают обувь тряпкой, пропитанной дезинфицирующим средством. За порядком следит большой лагерь солдат со своей скважиной и цистернами с водой. Эти ветеринарные пункты есть на всех

основных дорогах Ботсваны, их лагеря были ниспосланы мне богом, обеспечив водоснабжение посреди пустыни.

Солдаты у ворот предупредили меня, что у первого поворота дороги околачивается семья слонов. И действительно, как только военный городок скрылся из виду, я увидел старого самца, стоящего на задних лапах, как в цирке, обдирающего верхушку акации. В миле дальше мать и слонёнок объедали пышное дерево, прячась в его тени. Здорово, что ещё остались места, где слоны так же обычны, как крупный рогатый скот и живут вместе с людьми, не огороженные заборами. Иногда мне казалось, что слоны управляют Ботсваной в своих интересах. У них даже есть армия, защищающая их.

Незадолго до Ната я проехал через кочевую деревню заготовителей тростника. Поселение представляло собой примерно сотню временных жилищ на песке в зарослях, где люди живут в маленьких бойскаутских палатках под навесами, в сооружениях из брезента и пластика, как в большом цыганском таборе в Румынии. Повсюду были машины, легковушки и грузовики, визжащие дети, пластмассовые бочки с питьевой водой и горы тростника, связанные в аккуратные снопы для продажи в городе. Я наткнулся на похожую деревню за пределами Пандаматенги, но так и не узнал, кто эти люди. Люди тсвана, которых я спрашивал, не хотели говорить о них.

Ната — большая африканская деревня с квадратными каменными домами и песчаными улочками, по которым бродят козы и другая скотина. Передние дворики огорожены низкой кирпичной стенкой менее двух футов высотой, украшенной завитками и орнаментом как в деревнях в некоторых районах Сахеля. В южной части Ната дороги пересекаются Т-образным перекрёстком — я доехал до главного шоссе восток-запад, соединяющего Булавайо с Вдинхуком. На пути мне встретились

три огромных придорожных станции, гораздо более богатых, чем их аналоги в Зимбабве, на каждой есть кирпичный ресторан, магазин и обеденная зона на открытом воздухе. Повсюду припаркованы грузовики международных перевозок. Была пятница, им запретили ездить до полуночи. По постановлению правительства в пятницу, субботу и воскресенье, с 18:00 все огромные тягачи должны остановиться, где бы они ни находились, и ждать до полуночи. Выходные — это время, когда люди пьют; слишком много пьяных, спотыкающихся на тёмных дорогах, погибало под колёсами грузовиков, возвращаясь домой. И нет никакого способа удержать людей от пьянства, поэтому правительство Ботсваны приняло такой закон, чтобы уменьшить количество происшествий в критические часы.

Большинство водителей грузовиков, с которыми я разговаривал, были молодыми людьми из Зимбабве. Все хорошо говорят по-английски, не считая нескольких местных языков, и, поскольку они много ездят, их взгляды и мнения свободны от предубеждений жителей маленьких городков. Много полезной информации я почерпнул от любопытного дальнобойщика, который подошёл посмотреть на мой байк на одной из заправок. У многих из них есть родственники в Австралии, у пары даже в моём родном городе Дарвине — они там работают медсёстрами.

В Ната я свернул направо и проехал тысячу километров по пустыне Калахари. Я вошёл во вкус. Всё к западу от леса Хванге и Слоновьего шоссе является частью бассейна Калахари, если не самой пустыней. Этот край Калахари совсем не такой, какой вы представляете себе пустыню. Настоящие песчаные пустоши находятся на крайнем юге и юго-западе, где встречаются Ботсвана, Южная Африка и Намибия. Остальная часть бассейна заполнена Калахари-вельдом — сухим бушем,

саванной и удивительно пышным лесом. Кругом песок, летом становится чертовски жарко и дожди идут редко, но местность очень похожа на большинство австралийских пустынь, а не на Сахару или пустыни Аравии.

Пустыня получила своё название от тсванского слова «кгала», что означает «сильная жажда». В недалёком геологическом прошлом посреди котловины Калахари располагалось большое озеро, больше, чем озеро Виктория. Оно высохло около 10 000 лет назад, оставив после себя самые большие в мире солончаки Махадихади к востоку от Ната. До недавнего времени вся Калахари была домом для слонов, львов, гепардов и бесчисленных видов антилоп. Их вытеснили крупным рогатым скотом, и сегодня большая часть Калахари представляет собой пастбища, а заборы для борьбы с распространением болезней, разделяющие пустыню, ограничивают свободное передвижение диких животных. Крупный рогатый скот является традиционным символом богатства среди банту, и половина семей Ботсваны владеют скотом. Следующим по важности продуктом страны после алмазов является говядина, а открытые пастбища Калахари обычно эксплуатируются чрезмерно.

После Ната дорога шла по плоской травянистой равнине Макгадикгади с вкраплениями солончаков разных размеров и форм. В пейзаже преобладают охристый и светло-серый цвета. Группы деревьев стоят без листьев, заросли колючих кустов — никакой зелени. Страна крупного рогатого скота и страусов. Я видел, как одна птица (намного выше человека) совершила самоубийственный рывок через дорогу, перебегая её перед мчащимся бензовозом. Рыжевато-серый страус на полной скорости рванул к забору из колючей проволоки, одним махом преодолел его, не сбавляя шага, и исчез в кустах.

Традиционные глиняные деревушки пастухов были разбросаны по равнине, я заметил приземистые хижины

жителей круглой и квадратной формы с рядом внешних столбов, поддерживающих крышу. Примерно два или три раза в день я проезжал мимо небольших полей (около акра каждое), огороженных по периметру переплетёнными колючими ветвями, чтобы отпугивать коз. Сорго и кукурузу выращивают даже в глубине пустыни.

Небо затянуто дымкой, с юга надвигаются тучи, ночью вдалеке сверкали молнии. Ехать легко. Асфальт старый и разбитый, но при отсутствии движения можно выбрать линию движения по хорошему покрытию.

Проехав мимо огромных старых баобабов, я въехал в Гвету — большую деревню, где есть магазин. В каждом сельском магазине есть кухня, где можно купить свежеприготовленную еду и попросить у повара кружку горячей воды для кофе. Еда — кукурузная каша или рис, тушёная курица или козлятина, или, как сегодня, овощной суп, пара русских сосисок и сваренное вкрутую яйцо. Наесться от пуза стоит всего три-четыре доллара. Африканка, помешивая еду в кастрюле, сказала мне, что следующий источник воды находится в восьмидесяти пяти километрах в Пхудухуду. Должно быть бывшая дорожная проститутка на пенсии. В Африке только люди, связанные с грузовыми перевозками, могут оценить расстояния в километрах близко к реальности.

Основной цвет Калахари — серо-голубовато-зелёный, цвет сухой травы. Я видел много лошадей, безжалостно стреноженных, и бесчисленное количество ослов. Крупные веерные пальмы растут группами или поодиночке. В Маун парни делают бумагу из измельчённых листьев. Редкие очаги зелени принадлежат акациям. Одинокое раскидистое дерево соперничает в величественности с баобабом: его ветви растут в идеальной симметрии вплоть до крошечных веточек на концах. Возле меня была пара страусов и следы разрухи после

прохода слонов. Слоны в пустыне? Мили вывороченного леса говорят «да», слоны в пустыне.

У меня было много предвзятых представлений об африканской дикой природе, которые пришлось пересмотреть в этой поездке. Слоны посреди пустыни Калахари — первое. Антилопы, скачущие по совершенно бесплодной каменной равнине Намиб — второе. По пути назад в Ричардс-Бей я ехал через Дракенбергские горы. Однажды утром, проснувшись в своём лагере, устроенном в водопропускной трубе на высоте около 2000 метров над уровнем моря, я увидел, что местность вокруг была покрыта белым инеем. Травинки гнулись под его тяжестью, кристаллы блестели на солнце, затенённые участки саванны были чисто-белыми. И в саванне повсюду паслись небольшими группами зебры и антилопы, по три, по четыре, совершенно не обращая внимания на холод. У меня зебры никогда не ассоциировались с морозом.

Моё велосипедное седло настолько истрепалось, что набивка уже совсем не защищала зад. Я собирался переделать его в Ричардс-Бей перед поездкой, но совершенно забыл об этом. Теперь пришлось пожертвовать единственным шерстяным джемпером: я обернул его вокруг седла несколько раз и пришил. Больной зад получил передышку, настроение мгновенно улучшилось.

Ночью поднялся сильный ветер, засыпав мне лицо песком. Хоть я и укрылся за стволом акации, песок попал на всё мое снаряжение. Полминуты моросил дождь. Тем не менее, разжечь утром огонь, чтобы заварить кружку кофе, не составило труда.

Каждые пару миль через дорогу под прямым углом проходят широкие звериные тропы, которые пересекают шоссе и упираются в кустарник с обеих сторон. Я остановился,

разглядывая недавние следы. Слон и собака. Вскоре я увидел собаку: разновидность шакала с пушистым хвостом и чёрной полосой по боку, прыгающую через колючий подлесок, как лиса. Деревья вокруг Mxai Wilderness Lodge вымирают, остаётся трёхфутовый колючий кустарник.

Вода, как и сказала африканка, была в Пхудухуду: деревне примерно из сотни хижин у ворот национального парка Махадихади, расположенной немного в стороне от шоссе. Люди здесь не похожи на банту, у них крошечные лица с китайским прищуром вокруг глаз. Раскулаченные кочевники кой-сан, изгнанные со своих исконных земель в пустыню, когда на их землях был объявлен национальный парк. Правительство Ботсваны пытается укоренить кочевников, считая их древний образ жизни пятном на стремлении страны к модернизации. Как и в любой деревне, в этом пустынном аванпосте есть хорошая вода. Скважина находилась в десяти километрах, подземную трубу снабжал коммунальный водопровод. Каждый кран в деревне защищён каменным ограждением высотой четыре фута в виде тесного лабиринта из бетонных блоков, чтобы к нему не могла подобраться скотина. Местные парни прокладывали ещё один водопровод в канаве, вырытой поперёк дороги. Их бригадир подвёл меня к общественному крану и наполнил канистру. Мне не нужно было спрашивать, пригодна ли вода для питья. Правительство Ботсваны проделало фантастическую работу по обеспечению водой своего населения. В каждой деревне, в каждой хижине, какой бы отдаленной она ни была, есть доступ к чистой питьевой воде, хотя иногда за ней нужно идти к резервуару, расположенному возле скважины.

В паре миль от деревни я остановился перекусить печеньем с мёдом. Когда же собрался продолжить путь, то заметил, что заднее колесо сильно виляет. Это было лучшее колесо из тех,

что можно было купить в Ричардс Бей: дешёвое китайское дерьмо, и выглядело оно очень хреново. Я снова прислонил велосипед к дереву и провёл рукой по спицам. "Пинг-пинг-пинг", сломались шесть спиц! Все со стороны звёздочек. Каждый раз при наезде на острую ступеньку асфальта, когда приходилось уступать дорогу грузовику в Зимбабве, спицы ломались одна за другой. Я отстегнул багаж, снял колесо и попытался открутить звёздочки, но они не поддавались. У меня были запасные спицы, но заменить их было невозможно. Я встал и повёл велосипед рядом, глядя на колесо. Нет. Обод крутился со скоростью отличной от ступицы, колесо было на грани полного разрушения.

Я сел под деревом, чтобы подумать. Открыл свой журнал и записал все возможные варианты. У меня были все необходимые запчасти, но я не мог починить свою машину здесь. Следующим крупным городом был Маун — административный центр дельты Окаванго, расположенный в 130 км. Я мог бы доехать на своем велосипеде до Мауна, надеясь, что там есть магазин велосипедов, где можно купить другое колесо. Можно было оставить велосипед здесь и поехать автостопом со сломанным колесом. Можно идти рядом с велосипедом, сняв с него вес своего тела. Или попытаться осторожно ехать на дышащем на ладан колесе, пока оно полностью не сложится, а затем выбрать из списка выше. Последний вариант мне понравился больше всего, поэтому я аккуратно опустился в седло и оттолкнулся.

Самым сложным было набрать начальную скорость, не оторвав ступицу от обода. Как только колесо закрутилось, пусть и шатко, мы двигались в правильном направлении. Я продолжал ехать, избегая каждой выбоины и выбирая самую гладкую поверхность, поворачивая очень плавно. Через двадцать километров на шоссе прямо посреди дороги мордой ко мне стоял большой осёл и вилял ушами. Когда я

приблизился, он повернулся боком, чтобы уйти, и оказалось, что это был вовсе не осёл, а самец зебры! Медленно, с достоинством он присоединился к своей подруге, ожидавшей под деревом, и оба неторопливо удалились в кусты.

Через несколько часов у дерева, где я отдыхал, остановился полноприводный туристический автобус. Шесть пар из Польши совершали большое сафари по югу Африки. Они видели меня в Касане четыре дня назад. Водитель и его помощник были из Зимбабве. Перед отъездом они отдали мне продукты, оставшиеся после пикника. С полным брюхом я уговорил свой велосипед прокатиться по асфальту ещё немного. На педали сильно не нажимал, опасаясь вырвать спицы из втулки. Уже стемнело, когда мы достигли первого аванпоста цивилизации. У ветеринарного пункта, когда до Мауна оставалось 52 километра, колесо отказалось крутиться дальше. С девятью сломанными спицами, все с одной стороны, это уже было не колесо. Колесо определяется его формой: оно должно быть примерно круглым. То, что теперь стояло на велосипеде, было далеко не круглым. Я прислонил велосипед к дереву и пошёл в армейский лагерь наполнить канистру с водой. В полумиле дальше по дороге приготовил еду на костре из веток и решил, что замучил свою машину до предела. Завтра придётся ехать автостопом в город искать новое колесо.

На рассвете я отвёл байк обратно к ветеринарному пункту, разобрал колесо, оставил велосипед включая всё своё снаряжение на попечение копов и на первой попутной машине уехал автостопом, пятьдесят шесть километров до города.

Маун — провинциальный городок на большом болоте посреди песчаной пустыни. По причуде географии несколько крупных рек здесь текут не в ту сторону: вместо моря они впадают в глухой бассейн в пустыне. Некоторые водотоки не могут решить, в какую сторону течь. Канал Савути в

национальном парке Чобе иногда течёт в одном направлении, иногда в противоположном, а большую часть времени вообще не течёт. В самой нижней точке рекам некуда течь дальше, и они впитываются в песок, образуя болото Окаванго. Эта самая низкая точка всё ещё находится на высоте 950 метров над уровнем моря, поэтому климат здесь мягкий, а ночи прохладные.

Маун — красивое место, если вы можете представить себе красоту пыльной песчаной пустыни. Через полноводную реку перекинуты несколько мостов, в воде полно тростника и цветущих лотосов, также много болотных птиц. Берега песчаные, над водой склоняются величавые деревья. Козы и ослы, подбирающие мусор на улицах, не обращают внимания на гудки автомобилей. Пешеходные дорожки засыпаны глубоким песком, высокие каблуки красиво одетых секретарш тонут по щиколотку в порошкообразной пыли, когда они идут от такси до своего офиса.

Веломагазин я нашёл старым способом: остановил первого приличного велосипедиста и спросил его. Было слишком рано, магазин ещё закрыт, поэтому я прошёл дальше в торговый центр. Поменял деньги у менялы, позавтракал, выпил кофе, после чего пошёл в магазин Фредди.

Хаму — механик Фредди — поначалу был немного груб. У него совсем не было новых деталей и очень мало подержанных задних колёс. Он нашёл старый стальной обод в куче металлолома на заднем дворе и починил его для меня, чтобы я смог доехать до города. Закисшие шестерни открутились от ступицы с помощью простого трюка: трёхфутовый трубный ключ и крепкие мускулы. Хаму пообещал починить моё разбитое колесо, купленное в Ричардс-Бей, уже завтра.

Сделав дело, я развернулся и на нескольких попутных машинах доехал обратно, до ветеринарного пункта.

Под комментарии полицейских я собрал свою машину, отрегулировал тормоза, налил в канистру пять литров воды и после обеда уехал, чтобы избавиться от их компании. К Мауну я подъехал с сильным попутным ветром. Вдоль дороги стояли деревья без листьев с чёрными ветвями, кончики которых были покрыты белыми серёжками и розовыми цветами — картина из сюрреалистического сна. В дельте Окаванго много рыбы, и, соответственно, здесь проживает много рыбаков. Странно выглядит парень, стоящий на обочине дороги под палящим солнцем посреди песчаной пустыни, да ещё и со связкой свежепойманной рыбы на продажу. Рыбу также вялят и отправляют в город на грузовиках.

В пригороде я проходил мимо мастерской, где парни делают бумагу из всякой всячины. Наиболее примечательной была слоновая бумага, сделанная из той части слона, которая обновляется каждый день в больших количествах. И они называют её тем, чем она и является: бумагой из слоновьего навоза. Когда я вернулся на следующий день, чтобы купить немного, они признались, что использовали обрезки, произведённые на фабрике в Зимбабве. Они измельчают их и наносят этот порошок на матерчатые холсты. Это была переработанная бумага из слоновьего навоза! Я купил несколько листов просто как курьёз, завернул их в газету и возил с собой до возвращения домой.

У реки полно комаров, которые размножаются в стоячих болотах. Все хостелы для бэкпекеров расположены как раз вдоль реки, и, учитывая, что цены на ночлег в них равны моему дневному бюджету, я не видел никакой выгоды в том, чтобы раскошелиться на хорошие деньги, чтобы меня съели комары. Следующие несколько ночей я провёл в гостинице «Лонгграсс»[23] примерно в шести-семи километрах от города по шоссе, ведущему в пустыню. Ночлег и завтрак, проживание

бесплатное на песке, а утром завтрак динго: писаешь и осматриваешься. Москиты не отваживаются улетать так далеко от воды.

Я поехал вверх по реке к Старому мосту: искусственной земляной дамбе, через которую вода течёт под несколькими секциями, перекрытыми брёвнами. Построенный местными жителями около ста лет назад, он был частью большой пешеходной магистрали. Местами над водой перекинуты лишь пара голых брёвен, так что сегодня ни одна машина не может здесь проехать. Жаль, что я не смог найти больше никакой информации об этом старом торговом пути, было бы здорово пройтись по нему. Сегодня рыбаки сидят со своими удочками под старыми деревьями на дамбе, таская рыбин, одну за одной.

Дельта Окаванго — нереальная страна. Вода, тростник и узкая полоса аллювиального леса, окружённые бескрайней песчаной пустыней. Сотни квадратных миль временных болот и затопленных саванн доступны только на вертолёте или примитивной плоскодонке. Дикая природа на затопленной равнине — это последние остатки былых африканских стад. Отправляющиеся из Мауна сафари туры — это большой бизнес. Туры в дельту начинаются от сотни долларов в день, но такие дешёвые поездки предлагают не более того, что я уже видел бесплатно: зебр, жирафов, бегемотов, слонов. Чтобы увидеть больших кошек, придётся потратить триста долларов в день за проживание в одном из приютов. Действительно захватывающие фильмы о дикой природе можно посмотреть на DVD мистера Аттенборо. Места, где ему разрешалось летать и снимать не покрываются обычным бюджетом. Речь идёт о мегабаксах, а не о каких-то жалких 400-500 долларах в день.

Читая рекламу, я подумал, что «мокоро-тур» может быть способом увидеть что-то интересное, например, прокатиться на

одной из маленьких плоскодонок, приводимых в движение шестом, по болотам, но потом я узнал, что гиды отваживаются отходить лишь на несколько сотен метров от своего домика. Чёрт! Я последние двадцать лет живу на лодке глубоко в мангровых зарослях, и не стану же я платить сто долларов, чтобы увидеть те же пейзажи здесь.

На следующее утро я встретил шестерых эстонских велосипедистов с обветренными лицами, которые разбили свой суровый лагерь в центре города. Это были классные парни, путешествующие по миру. Обычные ребята совершают необычные вещи. Парни были среднего возраста и в Эстонии они вели вполне нормальную жизнь: семья, работа. Они не могут позволить себе взять двух-трёхлетний отпуск, чтобы совершить всё путешествие за один раз. К тому же у них нет денег. Они собираются вместе каждые четыре года и в течение нескольких месяцев проезжают очередной этап. Они убедили крупную эстонскую сеть супермаркетов спонсировать их. Каждый из них получил дешёвый дрянной велосипед китайского производства, авиабилеты и немного денег на карманные расходы. По дороге они снимают документальный фильм. Ребята путешествуют налегке и делят между собой несколько предметов первой необходимости. У одного есть набор инструментов, у другого небольшая походная печь, у третьего общая палатка, ещё одна крошечная палатка на двоих (тоже дешёвого бренда, купленная в супермаркете). Палатка вмещает троих, в крайнем случае четверых. Когда идёт дождь, они тянут жребий, кто будет спать на улице.

Пока дожди у них случались не часто — их маршрут пролегал в основном по пустынным районам, начиная с Улан-Батора в Монголии. Первым этапом были Тибет, Китай и Непал. Так как они были новичками в путешествиях по глубинке, с ними случались разные весёлые истории. Шарики в дешёвых подшипниках становились квадратными, цепи вытягивались,

как резиновые, но они, стиснув зубы, продолжали поход. Четыре года спустя они проехали Индию, Пакистан и Иран. Затем последовала Аравия и Йемен. В этом году они пересекали Африку: от Джибути и Эфиопии до Свакопмунда в Намибии. Не будучи фанатичными туристами, они не настаивали на том, чтобы проехать каждую милю пути крутя педали. Самый опасный этап, через беспредельную северную Кению, они проехали в кузове грузовика в вооружённой колонне. Когда добрались до Касане в Ботсване, местные жители убедили их, что львы слишком опасны на Слоновьем шоссе, поэтому они наняли автомобиль и поехали в Маун через национальный парк Чобе. Они выпили в дороге и, будучи группой счастливых пьяниц, прибыли в Маун поздно ночью в полной темноте. В поисках удобного места для лагеря ребята спросили у полицейского на улице, где можно поставить палатку. Полицейский лишь улыбнулся: «Да где хотите». Парни не отставали: «А вот здесь?» — указывая на крошечный клочок сухой травы на главной кольцевой развязке. Полицейский снова улыбнулся и пожал плечами: «Где вам будет угодно». Вот они и поставили свою палатку прямо там, посреди города. Трое из них поместились внутри палатки, остальные трое растянулись снаружи. И никто их не беспокоил, никто не возражал. Это Африка.

Едва они натянули штаны, мы все вместе отправились на завтрак. С похмелья после вчерашнего дня, они все начали с пива. Их «старший» в тот день уезжал, ему нужно было вернуться к своим гражданским обязанностям, вот они и праздновали. В этот день был также день рождения другого участника — двойной повод для празднования. Мне процитировали русскую поговорку о выпивке: "С утра выпил — весь день свободен". Мне очень понравилось их серьёзное прагматичное отношение ко всему этому. Оно показывает, что не обязательно быть богатым, чтобы путешествовать по

экзотическим местам, не нужно становиться изгоем общества, чтобы объехать мир на велосипеде. Просто подними свою задницу и езжай. Мы до сих пор поддерживаем связь.

На старом стальном колесе, которое мне продал механик, уже в первый день лопнула спица и оно потеряло форму. Я узнал, что механик Хаму является шоссейным велогонщиком №2 в Ботсване. В качестве тренировки он каждое утро проезжает 40 километров из своей деревни в пустыне до работы, потом столько же, когда возвращается вечером. Сегодня днём он восстановил моё старое колесо и отремонтировал стальное, на котором я ездил последние три дня. Я планировал сначала добить полностью стальной обод, а затем заменить его восстановленным колесом из Ричардс Бей. Два дрянных колеса должны провезти меня семьсот километров через Калахари до следующего крупного города — Виндхук в Намибии. После того, как я увидел, на каком жалком дерьме из супермаркета ездят эстонцы, я стал более уверен в собственной машине.

Три дня в Мауне я ел от пуза хорошую еду, а остальное время лежал на берегу реки, отлично отдыхая. Перед тем, как снова сесть в седло, я избавился от большей части веса своей сумки. Я отдал Хаму свою запасную переднюю камеру, второе запасное колесо, которое мне дали в Луи Тричард в Южной Африке, все стальные детали и часть туристического снаряжения. Сбросив два килограмма лишней экипировки, я привязал отремонтированное колесо к рулю и был готов к долгому пути в Виндхук.

Калахари продолжает оставаться необычной пустыней. Я переехал мост через реку Куньере. Река полноводная, впадает в озеро Нгама. Моя загадочная птица, кафрский ворон, неподвижно стоит на берегу рядом с гигантским аистом марабу,

оба молча охотятся за рыбой. Лошади и рогатый скот пьют из реки, в пойме зелёные луга. Подлесок выбит начисто, в ландшафте преобладают классические акации. Легетлвана — маленькая деревня, о название которой можно сломать язык. Женщины гереро носят традиционную одежду: на головах сложные шляпы с 8-дюймовыми выступами в форме коровьих рогов. Незадолго до поворота на озеро Нгами по обеим сторонам дороги расположился большой палаточный лагерь рыбаков-кочевников человек на триста, очень похожий на посёлок заготовителей тростника, который я проезжал ранее. Профессиональные рыбаки посреди пустыни. Африка.

Октябрь здесь — самый жаркий месяц года, дневная температура поднимается выше сорока по цельсию. Я провожу день, прячась в тени, предпочтительно на какой-нибудь придорожной станции с закусочной или на окраине деревни рядом с водопроводным краном. Еда в столовых, в основном — это пресная каша с жилистым мясным рагу. Я съедаю две-три порции, потом брожу по деревне в поисках воды. Кладка кирпича на строительной площадке требует большого количества воды для замешивания раствора. Улыбчивый каменщик из Зимбабве с двумя местными помощниками наполнили мне канистру из шланга. Я завалился на ночлег под величавое дерево — плотное, зелёное, немного похожее на араукарию.

Ещё утром я подъехал к ветеринарному пункту Куке с военным лагерем. Сама крошечная деревня Куке должна была быть немного дальше, поэтому я остановился у ворот. У солдат была вода, но не было тени. Примерно через километр я нашёл большое дерево, под которым можно сесть, и водопропускную трубу под дорогой, в которой можно было разжечь огонь. Сильный горячий ветер дул поперёк дороги. Полноприводный джип из Южной Африки остановился у моей стоянки и

посмотрел вниз из окна. Однако ко мне это не имело никакого отношения — водитель заметил на дороге задавленное животное и сказал, что это очень редкий земляной волк, помесь гиены и дикой собаки. Сходство с австралийской пустыней Танами стало полным, когда в водосточных желобах появились дикие дыни. Но они слишком горькие, чтобы их есть.

От ворот Куке до следующего водопровода было сто пятнадцать километров. Я ехал в ночной прохладе по практически пустой дороге. Немного вздремнул под деревом, потом проехал ещё пару часов. Проснулся на рассвете и обнаружил, что кто-то забыл на этом месте отдыха полную бутылку воды. Я вскипятил её, сварил большую кружку кофе и, пока день ещё не стал слишком жарким, въехал в Ганзи — неряшливый, пустынный, совершенно безликий городок. Магазины были открыты, еды в достатке, водопровод на заправочной станции. Я наелся куриной печёнки с чипсами, бананом и йогуртом, нашёл в канаве старую газету и поехал за город, чтобы почитать её в тени. На улицах было много полицейских. Приближаются выборы, и действующий президент, сын президента-основателя, прилетел сегодня в Ганзи на митинг.

Я отчаянно пытался найти что-нибудь почитать, что угодно, на любом языке. С тех пор, как месяц назад я оставил единственную книгу, которую взял с собой, чтобы облегчить свою ношу, читать было нечего. Негде было купить книги, негде их обменять, выторговать или украсть. Я пробовал читать газеты, но даже на то, чтобы найти её, ушло три дня. В супермаркете я увидел белое лицо и спросил парня, есть ли в Ганзи книжный магазин. Это был торговец подержанными автомобилями из Алжира. Женат на местной даме, последние семь лет он работает в Ганзи и знает всех в городе. Он отвёз меня в книжный магазин. В продаже были лишь школьные

учебники для классов с первого по четвёртый и календари с картинками. Затем алжирец заскочил домой и принёс мне в подарок свою книгу «Марксистский взгляд на рост сознания чернокожих в Америке 1930-х годов». Ему её дал другой левый алжирец в настоящее время живущий в Австралии.

Ганзи был самым запущенным городом Ботсваны, который я когда-либо видел. Улицы вокруг центра были полны мусора, дети в лохмотьях просили милостыню. Все они были народности сан, бушмены, худые, грязные, истощённые, с совершенно пустыми глазами.

Единственный участок травы был вокруг заправочной станции Caltex. Я растянулся на их регулярно поливаемой лужайке, ожидая вечерней прохлады. Тот же гнилой зуб снова воспалился. Не хотелось снова пить антибиотики. Необходимо его удалить — сразу же, как только попаду в цивилизацию.

На хлипком заднем колесе я выехал на транскалахарское шоссе Виндхук — Габороне — Йобург. Деревья стали редкими и росли группами на расстоянии нескольких миль друг от друга. Кустарник тоже почти исчез, осталась лишь редкая трава с множеством зелёных побегов. Похоже, недавно прошёл небольшой дождь. Земля не огорожена, скотины не видно. Трудно поверить, что всего сто пятьдесят лет назад на этой заброшенной пустынной равнине обитала большая популяция слонов. Бандит Хендрик ван Зил[22] убил четыреста слонов прежде, чем он сам был застрелен в 1880 году. По ночам стало очень холодно. Сначала я этого не заметил, но местность неуклонно шла на подъём. Не круто, можно было ехать на второй повышенной передаче, но ноги чувствовали. Пронизывающий встречный ветер ещё больше замедлял движение.

Дорожные истории пишутся на дорожном полотне. Я читаю драмы и за неимением лучших занятий восполняю в голове

недостающие детали. Выгоревший участок расплавленного асфальта. Разлитая лужа масла. Старый диск колеса треснувший поперёк. Забытые инструменты. Выброшенный бюстгальтер. Куртка аккуратно сложена на земле, рядом с ней лежат два гаечных ключа. Мелкие детали, которые вы не заметите из мчащейся машины. Отбеленные кости дикого осла, слишком упрямого, чтобы уступить дорогу грузовику. Пятитонная куча чёрного угля, где перевернулся грузовик, находится слишком далеко от жилья, чтобы пытаться его спасти. Участок площадью в четверть акра завален разбитыми бутылками из-под кока-колы. След длиной в полмили из раздавленных пластиковых фитингов. Куча высохшего сахарного тростника высотой в фут вперемешку с деревянными жердями. Сахарный тростник? В пустыне? Куда ты тащил его, парень? Уровень смертности на этой дороге должен быть шокирующим — так много маленьких крестов вдоль дороги. Впечатляющий монумент из чёрного гранита, тщательно огороженный, воздвигнут на месте, где в 2003 году в одной аварии погибли сразу двадцать три человека, в основном дети. И это произошло на прямой ровной дороге, где ближайшее дерево в нескольких милях. Водитель, должно быть, уснул.

Чуть не доезжая до Калькфонтейна (Цоотша) лежит большое мелководное озеро с пресной водой, при этом вся окружающая местность белоснежная. Я помыл конечности — было слишком холодно, чтобы сделать большее. Стая маленьких сусликов наблюдала за мной, стоя у входа в свои норки, изображая из себя классических сурикатов. Я загадал желание: хоть раз устроить полуденный отдых где-нибудь в хорошем месте. И это случилось. Kalkfontein, что на языке африкаанс означает «меловой источник», точно его описывает. Среди белой равнины ещё одно мелкое озеро по ту сторону дороги. Придорожный домик заколочен, но полдюжины топливных заправщиков, разбросанных по большому кругу, делают своё

дело бойко. Ни вывесок, ни рекламы, ни названия компании, однако постоянно около дюжины грузовиков дальнего следования заправляется топливом. Как мне сказали, чтобы здесь заправиться, нужно знать об этой заправке и предварительно всё организовать. Владелец отпускает топливо проверенным клиентам в кредит. Водители здесь ничего не платят. Для тех, кто не в деле, заправка "Шелл" продает топливо милей дальше по дороге за наличные.

Площадка подпольной заправки покрыта пылью по щиколотку, а в некоторых местах и глубже. В центре действия жаркая жестяная лачуга, где предприимчивая молодая мамаша варит кашу и тушёное мясо, а также нежные приправленные специями бычьи голени. Привыкшая иметь дело с водителям грузовиков, она автоматически попросила тридцать рандов — это южноафриканские деньги. Когда же я показал ей местные пулу, она улыбнулась и сбросила цену до двадцати пяти. Кран у забора, прохладная пресная вода бесплатно. Я остановился через дорогу от заправки Shell в тени, где громко и отчётливо звенели цикады. Сама деревня примерно в миле дальше, но в воскресенье от неё трудно чего-либо ожидать. Я уткнулся носом в книгу, которую достал в Ганзи.

Даже самые красивые места могут быть испорчены мелкими деталями. Отдыхая в тени под деревом, я заметил клеща, ползшего по моей ноге, потом ещё одного. Когда заметил третьего, встал, отряхнулся, проверил, не пролез ли кто-нибудь выше, и пошёл обратно в придорожный домик за водой. У меня не было желания заниматься марксистской социологией, и я забросил единственную книгу, которую сумел найти за пять недель. Многие водители грузовиков в Намибии были белыми, поэтому я оставил её на скале, где обычно собираются чёрные автостопщики.

После посёлка Каракубис я проехал лагерь согнанных со своих земель людей племени сан, живущих в грубых укрытиях, не приспособленных даже для загона коз. Вся местность расцвела зеленью, все колючие кусты, все деревья. Должно быть, в последнее время шли дожди. Сильный встречный ветер из-под облака над головой заставили меня сделать ещё один перерыв. Я приготовил еду на огне, и снова вспыхнула зубная боль, тупая боль воспаления. У меня не было обезболивающих, только антибиотики, которые подействуют через некоторое время. Я дождался вечера, устроился на ночлег и принял таблетки. Мучительная боль в зубе пронзила, как только я лёг. Я могу терпеть боль, но эта была очень сильной. Я бы закричал, если бы это помогло. Пришлось встать, собрать лагерь и сесть в седло в надежде, что физическая нагрузка даст облегчение. Когда боль стала терпимой, я прислонил велосипед к верстовому столбу в отсутствие деревьев, и снова попытался уснуть.

Утром, под завязку заправленный антибиотиками и кофе, я въехал в маленькое приграничное поселение Чарльз-Хилл, основанное беженцами гереро, спасавшимися от немецкого геноцида в Юго-Западной Африке сто лет назад. Передо мной располагалась хорошая придорожная станция, а в самой деревне находился небольшой бетонный домик с вывеской Bureau de Change. Обменял оставшиеся пулу на намибийские доллары, наелся в придорожной забегаловке и проехал последние восемь километров до границы. Прямо за контрольно-пропускным пунктом был отличный магазин с кондиционированным воздухом, так что я поел ещё раз. Морозные ночи вызывают у меня какую-то реакцию: боль в горле, лихорадку, тошноту. В сочетании с зубной болью это не очень весело. Мне предстояла ещё самая трудная часть пути через Калахари — длинный сухой участок до Гобабиса.

Намибия — это ухоженная Африка, это то, на что мог бы быть похож континент, если бы прибыль вкладывалась обратно в общество, а не растворялась в карманах нескольких избранных. Первые десять километров после границы дорога уверенно поднимается по хребту с видом на совершенно однородный ровный ландшафт, где ни одного оврага, холма или речушки, а горизонт в 30 милях — это совершенно прямая линия, как на море. Бескрайнее море кустарника. Дорога представляет собой полосу нового асфальта без разметки, без указателей, без километровых столбов. Везде крепкие заборы, обширные пастбища в больших поместьях, а названия на табличках говорят языком африкаанс. Самым первым жилищем, которое я увидел, была пародия на замок с ведущей к нему широкой подъездной дорогой. Ужасно претенциозный китч, построенный из бетонных блоков, с зубцами, башнями, башенками и слуховыми окнами. Не было видно ни одной туземной хижины, ни вездесущих квадратных коробочек, которые африканцы строят в сельской местности.

Скотина не пасётся вдоль дорог, ни ослов, ни коз. Через каждые несколько миль охотничий домик, гостевой дом, гостевая ферма, построенные с полным отсутствием чувства эстетики. На границе я взял семисотстраничный путеводитель для туристов по размещению в Намибии, рекламирующий сотни гостиниц, но из мест, которые я проезжал, в списке не было ни одного. Общее количество пустых туристических коек должно быть феноменальным.

После первых сорока километров дикой природы началась более цивилизованная полоса с придорожными площадками для отдыха через каждые 10-15 км. Чистые, ухоженные, недавно вычищенные, при этом мусорные вёдра пустые, а столы для пикника и сиденья установлены на приподнятых над грунтом восьмиугольных бетонных площадках — идеальные платформы для ночёвки. Всё окрашено в белый и больнично-

зелёный цвета и построено так, чтобы противостоять не очень агрессивному вандализму. Вдоль дороги растут величественные акации со стволами диаметром в два фута.

Жутко холодно — заползаю в спальник, закутавшись во все свои тряпки. Вокруг бродят кабаны бородавочники, роют землю своими шишкастыми и клыкастыми мордами невероятной формы. Каждый раз, глядя на бородавочника, я вспоминаю орков из «Властелина колец». Антибиотики подорвали мой организм, чувствую себя вялым, усталым и холодным, но страна новая и совсем другая, и зубная боль уменьшилась. Ландшафт такой же, как и в Ботсване, но здесь всё в частной собственности, всё огорожено и обустроено, не вытравлено и не завалено мусором. Ветряные мельницы качают воду в огромные резервуары, стоящие на каждом холме.

Гобабис — чистый провинциальный городок с парой банков и несколькими супермаркетами. Я прибыл туда около полудня, как раз к моему стандартному куриному карри с рисом в супермаркете, затем бананы и йогурт. Я всё ещё принимаю антибиотики, но надеюсь, что йогурт поможет мне восстановиться. После обильного обеда заполз в тень рядом с плотиной. В тени холодно даже днём. Я никак не ожидал, что в поездке по Африке большую часть времени будет холодно. Октябрь может быть самым жарким месяцем на водопадах, но на высокогорных равнинах Калахари было чертовски холодно.

Южноафриканский ранд здесь можно использовать нарвне с намибийским долларом. Мне дали адрес единственного интернет-кафе в городе. В нём был один работающий компьютер ноутбук, который владелица использовала также для своей работы. Она посмотрела на меня пустым взглядом: «Приходи позже». Я вернулся через полчаса, она была закрыта на обед. Город полон белых, все говорят на африкаанс. В

туристическом офисе я взял стопки бесплатных блестящих брошюр, чтобы посмотреть, что меня ждёт впереди.

Ближе к ночи я ехал по прохладной дороге, приглядывая место для ночлега, желательно на специально отведенной площадке с её сказочной бетонной площадкой. Услышав шум позади, я глянул в зеркало заднего вида. Один грузовик обгонял другой — они заняли всю ширину дороги. Шоссе слишком узкое, для меня не было места на дороге. Не было гладкой обочины, по которой можно было бы съехать, я должен был срочно убраться с асфальта. Отвратительный треск ломающихся спиц раздался, когда велосипед спрыгнул с шестидюймовой ступеньки на гравий. Через несколько метров заднее колесо разрушилось, деформировавшись за пределы форм классической геометрии и перестало вращаться. Я остановился и поставил байк под ближайшим деревом. Земля засыпана ветками с очень острыми шипами. Когда нет скотины пасущейся вдоль дорог, некому убирать мусор под деревьями. Нерешительно я начал расчищать землю, чтобы разбить лагерь, а утром поработать с колесом. Стало совсем темно. Случайно я проследил за светом фар проезжающей машины, и там, на горизонте, в нём отразился знакомый трапециевидный дорожный знак: «Площадка отдыха 1 км».

Ослабив колёсные гайки, я заставил велосипед проковылять последний километр до места стоянки — заднее колесо тёрлось о вилки. На узкоколейной железной дороге, идущей параллельно шоссе, паслись крошечные антилопы. Стадо более крупных виднелось на другой стороне шоссе. Учуяв меня, они без малейшего усилия перепрыгнули через забор и исчезли. Бородавочники подлезают под самые нижние нити колючей проволоки и пробиваются сквозь них целыми семьями.

Наконец я добрался до места отдыха. Удобно расположившись на полу, скамейках и столе, в слабом лунном

свете я устроил изысканный ужин в стиле Калахари: банка холодной варёной фасоли и банка ужасной солонины, тоже холодной. Три зубчика сырого чеснока сделали его вкусным. Всю ночь я просыпался: дикие животные застревали, преодолевая забор и изо всех сил пытались освободиться. Судя по звукам, они были довольно крупными.

Следующим утром на чистой бетонной площадке я занялся починкой колеса. У него было сломаны всего три спицы, но обод скрутился в ленту Мёбиуса. Проблема оказалась не только в спицах. Внутренние стопорные гайки на оси стерлись, ступица сместилась и чёрт знает сколько времени так крутилась. Песок, кружащий низко над дорожным полотном, гонимый неослабевающим встречным ветром действовал как шлифовальная паста. Шарики колёсных подшипников отшлифовались в многогранники, больше похожие на скульптуры произвольной формы, чем на произведения точной инженерии.

В Мауне я намазал прилично никелевой пасты на резьбу звёздочек, так что они открутились без усилий. Переставил их на колесо купленное в Ричардс Бей. Проверил шину, которую порвал в Свазиленде, когда отказали тормоза. Покрышка Schwalbe с массивным внутренним рукавом от Viv Falls вроде держалась, выпуклости не было. Я оставил дюжину спиц от колеса из Мауна в качестве запасных, а стальной обод оставил, прислонив к мусорному баку. Камера отказывалась накачиваться: износился клапан. Вставил запасную камеру в свою шину "франкенштейн" и заменил колесо — последние запчасти закончились. Я укутался от холода во всю имеющуюся одежду, расправил джемпер, покрывающий сиденье, вскочил в седло и помчался к следующему источнику воды — Уитфлей. Кто-то описал его мне как очень маленькую деревеньку. И действительно, там был только один магазин с почти пустыми полками. Я взял банку фасоли, банку солонины и две упаковки

печенья. У дороги перед магазином были рестораны. Четыре штуки рядом, они представляли собой самые минималистичные заведения, какие только можно себе представить. Кривые деревянные столбы, вкопанные в землю на расстоянии шести футов друг от друга, поддерживают рваный тент. Несколько перевёрнутых ящиков из-под молока, на которых можно сидеть, стола нет, грязный пол в пятнах от дизельного топлива. В каждой забегаловке была ровно одна жестяная тарелка, на которой подавали еду без столовых приборов. Все едят грязными руками, помыть их перед едой негде. Холодильник безо льда полон дешёвых кусков мяса и говяжьей рульки. Снаружи, на солнце, четыре трёхногих чугунных горшка стоят в углях на голой земле. Распечатывать меню не требовалось. Во всех горшках была одна и та же еда: тушёная говяжья рулька с луком по цене доллар за порцию, удивительно нежная и сочная. Никакого гарнира, каши, риса или овощей, только говядина. Под соседним тентом к мясу можно купить «хлеб Гереро» за дополнительные пятьдесят центов. Водители останавливались, чтобы купить еду на вынос: бычьи рульки, завёрнутые в пыльные газеты. Это страна гереро. Гереро — скотоводы, они питаются мясом. Я взял две порции — это было очень вкусно. Крутя педали целый день, нужно хорошо есть, нужны калории, иначе далеко не уедешь.

По слухам, на полпути к аэропорту есть фермерский дом, и в придорожном ларьке продают билтонг[24]. Если они открыты, у них может быть и вода. Ближайшее тенистое дерево росло в тридцати восьми километрах от Уитфей, и под ним я ждал, пока остынет полдень. Намибия гораздо менее дружелюбна к странствующему бродяге, чем остальная часть Африки. Всё огорожено, везде частная собственность, негде присесть в тени, негде съехать с дороги, чтобы уединиться и справить нужду. До Намибии все обочины дорог были выщипаны скотиной. В Ботсване и Зимбабве, даже если пастбища были

огорожены забором, какой-нибудь бедный пастух гонял своё стадо вдоль дороги, поэтому земля вокруг деревьев была чистой. В Намибии приходится обкашивать обочины машинами, но они держатся подальше от деревьев, поэтому под деревьями образуется большое кольцо из высокой травы, переплетённой с опавшими колючими ветками. Деревья становятся бесполезными в качестве тени, если только ранее там не разбили лагерь дорожные рабочии или водитель сломанного грузовика не укрывался от жары, спалив мусор под деревом. Площадки для отдыха — единственные чистые участки земли. Они находятся примерно в двадцати пяти километрах друг от друга и построены в тени больших деревьев. Часто дерево, укрывавшее их, давно умерло или было порублено на дрова, и осталась лишь голая бетонная площадка под звездами.

Ферма Билтонга была хорошо обозначена. Большая табличка, прибитая к дереву, гласила: «Билтонг. Теперь открыто». Я скатился по подъездной дорожке. Магазин был закрыт на ремонт, окна заколочены. Бригада каменщиков расширяла флигель. Они дали мне столько воды, сколько было нужно. Я нашёл дерево, под которым бригада дорожных ремонтников когда-то отдыхала в полдень, хорошее чистое пространство с несколькими костровищами, бревнами, на которых можно сидеть, и кучей оставшихся дров. Комфортный лагерь. В сухом воздухе пустыни расстояния обманчивы. То, что вчера выглядело как гряда холмов недалеко впереди, оказалось цепью высоких гор в семидесяти километрах. Легко преодолев за утро сорок километров до первого привала, я обнаружил, что забыл свою сумку с повседневными инструментами на последнем месте ночёвки. Маленькая сумочка, которую я держал в передней сумке на руле. Там были мои очки для чтения, фонарик, зажигалка, нож, ложка, антибиотики, гелевая ручка, витамин С. Ничего незаменимого,

но потерять её было досадно. И вот ведь именно сегодня утром, глядя на неё, я подумал: "Как хорошо, что не смотря все поломки в этой поездке я ничего не забыл и не потерял!" Я не собирался возвращаться, придётся заменить утерянное в Виндхуке.

Примерно в семидесяти километрах от Виндхука местность внезапно изменилась. Пустыня Калахари закончилась чёткой линией и её границу можно прочертить на земле, настолько она явная. Нет больше песка. Бассейн Калахари — самый большой непрерывный участок песка в мире, больше, чем Сахара, Гоби или Аравийские пустыни. Когда песка больше не стало, исчезли деревья, их заменила бесконечная волнистая равнина поросшая низкорослыми кустами, уходящая к горным хребтам на горизонте. Растительность пустыни более пышная, чем окружающий кустарник — какой-то парадокс. Совершенно чёрный бабуин перебежал дорогу. Два любопытных молодых бородавочника стояли на рельсах узкоколейки, наблюдая за мной. За два дня я видел поезд только дважды. Два вагона проехали на восток, шесть на запад.

Международный аэропорт Виндхук совершенно новый, и там пока почти ничего не работает. В единственном ресторане подают завтрак и больше ничего. Я выпил хороший кофе с тортом «Чёрный лес». Было десять утра. Полдюжины индийских менял занимались пересчётом денег, не желая делать бизнес. После долгих уговоров я убедил одного из них обменять двести долларов США на местные доллары. В аэропорту не продавали настоящую еду, поэтому я налил воды и поехал дальше. С пустым желудком лучше было поспешить в город; до столицы, Виндхука, оставалось сорок километров. Сильный встречный ветер замедляет продвижение. Я голоден, что не улучшает настроения. Местность вокруг совершенно дикая, вдоль дороги абсолютно ничего нет. В двадцати

километрах от центра столицы признаков человеческого жилья меньше, чем в центре Калахари. Дорога продолжает подниматься вверх, ветер дует навстречу. Думаю, город не зря назвали Wind-hook — «Ветреный угол» по-голландски.

Под завывания ветра я взобрался на вершину перевала в десяти километрах от города. По-прежнему никаких признаков столицы. Я снова подсоединил тормозной тросик и помчался вниз по склону в город, добравшись туда совершенно измотанным. Добро пожаловать в Виндхук, столицу Намибии, на высоте 1700 метров над уровнем моря.

Глава 6. Берег Скелетов.

Слишком уставший, чтобы искать в пригороде уединённое место для бесплатной ночёвки, я нашел на карте Chameleon Backpackers Hostel в центре города и заплатил за ночь, как кемпер. За десять долларов я получил песчаный участок семи футов в длину и три в ширину, зажатый между припаркованным Ленд Ровером и прачечной. Места едва хватило, чтобы расположиться со своими вещами. Я принял долгий горячий душ, быстро постирался в умывальнике, приготовил еду и отправился на поиски чего-нибудь почитать. Там были две полки с книгами на обмен, но все они были на голландском и африкаанс за исключением одной непонятной автобиографии на русском языке — и я погрузился в Россию примерно 1980 года. В Намибии проживает около 2 миллионов человек. Половина из них говорят дома на овамба. Они живут на севере и в центре страны. Различные языки банту разделили другую чашу весов: дамара, гереро, нама. Все белые вместе взятые (английского, голландского, немецкого и португальского происхождения) составляют около шести процентов населения. Белые говорят на африкаанс и ожидают от остальных того же самого. При обретении независимости в 1990 году отцы-основатели были обеспокоены засильем африкаанс, совершенно несоизмеримым с количеством его носителей, поэтому объявили английский язык официальным языком страны, хотя дома на нём почти никто не говорит.

Виндхук — столица богатой страны с населением в триста тысяч может предоставить всё, что вам может понадобиться. Я

рыскал по специализированным магазинам, заменяя утерянное и изношенное снаряжение. Новый светодиодный фонарик, камера для колеса с защитой от шипов, тормозные колодки, несколько банок хорошей еды для следующего этапа. Виндхук чист и организован по-немецки, но в нём нет ни души, ни атмосферы, ни чувств. Такой город вполне может быть где-нибудь в Европе. Единственным светлым пятном является скульптура посреди пешеходной аллеи. Вы замечали, как в разных местах воздвигают какие-то ужасные закрученные конструкции с загадочным названием? В Виндхуке поступили лучше. Несколько тысяч лет назад большой метеорит весом около пятнадцати тонн упал в пустыне, в глубинке, где-то около Бруккароса. Летя сквозь атмосферу, он раскололся на множество осколков. Состоящие из сплава железа и никеля, осколки частично расплавились, частично испарились. В конечном итоге было найдено около 70 или 80 обломков; две дюжины самых крупных из них прикручены болтами на простых подставках в центре Виндхука. Каждый из обломков выветривался по-своему, истираясь, сгорая, капая и охлаждаясь на своем пути вниз, образовав очаровательную группу скульптур. Гораздо интереснее, чем какой-нибудь душный забытый мужик на лошади, как предпочитают европейцы, или голодный исследователь-расист с устремлённым в никуда взглядом, как предпочитаем мы в Австралии.

В пятницу после обеда все жители столицы вместе со своими собаками выезжают из города и отправляются в Свакоп на выходные. В это время дороги похожи на реку маленьких автомобилей. Я не знал, что в Намибии так много машин. Шоссе находится в стадии строительства, большие грузовики и землеройные машины с грохотом мчатся посреди пятничного потока, при этом у шоссе нет обочин, на которые можно было бы съехать — опыт, разрушающий нервы.

Между столицей и побережьем трасса спускается на тысячу семьсот метров на трёхсот шестидесяти километровом участке. Это мог бы быть стремительный спуск к Атлантике, один из незабываемых этапов, если бы не сильный встречный ветер, узкая дорога с выбоинами и оживлённое движение.

Маленькие антилопы, похожие на фуду, с милыми чёрными кольцами вокруг глаз, похожими на дамский макияж, пасутся поодиночке или парами. Встретил тренирующегося марафонца. Тихий, уверенный в себе мужчина без грамма жира, он делал идеально сбалансированные движения.

Местность слишком пустынна, чтобы росли деревья, поэтому места для отдыха покрыты искусственными, выкрашенными в синий цвет, жестяными навесами на четырёх столбах. Укрытия огорожены кольцами из больших валунов, чтобы к ним не подъезжали на машинах. Это страна бабуинов — группы из тридцати-сорока особей попадались каждые десять километров. Видел пару молодых страусов и группу антилоп-спрингбоков с белыми, охристыми и чёрными горизонтальными полосами, как неоновые рыбки в аквариуме.

Моя карта сбивает с толку. Самый маленький кружок, обозначающий населённый пункт, в Зулуленде обозначал полноразмерный город, в Ботсване небольшой рынок, а в Намибии такой же кружок с названием Вильхемшталь оказался одиноким фермерским домом, заколоченным досками, и магазином, закрытым на праздники.

Карибиб — городок золотоискателей, пыльный, с единственной улицей и множеством гопников. Шёл какой-то праздник: армейские грузовики, продуктовые лавки, духовой оркестр — всё смешалось на улицах города. Грустный клоун в

густом гриме сидел в одиночестве на табуретке и курил сигарету. Все пьяны и злы. Пока я стоял в очереди к кассе в супермаркете, большой чёрный парень долго смотрел на меня, а потом прорычал: «Ты выглядишь как урод». Он хотел драки, и если бы я был местным белым, он бы её получил, ведь они хватаются за возможность подраться при малейшей провокации. Я лишь улыбнулся пьяному: «Это не моя вина, приятель. Если тебе не нравится моё лицо, обсуди это с моей матерью». Это была слишком сложная для парня фраза на английском, но чернокожая девушка за кассой расхохоталась. Это охладило его: молодая девушка смеялась над ним на публике.

От Усакоса дорога поднималась по длинному гребню, справа возвышались острые грани пика Шпицкоп. С юго-запада гора действительно похожа на Маттерхорн, как написано в туристических брошюрах. Пик находится на возвышенности Виндхук, с которой я так быстро спускался. Крутые спуски чередовались с крутыми поворотами, сильный пустынный ветер летел навстречу. Дальше шоссе выпрямилось и стало похоже на узкую ленту, прямую, как линейка; маленькие машинки были видны на расстоянии 20 километров впереди.

Примерно в ста километрах от побережья я увидел впереди на небе серую полосу инверсии. Сверху было видно, как прибрежный туман пробирается вглубь суши. Пустыня Намиб начинается с розовой гравийной земли с короткой щетиной травы жёлто-серого цвета и странного низкорослого кустарника. Ветер стал попутным, я полетел вперёд.

Пустыня Намиб — один из самых засушливых регионов мира. Узкая полоса шириной от шестидесяти до ста двадцати километров тянется вдоль океана от Анголы до границы с ЮАР. Пустыня начинается прямо от моря, в Намиб нет зелёной

прибрежной опушки. Местные кочевники называли её «землёй, созданной богами в гневе», португальцы — «вратами в ад». Вся влага, поступающая из океана, конденсируется при охлаждении воздуха над холодным Бенгельским течением, протекающим в нескольких милях от берега, и для суши воды не остаётся. В Намиб не бывает дождей. Геологи считают её одной из древнейших пустынь на Земле, ей миллионы лет. Представьте себе место, где не было дождя последние 50 или 80 миллионов лет. Да, с того самого дня, когда большой камень[25] врезался в полуостров Юкатан и уничтожил всех динозавров. Дождя нет, и небольшое количество влаги приходит лишь с туманом, создаваемым тем же Бенгельским течением.

Пока я ехал, внезапно случилась невидимая перемена погоды. Ну очень резкая перемена! Это произошло примерно в 75 километрах от Свакопа: я мчался навстречу горячему пустынному ветру, когда раздался тихий «свист», и холодный влажный порыв налетел с противоположной стороны, с далёкого океана. Изменение было настолько внезапным, что у меня пошли мурашки по коже. Температура упала на 10-12 градусов в одно мгновение. Я никогда не испытывал ничего подобного. Мне понравилось. Я развернул байк и проехал назад, чтобы пересечь линию перемены и испытать это снова. Выехав из влажных остатков холодного тумана, я снова нырнул в тёплый ветер пустыни, немного поехал и остановился. Через несколько мгновений холодный туман с берега снова настиг меня, и горы на горизонте подёрнулись синей дымкой. Добро пожаловать на Берег Скелетов. Атлантика уже недалеко.

Я читал несколько рассказов о том, как Берег Скелетов получил своё название. Некоторые писатели считали, что первые мореплаватели назвали его так, имея ввиду скелеты погибших моряков, потерявших ориентацию в вечном тумане,

всегда окутывающем берег и потерпевших кораблекрушение. Другие предполагали, что китобои назвали его в честь выброшенных костей китов и тюленей. На самом деле название совсем недавнее. Оно происходит от названия книги Джона Генри Марша, изданной в 1944 году. Это реальная история кораблекрушения судна «Звезда Данидина» во время Второй мировой войны и последующего драматического спасения пассажиров, застрявших на этом берегу. Название, которое он придумал, первоначально относилось только к северной части побережья Намибии, но оно прижилось, и сегодня на большинстве карт вы увидите, что оно охватывает всю длину пустыни Намиб.

Город Арандис не отмечен ни на одной карте. Это город кампании Rio Tinto. Она, должно быть, заплатила много денег, чтобы его не было на картах. Арандис обслуживает урановый рудник Росслин, крупнейший в своём роде в мире. Они построили собственную железнодорожную ветку и четырёхполосную асфальтированную магистраль, также не отмеченную ни на одной карте. Rio Tinto построила Институт горных технологий с ведущей к нему дорогой, обрамлённой величественными финиковыми пальмами. Здания стоят пустые. В новом торговом центре есть один хорошо укомплектованный супермаркет и больше ничего. Помещения под магазины никто не берёт в аренду, а гигантский торговый центр с кондиционерами совершенно пуст. Одна негритянка поставила прилавок в одном из углов, где готовила вкусную дешёвую еду. Двое дворников подметали мраморные полы мётлами.

Кругом пустыня. Нет больше травы. Везде мелкий гравий и крупный песок бежевого, розового и различных оттенков охры. Единственная растительность — «долларовое растение», кусты с толстыми сочными листьями размером с крупную

монету. Зеленовато-серебристые куртины шириной в фут были наполовину засыпаны песком.

После Арандиса я хотел передохнуть у дороги под навесом, но первое укрытие занял полицейский с радаром. Следующее убежище подверглось вандализму: крыша разрушена, стол выставлен на солнце. Я продолжал крутить педали, пробиваясь против изматывающего ветра, ища тень. Тени не было. Дорога превратилась в тонкую полоску грубо залатанного асфальта без обочины, хуже тех, по которым я ездил в Зимбабве. Лишь видение Свакопмунда (приморского курортного городка с кофейнями на пляже) заставляло меня ехать дальше.

Ближе к вечеру встречный ветер сильно усилился. Стиснув зубы, скрежеща на пониженной передаче, я пробивался на запад. Прополз мимо аэропорта Свакоп и зерноэлеваторов: первых признаков пригорода. Измученный, я остановился во дворе заброшенного здания, чтобы передохнуть. Нет, не заброшенного, скорее недостроенного. Поставил велосипед к столбу и сел с подветренной стороны стены, чтобы укрыться от ветра, прислонившись спиной к толстому стеклу.

Мое внимание привлекла маленькая выцветшая вывеска надо мной. Размытая надпись: «Мартин Лютер». Что-то шевельнулось в моей памяти. Я посмотрел сквозь грязное стекло позади себя и увидел в комнате большую чёрную повозку. Сзади два огромных стальных колеса со спицами, цилиндрический котёл, короткая широкая дымовая труба и два маленьких колеса впереди, управляемых провисшей цепью. Я понял, где нахожусь. Я читал об этом. Это одна из местных достопримечательностей, музей, памятник немецкому упорству.

Когда немцы только начали пробиваться во внутренние районы Африки, их продвижению мешали огромные транспортные проблемы. Обычным средством передвижения в Африке была повозка с волами, но, пересекая пустыню Намиб,

поселенцы теряли слишком много животных. Кормить их было нечем, воды не было, волы гибли массово. В 1896 году молодой лейтенант Тротс решил принести современный прогресс в отсталую Намибию. Он купил в Германии паровоз и отправил его из Гамбурга в Свакопмунд. В Свакопе не нашлось достаточно большого крана, чтобы разгрузить 14-тонного монстра с корабля, поэтому его довезли до следующего порта, уже на британской территории — Уолфиш-Бей, примерно в двадцати милях, и там, наконец, переправили на берег.

Паровоз простоял на пристани следующие четыре месяца, так как у лейтенанта были другие дела в Кейптауне. Когда же он, наконец, вернулся за ним, то обнаружил, что машинист, нанятый для управления машиной, уехал обратно в Европу. Во всей округе не было никого с достаточным опытом, чтобы управлять локомотивом, но два местных искателя приключений вызвались доставить его в Свакопмунд. Им понадобилось три месяца, чтобы преодолеть тридцать километров. Массивная тяжёлая машина тонула в глубоком песке через каждые пятьдесят метров, огромное количество драгоценной воды тратилось на заправку её котлов, топливо приходилось завозить издалека, и всё это при среднем продвижении в триста метров в день. Оказавшись в Свакопе, они сделали несколько грузовых рейсов в Нонидас, примерно в одиннадцати километрах, и один в Хейгамчаб, но это явно не то решение, которое имел в виду лейтенант, когда покупал агрегат. Когда он окончательно сломался примерно в четырёх километрах от Свакопа, его бросили в песках. Тут он и стоит сегодня, а музей построили уже вокруг него.

Самая известная часть всей этой грустной саги — это то, как паровоз получил свое нынешнее название — Мартин Лютер. Один из немцев пошутил в пабе, цитируя средневекового пастора совершенно вне контекста: «Паровоз теперь может зваться "Мартин Лютер", ибо умей он говорить, то мог бы тоже сказать: "На том стою, и не могу иначе"» — хотя современные

учёные сомневаются, что Мартин Лютер говорил что-то подобное.

Под воздействием соли, ветра и тумана стальные и чугунные детали подверглись коррозии, поэтому, когда его восстанавливали в период с 2000 по 2004 год, пришлось изготовить много новых деталей. Оригинальные ржавые обломки стоят у стен музея, возведённого для защиты реликвии от непогоды. Музей, а точнее здание, которое я принял за заброшенный магазин, было закрыто. Я проезжал здесь ещё несколько раз, но он всегда был закрыт. Всё, что я мог сделать — заглянуть внутрь через грязные окна.

Отдохнув, я проехал последние несколько миль до города, купил большой обед в супермаркете Pick and Pay, поехал на пристань и съел его, наблюдая за великолепным океанским прибоем. Туман висел серой завесой примерно в пяти милях от берега. Океан был слишком холодным, чтобы думать о купании, даже если бы не было прибоя. Я сидел на валуне на песке и размышлял. Вот и Атлантика, конец поездки. Я пересёк континент за 42 дня, проехав 4163 километра от Ричардс Бей. Но это не было похоже на конец путешествия. Велосипед был разбит, я устал, было холодно, но я хотел ехать дальше, не желая останавливаться. Пока нет. Африка все ещё влекла. Я испытал то, что происходит со многими велосипедистами, совершавшими длинные путешествия, которые не хотят, чтобы их поездка заканчивалась. Я встречал парней, которые годами ездили без всякой цели, ездили на велосипеде лишь ради удовольствия ехать. Это состояние, в котором вы можете легко застрять, но если это никому не мешает, то почему бы и нет? Ближе к закату я медленно ехал по мосту через пересохшую реку Свакоп, выискивая неприметный укрытый от ветра угол, когда передо мной остановилась маленькая машинка, из неё выпрыгнул возбуждённый африканец и побежал мне навстречу. "Можно с вами поговорить?" Два молодых режиссёра из

Камеруна снимали документальный фильм о Намибии. Впервые они увидели меня на дороге пару дней назад, когда ехали в местном микроавтобусе из Виндхука на побережье. Они хотели взять у меня интервью, но водитель не желал останавливаться. Потом они видели меня пару раз в Свакопе, поворачивающим на велосипеде за угол, и снова теряли. На этот раз они меня поймали. "Можем ли мы взять интервью? Для независимой продюсерской компании под названием «24 часа Африки»"? Я не люблю массмедиа, да и уже смеркалось, но ребята были так возбуждены, так искренни, что я сдался.

Видно, что профессионалы: вся настройка заняла 30 секунд с видеокамерой на штативе и пушистым микрофоном низко над головой. Ведущий точно знал, что хотел спросить, задавал интересные вопросы. Безо всякой корысти, без навязывания мнений, гладко и безболезненно. Затем оператор захотел сделать кадры в движении, и бежал со своим снаряжением рядом, пока я медленно ехал по обочине дороги. Ребята обещали прислать мне клип, и хочется думать, что прислали, но G-mail заблокировал мне доступ к моему почтовому ящику, так что я никогда этого не узнаю.

Первое, что я сделал на следующее утро — нашёл дантиста. Он сумел втиснуть меня между двумя клиентами и отработанным манёвром избавил от гнилого коренного зуба. Я попросил его выписать рецепт на курс антибиотиков, на будущее. Всё обошлось в сорок долларов, я снова был здоров.

Свакопмунд — странное место. Белые намибийцы считают его лучшим местом для отдыха наравне с лучшими курортными городами в Европы. В начале лета здесь было серо, холодно и тоскливо. Сам город совсем не похож на Африку. Десятки гостевых домов, небольших отелей и пансионатов составляют основную часть города. Нет ни одного дома выше трёх этажей. Десятки турагентств и касс, но нет ни карты местности, ни

информации о достопримечательностях. Отношение такое: бронируй тур у нас или иди нахрен. Кофейни на каждом углу, но чтобы найти нормальный кофе мне пришлось побегать. Большинство магазинов защищены внутренними решётками — в них нельзя просто зайти. Стоя перед решёткой нужно позвонить в колокольчик. Владелец выходит сначала глянуть на вас, и, если одобряет, впускает внутрь.

Набережная оборудована со вкусом и сдержанно. Вместо унылого травяного газона, который быстро погибнет в солёном воздухе, повсюду высажены местные суккуленты. Если Ботсвана и Зимбабве — это дикие животные, то Намибия — это странные растения.

Всё, что выживает в Намибе, должно обходиться без дождя. Туман — единственная влага, которую получают растения. Большинство видов представляют собой сочные, толстые, трёхмерные, трубчатые образования, а некоторые почти шарообразные, хранящие воду в собственных тканях. Переносимый ветром песок скапливается у их корней, поэтому кусты по мере роста медленно поднимаются над землёй, а грядка, засаженная местной флорой, выглядит как коралловый риф на берегу, как сухой аквариум на пляже. Растения разных цветов и фактуры, нежные оттенки синего и серого цвета. Наклонившись, чтобы рассмотреть их поближе, неосознанно начинаешь искать анемона и рыбу-клоуна. Более двух миль посадок тянется вдоль эспланады Свакопа, и это здорово: сидеть на скамейке и смотреть на цветы, если, конечно, они действительно цветы. Старики крутят педали на велотренажёрах, молодёжь бегает трусцой, кричат чёрные дети, вокруг красивые растения. Суккуленты Намиб — идеальные растения для общественных мест: их не нужно поливать, не нужно обрезать, не нужно пропалывать. В этом климате нет инвазивных сорняков.

По периферийным грунтовым дорогам Свакопмунда я добрался до окраины города. Здесь нет картонных лачуг: ни один уважающий себя бомж не стал бы жить в таком ужасном климате. Линия зрелых финиковых пальм очерчивала временный водоток, а за ним возвышались оранжевые песчаные дюны, похожие на горы. Я остановился, чтобы полюбоваться ярко-оранжевым цветом, и первая мысль, пришедшая мне в голову, была: «Чёрт, выглядит словно где-то в Африке!» Но что-то в этой фразе звучало не так. Я посмотрел на ряды немецких автомобилей, припаркованных перед немецкими пансионами, и в голове вдруг щелкнуло: "Да мы же и НАХОДИМСЯ в чёртовой Африке"!

В глухом переулке я нашёл первую и единственную за время поездки прачечную самообслуживания. В других местах приходилось сдавать свои тряпки прачке и забирать их на следующий день. Свакопская прачечная была частью смешанного бизнеса — четыре в одном — объединяя под одной крышей прачечную, бар, казино и публичный дом.

В Свакопском музее разместилась хорошая коллекция по этнографии, но он прославляет немецкую эпоху как время прогресса. Первыми европейцами, высадившимися в Намибии в восьмидесятых годах пятнадцатого века, были португальцы. Они были настолько потрясены её природными условиями, что Намибия была оставлена в покое на следующие четыреста лет. В восьмидесятых годах девятнадцатого века территорию оккупировали немцы: да просто потому, что больше ничего не оставалось. Британцы в Кейптауне поглядывали на север, но не считали, что Намибия стоит их хлопот. Однако они послали корабль, чтобы занять естественную гавань Уолфиш-Бей, и удерживали её вплоть до падения апартеида в 1994 году. Немцы пересекли засушливую полосу пустыни Намиб и двинулись вглубь страны, конфисковав лучшие земли, изгнав

местных скотоводов с исконных территорий. Между 1904 и 1907 годами обездоленные племена нама и гереро восстали против агрессоров. Немцы ответили дичайшей кампанией, настоящим геноцидом, решив истребить оба народа. С немецкой эффективностью они расстреляли, уморили голодом, отравили и замучили до смерти около шестидесяти пяти тысячь гереро, что составляет более восьмидесяти пяти процентов всего их населения. За эти три года также было уничтожено десять тысячь нама — половина племени. Выживших загнали в глубь Калахари или через границу в британский Бечуаналенд, сегодняшнюю Ботсвану. В конце кампании оставшихся в живых заключённых отправили на принудительные работы в шахты и на фермы или переселили на так называемые родные территории, которые позже под властью Южной Африки стали печально известными бантустанами. Многие историки считают, что немецкий геноцид в Намибии был моделью, использованной нацистами во время Холокоста в период Второй мировой войны. Гереро не забыли эти три года, и даже сегодняшняя молодёжь помнит, откуда они родом. Немцы не популярны среди чернокожих.

При полной луне я отправился к дюнам. Дюны не являются доминирующей формой ландшафта Намиб, они возникают в нескольких отдельных областях, вместе с тем бóльшая часть пустыни представляет собой плоскую скучную равнину из гравия. Никто не знает, почему дюны формируются в одних районах, а не в других, и почему они остаются на одном месте совершенно неподвижными, даже несмотря на то, что ветер перемещает их отдельные частицы. Кажется, они помнят, где их место.

Дюны Намиб — самые высокие в мире. Некоторые из них возвышаются на триста метров (тысячу футов), а одна тянется в длину на тридцать два километра. Поверхность дюн хрупкая,

поэтому доступ к ним ограничен. Простые человеческие следы им не повредят, но современный человек не ходит, он ездит, и автомобильные покрышки моментально разрушают дюны. Полностью дюны от людей не оградишь, поэтому некоторые из них были номинированы как открытые для посещения. Ближайшая открытая дюна находится примерно в двадцати километрах к югу от Свакопа, по дороге в аэропорт Уолфиш-Бей. В своем поэтическом стиле немцы назвали ее «Дюна 7». Вы можете взобраться на неё, скатиться на доске, кататься, кувыркаться и резвиться сколько душе угодно. Из-за особенностей рельефа Дюну 7 не затягивает туманом и днём температура на ней зашкаливает. Восхождение по крутому мягкому текучему песку при 45-градусной жаре — верный путь к остановке сердца, поэтому я поехал туда ночью.

К Дюне 7 ведут две дороги. Главная прибрежная магистраль, соединяющая Свакоп с Уолфиш-Бей, представляет собой самоубийственную полосу узкого асфальта без обочин и обгонных полос, забитую сплошным потоком грузовиков, везущих контейнеры из порта. Вдоль дороги выстроились кресты всех форм, размеров и номиналов, по одному на каждого сгоревшего молодого автолихача. Проехать по ней мне хватило одного раза. С другой стороны, начиная от музея Мартина Лютера, проходит одна из «соляных дорог», как их называют намибийцы. Хорошая, широкая, идеально ровная грунтовка с поверхностью, укреплённой битумной эмульсией. На ней нет почти никакого движения и проходит она прямо под Дюной 7 — дорога мечты. Золотые дюны — с одной стороны, бежевая безликая равнина — с другой, одинокий медный провод, провисший между телеграфными столбами заброшенной линии, ни единой травинки, никакой растительности, ни какой-либо жизни. По соляным дорогам ездить намного лучше, чем по разбитому асфальту основных магистралей, они шире и безопаснее. В лунном свете дюны

меняют цвет, форму и восприятие расстояния. Подножие выглядит бледным, словно оно освещено галогенной лампой. Песчаные барханы кажутся далёкими, даже если знаешь, что расстояние не больше нескольких сотен метров, пока вдруг не оказываешься рядом... и тут склон резко уходит вверх перед передним колесом, гора песка возвышается над головой, но всё равно выглядит далёкой. Даже в ночной прохладе восхождение — это упражнение, которое нужно выполнять медленно, иначе сердце пытается выпрыгнуть из горла. Вершина гребня твердая, острая и извилистая. Сверху открывается вид будто с вертолёта на окружающую пустыню, соседние дюны, далёкие карьеры, тропы и дороги — всё это хорошо видно в прохладном свете луны. Вдалеке светятся огни города Уолфиш-Бей.

Я собирался заночевать на автостоянке под Дюной 7, ведь там есть водопровод, туалеты и несколько десятков финиковых пальм, за которыми я собирался укрыться, но не успел вытащить свои пожитки, как огромная армия комаров накинулась на меня. Откуда они взялись — понятия не имею, но адское жужжание и тихие подлые укусы заставили меня снова сесть в седло. Я двигался с черепашьей скоростью и никак не мог оторваться от своих мучителей. Удобного места для лагеря не попадалось, поэтому пришлось лечь спать на обочине дороги, прислонив велосипед к дорожному знаку и накинув куртку на лицо, чтобы не добрались комары.

Мир стал намного приятнее с дыркой в десне вместо больного зуба. Утром я проехал последние двенадцать километров до Уолфиш-Бей. Настоящая пустыня, абсолютно никакой растительности. Финиковые пальмы вдоль подъездного шоссе, берег моря занят портом и промзоной. Полоса крошечных, как кроличьи клетки, домиков для чернокожих рабочих; внешнее кольцо богатых белых

пригородов, ухоженных, зеленых, обнесённых оградой с колючей проволокой.

После приличного кофе и цивилизованного завтрака я отправился смотреть птиц. Фламинго являются основной причиной поездки в Уолфиш-Бей, и они не разочаровали. Вы, должно быть, видели эти великолепные фотографии в National Geographic, на которых сотни фламинго толпятся на отмели. Вам не нужно заказывать сафари, чтобы отправиться на их поиски. Гламурные фотографии сделаны с городской набережной. Во время отлива тысячи птиц выстраиваются вдоль эспланады рядом с бетонной дорожкой, опуская головы и черпая воду изогнутыми клювами. Они подпускают к себе ближе, чем на пять метров. Если попытаться подойти ещё ближе, то они, медленно, боком, как стая крабов, отходят, сохраняя дистанцию, но не улетают. Тут не нужна никакая навороченная камера, на таком расстоянии подойдет и телефон. Два вида, большой и малый фламинго, смешиваются в одну стаю, и получается облако белого, розового и чёрного цветов.

На большей глубине, где ещё можно достать до дна, они опускают головы вниз, фильтруя воду через клюв. Всё, что видно на поверхности, это их тела и две тонкие ноги. Пока фламинго держат голову под водой, они выглядят грациозно, но как только выпрямляются, чтобы глотнуть воздуха, иллюзия рушится. Огромные чёрные кривые клювы никак не вяжутся со стройными хрупкими телами. Устроенные как трюмный насос для процеживания воды, они по размеру больше головы. Фламинго напоминают мне стареющих тётушек, одержимых фитнесом, которые, как любит говорить моя любимая, променяли лицо на задницу. Так сказать оборотная сторона нынешних пятидесятилетних: идеальное тело, отточенное ежедневным трудом в тренажерном зале, но одного взгляда на

морщинистое, высохшее лицо достаточно, чтобы понять, какого напряжения и усилий это требует.

Чайка с чёрной спиной подобрала большую зелёную мидию в иле, набрала высоту и бросила её на асфальтовую дорожку в нескольких футах от меня, напугав до чёртиков. Раковина с треском раскололась, чайка бросилась вниз, чтобы склевать мягкую внутренность. Не будучи известным драматургом, я чувствовал себя в безопасности и продолжил свой путь по лагуне Уолфиш-Бей, мерцающей в дымке, пахнущей морскими водорослями и птичьим гуано.

Если бы не ужасно холодный климат, я бы провёл в Свакопе несколько недель, исследуя окрестные диковинки, прочёсывая пляжи бескрайних дюн, выискивая растения из ночных кошмаров. Холод изнурял меня, мне не терпелось вернуться в тёплые края. Но было здесь кое-что, что я хотел сначала посмотреть.

Волшебные кольца. Волшебные круги Намибии были основной причиной, по которой я не пересёк мост у водопада Виктория и не продолжил путь на север, в глубь Африки. Ведьмины кольца. Никто на самом деле не знает, что они из себя представляют. Ряд уважаемых учёных сделали карьеру, изучая их и пришли к общему заключению пока что только в одном: эти кольца существуют как осязаемый физический феномен. Они не исчезают, как только вы наводите на них камеру, в отличие от других обитателей вселенной гоблинов. Я видел очень любопытные фотографии.

Ведьмины круги — это круглые участки земли, полностью лишённые какой-либо растительности, обрамлённые узкой полосой густой травы. Они появляются на травянистых равнинах в узкой зоне примерно в ста километрах вглубь суши

от Берега Скелетов, простирающуюся от Анголы до Кейптауна. Размер кругов варьируется от двух до двенадцати метров в зависимости от их возраста. Ведьмины круги имеют жизненный цикл. Проходит от тридцати до шестидесяти лет с момента их появления в виде двухметрового голого пятна (стадия роста), пока они не достигнут максимального диаметра двенадцать метров, а затем умирают от вторжения окружающей травы. Люди химба на крайнем севере называют их «следами богов».

Для объяснения этого явления был выдвинут ряд трезвых теорий. Большинство предлагает какую-то форму наземного термита, ответственного за создание колец, или радиоактивную землю, возможно, остаточные яды какого-то местного растения. Но пока ни одна из теорий не выдержала нападок своих противников, каждая из них полна легко заметных пробелов.

Всех любителей отдыха на природе в Намибии, которые останавливали машину, чтобы сфотографировать меня, я подробно расспрашивал о ведьминых кругах. Все они понимали, о чём я говорю, все их видели, и у каждого было своё любимое место. Моя карта начала заполняться крестами и загадочными записями. Кольца фей распространены, но даже в самых лучших условиях их трудно увидеть на земле. Весной они окаймлены кругом свежей травы и хорошо видны. Сейчас же был разгар засушливого сезона, травяной покров был минимальный, большие участки пустыни были совершенно голыми. Люди предупреждали меня, что без приличного травяного покрова я наверняка их не замечу.

Ближайшие доступные поля ведьминых кругов были расположены в глубине суши, вдоль грунтовой дороги, ведущей на север от Свакопа. Я купил несколько банок еды и отправился на север — мимо огромной таинственной фабрики в глуши, прямо как из фильма о Джеймсе Бонде. Я проехал огромный зловещий куб без окон, мощные линии

электропередач, ведущие внутрь и трубы большого диаметра, выходящие из него. Был слышен глубокий гул работающей техники, и лишь две машины припаркованы перед офисом. Может, опреснительная установка? Далее небольшое поселение Вложскасбакен недалеко от моря, несколько десятков заколоченных рыбацких лачуг, каждая со своим баком для воды, установленным на башне. Все постройки окрашены в разные, зачастую яркие цвета, выделяющиеся на фоне унылого серого песка — это всё похоже на эскимосские деревни в Гренландии. Стальные дорожные знаки превратились в ржавые дуршлаги. Для новых знаков сейчас используются деревянные стойки и алюминий. В сухом песке, где нет термитов, древесина служит дольше, чем сталь.

По главной соляной дороге ехать было просто отлично. Через каждые две-три мили от неё отходит тропа к берегу моря. В конце каждой из этих дорожек рыбаки ловят рыбу на прибое. Одна из таких дорог ведёт к месту кораблекрушения «Зейла». Большой ангольский траулер был списан около восьми лет назад, в Уолфиш-Бей с него ободрали все ценное и продали на металлолом. Индийский торговец ломом заплатил за то, чтобы траулер отбуксировали на разделку в Индию, но, видимо заплатил не много. Капитан буксира сэкономил на буксирном тросе. Трос порвался уже в нескольких милях от порта и траулер выбросило на берег. Спасать его не имело смысла, и теперь он лежит в прибое носом к берегу, а бакланы и чайки устраиваются на ночлег на его аутригерах.

Местные фарцовщики прячутся от ветра среди дюн, они сбывают полудрагоценные камни, самоцветы, добытые в близлежащем Уисе.

Одна из боковых дорог к югу от «Зейла» ведёт на пляж Скелетов, как я его назвал. Линия прибоя буквально усеяна скелетами. Богатое кладбище, куда океанские течения приносят трупы. Много мёртвых тюленей. Кости их ласт

выглядят совсем как человеческие руки. Грудные клетки чертовски жуткие, слишком похожи на человеческие. Тела тюленей приносит с большого лежбища на мысе Сил примерно в пятидесяти километрах к северу отсюда.

Бродя по пляжу я нашёл полностью высохшую мумию тюленя, у него всё ещё были были усы на морде. Полая оболочка, лёгкая как манекен, жёсткая, как стекловолокно. Сухой воздух пустыни останавливает гниение. Труп не гниёт. Тело высыхает, сморщивается, сжимается, прилипая к костям и годами остаётся на пляже. Вокруг было много крупных морских птиц без перьев, одни кости валялись на чёрном песке... также черепахи разных видов (их панцири распадаются на маленькие многоугольные фрагменты)... Я заметил ухмыляющийся череп большой плотоядной черепахи, у которой каждый зуб состоит из двух отдельных частей. В конце пляжа лежала ещё одна целая мумия, на этот раз взрослый дельфин; его позвонки были чётко очерчены натянутой кожей. И был ещё один частично сохранившийся череп, который поставил меня в тупик: мощная нижняя челюсть с резцом, сточенным назад как у грызуна, только зуб длиной в три дюйма. Я не мог представить, какому животному он мог принадлежать. Позже я показывал его нескольким морским биологам — они ломали головы, недоумевали и не сумели сделать никаких предположений. Даже хранитель музея млекопитающих в Восточном Лондоне понятия не имел, что это такое. Жаль, что я взял с собой только часть челюсти: кусок побольше, вероятно, помог бы идентифицировать зверя.

Я люблю кости, скелеты, черепа и высохшие мумии. Я часами прочёсывал этот пляж, но взял с собой лишь несколько образцов. Во мне теплилась надежда найти подобное кладбище скелетов поближе к городу, чтобы собрать больше. Увы, как и со всем прочим в Африке — второго шанса не представилось. По дороге домой и в последующие дни я проехался по всем окольным путям, исследовал каждую тропу

к морю, но так и не нашёл другого пляжа, покрытого костями. Тот, что рядом с потерпевшим крушение траулером, был результатом какого-то местного завихрения течения, которое больше нигде не повторяется. Последние восемь-десять километров дальше по побережью до залива Хентис чёрный пляж окружён стражами цивилизации. Каждые сто метров стоит пара солидных каменных туалетов с небольшими вентиляционными отверстиями. Линия дерьмовых домиков уходит за изгиб берега и тянется дальше и дальше. В период Рождества пляжи наводняют полчища отдыхающих, разбивающих лагеря вдоль всего океана. Поэтому сортиры необходимы. Это может выглядеть уродливо, но всё же определенно лучше вездесущей использованной туалетной бумаги и детских подгузников, которые усеивают дорогу и покрывают места отдыха кругом белых пятен.

Хентис-Бей — это маленькая деревня пенсионеров, которые любят ветер, холод и рыбалку в прибое. Гамбургер стоит ровно вдвое дороже своего близнеца в Свакопе, в семидесяти пяти километрах от него. Ближе к вечеру я повернул вглубь страны по грунтовой дороге, направляясь в городок Уис, где добывают драгоценные камни. Ведьмины кольца ждут меня где-то там. Парень, которого я встретил пару дней назад в супермаркете, объяснил достаточно ясно: повернёшь в сторону Уиса, примерно через десять-двадцать километров вглубь суши увидишь ряд свежих ярко-зелёных побегов, проросших после последнего дождя. Не трогай их, они ядовитые. Кольца будут там, на земле по обеим сторонам дороги.

У меня были сомнения по поводу расстояний. Согласно другим источникам, волшебные кольца растут в травяном поясе на внутренней окраине пустыни Намиб, по крайней мере, в сорока-пятидесяти километрах от моря. В любом случае ехать было недалеко. Я поднажал на педали и поехал в пустыню. Знаю, это было безумием. Я направлялся в одно из самых негостеприимных мест в мире, опираясь лишь на

непроверенные слухи двухдневной давности о кольцах ведьм в тридцати-сорока километрах отсюда. Но это было лучше, чем ехать в пустыню за сто двадцать километров на основании слухов двухнедельной давности.

Луна вышла и скрылась за облаками. В рассеянном свете я продолжал крутить педали по хорошей грунтовой дороге. Вокруг ни травинки, но парочку пустынных антилоп я вспугнул. Интересно, как они тут выживают? Проехав двадцать километров по плоской, медленно поднимающейся равнине, я расположился лагерем на песке, укрывшись за небольшой кирпичной насосной станцией. Тихий гул машин был моим единственным развлечением.

С первыми лучами солнца отправился дальше. Местность поднимается, но так плавно, что замечаешь это только на обратном пути, когда катишься вниз по склону. Я достиг края прибрежного тумана, то есть границы района Омаруру и нашёл первый ориентир — поросль молодых зелёных саженцев — единственное яркое пятно во всём этом путешествии. Ошибки быть не могло. Других зелёных растений нигде не было, ни близко, ни далеко. Возможно, я видел сами круги, но не уверен. Я исследовал каждый клочок редкой травы, каждый клочок лысой земли, каждое обесцвеченное кольцо грязи. Некоторые из них можно было объяснить аллювиальными наносами гравия, принесёнными древними дождями. Некоторые были не круглыми, а овальными. У меня были отфотошопленные снимки, снятые в оптимальных условиях с борта вертолета. То, что я нашёл или не нашёл на земле, не могло сравниться с ними по качеству. Люди говорили мне, что их трудно заметить. Кольца очерчены окружающей травой, а трава в это время года была тонкой и редкой. Кольца было нечем очертить. Я облазил каждый бархан, каждый бугорок, каждый подъём и гребень и видел, может быть, слабые кольца. Я не уверен. Поздно утром я отправился обратно. Продолжать было бесполезно, без хорошего травяного покрова лучшего не найти. Я ехал вниз по

склону под палящим солнцем, спокойный и довольный. Исход этого набега в пустыню закончился типично африканской двусмысленностью. Нашёл ли я ведьмины круги? Я не знаю. Может быть. Возможно. Вполне вероятно. Но я не уверен. Следы богов оставались такими же неуловимыми, какими должны быть сами боги.

Глава 7. Агульяс

«Аномальные волны высотой до 20 метров могут встречаться в полосе от края континентального шельфа и до двадцати миль от него в море», — так утверждает гидрограф флота Её Величества — в целом трезвый источник, не склонный к преувеличениям. Впадины перед аномальными волнами настолько круты, что полноразмерные грузовые корабли, случалось, попадая в них, не поднимались на волну, а буквально уходили под воду и тонули.

Мы говорим о течении Агульяс, проявляющемся между Дурбаном и Порт-Элизабет у побережья Южной Африки.

Средний моряк примерно так и представляет себе южноафриканское побережье. Юго-западные штормы, двадцатиметровые аномальные волны, пожирающие корабли, суровый скалистый берег, лишённый гаваней, в которых можно укрыться, туман, плотное судоходство и тому подобное. Звучит пугающе, и я знаю моряков, которых настолько напугала его репутация, что они решили отказаться от кругосветного плавания, чтобы не идти вокруг мыса Доброй Надежды. На Филиппинах я познакомился с японской парой, опытными моряками средних лет на крепкой стеклопластиковой 40-футовой яхте. Они пересекли Индийский океан, пришли на Сейшельские острова, направляясь в Суэц и Средиземное море, но обнаружили, что Красное море закрыто сомалийскими пиратами. Их единственным выходом было плыть вокруг Африки, но они не были готовы попробовать это, поэтому развернулись и направились домой. Я говорил им, что на самом деле там не всегда так плохо, рассказал им о русском моряке, который обогнул мыс Бурь на 17-футовой калоше, которую построил на балконе своей высотной квартиры. «Абунаи», — настаивали они. Опасно.

Тактика, используемая местными моряками, только добавляет путаницы. При приближении юго-восточного ветра все стараются уйти из полосы смертоносной зыби внутри течения прижимаясь к берегу. При всём уважении к их опыту я думаю, что это безумная идея. У Дикого побережья между Дурбаном и Восточным Лондоном ось течения проходит примерно в 10-15 милях от суши. Чтобы выбраться из течения, нужно подойти очень близко к потенциально подветренному берегу. Малейшая ошибка и судно может выбросить на скалы, и часто так и происходит. Каждый пожилой южноафриканский шкипер может похвастаться тем, что пережил хотя бы одно кораблекрушение. Нет, приятель, когда начинается шторм, тебе нужен простор, нужно идти в море, в открытое море.

Последний раз я был в Дурбане двадцать лет назад, и в памяти ещё свежо, как тогда две круизные яхты потерялись у Дикого побережья. Они шли так, как это делают местные жители. Французско-канадская семья, за плечами которой были восемь лет плавания по Тихому океану, шла из Дурбана прижавшись к побережью. Их так укачало на беспорядочном волнении, что они перестали нести вахты, а когда их застал юго-западный ветер, лодку выбросило на берег. Она не затонула: прочный стальной корпус выбросило на каменистый выступ у подножия утёса. Лодка накренилась под таким углом, что аккумуляторы опрокинулись, кислота вылилась наружу и трюм заполнился водородом. При первой попытке приготовить поесть водород взорвался — лодка сгорела. Семья выбралась на вершину утёса в целости и сохранности, но из лодки спасти ничего не удалось. На другой яхте была пожилая французская пара, которая отплыла из Дурбана также направляясь в Восточный Лондон, и больше о них никто ничего не слышал.

Аномальные волны — это не шутка. Немногие суда пережили столкновение с ними, и редкие фотографии, которые они сделали, потрясают. Вертикальная стена воды высотой с семиэтажный дом, обрывающаяся на гребне, с глубоким отвесным желобом перед ней. Маленькая лодка не может справиться с такой волной, её склон слишком крут. Волна похоронит вас под толщей воды, скорее всего навсегда. Большие корабли иногда оказываются на двух соседних волнах-монстрах. Подвешенные за нос и корму без поддержки воды в средней части они часто не выдерживают нагрузки, ломаются пополам и тонут.

Такие волны создаются ураганным ветром, дующим против очень сильного течения. В Южной Африке они возникают только при одновременном выполнении трёх условий: сильный ветер, дующий с юго-запада, течение более трёх-четырёх узлов. Чтобы возникла волна убийца должны присутствовать

все три условия. Предусмотрительный моряк может просто избежать этой комбинации. В большинстве мест чаще всего скорость течения не достигает максимальной скорости. Течение имеет ширину всего около двадцати миль: вне этой ленты условия более умеренные. Лучше держаться подальше от самого сильного течения, особенно если вы подозреваете приближение юго-западного ветра. Юго-западные ветра там не являются преобладающими и не каждый юго-западный фронт приносит ураганные ветра.

Суда, идущие в южном направлении, используют сильное течение, следуя вдоль изобаты сто морских саженей, где поток самый сильный, то есть движение там очень плотное. В десяти милях мористее оно начинает редеть, а в двадцати милях от края континентального шельфа можно встретить лишь случайно заблудившиеся суда. Течение здесь также ослабевает. Моя собственная тактика заключалась в том, чтобы держаться на расстоянии двадцати-тридцати миль от шельфа. Когда меня задел северо-западный ветер, я набил шкоты и направился дальше в открытое море, подальше от течения и кораблей. При течении в два узла и ветре не более тридцати узлов условия были терпимые, точно не опасные и не было необходимости ложиться в дрейф. Через день ветер снова поменялся, и я продолжил свой путь, по-прежнему держась подальше от берега и больших кораблей. Я считаю столкновение с судном своей главной опасностью, гораздо более острой, чем любая погода.

Несколько лет назад власти окончательно отменили лицемерное правило, которое давало преимущество парусным судам перед моторными. В течение последних пятидесяти лет это была абсолютная глупость, и только идиоты пытались настаивать на нём, крича из своих жалких кокпитов на мостик большого танкера, который чуть не потопил их даже не

заметив. На протяжении десятилетий единственное правило, применявшееся на практике, заключалось в том, что большие корабли имеют преимущество перед маленькими. Существует набор чётко определённых правил, позволяющих избежать столкновения в море, но, к сожалению, немногие капитаны знают их и ещё реже соблюдают. Я видел как на оживлённых трассах у берегов Японии и в Сингапурском проливе большие корабли пренебрегают даже элементарными правилами разделения движения, идя, куда им заблагорассудится. Какие шансы у небольшого парусника против них? Никакого.

Единственными, кто вспоминал о древнем праве дороги паруса перед мотором, были неопытные идиоты, да и они меняли мнение после первого же столкновения. Ни один моряк на яхте меньшего размера, чем у Чей Блая, не уйдёт в каюту, зная, что имеет право дороги, рискуя при этом быть потопленным пароходом средь бела дня. Скольким яхтсменам не повезло, и они пошли ко дну вместе со своей лодкой? Из известных имён можно вспомнить Джошуа Слокама, Алена Кола, Гвоздёва. А сколько безвестных моряков погибло бесследно, попав под суда по ночам? Помните, маленькое парусное судно НЕ имеет прав в море.

Я слышал доводы о том, что внедрение АИС защитит парусники от столкновения, так как они будут хорошо видны на дисплее монитора большого корабля. Бред сивой кобылы. Они будут видны на экране, может даже прозвенеть тревожный сигнал, но если никто не смотрит на экран, какой от этого прок? Обычной практикой для ночных дежурных является выключение сигналов тревоги и вместо того, чтобы пялиться в скучные экраны мониторов, вахтенные смотрят порно на своих видео. Я знаю достаточно опытных моряков, чтобы сказать это вслух. А как насчет маленьких бродячих пароходов? Пакистанский капитан грузового судна, с которым я разговаривал в Коломбо, уверял меня, что ночью они включают

автопилот, полагаются на милость Аллаха и ложатся спать. И что проку в вашей современной системе AIS?

На оживлённых судоходных путях, таких как у побережья Южной Африки, у вас больше шансов встретить корабли, у которых на мостике присутствуют люди. Я дважды видел, как большое грузовое судно изменило курс, чтобы обойти меня. Жан-Луи имел такой же опыт у мыса Игольный. В менее оживлённых районах, когда я вижу ночью два белых огня вертикально друг над другом и зелёный и красный по бокам, то резко меняю курс и иду по ветру не менее полумили, чтобы ясно дать понять, куда я направляюсь.

Очевидно, вы должны знать, что означают эти навигационные огни. Не смейтесь, но я встретил молодого русского, который о них понятия не имел, даже после столкновения с пароходом. Богатый компьютерщик, которому деньги жгли карман. Без опыта плавания, он купил себе маленькую пластиковую мыльницу в Штатах и в одиночку отправился через Флоридский пролив в Гавану. Ночью ветер стих, поэтому он завёл двигатель. Это была его первая ночь в море, и он действительно не знал, на что нужно обращать внимание. Внезапно он заметил приближающуюся пару огней, один зелёный, другой красный, которые становились всё ярче и расходились всё дальше друг от друга. Он понятия не имел, что это значит, поэтому заглушил двигатель, чтобы подождать, пока они проедут мимо него. Буммм!!! Супертанкер ударил его прямо в правую скулу, несмотря на его навигационные огни, радиолокационный отражатель и AIS. Два месяца ремонта стеклопластика в марине Хемингуэй в Гаване. Ему повезло, что он купил старую лодку, построенную как танк. Я спросил его, заметил ли он перед столкновением два белых навигационных огня, один над другим. "Какие белые огни? Нет. Только зелёный и красный" — ответил он. Люди говорят:

"Неведение — это блаженство". Но я думаю, что есть предел тому, как далеко может завести вас ваше везение.

Рекомендуемый сезон для огибания Мыса — лето. С ноября по февраль, идя из Индийского океана в Атлантику, часто выдаются три или четыре дня попутного ветра, дующего с юго-востока и востока — идеально для того, чтобы добраться до следующей гавани. Затем следует резкая смена ветра: юго-запад различной силы продолжительностью от 36 до 48 часов. Потом опять окно попутного ветра. Не каждый раз юго-запад приносит с собой штормовой ветер и часто скорость не превышает двадцати пяти узлов. Стандартная тактика заключается в том, чтобы покинуть порт с остатками умирающего SW, помоторить в штиль, затем поймать благоприятный бриз и бежать к следующей гавани. Побережье предлагает достаточное количество убежищ. Все основные порты — это безопасные гавани, открытые для яхтсменов: Ричардс-Бей, Дурбан, Восточный Лондон, Порт-Элизабет, Моссел-Бей, район Кейптауна и залив Салданья. Наихудших условий можно ожидать между Дурбаном и Порт-Элизабет, где течение Агульяс проходит близко к побережью и его ось находится всего в пяти-десяти милях от суши.

Даже самый длинный открытый участок от Дурбана до Восточного Лондона составляет всего двести пятьдесят пять миль — опытного шкипера это не испугает. Ты сидишь в гавани и ждешь благоприятного прогноза. Радио, полдюжины веб-сайтов, предлагающих свои модели прогнозов, карты погоды, распечатанные и размещённые на досках объявлений яхт-клубов, местные сплетни... Источников много, и их прогнозы часто совпадают. Когда открывается окно с хорошей погодой, выходишь и ведёшь свою лодку в центр течения. Это добавит два-четыре узла к твоей скорости, и даже короткого двухдневного окна будет достаточно, чтобы прибыть в

следующий порт без драм. Летом можно получить даже четыре или пять дней ветра из восточной четверти, и многие шкиперы предпочитают пропускать некоторые из гаваней и идти так далеко, как позволяет погодное окно. Но погода приходит с запада, депрессии и фронты движутся со скоростью двадцать пять узлов, и при движении им навстречу видимое окно будет уменьшаться в длину. Вот когда моряк попадается, испытывая удачу. Переходя из одной гавани в другую, вы всегда будете в полной безопасности.

Течение Агульяс не появляется из ниоткуда. Это прямое продолжение Мозамбикского течения, которое само по себе является южной ветвью великого Трансокеанского течения, питаемого юго-восточными пассатами. Когда Агульяс огибает мыс Доброй Надежды, большая его часть включается в северное Бенгельское течение, направляющееся через Атлантику в Бразилию. Я словно ехал по непрерывной эскалаторной ленте течений, переходящих из одного в другое.

Как любое уважающее себя течение, Агульяс не течёт просто вдоль предписанной изобаты в сто морских саженей. Оно непредсказуемо извивается, виляет и изгибается. Траектория не имеет ничего общего с топографией или конфигурацией морского дна. Перегибы возникают сами по себе из-за внутренней динамики течения. Это причудливый способ сказать, что мы не знаем, почему и как они образуются. Они могут сместить центр течения на десять или даже двадцать миль за день. Два или три раза в год большие меандры могут перемещать центр течения на сто миль от берега. Сами меандры движутся вниз по течению со скоростью около десяти миль в день. Их невозможно предсказать или распечатать их текущую карту. Однако простой взгляд со стороны помогает. Даже без GPS вы можете понять, что столкнулись с сильным течением. При течении в три-четыре узла море бурлит, зыбь завязывается неправильными узлами, самые закалённые

экипажи испытывают морскую болезнь, короткие волны разбиваются под собственным весом. Как всегда в таких случаях, мой совет — отправляйтесь в оффшор.

У мысов и в крупных бухтах течение образует встречные течения и водовороты, часто усиливаемые встречными ветрами. Между Ричардс Бей и Дурбаном течения вращаются во всех направлениях, не коррелируя с другими силами. Вот вам ещё одна причина, чтобы отойти и держаться подальше от берега. В центре течения вода тёмно-синяя и тёплая. Над ним часто нависает полоса невысоких кучевых облаков. Иногда сильный ветер, дующий с берега поперёк течения, сдувает тёплую воду, вызывая подъём очень холодной воды у прибрежной кромки основного течения.

К западу от Порт-Элизабет течение расширяется, оно растекается по банке Агульяс и теряет свою свирепость, редко достигая скорости более двух узлов. Берег также меняет направление, уходя с востока на запад, и тактика плавания становится такой же, как и в любом другом районе, затронутом прохождением депрессий. Аномальные волны больше не возникают. Мыс Игольный — самая южная точка Африки, и обогнуть его на безопасном расстоянии — не проблема.

Мыс Доброй Надежды и Кейп Пойнт намного хуже. Если в открытом море дует двадцать-двадцать пять узлов, то на Кейп Пойнт регистрируют сорок-сорок пять. К счастью, летом преобладает юго-восточный ветер, дующий в нужном направлении. Почти всем перепадают порывы юго-восточного ветра при приближении к Кейптауну, а катабатика со Столовой горы ещё больше их усиливает. Я слышал много страшилок о заходе в марины недалеко от Кейптауна, будь то Хаут-Бей, Саймонс-Таун или какое-то другое защищённое место. Я миновал весь этот отрезок. Приближалось Рождество, марины были переполнены и цены за стоянку улетели в космос. Так что

я пошёл дальше, обогнул Африку вне видимости побережья и остановился в заливе Салданья, который лежит в пятидесяти милях к северу от Кейптауна.

По пути из Намибии домой, на лодку, после пересечения Калахари я не смог устоять перед искушением и проехал на велосипеде через Лесото, национальный парк Золотые Ворота, Дракенсберг и Зулусское нагорье — тысяча километров самых живописных горных пейзажей, которые я видел в Африке. Там большие стада гну, куду и зебр паслись на покрытой инеем траве. Я легко мог бы написать ещё одну главу, но эта книга предполагалась как рассказ о плавании. Поезжайте сами и убедитесь: Лесото и Драконовы горы того стоят.

После двух месяцев пути я въехал в гавань Ричардс-Бей под мелким моросящим дождём, первым дождём за всю поездку на велосипеде. Мне сказали, что тут было несколько сильных ливней, пока я ездил под палящим солнцем по пустыне. Погода у моря потеплела после бурной зимы. Примерно через четыре-пять дней после моего возвращения открылось первое длинное окно попутного ветра, и несколько яхт ушли вдоль побережья на юг. Но я ещё не был готов. Лодка была в полном порядке, все припасы на борту, недоставало самого главного: я сам не был готов ментально. Решил дождаться следующего окна. Прошло целых три с половиной недели, прежде чем оно представилось, но я не возражал против ожидания. При отправлении в дальний переход самое главное — настрой шкипера. Вы должны быть морально готовы. Готовы отдать швартовы и отправиться в путь. В голове не должно быть никаких сомнений.

У меня ушла неделя на то, чтобы преодолеть культурный шок после возвращения на лодку. 5400 километров в седле, езда день за днём в течение двух месяцев, каждый час новые впечатления и вызовы, постоянная адаптация к непрерывно

меняющемуся окружению — всё это изменило то, как я решал проблемы, как разговаривал с людьми, как вёл себя в общем. Вернувшись в марину, я оказался дома после безрассудной экспедиции в дебри Африки. Немногочисленные обитатели соседних лодок хотели услышать о моих приключениях, но мне было нечего им сказать. Как только я начинал рассказывать о путешествии, их глаза стекленели и мои слова пролетали мимо. Наши системы отсчёта были слишком далеки друг от друга.

В ноябре гавань Тузи Гази заполнилась жёлтыми флагами лодок требующих таможенной очистки. Поскольку Красное море было закрыто из-за сомалийских пиратов, весь мировой круизный флот шёл через Южную Африку и движение яхт вокруг Мыса утроилось. Марины вдоль побережья были переполнены, район Кейптауна забронирован на несколько месяцев вперёд, все бронировали места по телефону или через интернет. Тузи Гази не была приспособлена для приёма судов длиной более сорока футов, и когда пятидесятифутовые суда заполнили её до отказа, она начала разрушаться. В шторм якорные цепи натянулись и скрежетали о глубокие кили пришвартованных яхт. Совокупная парусность пришвартованного флота была огромной, и вся связка пластиковых понтонов и мостков извивалась, дрейфовала, прогибалась и раскачивалась на ветру. Каждый раз юго-западный ветер ломал одно или два хрупких соединения из нержавейки между понтонами, и конструкция разлеталась на части, пока ремонтник Ксалани не приходил с куском цепи, чтобы устранить новый разрыв. «Кехаар» длиной тридцать один фут был самым маленьким судном в марине. Уровень квалификации шкиперов был ужасающим. Несмотря на все их носовые подрульки, винты с регулируемым шагом и прочее, многие прибывающие швартовались с тошнотворным «хрустом» сильно тараня понтон, поскольку просчитывались с

силой ветра, а экипажи безумно метались с кранцами после удара. Все лодки пластиковые, ни одного стального или деревянного корпуса. У владельцев больших белых ванн достаточно места в каюте, им не нужно проводить время в кокпите, поэтому их можно встретить только тогда, когда они спешат по дощатой дорожке, опуская взгляд, проходя мимо моей лодки, чтобы не пришлось заметить меня. Когда я готовился к отходу, многие скрывали свои планы, не признаваясь, что выходят в тот же день, что и я. Они беспокоились, что я могу их о чём-то попросить? Это было очень странно.

Кроме меня и семейной пары австралийских сёрферов, прошедших вдоль западного побережья Мадагаскара, все остальные шли к югу от этого острова и пережили как минимум один серьёзный шторм. Каждая вторая яхта прибывала с повреждёнными стакселями, иногда полностью разорваными в клочья. Майк, 76-летний англичанин, после двух дней борьбы против встречного шторма запросил помощи и был отбуксирован в гавань. Он добрался до паба, немного выпил и выставил свою лодку на продажу. Майк сказал, что все плавания, которые он когда-либо хотел совершить, он уже совершил, и нет нужды идти дальше.

Я не пользуюсь электронными картплоттерами, использую бумажные карты, а когда не могу достать настоящую карту, ориентируюсь по ксерокопии. У меня были все карты вплоть до Карибского моря, но почему-то не хватало листа с островом Святой Елены. Не то чтобы я особенно хотел остановиться на этом острове, но это был вариант при пересечении Атлантики, и я чувствовал, что карта может пригодиться. Я ходил по марине в поисках кого-нибудь, кто мог бы одолжить мне свою карту, чтобы сделать фотокопию. Меня ожидал сюрприз. На сорока четырёх яхтах не было ни одной бумажной карты. Не

было даже мелкомасштабных в качестве резервной копии. Все полагались на картплоттер, хотя многие из них понятия не имели, как перезагрузить программное обеспечение и что делать в случае сбоя. Я был ошеломлён. А что, если будут проблемы с электричеством? Один удар молнии, оголённый кабель, замыкание, и что дальше? Без надёжного источника питания на двенадцать вольт невозможно использовать электронику. Я не параноик, но мне не раз встречались капитаны, у которых вся проводка была уничтожена ударом молнии. Что тогда? Один пожилой американец, которого я встретил в Гватемале, описал свое положение: «У меня не было карт. Всё, что я знал, это то, что Центральная Америка была к северу от меня, поэтому я шёл на север». Рыбаки провели его в единственную безопасную гавань в Тихоокеанской Гватемале. Он переправил свою лодку через горы в Карибское море, но напуганный случаем с молнией так больше и не покинул причал. Десять лет спустя он всё ещё был в Рио-Дульсе.

Мои предоплаченные три месяца в марине закончились в середине ноября и руководство хотело, чтобы с этого момента я платил по дневной ставке высокого сезона, как все остальные. Я никак не мог платить двадцать пять долларов в день, поэтому съехал на общественный причал к морским бомжам. Я имел право на один месяц стоянки бесплатно, так что не было никаких проблем. И я, наконец, встретил другой мир круизёров, таких же, как я.

Было приятно общаться с людьми, которые говорили с тобой на одном языке. В марине стояли зажиточные англо-американцы и немного немцев, голландцев и скандинавов. У стенки были французы, итальянцы, испанцы, эстонцы. Наконец-то я открыто разговаривал с людьми о том, о чём думал, а не просто вежливо поддерживал беседу с соседями. Я изо всех сил пытался найти ответ на вопрос, который люди

постоянно задают мне: почему я так упрямо отказываюсь использовать GPS на своей лодке? Почему я упорно вожусь каждый день с секстантом, когда GPS гораздо удобнее и точнее? В глубине души я знаю ответ, но не могу сформулировать его словами. Не на английском. Тем не менее, когда мы впервые заговорили об этом с парой французских моряков, ответы посыпались потоком. Они поняли мою мотивацию, мы смогли её определить. Это не имеет никакого отношения к владению языком. Мы можем номинально говорить на одном языке, но всё равно не понимать друг друга. Мой разговорный английский лучше моего французского; проблема заключается в мировоззрении, лежащем в основе языка — англоязычная картина мира чужда тому, как я смотрю на жизнь, французы гораздо ближе к нему.

Я ничего не имею против использования GPS на перегонах лодок, по необходимости во время работы. Я пользовался им на чужих лодках, но на "Кехааре" не стал бы. Почему нет? Я могу выстроить длинную цепочку логических аргументов против GPS, все они ясные и абсолютно обоснованные, но глубоко внутри я знаю, что дело не в логических аргументах. Приложив немного изобретательности, я мог бы обойти большинство своих возражений, если бы захотел. Настоящая причина кроется в чём-то глубоко внутри меня, в чём-то иррациональном, но убедительно говорящем: "НЕТ, только не на моей лодке". Я ненавижу не саму технологию, а то, что она делает с пользователем. Электронные гаджеты полностью завладели разумом среднего моряка, уничтожив те небольшие морские навыки, которые у него могли бы быть. Я отправляюсь в круиз не потому, что это дешёвый способ путешествовать, я делаю это потому, что получаю что-то от самого длинного перехода. Мне сложно описать простым языком, это реальный личный опыт, которого я жажду, это погружение в водное пространство, и качество этого опыта зависит от того, сколько фильтров я помещаю между собой и морем, насколько

непосредственным является контакт, насколько я близок к первобытным условиям моря.

Существует чёткое различие между «наукой навигации», как она практикуется сегодня, и «искусством навигации», как это делалось в прошлом. Древние полинезийцы успешно заселяли просторы Тихого океана и регулярно плавали между далеко разбросанными группами небольших островов. «У них развилось острое чувство интерпретации того, что они видели, слышали и чувствовали, они были готовы к любым условиям, влияющим на движение их судов», — писал Милтон Б. Муди. — «Они были одним целым с морем». С появлением каждого нового гаджета штурман становится всё более зависимым от циферблатов и теряет способность читать послания природы. Чем больше электронных гаджетов накручиваешь на штурманский стол, тем больше отдаляешься от моря, становишься глухим и невосприимчивым к его голосу, оторванным от той самой среды, в которой находишься. У меня есть ясное представление о том, как работает небесная механика и почему я делаю то или иное со своими секстантом, часами и таблицами. Я понимаю, как они работают. Когда мои инструменты не работают, я знаю, как их починить или как обойти их неисправность. А GPS для меня — это продукт сложной технологии, которую я не понимаю и не могу контролировать. Я видел, как затягивает электроника. Она как наркотик, который однажды попробовав, вы захотите ещё и ещё и уже никогда не остановитесь. Я ещё не встречал никого, кто смог бы отказаться от неё.

Дэйви с лодки «Smoke» сравнил полуденное определение по солнцу с ритуалом. Для меня традиционная навигация — это знак уважения: ежедневный ритуал вытаскивания бумажной карты, раскладывания её на столе, построение линий положения по замерам с секстантом, затем циркуль шагает по бумаге, измеряя расстояние, пройденное за последние двадцать четыре часа. Поскольку GPS постоянно обновляет и

отображает координаты на экране, мне не хватает этого момента спокойного созерцания, общения с картой и миром, который она представляет. Для меня море остаётся загадкой даже после четырёх десятилетий плавания, а старомодная навигация — это моё отношение к морю. Настороженно-уважительное, почти религиозное благоговение, когда твоя компетентность как моряка проверяется каждый раз, когда приближаешься к берегу после океанского перехода, каждый раз, когда земля оказывается там, где ты ожидал её увидеть. Ты должен быть начеку, готовым ко всему, что является полной противоположностью ленивой самоуспокоенности, к которой побуждает GPS-навигация. Море совершенно беспристрастно: ему всё равно, был ли переход приятным, или ваша лодка пошла ко дну.

Одним из странствующих французов в Ричардс Бей был Жан-Луи — пожилой профессиональный рыбак. Невысокий, спокойный, тихий бретонец с татуировкой индийского «Ом»[26] на лбу и сорокалетним опытом мореплавания. Его лодка «Балака» была для меня загадкой. Цементная лодка была построена без какой-либо стальной арматуры. Вместо арматуры и мелкоячеистой сетки бетон был армирован деревянной решёткой, склеенной на эпоксидной смоле. Построенная около 30 лет назад в Новой Зеландии она была прочной, как скала. Жан-Луи ударил молотком по корпусу — тот зазвенел как колокол, что очень неожиданно для тридцатилетней бетонной лодки. Я облазил просторы интернета, но не нашёл информации об этой технологии.

Жан-Луи был согласен со мной в отношении современных тенденций навигации. Когда он работал на ловле тунца в Тихом океане, то использовал все электронные гаджеты, которые, по его мнению, могли помочь ему в работе. На «Балаке» он ограничился ручным GPS и эхолотом. У него вообще не было

компьютера, письма он писал от руки, рассылая их пачками из каждой гавани.

Как и я, он ориентировался по бумажным картам. Я позаимствовал его копию острова Святой Елены, а он в свою очередь скопировал мои карты Кабо-Верде и Азорских островов.

Мы все ждали хорошего погодного окна, и когда оно открылось, после трёх с половиной недель переменных и неустойчивых ветров, в один день из Ричардс Бей вышли четырнадцать яхт. Как положено, мы двинулись вниз вдоль южноафриканского побережья с умирающим юго-западным ветром.

Жан-Луи отбуксировал меня за волнолом, чтобы я не раздражал лоцманов, проводивших большие балкеры через узкий входной канал. Он оставил меня у фарватерного буя, вокруг которого я и дрейфовал в полном спокойствии до конца дня. Сильное течение, о котором мы все беспокоились, не достигает входа в гавань Ричардс Бей, и в первый день я не продвинулся вперёд ни на йоту.

От Ричардс Бей до Дурбана всего девяносто миль, но останавливаться там я не хотел. Двадцать лет назад я провёл три месяца в Дурбане, пережидая сезон циклонов, и ненавидел это место. Я понимаю, что 1994 год был непростым временем для белых южноафриканцев, но за то, как они вымещали это на всех остальных, они заслужили тот ад, через который им пришлось пережить. Мандела победил на выборах, апартеид был демонтирован, никто не знал, куда повернётся страна, белые гадили кирпичами. Многие обналичили все деньги, продали инвестиции и купили большие роскошные яхты на случай, если придётся бежать. Напуганные, они забаррикадировались в яхт-клубах, превратив заведения моряков в бастионы нетерпимого превосходства белой расы. В то время в Дурбане у меня вообще не было денег. Я вышел

из Дарвина с шестьюстами долларами, и они давно закончились. Я подрабатывал на набережной, чинил столярные изделия на чартерных лодках, подбирал всё, что, как мне казалось, могло превратиться в деньги на Мадагаскаре. В нерабочее время тусовался с «Хулиганами Индийского океана»[27]. Руководство яхт-клуба натравило на меня сюрвейера с заданием признать мою лодку непригодной для плавания. Чашка кофе на «Кехаре» и дружеская беседа убили эту идею. Затем они послали парня, чтобы признать меня некомпетентным моряком. И тут не получилось, а парень попросил меня научить его маленьким хитрым трюкам с секстантом, которые я придумал сам. Затем набобы клуба обратились к капитану гавани с просьбой запретить мне покидать гавань, пока я не модернизирую своё судно в соответствии с их требованиями. Я был в хороших отношениях с капитаном порта, и он согласился выпустить меня, лишь бы я сделал это тихо. За время пребывания в «Махагони Риф» слишком многим я встал поперёк горла, и они пытались сделать мою жизнь настолько невыносимой, насколько могли.

Я не проглатывал всё молча. У меня до сих пор хранятся вырезки из газет, где сюрвееры писали о нашей дискуссии. Подобные междоусобицы оставляют шрамы, которые не зарастают десятилетиями, и двадцати лет недостаточно, чтобы люди забыли. В Ричардс Бей меня уверили, что память о моей лодке и обо мне до сих пор свежа в яхт-клубе Point в Дурбане. Даже в самом Ричардс Бей я встретил парней, которых никогда раньше не видел, но они слышали о моей лодке и моих выходках в Индийском океане два десятилетия назад. Дурбан определённо не значился среди моих портов назначения.

Вечером первого дня из Ричардс Бей подул попутный ветер, и лодка заскользила от берега в море. Компас я установил на палубе после того, как в Мозамбикском проливе он отказался работать в каюте, но небо было покрыто густыми облаками,

звёзд (чтобы проверить его) не было, поэтому я практиковался в «паразитной навигации», которой научился на азиатских рыбацких лодках. Они привязываются к судоходному пути, идущему в известном направлении, и осторожно следуют за ним, как стайка рыб прилипал.

Когда я проходил траверз Дурбана, прибрежное завихрение течения подхватило и выбросило нас в море со скоростью пять узлов. На вторую ночь появились звезды, и я проверил компас по восходящему Ориону. Средняя звезда пояса Ориона Альнитак восходит из моря точно на востоке и заходит точно на западе. В двадцати милях от берега судоходство было минимальным.

На третью ночь подул юго-запад. Тот первый день, который я потратил впустую, болтаясь в штиль возле Ричардс Бей, сократил погодное окно на день. В то же время я сам продвинулся на двести пятьдесят миль навстречу приближающейся непогоде, что отрезало от него ещё двенадцать часов. Я лёг в дрейф при первых порывах, но вскоре ветер силой пятнадцать-двадцать узлов установился, я подобрал паруса и направился к берегу. Течение едва-едва добавляло дискомфорта. Через двадцать четыре часа ветер сменился на южный, и я лёг на прежний курс.

Унылое серое облако, мгла, клочья тумана, морось, очень слабый ветер, видимость около трёх миль... Течение неустанно несёт нас в правильном направлении. Большой автовоз, стоявший на якоре на внешнем рейде Ист Лондона, пока я наблюдал за ним, поднял якорь и пошёл в порт, показав мне дорогу. Я заметил его направление по компасу как раз вовремя, прежде чем густой туман, изморось и штиль остановили моё продвижение. Дождевой шквал прояснил воздух — оказалось, что я в полумиле от волноломов Ист Лондона в зелёных водах мелководья. Вокруг повсюду ныряли киты.

Я подошёл к заброшенному причалу Latimer Landing и пришвартовался к бетонной стенке рядом с ним. «Балака» стояла на якоре посреди реки. Особой усталости после перехода я не чувствовал, поэтому пошёл прогуляться, отправил весточку домой, затем приготовил еду и растянулся на кровати немного вздремнуть.

Проснулся я через семнадцать часов. Во время сложных переходов одиночки не могут позволить себе полноценный сон. На оживлённых судоходных путях приходится бодрствовать, следить за навигационными огнями приближающихся кораблей. Я всегда стараюсь пересечь судовой ход и идти вдоль него, снаружи; по-прежнему остаётся вероятность встречи со случайным бродячим пароходом, но всё же это не основной поток. Когда одолевал сон, я мог немного вздремнуть, и час сна — это максимум, когда я чувствую, что рядом нет судов. Проснувшись, я высовываю голову в люк, ищу корабли, оцениваю погоду, проверяю курс, при необходимости подстраиваю паруса, принюхиваюсь к чему-нибудь неожиданному и снова засыпаю. В сумме можно даже выспаться, проспав положенные восемь часов в сутки, так что я не превращюсь в безмозглого ошалелого зомби, но стресс накапливается от постоянного просыпания и наблюдения за обстановкой даже во сне. В первый же день в безопасной гавани я ухожу в сон на столько, сколько требует моё тело.

Ист Лондон — речной порт. Гавань представляет собой узкую воронку, расположенную под углом к преобладающим ветрам, поэтому юго-запад дует вниз, а северо-восток вверх по реке. Глубокая речная долина служит укрытием, ветра штормовой силы дуют над вершинами холмов. Якорная стоянка под мостом хорошая, администрация порта установила для транзитных яхтсменов ряд мурингов вдоль заброшенного Latimer Landing, но можно также швартоваться и у бетонной стенки. Как и везде в Южной Африке, у общественного причала можно стоять один месяц бесплатно, в каждом порту. Из

четырнадцати лодок, покинувших Ричардс-Бей в тот же день, только три остановились в Ист Лондоне, три одиночки. Предполагаю, что все остальные пошли до следующего порта.

Ист Лондон — большой промышленный город с заводом "Мерседес" на холме возвышающемся над гаванью. Он не экспортирует сырьё, он экспортирует автомобили Mercedes-Benz. Сиднейские яппи, пускающие слюни по поводу чуда немецких технологий, понятия не имеют, что их Бенц был полностью произведён в Южной Африке. Порт в центре города — это чёрный район с их типичными супермаркетами. На полках нет ни кофе, ни бекона, ни мясного фарша, ни масла, ни квашеной капусты. Уличные торговцы продают свои товары, рэп-танцоры выступают на тротуаре перед музыкальным магазином — яркий цирк настоящей городской Африки.

Небо полностью затянуло крючковатыми перистыми облаками — приближался ещё один погодный фронт. Мы собирались укрыться в реке. Я осмотрел лодку на предмет того, что нужно починить. Меня по-прежнему не устраивало рулевое управление, поэтому я купил упаковку сварочных электродов из нержавейки, подключил свой сварочный аппарат к розетке на причале и заварил намертво шарнирное соединение румпеля, которое сделал в Дарвине. С тех пор с ним не было проблем.

Рядом с нами пришвартовалась 105-футовая стальная шхуна «Арго». Эдакий учебный корабль, но не для моряков, а для студентов морских специальностей: океанографии, морской биологии и тому подобных. Студенты должны отработать три месяца в море, чтобы получить баллы за экзамены. Под палубой теснились тридцать молодых ребят, двое опытных юных матросов руководили толпой. По пути из Дурбана шкипер попытался починить капризный опреснитель и в процессе отрубил себе большой палец ноги. Теперь он ковылял на костылях, но продолжал командовать. В тот вечер к «Кехаару»

подошла группа молодёжи, такая себе интересная смесь янки, канадцев и малазийцев, им было любопытно.

Фронт прошёл, Жан-Луи подхватил мой буксир и вытащил из гавани. На выходе нас настиг большой рыбацкий катер, шкипер орал, что морская полиция вот-вот загонит нас обратно в порт, так как мы не предупредили их о своем отбытии, капитан порта в бешенстве, что мы не связались с ним по рации. Мы продолжали идти своей дорогой. В Южной Африке необходимо проходить формальности при заходе и выходе в каждом порту, но правила в разных местах различаются. В Ричардс-Бей это означало целый день беготни, шесть печатей из шести разных офисов: иммиграционной службы, таможни, налоговой службы, начальника порта, марины, портовой полиции и чего-то ещё. В Ист Лондоне мы зашли в полицейский участок на набережной и сообщили, что прибыли. Они нами совершенно не заинтересовались. Ни у кого из нас на лодке нет рации, чтобы связаться с портовыми властями, и мы попросили третьего одиночника, Сверкера с лодки «Нануке», сообщить о нашем уходе. Моё объяснение не впечатлило рыбаков: «Полиция уже запустила процедуру. Ты должен вернуться, это закон!» Я жестом показал Жан-Луи, чтобы он продолжал движение. «Балака» сбросила мой буксирный трос, и вскоре мы подхватили течение, которое проходит очень близко к берегу. Прогноз оправдался, дуло с востока, и после дня славного плавания я увидел маяк Берд-Айленд. При случайном повороте через фордевинд я сломал гик, нижнюю лату, не смотря на то, что на неё была заведена оттяжка. Алюминиевая труба диаметром два дюйма треснула, как спичка, сломавшись пополам. Это была единственная поломка моей лодки у этого побережья. Сильное течение выбросило меня из залива, и на рассвете я уже видел маяк мыса Ресифи, то появляющийся, то пропадающий в тумане. И опять большой корабль, идущий в порт, указал мне правильное направление. С лёгким ветерком я проскользнул в Порт-Элизабет, пересёк гавань до самого

конца и повернул направо, в направлении мачт яхт клуба Алгоа Бей. Это дружелюбное и гостеприимное место, дешёвое и спокойное. Около пятидесяти причалов для лодок длиной до пятидесяти футов. Единственное свободное место было у бетонной стенки, я всегда ищу такое место — шаткие понтоны марины не внушают мне доверия. В Алгоа они были ещё более хлипкие, чем в Тузи Гази. В яхт-клуб закатывается зыбь: несколько лет назад всю понтонную структуру сорвало, она рассыпалась и большая часть пришвартованных там яхт затонула. Я предпочитаю сплошную стену, поэтому у меня стальная лодка. В воскресенье центр Порт-Элизабет словно вымер. Восстановленный колониальный центр города состоит из безвкусных напоминаний о ностальгическом прошлом. Единственными магазинами были бутики модной одежды, дизайнерских аксессуаров и парфюмерии. В воскресенье всё закрыто. Никаких супермаркетов, никаких продовольственных магазинов, ничего, что могло бы заинтересовать странствующего моряка. «Елисейские поля», — верно подметил Жан-Луи. Как и любой яхт-клуб в стране, Алгоа Бей находится внутри огороженной охраняемой зоны порта, поэтому каждый поход в магазин — это проверка безопасности у ворот, объяснения, почему у меня нет пропуска, почему я хочу покинуть территорию гавани, затем детальный осмотр сумок, как при выходе, так и при входе.

Порт-Элизабет вывозит марганец, отгружаемый из больших куч, сваленных с наветренной стороны от яхт-клуба. Юго-западный ветер нёс мелкую чёрную пыль, которая оседала на такелаже, верёвках, в щелях и каждом углублении нескользящего рельефа на палубе, пачкая всё тонким слоем всепроникающей чёрной краски. И она оставалась там надолго. Даже перехода через Южную Атлантику не хватило, чтобы очистить мой такелаж от чёрной копоти. Австралийские аборигены делали чёрную краску из порошка марганца на

ГрутАйленде, и она сохранилась на стенах пещер на протяжении тысячелетий.

Яхт-клуб позаботился об оформлении документов на выход и связался с портовым контролем. Накануне я прогулялся до торговой гавани. Мне удалось попасть даже на диспетчерскую вышку, но дежурый не мог сказать мне, будет ли вход в порт свободен от движения или нет. Боясь брать на себя какую бы то ни было ответственность, в панике он пытался сплавить меня морской полиции, затем охране порта, кому угодно, лишь бы не брать на себя обязательств. Я заставил его отметить мой визит в официальном журнале. Вид с его башни был великолепен.

С прогнозом благоприятной погоды на следующие шесть-семь дней, с первыми лучами солнца я отдал швартовы и вышел из гавани. Вышел рано, пока ещё дул лёгкий юго-запад, чтобы обогнуть мыс Ресифе без лавировки. Было очень холодно, над морем стоял низкий туман. Лодку подхватило течение, которое здесь было значительно слабее, чем у Дурбана, где оно неслось со скоростью четыре-пять узлов. Тут оно текло со скоростью один-два узла параллельно берегу. Ветер был очень слабый и постоянно менял направление. Лодка ползла в открытое море, лёгкий дождь и низкая облачность закрыли небо. Когда дождь прекратился, всё вокруг оказалось окутано тонким туманом. Я откопал все свои шерстяные вещи из Тасмании: не смотря на середину лета было очень холодно. После двух суток слабого встречного ветра был день великолепного плавания острым курсом, а затем ещё один день хорошего хода с растравленными шкотами. Я миновал последнюю безопасную гавань, бухту Мидий и пошёл ва-банк. В тридцати милях к югу от мыса Игольный я заштилел под чистым небом; море бурлило рыбой, дельфинами и морскими птицами. Я обогнул самую южную точку Африки находясь вне видимости берега, земли не было

видно совсем, лишь изредка попадался заблудившийся корабль, идущий на восток. После периода затишья ветер сменился на юго-восточный. У меня не было намерения заходить в Кейптаун или какие-либо марины возле него. Я слышал слишком много мачо-историй о том, как парни едва избежали крушения, пытаясь войти в эти порты при юго-восточных штормах, обычных для Кейптауна. Я направлялся к следующему порту на побережье Атлантики, заливу Салданья, который находился примерно в пятидесяти милях к северу.

Сайт «Windguru» той ночью предсказывал сорок-пятьдесят узлов у мыса Доброй Надежды, и оказался прав. Не зря его называют мысом Бурь. Если вдоль побережья дует двадцать-двадцать пять узлов, у Кейп-Пойнт будет сорок-сорок пять. Убегая от шторма под глухо зарифленным парусом, я гнал старушку "Кехаар" изо всех сил. Я не видел смысла задерживаться здесь дольше, чем это необходимо. Полная луна висела низко над горизонтом, зарево над Кейптауном не было видно, и до берега было слишком далеко, чтобы разглядеть маяк. Моему ветропилоту не нравится правый галс когда лодка перегружена парусами, поэтому всю ночь я рулил вручную. Лодку бросало на огромных волнах, а затем одна, особенно большая, подхватила её и бросила на борт, так, что мачта ушла в воду. Наутро после нокдауна я вытаскивал кухонные столовые приборы из щелей между книгами на другой стороне каюты. Температура упала ещё ниже. Закутанный во все зимние вещи, я всё ещё мёрз. Я вошёл в холодное Бенгельское течение.

К утру шторм выдохся. Зелёно-серая вода окружала меня, судов вокруг не видно, туман. Никакой остаточной зыби, поэтому я предположил, что уже нахожусь с подветренной стороны африканского материка. Я взял высоту солнца сквозь туман, и со стихающим ветром пошёл в сторону берега. Ветер стих окончательно, наступил абсолютный штиль. Вокруг

«Кехаара» околачивались большие стаи чаек, сотни их покачивались на гладкой воде спокойного моря, полагаю, в ожидании отходов с камбуза.

Вечером лёгкий ветерок подул с северо-востока, то есть как раз с того направления, куда я направлялся. До моей цели, залива Салданья, оставалось всего сорок миль. Не было другого выбора, кроме как идти к берегу в острый бейдевинд. Густой как вата туман холодного течения застилал всё вокруг. Бенгельское течение несло нас вперёд, шипя на легкой зыби, что говорило о его силе. Впереди мерцали огни рыболовного флота. Это означает, что большие корабли будут нести вахту и следить за обстановкой, заодно и меня смогут разглядеть.

С первыми лучами солнца я очнулся от короткого сна, глянул в люк, и увидел как в полумиле с подветренной стороны тяжёлый прибой разбивается о скалы. При видимости менее мили и без ориентиров я попытался сопоставить берег с моей картой. То, что сначала выглядело как остров, оказалось мысом, и за ним стояли на якоре два сухогруза. Сначала я подумал, что это остров Роббен, а за ним Кейптаун, ведь именно в этом направлении я шёл всю ночь, но топография не совпадала. Если это Кейптаун, то где Столовая гора? Вон тот плоский небольшой холм? Нет. Я приблизился к скалам и обогнул мыс — пейзаж очень напоминал вход в залив Салданья. За ночь течение унесло меня на двадцать пять миль к северу, и я попал точно в то место, куда стремился! Мои ангелы-хранители работают сверхурочно. При очень слабом встречном ветре мне не хотелось лавировать через оживлённый вход в порт Салданья, поэтому, оказавшись внутри просторной бухты, я направился на юг, по ветру, и встал на якорь возле яхт-клуба Лангебаан. Шесть с половиной дней от Порт-Элизабет, 550 миль по генеральному курсу.

Название залива Салданья — результат двойной ошибки. Антонио де Салданья (Тони из кастильского города Салданья) командовал португальским флотом, шедшим вокруг мыса Доброй Надежды в Индийский океан примерно в 1503 году. Не самый умный из мореплавателей, он несколько раз ошибался в определении своего местоположения и пробивался вниз, вдоль западноафриканского побережья против течения и ветра. Подозревая, что находится уже где-то близко к южной оконечности континента, он бросил якорь в неизвестной бухте, где сегодня раскинулся Кейптаун, и отправился на берег, чтобы определиться поточнее. Он поднялся на гору, которую назвал Столовой, но даже с вершины не разглядел ориентиров. Они запаслись водой и продолжили лавировать на юг к мысу Игольный. В течение следующих ста лет Столовая бухта (будущий Кейптаун) была известна как Водопой Салданьи.

Вторая ошибка произошла в 1601 году, когда голландский картограф по ошибке перенёс имя Салданьи на большую бухту в пятидесяти милях к северу. Его ошибка была скопирована на всех последующих картах, а водопой Салданьи был переименован в Столовую бухту.

Прогноз обещал южный ветер. На следующий день я направился через залив к яхт-клубу Салданья Бей и простоял там на якоре три недели, которые потребовались для подготовки к переходу через Атлантику. Три недели сильных южных и юго-западных ветров, иногда стихающих на ночь до лёгкого бриза. Чтобы «Кехаар» не сорвало в моё отсутствие, я положил два якоря в линию, один за другим, на расстоянии пяти саженей, затем вытравил ещё пятьдесят саженей цепи. На глубине восьми футов они держали как мёртвый якорь.

Холодное Бенгельское течение обтекает побережье, понижая температуру примерно на 10°C. Туман и мгла рассеиваются сразу на границе между морем и сушей, но здесь холодно и неуютно даже в середине лета. Это очень похоже на

погоду в Свакопмунде, который лежит в тысяче километрах севернее, на Берегу Скелетов.

Жан-Луи стоял на якоре у самого яхт-клуба. Он прибыл за два дня до меня, намереваясь оставить лодку в Салданье и улететь в Европу на три месяца. Однако стоянка во всех гаванях стоила нереально дорого, поэтому он изменил свои планы, решив идти на острова Кабо-Верде в северной Атлантике, в надежде оставить лодку там.

Моя любимая прилетела в Кейптаун из Манилы и поймала такси до Салданьи. Теперь на борту был полный экипаж для южноамериканского этапа путешествия.

Салданья — ещё один порт экспорта руды, на этот раз железной, которая доставляется по единственной железной дороге из шахты на краю пустыни Калахари, в восьмистах километрах от моря. На мелководье внутри бухты большие площади отведены под фермы для выращивания мидий и устриц, рыбные заводы по выращиванию лосося и другие объекты аквакультуры. По утрам между причалами лежа на спине и умываясь ластами проплывают любопытные тюлени. Они совсем ручные и не боятся людей. Идеальные модели для камеры, этакие милые водяные собачки. Они даже лают, как собаки. Времена охотников на тюленей прошли, сегодня вся южная часть залива является Национальным парком для защиты тюленей.

В заливе Салданья три яхт-клуба. Лангебаан на юге — это скорее рыболовный и питейный клуб, дружелюбный, но с переполненной и открытой ветрам якорной стоянкой, непригодной при сильных южных ветрах. Пляжи Лангебаана — популярное место летнего отдыха с множеством небольших отелей, пансионатов и гостевых домов.

В ценре находится яхт-клуб Миконос — часть амбициозного комплекса недвижимости, окружающего казино. Издалека он выглядит как островной город в Греции. Подойдя поближе, видишь город, будто нарисованный человеком, который когда-то видел открытку из Греции, но сам там никогда не был. Греческая деревня на стероидах, побеленные двухэтажные виллы с арками, нишами и крытыми двориками, взбирающиеся на холмы с видом на марину. Однажды я взял велосипед и поехал туда — это примерно в пятнадцати километрах от Салданьи. Вся набережная огорожена как частная территория, доступа к пляжу нет, повсюду охрана в униформе. Рекламные щиты рекламируют «свою часть Греции», но реальность мрачна. Большинство квартир пустуют, а те немногие, что заняты, окружены высокими стенами с колючей проволокой поверху. Никакого ощущения соседства, никаких пешеходов, стерильные новые виллы. Единственный признак жизни — бешеный лай сторожевых доберманов, пытающихся атаковать вас через забор. Это мечта пенсионеров, жить в концлагере?

Яхт клуб Салданья — дружелюбное скромное заведение, полное пенсионеров-африканеров, ностальгирующих по утраченному прошлому, но достаточно прагматичных, приспособившихся к изменениям. Первую неделю услугами клуба можно пользоваться бесплатно, затем нужно заплатить вполне разумный взнос. Как любое заведение для белых в Южной Африке, яхт-клуб огорожен забором с охраняемыми электронными воротами. Они очень серьёзно относятся к своей безопасности. Сам городок, продуваемый всеми ветрами, находится в пешей доступности от яхт-клуба. Он окружён со всех сторон холмами, поросшими сухим кустарником. Это граница пустыни, начало засушливой полосы, идущей вдоль атлантического побережья Африки, переходящей в Берег Скелетов и пустыню Намиб.

Из уютного городка Салданья мы совершили двухдневную поездку в Кейптаун чтобы получить бразильские визы. Сто километров по пустыне. Рано утром автобус высаживает вас возле железнодорожного вокзала в центре Кейптауна, а вечером садитесь на такой же автобус обратно.

Мне нравится Кейптаун, раскинувшийся у подножия захватывающей дух Столовой горы. Поскольку его население представляет собой смесь всех мыслимых рас, здесь царит непринуждённая атмосфера настоящего космополитичного города, чего нельзя сказать о Дурбане или Йоханнесбурге. Центр города благоустроен, во избежание пробок поток автотранспорта перенесён на новые магистрали, модернизирован общественный транспорт, а старый город превратился в туристический район — чистый, безопасный и гостеприимный. Повсюду кафе, рестораны, зелёные аллеи. Мы нашли там даже индийских оптовиков и запаслись специями, которых нам хватило на следующие три года.

Салданья больше не является таможенным портом, там нельзя пройти процедуру въезда или выезда из страны. Это можно сделать в Кейптауне. Необходимо физически доставить свою лодку в оживлённый промышленный порт Кейптауна и пришвартовать у пристани для посетителей в модном яхт-клубе. От Салданьи до Кейптауна пятьдесят миль вниз по побережью, пятьдесят миль против течения в два узла, против сильного ветра, по оживлённому судоходному пути, в густом тумане. Мне совершенно не хотелось возвращаться в Кейптаун только ради бумажки.

Я зашёл в яхт-клуб Кейптауна, чтобы узнать всё поподробнее. Не отрывая глаз от экрана компьютера секретарь давала односложные ответы. Да, мне нужно привести свою лодку в их клуб, чтобы оформить выход. Нет, исключений нет. Нет, у них нет места для меня. Нет, я не могу забронировать место. Все возможные места забронированы. Да, мне всё

равно нужно привести лодку сюда. Счастливого Рождества, придурок. Вернувшись на «Кехаар», я включил свой старый ноутбук, открыл фотошоп и оформил выход из страны. За несколько центов девушка в магазине распечатала три экземпляра таможенной очистки для убытия в Бразилию. С благоприятным ветром мы вышли из бухты в туманную Атлантику за два дня до Нового года.

Глава 8. Океан для домохозяек.

Зона пассатов в Южной Атлантике — это круиз-мечта домохозяек. Действительно, ерунда какая-то, а не океан. Ни штормов, ни циклонов, ни шквалов, ветер постоянный, от слабого до умеренного, небольшое благоприятное течение, незначительное волнение, спорадическое судоходство, при этом нет рыбы, а значит, и рыбацких лодок. Покидая Кейптаун, в первую очередь нужно сразу отойти подальше от берега, чтобы внезапно налетевший северо-западный шторм не выбросил вас на берег. Затем курс на остров Святой Елены с юго-восточным пассатом в обход атлантической зоны высокого давления. Когда ветер повернёт на восток-юго-восток, берите курс по ветру, на Бразилию.

После первых нескольких дней, когда вы выберетесь из южноафриканской погодной зоны с её непрерывной чередой

атмосферных депрессий, скорость ветра стабилизируется на уровне пять-десять узлов, от юга до юго-востока. Иногда ветер усиливается до двенадцати узлов, но никогда не превышает пятнадцати. Яхтенная гонка от Мыса до Рио должна быть очень утомительной. Представьте себе океанскую гонку на дистанции три тысячи миль, где скорость ветра не превышает пятнадцати узлов. Возвращаясь из Рио, вам придётся обогнуть стационарный антициклон сначала вдоль южноамериканского берега, затем пересечь океан по сороковому градусу южной широты, подойдя к Кейптауну с юго-запада. Этот переход может быть нескучным: мой друг Дима столкнулся там со встречным течением в семь узлов, но пассатные моряки, совершающие кругосветное плавание, редко забираются так далеко на юг.

Для любителей коротких гонок есть ещё одно скучное мероприятие. Сразу после Рождества городской яхт-клуб Саймонса организует ралли-гонку от Кейптауна до острова Святой Елены. На острове участники тусуются несколько дней, после чего большинство лодок поднимают на грузовое судно и отправляют обратно в Южную Африку в качестве палубного груза. Я не шучу.

Холодное течение Бенгелы, в которое попадаешь сразу, как только пройдёшь мыс Доброй Надежды, теряет свою силу примерно в ста пятидесяти милях от берега, но охлаждает океан на всём пути до Бразилии. В середине лета на десятом градусе южной широты ночью я всё ещё спал под одеялом. Именно из-за Бенгельского течения в Южной Атлантике не бывает тропических циклонов. Вода слишком холодная, чтобы зародился шторм. Чтобы разразился ураган, она должна быть как минимум 26°C. Обычно на переходе в тропиках я рассчитываю потребление воды примерно четыре литра на человека в день. На этом же переходе мы вдвоём тратили всего пять литров в день, было довольно прохладно.

Я понимаю, почему все круизёры в восторге от Южной Атлантики. Вы поднимаете паруса, подсоединяете ветропилот и ждёте, пока не доберётесь до места. Я был немного разочарован. Я читал все эти восторженные рассказы о длинных океанских волнах… ну-у, зимой всё может быть по-другому, однако большинство людей идут вокруг Мыса летом, и четырёхфутовые волны — это не то, что я называю «длинными океаническими волнами». Большая часть моих плаваний проходила при крепких ветрах муссонных районов в гораздо более живых условиях. При переходах через океан я привык делать в среднем сто и больше миль в день, но в Южной Атлантике мы вообще редко проходили сто миль, ежедневные пробеги в среднем получились девяносто миль на дистанции в 3500 миль. Стандартными парусами на всём переходе до Бразилии являются большой MPS или спинакер. Из-за неустойчивых переменых ветров лёгкие паруса часто рвутся. «Кехаар» на всём переходе нёс полную парусину, все люки были открыты, чего давно уже не случалось.

Атлантический океан мёртв и похож на пустыню цвета индиго, такую же, как и Индийский океан. В открытом океане мы только раз встретили стаю молодых дорадо — они были настолько голодны, что дрались за приманку, как только я бросил её за борт. Когда я их потрошил, кишки были пусты. Я поймал несколько штук, по одной в день, но после того, как они ушли, другой рыбы мы не видели вообще. Кильватер «Кехаара» оставался безжизенным. Раз в несколько дней пролетала случайная птица, пару раз прошёл одинокий мигрирующий кит, редкая стайка молодых летучих рыб была замечена нами лишь единожды. И ни одной рыбацкой лодки. Океаны полностью разграблены и выловлены. Два года спустя при пересечении Северной Атлантики история повторилась. Я не видел ни одной рыбы.

За эти шесть недель в океане мы не столкнулись ни с одним шквалом, не было ни одного дождя, не сломалось ничего из снаряжения, ничего не упало за борт. Моя матроска справилась с морской болезнью на второй неделе, и, прежде чем ей успело всё надоесть, на тридцать девятый день после выхода из Южной Африки, мы прибыли в порт Кабедело в Бразилии, расположенный в устье реки Параиба на 7° южной широты. Бразильцы знают это место как Жоао Пессоа — большой город с небоскрёбами, расположенный примерно в десяти километрах к югу вдоль побережья. В яхтенной лоции деревня Жакаре обозначена в пяти милях выше по течению. Якорная стоянка перед мариной Жакаре с глубинами около четырёх-пяти метров имела песчано-илистое дно, на котором якорь держит отлично.

Жакаре, расположенный на самом острие южноамериканского выступа, является одним из перекрёстков для океанских круизёров: всего полторы тысячь миль от островов Кабо-Верде. Сюда каждый день приходят из Европы лодки, которые пересекли Атлантику. Большинство пассатных яхтсменов, прибывающих из Кейптауна, также останавливаются в Жакаре, чтобы пополнить припасы, отремонтировать вышедшую из строя электронику, починить лёгкие паруса, порванные во время перехода. Здешняя погода и течение предоставляют вам выбор: плыть на северо-восток к Карибскому морю или на юг, вниз к Рио и Патагонии. Это хорошее место, чтобы перенять опыт у более опытных моряков, тут происходит быстрая смена людей, можно записать в блокнот свежие сплетни и слухи или найти место в экипаже лодки на переход.

Жакаре — оазис беззаботности на варварском побережье. Здесь не бывает ураганов, нет малярии, никаких проблем с воровством, грабежами или мошенничеством. Свежий пассат сдувает насекомых. Динги можно пришвартовать у понтона

марины, которой владеет и управляет группа яхтсменов французов. Поскольку французы ходят только в места, где говорят по-французски, Жакаре похож на французскую деревню для пенсионеров.

Глава 9. Карнавал в Бразилии

Мы прибыли в Бразилию как раз к карнавалу, едва успев. Бразильцы любят начинать вечеринки с хорошей разминки. Изначально карнавал представлял собой обещание воздерживаться от употребления мяса, «карне-вале». Он отмечает начало Великого поста, «одного из самых нездоровых

ритуалов культа смерти, известного как Римско-католическая церковь», — так пишет в своём блоге моя русалка, получившая образование в монастыре.

В каждом месте карнавал проходит в разное время: в Рио он длится шесть дней, начинается в пятницу и заканчивается в Пепельную среду, за сорок шесть дней до Пасхи. Карнавал в Рио является государственным праздником, и вся страна с населением двести миллионов человек прекращает работу на шесть дней. На севере карнавалы начинаются на неделю раньше и заканчиваются на несколько дней позже. В Олинда огромная неорганизованная уличная вечеринка бушевала одиннадцать дней подряд.

Форма карнавала сильно различается в зависимости от региона. Знаменитое веселье в Рио и Сан-Паулу — это платное зрелище, соревнование местных школ самбы, кульминацией которого является шоу на самба-дроме. Там вы платите за вход и наблюдаете, как веселятся другие люди. В Пернамбуку и Параибе на северо-востоке, где мы остановились, всё бесплатно, неформально и коллективно, действие происходит прямо на улице — это больше похоже на оригинальные карнавалы в Португалии и на Мадейре, и каждый может во всём поучаствовать.

В ближайшем большом городе Жоао-Пессоа всю ночь шла процессия «триос электрикос» — массивных декорированных полуприцепов с высокими платформами, на которых играли музыканты, а профессиональные танцоры кружились в резком свете галогенных ламп. Двенадцатифутовые колонки по бокам грузовиков мощными басами сотрясали внутренности, музыка «axè»[28] громкостью в двести децибел оглушала. Полмили от грузовика — это минимальное комфортное расстояние, если хотите слушать музыку без вибрации в кишечнике. Отдельные грузовики медленно ползут по главной улице на расстоянии километров пять друг от друга, и всё это пространство заполнено танцующими людьми всех возрастов, физической

комплекции и цветов кожи. Каждый автомобиль окружён своими фанатами, которые по малейшему поводу начинают танцевать, и первого такта песни достаточно, чтобы все начали трястись и притопывать. «Танцы на протяжении всего карнавала» означают именно это: несколько часов представления, сопровождая грузовики от центра города до конца пляжа.

Отряды военной полиции маршируют между музыкальными грузовиками вверх и вниз по улицам в полном защитном снаряжении, бронежилетах, шлемах, со щитами, дубинками, автоматами "Узи" и с непринуждённой жестокостью грубо прессуют банды тощих подростков, обыскивая их на предмет наличия наркотиков. Кажется, никто не замечает насилия полицейских или, по крайней мере, делает вид, что не замечает.

Бразильские военные официально передали власть гражданскому правительству несколько десятилетий назад, но де-факто продолжают управлять жизнью. Никто не протестует против их издевательств.

Однажды утром мы поехали на автобусе в Олинда в штате Пернамбуко, который находится в двух часах езды, на юге. Там карнавал проходил в разгар дня, а не ночью. В середине лета, в семи градусах от экватора, прямо над головой висело тропическое солнце. Однако там была очень уютная и дружелюбная атмосфера без заорганизованности и поведенческих шаблонов человеческого улья. Карнавал проходил на холме старого города под открытым небом, на улицах города. Целый день река людей текла к историческому центру, все приходили и уходили по своему усмотрению. Небольшие группы и целые толпы в костюмах, спотыкаясь, брели вверх и вниз по кривым узким средневековым улочкам, мощёным булыжником, среди трёхэтажных домов пастельных тонов, каждый из которых окрашен в разные оттенки. Под

палящим солнцем обнажённая кожа тоже считалась костюмом. Все танцевали в ритме музыки с проезжающих автомобилей, плотная толпа людей, состоящая в основном из молодых людей с юга, медленно двигалась вверх и вниз по крутым холмам одновременно в обоих направлениях. Можно подойти и присоединиться к кому угодно, музыка и грог подпитывают веселье. Множество духовых оркестров исполняли музыку местных стилей, например «фрево», что означает «кипятить». Если вы достаточно хороши, можете сами создать свою группу. Это бывает очень просто. Одинокий парень отбивает ритм на треугольнике, другой, проходящий мимо, улавливает ритм и начинает петь, и вскоре целая толпа вокруг них горланит песню, а через несколько секунд вся улица шаркает в такт танца. Ни солистов, ни поставленного вокала, по-настоящему спонтанная уличная музыка.

Некоторые группы состоят из одних барабанщиков — никаких других инструментов, но чёрт возьми, как они играют на барабанах! Сначала слышен лишь гул на другом конце улицы. Я не мог понять, как им удаётся добиться такого мощного баса, и при этом не слишком громкого. Когда они проходили мимо нас, я понял: двенадцать барабанщиков отбивали только басы, другие двенадцать, на различных барабанах поменьше, добавляли другие тона. Волнующая душу эмоциональная «нгома» прямиком из Африки. Разрисованные полосами охры танцоры «ориша[43]» втихаря попыхивали косячками. В Бразилии никто не скручивает сигареты, так как готовые стоят очень дёшево. Поэтому когда моя возлюбленная садится на бордюр, чтобы покурить, прохожие среднего возраста неодобрительно хмурятся, думая, что это ганжа. В Олинда какой-то шаромыжник подсел к ней и попросил затяжку. Глубоко затянулся, посидел осмысливая, а затем разразился бранью: «Да здесь нет ничего!» Он был уверен, что Нэт скручивает косяк. Моя любимая, уже принявшая до этого пару пива, рассмеялась ему в лицо.

Повальное увлечение карнавальными танцами охватило страну. Люди трясут задом везде, в любое время, по малейшему поводу. Абсолютно все. Стоя в очереди в пекарне, я наблюдал, как дедушка и бабушка стоявшие передо мной, пытались развлечь скучающего четырёхлетнего внука. Дедушка начал напевать мелодию самбы, осторожно постукивая пальцами по поручню. Через секунду бабушка подхватила ритм, шевеля попой в такт и хлопая в ладоши перед малышом. Через мгновение они уже все втроём исполняли танцевальные па прямо перед кассиром.

Иногда казалось, что бразильцам не нужен карнавал, чтобы продолжать танцевать. Уборщица Белла, которая каждый день приходила стирать бельё в марине, включала музыку на смартфоне, хватала метлу и начинала танцевать с ней, подметая песок в зале ресторана. Она не любит пользоваться пылесосом. С пылесосом нельзя танцевать.

На вторую неделю в стране я, наконец, завершил въездные формальности. Бюрократия в Бразилии невероятно раздута, правила едва понятны, но приоритеты у них правильные. В первый раз, когда я попытался оформиться сразу после прихода, никто не желал ничего делать, и мне вежливо указали на дверь: «Пожалуйста, будьте так любезны, и приходите ПОСЛЕ Карнавала». Карнавал на первом месте, бумаги могут подождать. Никто не придёт к вашей лодке. Единственными двумя странами за всё кругосветное плавание, где официальные лица поднимались на «Кехаар», были Куба и Австралия. Кубинцы были очень вежливы и эффективны.

Новый бразильский закон требует, чтобы вы наняли зарегистрированного агента для оформления въезда, так же, как и в большинстве других стран Южной Америки. Бразильский агент обойдётся вам в 100 долларов плюс его расходы, но в Кабедело власти разрешают яхтсменам

оформлять документы самостоятельно. Никто не ожидает, что вы сразу же броситесь этим заниматься, задержка на несколько дней — это нормально. Примерное время ожидания в иммиграционной службе — два-три часа, после чего я предстал перед молодым идиотом, чихающим и гримасничающим, у которого компьютер вылетал из системы каждый раз, когда тот заканчивал набирать строку. Потом он ждал, пока всё перезагрузится, чтобы набрать новую строку.

На следующий день я поехал на поезде в порт Кабедело, чтобы пройти таможню. У меня с собой была распечатка электронной декларации, которую я заполнил в интернете. Лодка декларировалась как ручная кладь. На таможне никто не говорит по-английски, но когда вам нечего декларировать в багаже кроме лодки, они очень дружелюбны.

У этого побережья преобладают ветра восточного сектора, сильное течение несёт воду на запад, поэтому считается, что единственный выбор дальнейшего направления — это из Бразилии на Карибы. Но в Жакаре я встретил двух парней, которые прошли в противоположном направлении. У подобных мазохистов есть две тактики. 32-футовый швейцарский шлюп целый месяц лавировал от Мартиники до Жакаре. Чтобы избежать встречного течения, они шли близко к берегу, идя по эхолоту вдоль изобаты пять метров, делая длинные галсы против пассата, плывя вслепую по мутной воде. Берег там изобилует множеством устьев рек, отмелей и песчаных островов, поэтому вахту приходится нести круглые сутки. Шкипер с трепетом описывал, как чудовищные приливы в устье Амазонки засасывали их, а через несколько часов выплёвывали обратно.

Другой вариант — уйти подальше в море за пределы основного течения. Российский катамаран, сорокасемифутовая "Катана", шёл именно так: сначала длинный галс от Тринидада мимо Барбадоса, а затем на юг. Обе лодки направлялись в

Рио, и обе были вынуждены зайти в Жакаре из-за серьёзных проблем с такелажем. Русские пришли с единственным оставшимся фалом, так как все остальные порвались. Из палубы вырвало оба блока стакселя, все паруса требовали ремонта. Они сильно гнали лодку — вся внутренняя обшивка носовой каюты провисла от постоянных ударов волн. Список ущерба был впечатляющим.

Наш первоначальный план состоял в том, чтобы неторопливо идти вдоль северного побережья Бразилии в направлении Вест-Индии, остановиться ненадолго в Форталезе, примерно на месяц в старинном городе Сан-Луис, потом оставить лодку в яхт-клубе в Белене и сесть на пароход, идущий по Амазонке в Манаус, изучать по пути португальский и тому подобное. Однако в Жакаре приходили очень мрачные новости. В течение недели после нашего прибытия в Бразилию только на северном побережье было зарегистрировано три вооружённых ограбления яхт. В Форталезу пришла большая австралийская шхуна «Виндджаммер». Поздно вечером они бросили якорь перед входом в марину, ожидая рассвета чтобы пройти официальные формальности. Через час после того, как они встали, три местных головореза, вооружённых 10-дюймовыми ножами, подошли на лодке и попыталась забраться на борт. К счастью, один из австралийцев был на палубе и заметил их приближение. Он вызвал команду, и они дали отпор деревянными шестами, баграми и кухонными ножами. Им сильно повезло, что у бандитов не было огнестрельного оружия. Войдя в марину на рассвете, они заявили о нападении. Менеджер сообщил им, что накануне вечером в том же месте была взята на абордаж французская яхта, их лодку разграбили, забрали всё, что имело какую-то ценность.

Через день мы услышали гораздо худшие новости. Пожилая голландская пара стояла на якоре возле яхт-клуба Сан-Луиса, того самого, где мы собирались провести месяц. Бандиты

подошли на плоскодонке. У этих было оружие, шкипер был застрелен, бандиты скрылись. Три нападения за неделю после нашего прибытия — это очень плохая статистика.

Потом всё вроде успокоилось, по крайней мере интернет молчал, но я не уверен, что это означало, что подобные случаи больше не происходили. В интернете доминируют американцы, а большая часть круизёров, у которых английский язык не родной, полностью игнорирует их веб-сайты, посвящённые парусному спорту. Путешествуя по Карибскому морю, я постоянно встречал парней, которых ограбили под дулом пистолета на северном побережье Бразилии, но, поскольку они не были англоговорящими, их истории так и не попали в киберпространство. Собирая слухи в Жакаре, я почёсывал бороду и размышлял. Я воспринимаю воровство как неизбежный риск, связанный с путешествием по диким местам, и за эти годы я потерял много снаряжения из-за чьих-то вороватых ручек, но вооружённое ограбление — это совсем другое.

Оставить лодку в Белене тоже оказалось проблемой. Яхт-клуб, отмеченный во всех круизных лоциях, больше не существует, и нет места, где можно безопасно оставить лодку без присмотра и отправиться вверх по реке на пароходе. Более того, сообщения о жестоких нападениях поступали также из устья Амазонки. За год до этого Антон Бушуев на своём «Скаллаваге» под российским флагом был ограблен под дулом пистолета после того, как покинул Белен и встал на якорь у острова Москейро. История Питера Блейка, застреленного на борту своей лодки, стоявшей на якоре в Макапе, хорошо известна. Я знаю, между этими случаями прошло много времени, но они редки, потому что яхт туда заходит очень мало. Моряки, путешествующие вдоль этого побережья, избегают крупных городов, останавливаясь только в небольших рыбацких деревушках и на отдалённых рифах.

Я довольно скептически отношусь к опасностям, о которых сообщают в парусных кругах, но эти казались слишком серьёзными, чтобы их игнорировать. В Дарвине я изготовил стальную решетку на люк, чтобы затруднить незаметное проникновение на лодку ночью, но в Жакаре мы подумали: зачем идти туда, где нас не ждут? Есть ещё много других мест, где нет подобных опасностей. Конечно, на бразильском побережье есть небольшие деревни, где спокойно останавливаются яхты, и мы наметили кое-какие из них, но нас больше интересовали люди, культура, местное искусство, а для этого нужны города покрупнее.

У северного побережья Южной Америки море настолько мелкое, что в двадцати милях от берега глубина едва достигает десяти саженей. Примерно в сорока-пятидесяти милях от берега на краю континентального шельфа проходит мощный поток — узкая полоса гайанского течения, несущегося на запад. Это северная ветвь пассатного экваториального течения, которое пересекает Атлантику из Африки и, достигнув Бразилии, разделяется на два потока. Оно течёт вдоль берега следуя изобате в сто саженей. В открытом океане его скорость невелика, меньше узла, но у берега оно ускоряется. В районе Форталезы — два с половиной узла, здесь, в устье Амазонки — чуть меньше. В те дни, когда ветер стихал и поворачивал на север-северо-восток, половина наших ежедневных переходов обеспечивало течение.

Моя любимая называла течение «травелатор»: так называют бегущие дорожки для пассажиров в аэропорту Чанги в Сингапуре. Вы встаёте на неё и двигаетесь, больше ничего делать не нужно. Однако у гайанского *травелатора* есть одно свойство. Любой ветер скоростью более пяти узлов, дующий поперёк течения в два-три узла, обязательно создаёт зыбь. Идти по ней в бейдевинд — всё равно, что прыгать на джипе по картофельному полю. Это скачки по волнам завязывающимися

узлами: каждые пару минут лодка словно врезается в кирпичную стену и почти останавливается. Добавьте к этому загадочный «апвеллинг[29]», о котором сообщают как лоции Адмиралтейства, так и шкиперы перегонщики, с которыми я разговаривал, и вы получите лодку, которую болтает с борта на борт на грани опрокидывания. Нерегулярные движения не дают телу возможности приспособиться. Моя матроска изо дня в день страдала от морской болезни, ей легчало только тогда, когда скорость ветра падала ниже пяти узлов. Единственное другое место, где я встретил такое беспорядочное волнение — это залив Бонапарт на севере Австралии, с той лишь разницей, что гайанский *травелатор* длился тысячу шестьсот утомительных миль.

Река Амазонка, в отличие от своих старших сестёр — Миссисипи, Нила или Ганга — не имеет растущей дельты, выдающейся в море, хотя она несёт огромное количество ила. Устье Амазонки находится в широком заливе. Оно чрезвычайно мелкое со множеством отмелей и песчаных островов, но береговая линия остается устойчивой: из отложений ила не образуется новая суша, как у других крупных рек. Почему так происходит, я не имею ни малейшего понятия.

Масштаб вещей на Амазонке ошеломляет. Остров Марахо, разделяющий два главных рукава Амазонки, размером со Швейцарию. Ил, который несёт река, можно обнаружить в воде на расстоянии семьдесят миль от берега. Нам понадобилось три дня, чтобы пересечь устье реки: его ширина примерно сто пятьдесят миль. Находясь в гайанском течении, мы пересекли устье реки по диагонали, держась на расстоянии где-то двести миль от берега, поэтому ила мы не видели, но влияние реки ощущали даже на таком расстоянии. Дьявольский сулой, продолжающийся час за часом, необъяснимой силы волны, идущие со всех сторон, потоки воды, обрушивающиеся на «Кехаар» безо всякой причины... Двадцать миль полнейшего

ада. Естественно, это, как и все неприятности в море, произошло ночью. Балансируя в люке в кромешной тьме, я не мог понять, откуда что берётся. Погода была спокойная, ветер около пятнадцати узлов дул поперёк течения в полтора узла. Это действительно создавало толчею волн, но мы шли таким образом уже неделю и привыкли к этому. Новое волнение было совершенно иного масштаба: сумасшедший танец коротких крутых водяных горок, бросающий вызов законам гравитации. «Кехаар» часами раскачивался, подпрыгивал, дёргался и падал с волн во все стороны. Это было очень утомительно.

К рассвету условия улучшились, и когда в полдень я взял высоту солнца и наносил линии на карту, мне пришло в голову продлить линию течения Рио-Пара в сторону моря. Она идеально совпадала с аномальной зоной и всё объясняла. В двухстах милях от устья южный рукав Амазонки был достаточно мощным, чтобы создать фантастический сулой, столкнувшись с морским течением под прямым углом. При этом ветер дул с другого направления.

Два года спустя во время такого же перехода я держался миль на шестьдесят-восемьдесят ближе к материку рядом с изобатой в сто саженей, чтобы воспользоваться преимуществами более сильного течения. Это было на три месяца позднее, ветер стал намного слабее, и эффект от течения был не столь драматичный. Я заштилел примерно в ста милях от северного устья Амазонки, наблюдая удивительное явление — ту самую линию, где могучая река впадает в море. Это чёткий, резкий водораздел, и их воды не смешиваются. Под палящим солнцем в полный штиль я отбивал и красил пятна ржавчины на палубе, когда заметил извилистую линию бурной воды, медленно приближающуюся под углом от материка и простирающуюся, как низкий прибой, насколько было видно в обоих направлениях. Голубая вода гайанского течения под прямым углом врезалась в мутную коричнево-зелёную реку, полную водорослей и пластикового

мусора. Вокруг были кипящие водовороты, буруны, а извилистая линия коричневой пены извивалась от горизонта до горизонта. Я потерял управление, и «Кехаар» закрутился волчком в водоворотах, там где встретились два течения. Почему-то при абсолютном штиле «Кехаар» дрейфовал по течению транцем вперёд. Несколько раз мне казалось, что я улавливаю лёгкий ветерок, но это был всего лишь вымпельный ветер, порождённый нашим собственным дрейфом по течению в два узла. Каждый раз, когда мне казалось, что ветер усиливается, я играл с настройками паруса, рулём и ветропилотом. Поколдовав десять минут, удавалось направить нос лодки в правильном направлении: я подбирал парус, и «Кехаар» тут же поворачивался носом в противоположную сторону. Я посмотрел за борт и увидел, что смятая пластиковая бутылка с красной крышкой всё ещё была там, она плыла прямо рядом. Тем не менее, в штиль я прошёл девяносто одну милю за двадцать четыре часа. Вперёд транцем, но в нужном направлении.

На протяжении всего *травелатора* была отличная рыбалка: от Форталезы до Тобаго мы каждый день ловили тунца, скумбрию и дорадо. В бразильской морской экономической зоне вы не увидите иностранных плавучих рыбзаводов, уничтожающих рыбные ресурсы, только местные 20-футовые деревянные рыбацкие лодки. Они работают по всей ширине течения, обычно на них два человека и несколько ящиков со льдом. Встречаются и традиционные парусные плоты, у которых длина реи вдвое превышает длину самого судна. Требуется лишь бросить в воду приманку и отложить все другие дела, потому как через несколько минут вам придётся сражаться с добычей. Рыбалка мечты. Вам нужна просто леска с простой резиновой приманкой в виде кальмара и большим крючком. Впервые за 90 000 миль плавания я питался свежей и свежесолёной рыбой в течение трёх недель два раза в день, и

перестал ловить только тогда, когда закончилась соль. Для того, чтобы засолить трёх больших дорадо её уходит около фунта.

Трёхфутовой дорадо мне хватает на три дня. Не имея холодильника, я сразу режу мясо на куски, хорошо солю и кладу в корзину сушиться на солнце. Мясо можно есть на любой стадии процесса сушки. Через три дня я снова забрасываю приманку и процесс повторяется. У некоторых из пойманых дорадо были глубокие порезы и раны — я видел, как рыба меч нападала на них, в то время как они атаковали косяк летучих рыб.

Дельфины и одинокие киты гоняли рыбу, морские птицы ловили летучих рыб на лету. Бабочек, мотыльков, мух, мошек и сухопутных птиц уносит от берега на шестьдесят-восемьдесят миль, и они приземляются на лодку. Некоторые прибывают на рыбацких лодках.

По поверхности волн, словно яркие пластиковые игрушки, плавают ярко-оранжевые и фиолетовые ребристые паруса жалящих медуз. Я видел большие пятна саргассовых водорослей, которые были похожи на острова, во много раз превышающие размер моей лодки. Дрейфуя узкими полосами, вытянутыми по направлению преобладающего ветра, они издают приятный шелестящий звук, когда лодка проходит сквозь них. К северу от дельты Амазонки вода меняет цвет с синего на коричневый, затем на тёмно-зелёный как бутылочное стекло, и остаётся таким до самого Карибского моря. Вода настолько насыщена илом, что эхолоты часто сообщают об отсутствии воды под килем, хотя глубина может быть более ста саженей. Если вы отойдёте слишком далеко от берега и вода под килем снова станет прозрачно-голубой, знайте, что вы вышли из *травелатора* прямо в экваториальное противотечение. Мой собственный опыт показывает, что это плохая идея.

Проходя последние мили Бразилии, я думал о нашем несостоявшемся круизе вдоль её северного побережья. Ладно, за неделю было три нападения на яхты, но неужели это место настолько опасно? Или я старею и становлюсь параноиком, читаю слишком много интернет-ерунды? Мне так не казалось. Совсем недавно я побывал в несостоявшемся государстве Зимбабве. Там полицейские не носили оружия, они были вооружены короткими деревянными палками. Несмотря на всю бедность, в стране было всё спокойно. До этого мы много лет жили на юге Филиппин в печально известном пиратском районе, где яхтсменов похищали и убивали без всякой причины, но я никогда не думал о том, чтобы отказаться от плавания из-за этого. В Бразилии было что-то большее, что отталкивало меня. Что-то там было не так, и это проявлялось в невероятных деталях. Непобедимый колосс Бразилии был разгромлен на чемпионате мира по футболу со счётом 7:1.Это было лишь одним из проявлений проблем. Демократически избранный президент, бывший герой-партизан, был привлечён к ответственности за массовую коррупцию. Затем я вспомнил жестокость военной полиции, которая трясла маленьких детей в Жоао-Песоа, лапая повсюду девочек-подростков под предлогом личного досмотра. Полицейские с автоматами "Узи" — не признак счастливой страны. Бразилия представляет себя растущей сверхдержавой, но её правители ведут себя как обычные головорезы. Люди боятся их, но не уважают. Я не чувствовал, что могу там чувствовать себя спокойно. Лучше было идти дальше.

Глава 10. Гайана

Гайана? Как место для круиза? Ты шутишь, да? Большинство шкиперов крайне консервативны, когда дело доходит до выбора места круиза. С воображением трамвая они следуют по изношенным рельсам, никогда не отклоняясь от наезженных путей. Французы следуют из одного франкоязычного оазиса в другой, компания англоговорящих придерживаются священного пассатного маршрута, впервые проложенного Хискоком в шестидесятых годах. Я встречал людей, которые трижды обошли вокруг света, каждый раз повторяя прежний маршрут, не допуская никаких небезопасных отклонений. Ещё десять лет назад у них был выбор: Суэц или Южная Африка, но теперь, когда сомалийские пираты сделали Красное море слишком рискованным, все оказались на одном и том же пути.

Есть три Гайаны: бывшие французская, голландская и британская. Более рисковые французы иногда останавливаются в «своей» Гайане, потому что она французская, потому что там говорят по-французски, а на острове Дьявола есть печально знаменитые руины и суперсовременный центр запуска космических ракет, который можно посетить. Некоторые голландцы останавливаются в своей бывшей колонии Суринам, но большинство из них, как я слышал, жаловались на грязь, зашлакованную реку и на то, что там не на что смотреть. О третьей Гайане, которая до 1966 года была британской, вы ничего не услышите, кроме короткого мрачного упоминания о религиозной резне в Джонстауне в 1978 году.

Есть ещё одна Гайана, ранее известная как Испанская. Сегодня это самая восточная и крупнейшая провинция Венесуэлы, расположенная между рекой Ориноко и плато Рорайма. Это Гайана сэра Уолтера Рэли и Александра фон Гумбольдта: именно здесь находится водопад Джимми Анхель — самый высокий на Земле. Здесь проживает племя индейцев гайано. Общеизвестная этимология названия *Гайана*, которую вы найдёте в путеводителях, объясняет его как «земля многих вод», увы, никогда не уточняя, из какого языка оно происходит. В старых рукописях говорится, что гайано — это название племени, жившего на одном из южных притоков Ориноко. На протяжении последних двухсот лет с момента обретения независимости Венесуэла утверждала, что «их» Гайана простирается до реки Эссекибо. Они настаивают на этом и сегодня, претендуя на половину Британской Гайаны. В этом случае Бартика стала бы пограничным постом Венесуэлы.

Общее количество яхт, посещающих Гайану, не заполнило бы и одного понтона средней карибской стоянки. Около дюжины в год, и все они приходят с Тринидада в разгар сезона ураганов, то есть в августе и сентябре. И всё. Тем не менее, Гайана — совершенно безопасная страна, малонаселённая, без проблем с оформлением документов, на восемьдесят процентов покрытая нетронутыми джунглями, и то небольшое население, которое там есть, говорит по-английски и играет в крикет. Она находится в трёхстах милях к югу от пояса ураганов, и ещё там находится один из самых мощных водопадов на Земле. Правительство Гайаны активно поощряет яхтсменов заходить в страну: дошло до того, что специально для них открыт порт въезда в сорока милях вверх по отдалённой реке. Американский гуру круизного бизнеса Крис Дойл бесплатно разместил в интернете свой превосходный путеводитель по Гайане, чтобы привлечь больше посетителей, но трамваи есть трамваи, а в Гайану рельсы ещё не проложены. Водители "трамваев" требуют пристань, пляжный бар с бесплатным Wi-Fi,

трэвел-лифт, яхтенные магазины и множество специализированных механиков для обслуживания их "трамваев", прежде, чем они решат заглянуть посмотреть.

Гайана — земля легенд и мифов белого человека, заполнившая Книгу рекордов Гиннесса множеством всего самого-самого. Все те экзотические слова и названия, которые я помнил из детских книг о приключениях и путешествиях, стали реалиями моей повседневной жизни в Гайане. Анаконда, Эльдорадо, летучие мыши-вампиры, туканы, лилия Виктория регия, железное дерево… Из этих мест произошло слово «каннибал»: от каррибалов, карибов, одного из главных племён Гайаны.

Торговец рыбой на рынке в Бартике продаёт пираний для приготовления на гриле, стадо свиней-пекари разбудило нас посреди ночи, когда они переплывали реку и наткнулись на наш тузик, обезьяны-ревуны начинали кричать на рассвете, стервятники с размахом крыльев в шесть футов кружили над свалкой, а синие бабочки Морфо порхали над грунтовой дорогой, ведущей из города в лес — всё это Гайана. На складе лесоматериалов я купил 20-футовый шест из железного дерева, чтобы заменить сломанный гик.

На протяжении веков географы академики смеялись над отчётом сэра Уолтера Рэли, который, после того, как исследовал реку Ориноко в 1595 году, поместил Эльдорадо (легендарный золотой город) в Гайанском нагорье. Теоретическая геология утверждала, что в Гайане не может быть золота. Сегодня необработанное золото составляет половину всего экспорта Гайаны — около пятнадцати тонн в год. Его добывают сотни небольших земснарядов, разбросанных по горам. В лесу все одержимы золотом. Это единственная причина, по которой кто-то идёт в лес. Я прошёл и проехал автостопом по внутренним районам более пятисот километров, и у меня не было проблем поймать попутку:

обычно это был полноприводной грузовик Bedford, доставляющий дизельное топливо на шахты. Меня всегда подвозили, так как думали, что я бразильский бродяга, ищущий нелегальную работу в шахтёрском лагере. Узнав, что это не так, незаметно высаживали у ближайшей придорожной закусочной или у речного парома.

Прибрежная равнина Гайаны плоская и настолько низкая, что зачастую лежит ниже уровня моря. В Гайане нет песчаных пляжей. Первые колонизаторы голландцы построили вдоль берега систему дамб, осушили болота и посадили сахарный тростник. В 1600-х годах они импортировали африканских рабов для работы на плантациях. После захвата власти британцами и отмены рабства чернокожие отказались работать на плантациях и двинулись вглубь страны, чтобы основать собственные поселения. Для британцев климат был слишком жарким, чтобы самим обрабатывать землю, поэтому они в больших количествах стали завозить наёмную рабочую силу из Индии. До сегодняшнего дня сахарный тростник и рис являются основными продуктами, выращиваемыми вдоль побережья и вверх по реке Барбис на востоке. Вместе с экспортом бокситов и золота они составляют основу экономики.

Местные жители в повседневном общении дружелюбны, открыты, щедры и веселы, готовы рассмеяться в любой момент. Лодочники открыто курят травку на речных причалах, растаманы возле рынка машут маленькими пластиковыми пакетами с ганджой прямо перед лицом, когда проходишь мимо. Расизм, хотя и скрытый, широко распространён, особенно среди бедных слоёв населения.

Индейцы разных племён Южной Америки составляют около половины населения. Ещё треть — выходцы из Вест-Индии, потомки чёрных рабов. Остальные — это коренные индейские племена с резкими чертами лица, напоминающими об Азии,

мулаты с небольшой примесью бразильской крови, и немного белых. Всего здесь проживает не более трёх четвертей миллиона человек, треть из них в Джорджтауне, остальные — на узкой полосе вдоль побережья. Внутренние территории практически необитаемы, а восемьдесят процентов территории страны занимают настоящие девственные леса. Ещё полмиллиона гайанцев проживают за границей, в основном в Канаде, Штатах и Великобритании.

Все соблюдают религиозные праздники, не только свои, а и других религий. Учитывая, что индийцы являются одновременно мусульманами и индуистами, чернокожие христианами разных конфессий, а ещё тут живут также бахаисты[30] и китайцы, то удивительно, что кто-то вообще работает в течение всех праздников. Это создаёт картину мира терпимости, расизм проявляется лишь когда внимательно присмотришься к тому, как люди относятся друг к другу. Я видел, как чернокожие мамочки разговаривали с индийскими продавщицами — со своими родственниками они бы такого себе не позволили. Люди разных рас также голосуют за свои политические партии.

Местные считают себя не южноамериканцами, а страной Карибского моря. Они ездят по левой стороне дороги, играют в крикет за Вест-Индию, и играют хорошо. Гайана — единственная страна в Южной Америке, где говорят на английском языке официально. В повседневной жизни в ходу креольский язык, который основан на английском, но его версии различаются в зависимости от места. Это примитивный английский, лишённый всей грамматики и всех формальных, вежливых и изящных оборотов.

Словарный запас сокращён до пятисот слов. Всё что осталось -— лишь схематичное общение. Знакомые термины используются мило и непривычно, но вся речь звучит грубо, агрессивно и раздражительно. Словам «спасибо»,

«пожалуйста» и «извините» нет места в креольском, но на приветствии «доброе утро» они религиозно настаивают. С другой стороны, английский язык газет и правительства королевы достаточно хорош для пуриста: грамотный, культурный и грамматически правильный. Обе основные политические партии имеют большое количество оплачиваемых журналистов, которые наводняют газеты и электронные сети ясными и красноречивыми письмами редакторам, извинениями и разъяснениями всего, что происходит в Гайане. Интересное чтиво.

Глядя на низкий, плоский берег, не имеющий ориентиров, можно понять, почему первые круизёры ждали изобретения GPS, прежде чем отправиться в Гайану. Подойти к суше слишком близко нельзя из-за обширных отмелей с обнажающимися при отливе песчаными участками, с рыболовными сетями и ловушками, свисающими с толстых деревянных шестов. И бумажные карты Адмиралтейства, и электронные карты реки Эссекибо устаревают через два года. Песчаные отмели смещаются из-за сезонных паводков, средства навигации отсутствуют. Фарватерного буя, отмеченного на всех картах, не существует. Поиск судоходного канала, ведущего в реку Эссекибо — сложная задача даже для опытного навигатора.

Подходя ночью к берегу, мы ориентировались по далёкому сиянию Джорджтауна, лежащего в устье Демерары — следующей реки к востоку от Эссекибо. Около полуночи, находясь ещё далеко от Джорджтауна, я измерил глубину с помощью лота — десять метров. По беспорядочной зыби я мог сказать, что мы находимся в устье реки, но в темноте невозможно было определить, где именно: ширина устья более двадцати миль. Двадцать минут спустя лот показал восемь метров в середине прилива. Я бросил якорь тут же, в открытом море, примерно в двенадцати милях к северу от Джорджтауна.

Сквозь дымку можно было различить мигающие красные огни радиовышек. При умеренной зыби и ветре ниже десяти узлов можно встать на якорь практически где угодно. Качало ужасно, так как мы стояли лагом к течению реки, но я вытравил много троса и якорь держал нормально.

Утром, на свежем ветру, потребовался час, чтобы выбрать якорь. Через четверть часа я увидел впереди первую линию торчащих из воды шестов — ловушек для рыбы. Как и в Юго-Восточной Азии, они стоят поперёк течения реки от мелководья к более глубокой воде и заканчиваются там, где становится слишком глубоко, чтобы устанавливать шесты. Следуя по южному краю ловушек, мы обогнули обширные отмели к северу от судоходного канала и в середине утра скользнули в саму реку. Глубина над баром в устье реки от восьми до десяти футов воды во время отлива, и рыбные ловушки могут находиться в любом месте. Между большинством столбов нет сеток и между ними можно проходить.

При таком плоском ландшафте Эссекибо является приливной зоной на всём протяжении выше Бартики с перепадом уровня воды восемь-десять футов. Через два дня после новолуния во время сизигийного прилива мы боролись с сильным отливом, но даже со свежим ветром в корму под полной парусиной двигались едва-едва: течение над прибрежными отмелями достигало четырёх узлов.

Постепенно устье сужается так, что становятся видны берега с обеих сторон, и можно быть уверенными, что мы вошли в реку. Вскоре после этого мы дошли до Парики — большой речной пристани на восточном берегу, соединённой асфальтовой дорогой с Джорджтауном. Длинная полоса речного песка заставлена выброшенными на берег кораблями, буксирами, баржами и океанскими рыбацкими лодками, лежащими с лёгким креном, словно выбросившиеся на берег киты. Некоторые из них ремонтируются на импровизированных

верфях, какие-то разбирают на металлолом, другие выглядят так, как будто их подняли с морского дна. Часть судов совсем заброшены и превращаются в груды ржавчины. Выше по течению от верфей на берегах реки расположились лесопилки .

Лучший способ найти путь вверх по реке — это паразитическая навигация: нужно просто внимательно следить за коммерческим трафиком. Широкое устье заполнено несколькими крупными островами и множеством мелких. Выше Парики Эссекибо имеет ширину от одной до двух миль, но мели и песчаные отмели сужают судоходное русло. Судовой фарватер проходит с восточной стороны на расстоянии не более пятидесяти метров от берега. Большой паром каждый день отправляется из Парики в Бартику (за сорок километров вверх по течению) и возвращается во второй половине дня. Плывут баржи, перевозящие руду, песок, гравий, камень и древесину, небольшие топливные танкеры — всего около дюжины крупных судов в день, а также десятки такси — деревянные скоростные катера с огромными подвесными двигателями, которые пробиваются против короткой ветровой волны.

Плавание вверх по большой реке без двигателя — полезный опыт. Без волнения можно идти гораздо острее к ветру, чем в открытом море. Приливы меняются каждые 6 часов, как и на побережье, но из-за течения отлив длится гораздо дольше, чем прилив. Если вы сумеете подняться вверх по реке без двигателя, то вернуться обратно всегда можно плывя по течению. В мутном потоке под водой ничего не видно, а найти на поверхности признаки подводных препятствий — целое искусство. Марк Твен прекрасно написал об этом в своей книге о Миссисипи — идеальное чтиво для такой реки, как Эссекибо.

Здесь отсутствовал ряд вещей. Не было комаров. Даже когда через две недели наступил сезон дождей, на борт залетали только редкие мошки. Я спал на земле, в джунглях, под

открытым небом, и тоже ничего не чувствовал. Бродил по тропам в джунглях, где всё сырое и мокрое, отовсюду капало, но пиявок в кустах не было. Не думаю, что я их не заметил. Вдоль берегов реки нет зарослей мангровых деревьев — мангры не любят пресную воду. Берега были затянуты вертикальным пологом лиан: вьющихся растений и корней, словно свисающих с неба. Лишь изредка, в узких протоках за островами встречались мангровые заросли, растущие узкой полосой.

Нет ни болотных птиц, ни птиц рыбоедов, охотящихся с берегов. Рыбы много, но цапель, бакланов и пеликанов нет совсем. Вода очень мутная, рыбу в ней не видно. Люди говорят, что до тех пор, пока около двадцати лет назад не начался бум золотодобычи, вода в реке была намного чище, рыбы было больше и птиц было полно.

В идеале лучше плыть с приливом: если сядешь на песчаную отмель, то через несколько минут окажешься на плаву, но когда регулярно ходишь вверх и вниз по течению, обретаешь уверенность и в конечном итоге пользуешься течением, даже если идёт отлив.

Выше Парики фарватер петляет среди множества длинных островов, покрытых густой зеленью. Изредка встречается домик на берегу реки с долблёнкой, привязанной к мосткам, заброшенный причал, полуразрушенный сарай бывшей лесопилки или руины голландского форта. Путевых точек в лоции Криса Дойла, которым я примерно следовал, было предостаточно, но мы встретили несколько препятствий, не отмеченных на моих картах, и даже наткнулись на мель посреди судоходного канала примерно в миле ниже Парики.

На ночь бросили якорь у острова Лаулау. На второй день, по-прежнему держась восточного берега, мы дошли до более интересной части реки. Большая куча белого песка, ожидающая на берегу погрузки на баржи, издалека выглядела

как крыша курорта, тогда как крыша настоящего курорта в Шеклэндсе была ни на что не похожа. Курорт закрыт.

В миле дальше — заброшенный корабль, вылетевший носом на берег. Пароход «Мазаруни» длиной около ста двадцати футов лежит там дольше, чем кто-либо может вспомнить. Местами стальные листы обшивки оторвались, наружу лезет растительность: проникая повсюду корнями, она разрывает сварной корпус на части. Для того, чтобы снять оборудование, палубу срезали, также, как и некоторые бортовые листы. Корпус зарос кустарником и небольшими деревцами, за борт свисают корни фигового дерева, побеги лезут из разбитых иллюминаторов, свисая с мостика качаются лианы. Высокие деревья на холме позади создают фон.

Вот вам ещё одна история джунглей, подробностей которой вам никто не расскажет, поэтому можете придумать свою собственную версию. Над закрытым курортом Шеклэндс вдалеке сверкнуло что-то ярко-оранжевое. Ещё один выброшенный на берег корабль? Над зелёными зарослями возвышались сюрреалистические ряды белых двускатных крыш. Мы увидели два крошечных островка (просто большие скалы, покрытые растительностью) примерно в четверти мили от берега реки, которые были соединены пешеходным мостом из белого камня. На южном островке стоял большой роскошный особняк. Вертикальные подпорные стены, окрашенные в ярко-оранжевый цвет с белой окантовкой, возвышались из воды, как тропический венецианский дворец, а небольшие ухоженные газоны и несколько зрелых фикусов душителей[31] частично скрывали феерию трёхуровневой двускатной крыши. На другой скале между деревьями приютились дом смотрителя и несколько сараев. Напротив, на берегу, в камышах ржавели несколько старых барж: видимо ещё шло строительство. Узкая грунтовая дорога вела вверх по склону к замаскированным армейским казармам, возле которых на шесте развевался флаг Гайаны. Ни души, ни машин, ни лодок у причала, никаких

признаков жизни. Мы долго строили догадки по поводу всего этого, но всё поняли неправильно. «Два брата» — так называют островки, которые вместе с остроконечным особняком принадлежат Эдди Гранту — местному музыканту, сделавшему себе имя в семидесятых годах в Лондоне. Уйдя на пенсию, он уехал на Барбадос. Военные на холме — это редко посещаемая станция береговой охраны, никак не связанная с музыкантом.

На третий день на горизонте показались крыши Бартики. Фарватер отдалился от восточного берега и петлял между обширными отмелями, образовавшимися при слиянии двух рек. Некоторые из маяков, отмеченных на моих картах, отсутствовали, и после двух дней продвижения вверх по течению без происшествий я неправильно прочитал топографию и выскочил на песчаную косу — это случилось всего в нескольких милях от Бартики. Был отлив, и когда «Кехаар» наклонился под углом сорок пять градусов, мы прыгнули в воду (её было по колено), чтобы хорошо помыться. После трёх недель в море неограниченное количество пресной воды нам казалась благословением небес. Искупаться, помыть волосы, постирать, помыть посуду — просто бросаешь ведро за борт и поднимаешь его, полное пресной воды. В Бартике, в сорока-пятидесяти милях от моря, в зависимости от того, как понимать слово «море», в воде нет и следа соли, несмотря на восьмифутовые приливы. Вода поднимается через два с половиной часа после того, как достигнет минимального уровня, поэтому мы надолго застряли на мели посреди домов по обе стороны реки. В последующие недели, когда мы с кем-то знакомились, достаточно было сказать, что мы с лодки, застрявшей на песчаной косе, и все нас узнавали.

Бартика с населением около десяти тысяч человек представляет собой небольшой золотодобывающий городок, расположенный на слиянии трёх крупных рек: Куюни, Мазаруни

и Эссекибо. Планировка города организована в виде квадратной сетки: семь проспектов пересекают под прямым углом девять улиц. Большая часть торговли сосредоточена на Первой авеню — улице с глубокими выбоинами и односторонним движением, идущей параллельно реке Эссекибо и начинающейся у пристани — городского мола, к которому ежедневно причаливает паром и многочисленные скоростные катера, курсирующие по реке до Парики. В городе есть крошечное однокомнатное почтовое отделение, которое ежемесячно (в день денежных переводов) осаждает толпа, также большой полицейский участок с иммиграционным офисом. Таможня расположена через дорогу, на втором этаже над кафе Church’s Chicken, которое продаёт еду на вынос. Дальше на юг находится банк, не производящий обмен иностранной валюты, несколько баров и универмагов, где меняют доллары США, затем шумная грохочущая электростанция, выкрашенная в тёмно-синий цвет, извергающая чёрный дизельный дым из огромной выхлопной трубы. Под большой зелёной крышей расположен продуктовый рынок, где продаётся свежая рыба и мороженные куры. Воду для поддержания чистоты черпают вёдрами из реки, протекающей прямо под половицами рынка.

Прямо над водой нависают две заправочные станции с длинными деревянными причалами. Речные плоскодонные такси подъезжают и заливают топливо в двухсотлитровые пластиковые бочки. Дальше по Первой авеню находится крохотный магазинчик «Мясная лавка Скартера», где продаётся превосходная местная говядина. Потом идут бразильский ресторан, деградировавший и превратившийся в забегаловку для местных таксистов, новое монструозное двухэтажное розовое здание, в котором в ближайшем будущем собираются продавать мороженое, и всё... окраина города.

Огромные заброшенные сараи закрытых лесопильных заводов со своими уже разрушающимися пристанями, две

выброшенные на берег стальные баржи, поросшие пышной растительностью, проржавевший большой понтон, который от планширя до планширя застроен трущобами, ещё один топливный причал — вот и всё, что может предложить Первая авеню. Как и любой приграничный город, Бартика быстро меняется. Я читал блог яхты, которая побывала здесь ровно за два года до нас. Из понравившихся им мест не осталось ни одного. Их любимый супермаркет обанкротился и закрылся из-за нехватки клиентов, «Cool Breeze», описанный как шумный бар с причалом, был заброшен, при этом причал обрушился, а понтон для динги занесло под чужую пристань. В бразильском интернет-кафе не было сигнала, в закусочной «Пицца» стало плохо и грязно. Мы нашли свои любимые места, которые, возможно, исчезнут задолго до того, как вы прочтёте эти строки.

Город возник как миссия англиканской церкви в сороковых годах девятнадцатого века. Вскоре после этого в верховьях реки было обнаружено золото, и с тех пор оно, наряду с лесозаготовками, держит экономику этого места на плаву. Старые здания в Бартике были деревянными, их ещё много сохранилось там и тут по городу. Недавно начавшийся бум в горнодобывающей промышленности быстро меняет уличный ландшафт. Старые деревянные постройки сносят, заменяя безвкусными трёхэтажными бетонными особняками, выкрашенными в кричащие цвета: ярко-розовый, фиолетовый или лимонно-зелёный. Я бы сказал, что это безумные дворцы посреди джунглей, которые занимают квартал целиком, от границы до границы. Они принадлежат индийцам и все выглядят одинаково. На первом этаже находятся какие-то магазинчики розничной торговли, в которых нет покупателей. Иногда это не маленькая лавка, а огромный супермаркет, наполненный всевозможными бразильскими товарами, которые продают своим сотрудникам, посторонние туда не заходят.

Второй этаж, над магазином, отведён под резиденцию владельца — 8-10-комнатную квартиру с крошечными окнами, балконами, мансардными окнами, нависающими фронтонами, бетонными украшениями и дюжиной кондиционеров. Верхний этаж — отель, опять же без постояльцев. Миллионы долларов вложены в самое безумное место, которое только можно себе представить: эфемерный временный шахтёрский городок.

На каждом втором доме реклама лицензированных покупателей золота: «Мы покупаем золото» — на английском и португальском языках. Тех, кто действительно занимается бизнесом, видно сразу. Молодые головорезы-охранники с висящими дулом вниз автоматами устало осматривают окрестности из дверных проёмов. У компании «Кассимовское оборудование: торговля дноуглубительным оборудованием и внутренний транспорт» стоят трое автоматчиков, по одному на каждую выходную дверь — уровень безопасности, невиданный в этом спокойном городке. Ни банки, ни менялы не предпринимают никаких мер безопасности, только богатые золотодобытчики чувствуют необходимость в охране. Взлётно-посадочная полоса Бартики находится слишком далеко от города, вдоль ведущей к ней подъездной дороги, изрытой выбоинами, слишком много удобных мест для засад, поэтому богатые прилетают на частных чартерах, которые приземляются на курорте Baganara Island Resort в пяти милях от города. Менеджер курорта всегда ждёт их на скоростном катере, чтобы доставить в город. Я видел, как чартерный рейс приземлился на полосу прямо рядом с нашей якорной стоянкой. Бразилец средних лет с карандашными усами и красивой любовницей вышел из самолёта, подошёл к краю взлётной полосы, вытащил из кармана тонкий плоский пистолет. Из другого кармана он достал обойму с патронами, привычным движением вставил в пистолет, поставил на

предохранитель и засунул за пояс, прикрыв свободной рубашкой. Теперь он был готов ехать в город.

Не имея никакого отношения к золоту, я чувствовал себя в Бартике в полной безопасности. Местные жители говорят, что в Бартике безопасно. Насилие редко случается в городе, хотя случаются непредсказуемые вспышки, и это попадает в заголовки газет. В феврале 2008 года дождливым воскресным вечером на город напала банда хорошо вооружённых бандитов во главе с известным гангстером, сбежавшим из близлежащей тюрьмы. Единственный способ попасть в Бартику — на лодке. Около 22:00 они прибыли в темноте на двух скоростных катерах. Банда кровожадных психопатов, около двадцати мужиков в масках, вооружённых автоматами, высадились на общественной пристани. Они захватили шестерых местных жителей и экипажи лодок, стоявших у причала. Парни тусовались на пристани, курили косяки. Их положили лицом вниз на деревянный причал и прострелили головы. Пятеро скончались на месте, шестой по пути в больницу.

Ближайшее от пристани здание — полицейский участок. Бандиты напали на него, убили всех троих дежуривших констеблей и ранили ещё двоих, которые пытались бежать, выпрыгнув из окон в одних трусах. Вскрыв оружейный сейф, гангстеры разграбили полицейский арсенал и нашли ключи от полицейского Land Rover. Проезжая под дождём в автозаке по Первой авеню в направлении резиденции известного золотодобытчика, жившего на Третьей авеню, они стреляли во всё, что двигалось. Хорошо, что в тот дождливый воскресный вечер улицы были почти пусты: люди сидели дома и смотрели крикет, иначе бойня была бы намного более кровавой. На заправочной станции таксист заправлял машину. Его застрелили прямо в салоне. Бандиты ворвались в особняк золотодобытчика с кувалдой, застрелили престарелого охранника и унесли два сейфа. Однако с другим

золотодобытчиком, дальше по дороге, им повезло меньше. После почти часового штурма особняка в центре города убийцы вернулись на пристань, сели в свои лодки и умчались в ночь, не встретив никакого отпора. Они оставили после себя в городе двенадцать убитых и семь раненых. Это явно были внутренние разборки. Они точно знали, куда идти и что брать. Сам факт того, что им удалось пройти между песчаными отмелями вокруг города в кромешно тёмной ночи под проливным дождём, говорит о том, что у них был местный речной лоцман. Вся Гайана была возмущена. Резня в Бартике произошла через три недели после аналогичного нападения на небольшой посёлок в восьмидесяти километрах от неё. Тогда погибло одиннадцать человек, и всё это дело рук одной и той же банды. Полиция и армия, уязвлённые бессилием, которое они проявили перед лицом нападения, мобилизовали все имеющиеся силы и несколько месяцев преследовали банду по всей стране. Армейские снайперы отстреливали их одного за другим в перестрелках по мере того, как бандиты забирались глубже в джунгли. В какой-то момент полицейские нашли дневник главаря банды и собрали всю историю воедино. Через шесть месяцев преследования они наконец застрелили лидера банды и его подручного в перестрелке в лесу. Пятеро выживших бандитов получили длительные сроки тюремного заключения, остальные были убиты.

После той ночи торговцы золотом в Бартике уволили дряхлых семейных гвардейцев и наняли хорошо обученных и хорошо вооружённых молодых специалистов для своей охраны. Всем же остальным не о чем беспокоиться.

Проведя неделю на якоре возле шумной электростанции Бартики, мы поднялись ещё на пять миль вверх по реке Эссекибо, бросив якорь напротив курорта Баганара Айленд. Одно из редких мест, где яхтсмены никого не раздражают, оно стало нашей базой на следующие несколько недель. Раз в

неделю, когда у нас заканчивались свежие продукты, мы с приливом отправлялись на «Кехааре» в Бартику, закупались там на рынке и возвращались с полуденным бризом.

Баганара — волшебное место. Эксклюзивный курорт, принадлежащий старейшей авиакомпании Гайаны. Он был построен в девяностых годах как частное убежище для её руководителей. Ухоженная взлётно-посадочная полоса разделяет остров пополам, оттуда летают чартерные рейсы в аэропорт Огл в Джорджтауне.

Северная половина острова представляет собой болото, большая часть которого во время прилива погружается под воду, поэтому лесозаготовители не смогли доставить туда свою технику. Они вырубили всё, куда смогли дотянуть тросы с барж, но оставили в центре острова несколько великолепных деревьев мора. «Дуб» лесов Гайаны, мора — доминирующая порода болотного леса. Благодаря массивным разветвлённым корням, удерживающим его в мягкой земле, он достигает высоты более ста футов и имеет ствол диаметром три фута и более. Его корни — это кошмарное переплетение в трёх измерениях, а нижняя часть каждого дерева — уникальная скульптура диаметром в двадцать футов и высотой пятнадцать, многослойный клубок змей из наркотического бреда.

Джунгли занимают почти всю территорию Гайаны, так что кажется, что кроме них тут ничего нет. Даже вдоль дорог зелень неудержимо стремится вернуть себе отобранную землю. Каждая пальма, каждое манговое дерево, декоративный саженец на заднем дворе, каждый заброшенный телеграфный столб — всё опутано стеблями орхидей, бромелий и других эпифитов, многие из которых цветут. Слово «джунгли» пришло в английский язык из Индии, а произошло из древнего санскрита, где оно означает «сухая пустыня». Не спрашивайте меня, я понятия не имею, почему.

На курортном острове имеется прогулочная тропа длиной в милю, пролегающая через лес. Огромные корни моры легко

узнаваемы, некоторые другие виды деревьев можно идентифицировать по выцвевшим табличкам. Меня заверили, что там есть ленивцы, обезьяны, черепахи, питоны и большое количество грызунов. Прежде всего грызунов. Как в Африке преобладают крупные легконогие жвачные, в Австралии сумчатые, тропическая Америка кишит большими грызунами. По форме напоминающие морских свинок на стероидах, они отлично плавают, лазают по деревьям, живут в норах и ведут ночной образ жизни. Они бывают всех размеров, вплоть до капибары, которая размерами превосходит местную кустарниковую свинью пекари.

Из всех странных животных Нового Света мне приглянулся ленивец, и я поставил перед собой цель увидеть ленивца в дикой природе. Я не думал, что это будет слишком сложно: ленивец настолько медлителен, что даже некоторые растения ускользают от него. Большую часть своей жизни он проводит на своем любимом дереве жуя листья. Самец и самка выглядят настолько похоже, что случалось, зоопарки покупали ленивцев не того пола. Одиночное ночное животное, оно может рожать одного детёныша каждый год, если утруждает себя поисками партнера. Если маленький ленивец падает с матери, то обычно это не причиняет ему вреда, настолько ленивцы выносливы. Тем не менее он может погибнуть, если матери будет лень спуститься за ним с дерева.

Раз в неделю ленивец спускается вниз, чтобы справить нужду — в эти моменты он уязвим, но двигается при этом так медленно и так высоко по деревьям, что его редко можно увидеть. Я провёл много утренних часов, прогуливаясь по тропинке среди джунглей, вытягивая шею, всматриваясь в зелень над головой, сканируя кроны цекропий в поисках неуловимого ленивца, но мне так и не удалось его увидеть.

Проблема с наблюдением за животными в джунглях — это сами джунгли. По густому лесу невозможно двигаться, не создавая при этом большого шума. Единственный способ

двигаться бесшумно — следовать по расчищеной тропе. Но расчищенная тропа означает, что кто-то недавно прошёл по этому пути, расчистив её. А главная цель похода в джунгли — это, обычно, принести кого-нибудь из их обитателей домой на ужин, поэтому диких животных на территории вокруг тропы обычно не бывает. Местную фауну легче всего встретить в виде разделанных туш в мясном отделе рынка.

После шести недель тщетных попыток увидеть ленивца Линкольн повёз нас на лодке, чтобы понаблюдать за многочисленными гнездовьями мигрирующих ласточек на острове Пэррот. По пути он подошёл к опушке джунглей, заглушил подвесной двигатель и показал на дерево прямо над нами: «Трёхпалый ленивец». Скрученная серая тряпка длиной около трех футов свисала с кончика ветки, нависающей над водой. У ленивца были длинные как веретено конечности, лишённые каких-либо мышц, длинное истощённое тело, крошечная голова жёлтого и белого цветов, чёрная щель рта и две чёрные бусины глаз. Он висел вниз головой на вытянутых задних лапах, цепляясь передней лапой за нижнюю ветку, а другой бесконечно медленно срывая почки на кончиках ветвей. Хорошо были видны три длинных изогнутых чёрно-жёлтых когтя, сомкнувшихся вокруг ветки. Он был похож на спящую летучую мышь, висящую на дереве. Размер головы не говорил о большом интеллекте, но ленивцы — это не эволюционная глупость, большинство их видов в дикой природе довольно многочисленны.

На следующий день я сел в лодку и поплыл обратно, чтобы проверить этот участок леса. Теперь, когда я знал, где искать, я нашёл ещё больше ленивцев. Один взбирался по стволу дерева как большая серая гусеница, медленно передвигаясь по серой коре, сливаясь с фоном — выделялась только крошечная жёлтая мордочка. Другой обнял толстую вертикальную ветку на вершине дерева, при этом его конечности обвились вокруг неё как лианы, тело прижалось к

коре, лапы вытянулись вдоль ветвей. Он больше походил на большой термитник, выросший вокруг ветки, но его опять выдавала светлая морда размером с женский кулак. Днём он как бы спит, но не остаётся совершенно неподвижным. Подобно спящему коту, которого пытаешься нарисовать с натуры, каждый раз, когда смотришь на него, он немного перемещает какую-то часть своего тела, и к тому времени, как заканчиваешь рисунок, вся его поза совершенно поменялась.

Мы спустились вниз по течению и бросили якорь у острова Шунахара, чтобы поближе познакомиться с местной дикой природой. На следующий день, возвращаясь на «Кехаар», я заметил на берегу реки в изгибе дерева цекропия нечто большое ржаво-красного цвета. Цекропия с голыми тонкими ветвями напоминает еврейский канделябр. На концах веток расположены большие пальчато-лопастные листья и есть красные пучки развивающихся новых листьев — это любимая пища ленивцев. Красно-коричневый шар, который я заметил, был похож на большое гнездо термитов. Когда я в очередной раз поднял глаза, их стало уже два, каждый на своём изгибе ветки. Я быстро взял с «Кехаара» бинокль и погрёб обратно. Животные проснулись — их стало уже четверо. Несмотря на всю свою неторопливую беззаботность, они двигались слишком энергично для ленивцев. Они томно потягивались, хватаясь за ветки цепкими хвостами, медленно двигались вдоль дерева, опустив голову, ступая с достоинством. Это были обезьяны. Обезьяны-ревуны. Красные ревуны. До сих пор мы их только слышали, и теперь я наконец-то их увидел.

Обезьяна-ревун — ещё одно удивительное животное Гайаны, она занесена в книгу рекордов Гиннеса как самое громкое животное в мире. В книге говорится, что их можно услышать на расстоянии в три мили. В лесу на расстоянии в полмили буфер растительности заглушает грохот бензогенератора, бензопила уже не слышна за милю, так что представьте себе голосовые связки, издающие крик, который слышно за три мили. Их

называют ревунами, но их крики больше похожи на хриплый рёв, доносящийся из бочки, иногда сопровождаемый глубоким глухим лаем. Сначала мы думали, что это какая-то промышленная техника, работающая на дальнем берегу реки, но когда мы услышали аналогичный шум от деревьев на острове, то поняли, что это ревуны. На якорной стоянке нас окружали три группы ревунов, разделённых рекой и милями леса. Их рёв был похож на далёкую автостраду в ночное время или на приземляющийся реактивный самолет, включающий реверс. Они начинали реветь каждый день на рассвете, а затем короткими периодами во второй половине дня. Это крупные животные яркой окраски, иногда желтовато-золотистые, чаще тёмно-красно-коричневые. Самцы вырастают до трех футов, хвост у них длиннее тела. В книгах говорится, что они строят большие гнезда, но каждый раз, когда я их видел, они напоминали большие клубки ржаво-коричневого меха, обвивающие тонкие ветки, словно большие кошки, свернувшиеся клубком на самых кончиках ветвей — настолько высоко, насколько дерево могло выдержать их вес. Наблюдая, как бесшумно и незаметно они передвигаются, я понял всю тщетность попыток обнаружить их с земли в лесу. Они ведут себя очень тихо, маскируются и большую часть дня спят. Разглядеть ревунов можно только со стороны реки. Необходимо выследить их по рёву, поставить лодку на якорь напротив дерева, на котором они кормятся, и наблюдать молча.

Иногда нам требовалось время, чтобы понять, что есть что. С первого дня на реке мы слышали с берега жалобное тявканье щенков. Однако, слыша эти звуки в течении нескольких дней вдали от ближайшего жилища, я пришёл к выводу, что это должно быть, вовсе не щенки, а вероятнее всего птицы. Прошло шесть недель, прежде чем я поймал одну из них в перекрестье бинокля. Это был огромный тукан! Я был поражён.

Крик «птицы-щенка», как мы её прозвали, был здесь настолько распространённым звуком, что это означало, что лес буквально кишит туканами, но мне потребовалось шесть недель, чтобы увидеть первого из них. После того первого открытия я убедился, что туканы так же распространены, как и вороны. Я был взволнован. Для болезненного ребёнка, выросшего в серых сталинских пригородах Восточной Европы, видеть полумифическую птицу, такую как тукан, в дикой природе почти каждый день, как нечто обычное, было просто невероятно. Я всегда мечтал о путешествиях в экзотические страны и поселился в одном из самых экзотических мест тропической Австралии, но никогда не ожидал увидеть вокруг себя столько маркеров экзотики, как в Гайане.

В детстве я представлял себе туканов как нечто далёкое от реальности, что-то из книжек-раскрасок, а не как птицу сидящую на ветке. Это величественные птицы длиной почти два фута с огромным цветным клювом: жёлтым сверху и небесно-голубого цвета у основания. Белая грудка, чёрная спина, синий участок голой кожи вокруг глаза, короткие коренастые крылья и малиново-красные перья вокруг анального отверстия, которые обнажаются, когда он задирает хвост во время своего тявканья. Я узнал научное название этого конкретного вида, хотя не собираюсь прослыть орнитологом.

Во время одной из прогулок вдоль реки по приливному песчаному пляжу я заметил двухметровую анаконду, примерно четыре дюйма в диаметре. Она медленно ползла в нескольких дюймах от берега по песчаному дну, находясь полностью под водой. Светло-коричневая с большими чёрными пятнами на спине и маленькой ромбовидной головой, она должно быть, почувствовала мои шаги, потому что постепенно заскользила глубже в реку, пока не исчезла в тёмной воде. Она ни разу не высунула голову из воды, пока я наблюдал за ней.

Однажды парни, работавшие на курорте Баганара, взяли меня с собой, когда отправились на двенадцать миль вверх по реке Мазаруни, чтобы расчистить туристическую пешеходную тропу, ведущую к водопаду Маршалл. Они устроили мне бесплатную экскурсию по окрестностям Бартики. Обогнув Бартику, мы повернули налево в реку Мазаруни и вскоре на противоположном берегу показался аккуратный посёлок, который путешественники XIX века называли просто «Поселение» — это эвфемизм для обозначения исправительного поселения, тюрьмы. Он и по сей день является Гайанской тюрьмой строгого режима. У него есть причал, к которму пришвартованы несколько ржавых затонувших барж, и заброшенный буксир.

Парой миль дальше на острове Утином золотодобытчик из Бартики строит отель Arawai Resort на 38 номеров на месте бывшего разрушенного курорта. Строение представляет собой трёхэтажное жёлтое здание с красными крышами, множеством хозяйственных построек и ухоженной территорией, а недалеко от причала на якоре стоит сорокафутовый скоростной катер. На оконечности острова коммерческий золотодобывающий земснаряд промывает речной песок, насыпая искусственный пляж. Так же было сделано и в Баганара. Естественные песчаные пляжи исчезают во время прилива, и курортам приходится создавать свои собственные. Здесь каждый бизнесмен, занимающийся добычей золота, имеет всё необходимое для этого оборудование.

Есть вопрос, который меня озадачил: где они собираются искать клиентов на этот новый курорт? Вокруг Бартики их уже шесть, и все они закрыты. Курорт Баганара большую часть дней пустует: он больше служит перевалочным пунктом для взлётно-посадочной полосы. Здесь совсем нет туристов. За два месяца в Бартике мы встретили только два белых лица: один был миссионером Свидетелей Иеговы, а другой — официальным наблюдателем ООН на приближающихся

всеобщих выборах. Даже вездесущие белые эмигранты встречаются редко. Пара яхтсменов навсегда обосновались в джунглях недалеко от Бартики, но они редко выходят в свет. Американская джазовая певица может любоваться из своего окна на тридцатифутовую часть мачты, торчащую из воды. Её яхта затонула прямо перед домом, напротив острова Као.

Кроме дорогостоящих экскурсий в джунгли, Гайана мало что может предложить туристу. Ни одна крупная авиакомпания не летает в Гайану, только местные карибские перевозчики. Единственные иностранцы, которых мы регулярно видели в Гайане — это бразильцы, и они приезжали не на отдых, а за золотом. Большинство из них работают на своих небольших нелегальных рудниках, перекачивая золото через дырявую границу в Бразилию. Местные жители их не любят, и правительство периодически проводит чистки, чтобы сократить их число, но их с каждым днём становится больше. Если где-то есть золото, люди обязательно придут туда, чтобы его выкопать.

Примерно через пять миль выше по течению река внезапно сужается примерно до сорока метров, и бурный поток бежит через первую группу порогов. Мы прорвались в широкое русло выше неё, но вскоре после этого столкнулись с ещё более узким участком. На участке длиной едва двадцать метров даже во время прилива перепад воды составлял четыре фута. Во время отлива он был бы намного больше. Течение мчалось образуя стоячие волны, во впадинах которых помещалась лодка; большие водовороты кружили внизу, каскады на дальней стороне скрывали обливные валуны. Отсюда пороги начинаются и идут следующие сто миль вверх по течению, прежде чем река снова разливается.

Менеджер Баганара Линкольн остановил лодку у самого порога и стал наблюдать за течением. До того, как стать

менеджером курорта, он работал штатным речным шкипером, и даже сейчас в свободное от работы время водит лодки вверх по реке на рудники. Коммерческие скоростные катера здесь делают с круглым дном, чтобы ими было легче управлять в непредсказуемой турбулентности порогов. У них высокий изогнутый штевень и дощатая обшивка толщиной ¾ дюйма из лёгкого пружинистого дерева серебристого цвета, которая выдерживет случайные удары о камни и постоянные удары волн. На транце два подвесных двигателя мощностью двести лошадей. Одного было бы достаточно, чтобы пройти практически везде, но на самых бурных порогах с кипящей в каскадах водой, быстро вращающийся гребной винт может захватить воздух и начать кавитировать, теряя при этом тягу. В такие моменты второй двигатель продолжает толкать лодку вверх по течению. Тем не менее много лодок переворачивается, множество лодочников тонет каждый год.

По реке Куюни из Венесуэлы нелегально приходят совершенно другие лодки. В то время как Гайанские лодки построены из толстых деревянных досок, венесуэльские бензовозы имеют стальную обшивку толщиной 2.4 мм и форму традиционной долблёнки. Они бывают двух размеров: около тридцати футов и шестидесяти футов в длину. У больших ширина около шести футов и глубина три фута, у них округлые обводы и плоский транец, на котором можно крепить подвесные двигатели. Очень лёгкий набор для распределения груза, представляющего собой двухсотлитровые пластиковые бочки для нелегальной перевозки дизельного топлива на прииски вверх по реке. Бочки укладывают на бок по четыре в высоту (поэтому они протекают), при этом дизельное топливо предохраняет сталь от ржавчины. Лодки в масляных пятнах — от них растекается по воде радужая плёнка. Множество вмятин свидетельствуют о встречах с камнями на порогах. Удовлетворённый осмотром порогов, наш капитан завёл

подвесной мотор — какие-то жалкие семдесят пять лошадиных сил. Он повёл алюминиевую лодку по диагонали попёрек течения — плоское днище яростно стучало о стоячие волны. Почти на противоположном краю течения, в паре футов от береговых камней шкипер повернул прямо вверх навстречу ниспадающему потоку, обогнул водоворот посередине и выскочил на более спокойную воду выше порога. Позже он сказал, что эти пороги — ничто по сравнению с большими порогами примерно на полпути вверх по реке, где перепад уровня достигает двадцати футов. Малейшее неверное движение румпеля может привести к гибели. Прохождение порогов — это чистый адреналин, и понятно, почему опытные лодочники идут на реку снова и снова. Также легко понять, почему их жёны настаивают на том, чтобы они сменили работу на что-то менее опасное.

Передохнув и успокоившись, мы спустились обратно по порогу и пришвартовали лодку у берега. Дорога, которую нужно было расчистить, начинается чуть ниже порогов. До неё можно добраться только по реке: она является частью древней лесозаготовительной тропы, проходящей по более высокой сухой местности, через невысокий гребень, в получасе быстрой ходьбы от места, где небольшой приток образует двадцатифутовый водопад. Никто, кроме гостей Баганары, здесь не бывает, поэтому в лесу тихо и спокойно. Все большие деревья вырублены, но даже вторичный лес великолепен. Водопад падает в глубокий овраг, его чёрная вода бурлит в бассейне внизу. Вода в ручье, окрашенная дубильными веществами и гуминовыми кислотами, выделяющимися из гниющей растительности, настолько темна, что при освещении солнцем под определённым углом становится пурпурно-чёрной. Однако она чистая, в ней нет неприятного привкуса, и она прозрачна, несмотря на цвет.

В креольском языке все водные потоки делятся на две большие категории — «чёрная вода» и «белая вода». Чёрная

вода кислая. Она вытекает из бедных белых песчаных почв, поэтому несёт в себе мало взвешенных глинистых частиц. Белая вода начинается на более богатых глинистых почвах и имеет цвет кофе с молоком — мутно-коричневая и густая от глиняной взвеси.

Снаружи, если смотреть со стены над рекой, джунгли выглядят как пёстрое лоскутное одеяло зелени. Снизу же, изнутри, в густом лесу на нижних уровнях преобладают коричневые и серые оттенки, среди которых вкрапливается зелень, а тонкие веретенообразные побеги отчаянно рвутся вверх, к далёкому солнечному свету над кронами. Широколистные тенелюбивые растения широко раскинули свои розетки, впитывая рассеянный свет. Подлесок затенён кронами больших деревьев, земля вокруг их огромных корней кажется угрюмой и задумчивой. Прогуливаясь по лесу, не обгоришь. В густом подлеске сквозь переплетение ветвей не видно даже на пятьдесят метров вперёд. Без постоянного контроля по компасу чувство направления теряется ещё до того, как преодолеешь эти пятьдесят метров. Все доминирующие деревья вырублены, а во вторичном лесу ориентиров нет, особенно в болотистой местности — одна лужа воды похожа на другую, нет солнца, нет большого дерева, которое можно было бы приметить, то есть совершенно не по чему ориентироваться, и вы блуждаете среди упавших стволов, следуя по пути наименьшего сопротивления — так заблудиться можно за десять минут.

Когда парни пошли обратно, чтобы начать расчистку тропы, я присел под водопадом. Внезапно в воздухе промелькнуло блестящее ярко-голубое пятно. Это самый редкий из цветов в лесу. Бабочка Морфо чисто синего цвета порхала над водой. Это был самец диаметром семь дюймов. Нижняя сторона крыльев у него мутно-коричневая, на ней видны два огромных фальшивых глаза.

Легендарная Морфо — когда-то символ статуса коллекционеров бабочек, украшавшая антикварные комнаты самых богатых людей, — распространена в лесах Гайаны. Каждый раз, отправляясь на прогулку по джунглям, вы гарантированно увидите хотя бы одну даже в отдалённых пригородах Бартики. Одинокая и очень агрессивно территориальная бабочка живёт всего две-три недели после того, как вылупилась из кокона. Не все виды Морфо имеют столь ослепительно синий цвет, а самки преимущественно тускло-коричневые. На самом деле Морфо не синие, их цвет не зависит от пигмента. Солнечный свет, проходя через несколько слоев микроскопических чешуек, расположенных на их крыльях, создает в ваших глазах интерференционную картину, и вы видите её синей. Именно поэтому их цвет не тускнеет со временем. Пока крошечные чешуйки не потревожены, они будут создавать один и тот же узор снова и снова. Сегодня Морфо выращивают на фермах и используют их крылья для изготовления модных украшений.

Некоторые из ценных пород древесины происходят из Гайаны и относятся к тому же классу, что тик и эбеновое дерево. Гринхарт является эндемиком Гайаны, оно больше нигде не растёт. Его плотная тяжёлая древесина тонет в воде, не гниёт при посадке в землю, её не трогают ни насекомые, ни морские древоточцы. Это самая твёрдая древесина и она имеет оливково-зелёный цвет. Для описания эластичности конкретной древесины применяется характеристика — так называемый модуль эластичности, и в то время, как хорошая древесина твёрдых пород имеет по шкале несколько тысяч фунтов на квадратный дюйм, эластичность гайанского гринхатра (железного дерева) зашкаливает за три миллиона единиц. Два самых прочнейших деревянных корабля из когда-либо построенных, «Фрам» Нансена и «Эндьюранс» Шеклтона, были

обшиты снаружи поясами из железного дерева, чтобы выдерживать натиск полярных льдов.

Джорджтаунский собор — наверно самое высокое деревянное здание в мире, был построен полностью из железного дерева и стоит по сей день, после ста двадцати лет воздействия тропиков, термитов и периодических наводнений.

Это дерево, кажется, здесь имеется в изобилии, и продаётся, как и любая другая лиственная древесина: по полтора доллара США за фут доски. Я купил несколько отрезков на складе пиломатериалов, чтобы заменить свой девятнадцатифутовый гик, который сломал в Южной Африке, обновить подгнивший поручень на палубе, заглушить полые алюминиевые латы, чтобы устранить надоедливый свист, сделать запасной румпель и тому подобное.

Лучшее дерево я нашёл здесь под пристанями старых лесопилок — это было то же железное дерево или похожее на него, и такое же прочное — мора. Мне попался великолепный кусок морёного пурпурного дерева размером двенадцать на два дюйма, который я превратил в практически вечную разделочную доску. Я вырезал новый анапуть-блок для такелажа из твёрдого бруска. Когда я разбирал собранную древесину перед тем, как спрятать её в трюме, палуба «Кехаара» напоминала столярную мастерскую.

Через месяц нашей стоянки на якоре у курорта «Баганара Айленд» мою возлюбленную пригласили поехать в Джорджтаун: одна из работниц курорта звала к себе погостить на время своих выходных. Сотрудники курорта работали месяц подряд, а затем получали целую неделю отпуска, чтобы компенсировать выходные, в которые им приходилось работать.

Столица Гайаны Джорджтаун расположен ниже отметки прилива, соответственно центр города находится на семь футов ниже уровня моря. Вода в море может стекать только во

время отлива. Система дамб, каналов, шлюзов, дренажных канав и насосов должна поддерживать воду на приемлемом уровне. Всё это было спроектировано и построено давным-давно голландцами, и изначально Джорджтаун, по-видимому, представлял собой великолепный маленький городок, полный каналов, в которых росла лилия Виктория Регия — маленькая Венеция в тропиках. Дренаж был рассчитан так, чтобы выдерживать до двух дюймов осадков, при условии, что всё будет работать. Но оно не работает. Каналы забиты мусором и захвачены скваттерами, водостоки забиты, заилены и заросли сорняками, при этом четыре из шести насосов неисправны. Пока мы были в Баганаре, в Джорджтауне за пять часов выпало пять дюймов осадков, и весь город залило водой. Чтобы привести в порядок систему, требуется много денег, а с повышением уровня моря даже этого будет недостаточно. Джорджтаун обречён, и некоторые умные головы задаются вопросом: "А не лучше ли потратить деньги, идущие на содержание дренажной системы, на строительство новой столицы на высоком месте, где-нибудь подальше вглубь суши?" Те пять дней, которые моя любимая провела в Джорджтауне, открыли мне глаза и сложили воедино разрозненные статистические данные, которые не имели смысла, если смотреть на страну глазами туриста из нетронутого, дикого леса. Центр города немного очистили, но основная часть его населения живёт в «жилищных комплексах», построенных на пригородных пустошах (бывших тростниковых полях), расположенных между дренажными каналами. Каждый «комплекс» представляет собой скопление домов с крошечными участками, расположенных по сетке на плоской равнине, по пятьсот, тысячу и более жилищ. В сухую погоду уровень грунтовых вод залегает на несколько дюймов ниже поверхности. Танки-септики заглублены лишь частично и торчат из земли, как выброшенные на берег левиафаны. Когда идёт дождь, уровень грунтовых вод поднимается до уровня

земли, и туалеты переполняются. Весь пригород превращается в трясину грязи и дерьма, а одноэтажные дома в грязные конюшни. Водопроводная вода доступна ежедневно с полудня до раннего утра, и в это время все наполняют свои резервуары. Муниципальная вода небезопасна для питья, вследствие чего многие домохозяйства собирают дождевую воду самостоятельно. Но местные редко пьют воду. Когда они просят «попить» во время еды, они имеют в виду газировку. Кока продаётся дешевле, чем бутилированная вода.

Выбрасывать мусор некуда. Пищевые отходы, например рыбьи потроха, выбрасывают в туалет, и есть надежда, что они сгниют до того, как следующий дождь поднимет их на поверхность. Всё остальное собирается в мешок для мусора и завязывается верёвочкой. Здесь нет вывоза мусора и его некуда сбрасывать. Идея переработки бутылок или пластика сюда ещё не дошла. К счастью, все жилищные проекты были построены на бывших полях сахарного тростника со множеством дренажных каналов. В нескольких минутах ходьбы от каждого дома есть удобный канал. Мешок с мусором относят к каналу и забрасывают в воду как можно дальше, надеясь, что он доплывёт до реки, а затем до моря. Однако, чаще всего по пути они за что-нибудь зацепляются, забивая каналы.

Жилищные комплексы — это кошмарный шум. Радио гремит с раннего утра и не затихает до поздней ночи: ямайское регги, зажигательная карнавальная «сока[32]», шумные ток-шоу — всё это в сочетании с домашними ссорами и драками, кульминацией которых каждую ночь становятся громкие крики. Лёжа ночью в постели кажется, что в каждой семье по соседству происходят домашние ссоры.

Громкие, мелкие и злые перепалки повторяются изо дня в день безо всякого желания найти решение. Ревность и обвинения в жадности являются основным аргументом для ссор. От них нет спасения. В каждом доме, в каждом жилищном комплексе постоянно происходят драки, споры, ссоры, плач,

крики, насилие. Каждый день, каждую ночь. Вы начинаете понимать, почему в Гайане самый высокий уровень самоубийств на душу населения в мире. От домашнего ада нет спасения, куда бы ты ни пошёл, везде всё будет то же самое.

Секс пронизывает всю жизнь жителей пригородов. В одежде, в музыке, в поведении людей и в ссорах главная мотивация — секс. Каждая женщина, собирающаяся в город (в центр Джорджтауна), разоденется как кукла в слишком обтягивающие и слишком короткие тряпки. Она потратит много часов и уйму денег на причёску, наращивание волос или дорогие парики, даже если цель поездки — не что иное, как поход на рынок. Первой её покупкой после получения зарплаты будет дюжина флаконов дешёвого китайского лака для ногтей и новая яркая сумочка. Всё для шоу и показухи. Те немногие деньги, которые останутся, пойдут на дешёвые продукты и кока-колу.

Я не стану подробно рассказывать все истории, которые моя любимая принесла из Джорджтауна, она их записывает сама, по-своему. Под видимостью беззаботной и беспечной жизни жителей Кариб скрывается бурлящий вулкан страданий, горечи и раздора. Деньги и ревность — основные причины. Чтобы изменить ситуацию, нужна новая политика просвещения, и в ближайшее время этого не произойдёт. Новый президент — генерал армии в отставке. Он отвернулся от социальных проблем, с которыми сталкивается его народ. Вместо этого он создает сильную армию, чтобы противостоять предполагаемой угрозе со стороны соседней Венесуэлы. Он просто копирует янки. Каждый раз, когда кажется, что их социальные проблемы выходят из-под контроля, они начинают где-то бессмысленную идиотскую войну, чтобы отвлечь граждан от реальных проблем.

Главной туристической достопримечательностью Гайаны являются водопады Кайетур. Невозможно открыть газету, журнал или туристический буклет, не увидев двух-трёх фото водопада. Он есть на каждом объявлении, на каждом

приглашении. Он выгравирован на лицевой стороне качественно изготовленной двадцатидолларовой купюры, стоящей десять американских центов.

«Тур» на одном из местных языков означает «водопад», поэтому Кайетур — это «водопад Кая». Есть две версии происхождения названия. Благородная версия, представленная туристическим бюро, рассказывает о самоотверженном вожде племени Кае, который на своей пироге спрыгнул с водопада, пожертвовав собой ради мира своего племени. В вульгарной версии сварливого старика Кая люди племени посадили в долблёнку и столкнули с водопада, чтобы избавиться от него.

Кайетур входит в десятку величайших водопадов на Земле. Река Потаро шириной около ста метров падает с вертикальной ступени вниз на 250 метров, образуя сплошную водную завесу. Кайетур находится прямо в центре страны, примерно в трёхстах километрах от Джорджтауна, в джунглях. До водопада час лёта на шестиместном самолёте из местного аэропорта недалеко от Джорджтауна. Туристам дают около двух часов на прогулку и в тот же день везут обратно. Полёты недорогие, некоторые авиакомпании рекламируют полёты за сто пятьдесят долларов США. С нашей лодки в Бартике было бы дешевле и удобнее лететь напрямую из Баганары за двести пятьдесят долларов туда и обратно.

Я предпочитаю путешествовать по земле. Это никак не связано с углеродным следом. Речь идёт о душе, которая, как известно, может путешествовать лишь со скоростью верблюда. В путеводителях упоминается, что городские туристические компании предлагают возможность сухопутного сафари к водопаду на пять-семь дней. Цена указана четырёхзначной цифрой в долларах. Значит, способ добраться туда по суше есть. Единственной картой, которую я нашёл, была цветная картинка формата А4 из туристической брошюры «Добро пожаловать в Гайану». Это действительно была картинка, а не карта. Похоже, что художник собирал информацию, слушая

байки в питейных заведениях Джорджтауна, а затем использовал воображение, чтобы равномерно отобразить свои скудные познания о территории Гайаны. Города показаны далеко от своих реальных мест, несуществующие шоссе пересекают крупные реки по несуществующим мостам, а затем резко обрываются — видимо художник отвлёкся на телефонный звонок. Но карта была бесплатной, и я держал её в руке. Это уже достаточно хорошо. Я никогда не забываю историю о солдате Гуркхе, который сбежал из японского лагеря для военнопленных в Бирме во время Второй мировой войны и пробился через джунгли в Индию. Он шёл по маленькой карте, которую вырвал из энциклопедии. Когда он добрался до Британской Индии и показал начальству свою потрёпанную карту, те лишь почесали затылки — это была карта лондонского метро.

Я говорил с людьми в Бартике и, составив список повторяющихся географических названий, пришёл к выводу, что действительно существует способ добраться до водопада по суше. Первый шаг — шахтёрский поселок Махдия, откуда до водопада останется всего тридцать миль. Но все утверждают, что никто к водопаду по суше не ходит. Важно было то, что все соглашались с тем, что Махдия существует, это реальное место, там можно купить еду и туда ведёт дорога. Из Джорджтауна можно доехать прямо до Махдии на мини-автобусе — это триста километров, десять часов езды в сухой сезон, и стоит проезд примерно пятьдесят долларов. Теоретически в Махдию можно ехать прямо из Бартики по плохой грунтовой дороге. Туда даже ходит полурегулярный транспорт. Нет, это не автобус, это полноприводный грузовик «Бедфорд», доставляющий топливо в шахты. Он отправляется через день со Второй авеню. Откуда именно на Второй авеню? С любого места. И нет, он не идёт в Махдию по этой разбитой трассе, он сначала пересекает реку Эссекибо примерно в двадцати милях выше Бартики, выезжает на главную

автомагистраль, ведущую из Джорджтауна в Бразилию, а затем снова пересекает Эссекибо в Махдию. Таким же способом, как это делают маршрутки.

После этого я перестал собирать путанные сведения. Я записал несколько важных географических названий, с которыми все были согласны, упаковал спальный мешок, тёплый свитер и плащ, купил пачку печенья, банку сардин и однажды рано утром отправился в Бартику на плоскодонке с курорта Баганара. Я сел на микроавтобус, который довёз меня до окраины города, и зашагал на юг, направляясь к месту под названием Шерима-Кроссинг — прямо под первыми порогами на реке Эссекибо. Я понятия не имел, как машины пересекают реку, но это была не моя проблема, не так ли?

Первая машина, которая меня подвезла, был перегруженный полноприводный пикап, который через несколько миль повернул вверх по реке Мазаруни. Дорога сразу стала намного хуже: глубокие выбоины, длинные участки мягкого песка, скорость движения ниже двадцати миль в час. С большим клиренсом, широкими шинами и хорошим опытом там можно проехать и на обычной машине, но в дождливую погоду однозначно нужен полноприводной транспорт.

Я шёл и наслаждался прохладой утра, ожидая следующую машину. Через полчаса подъехал правительственный «Лэндкрузер». Я упомянул единственный известный мне населённый пункт — Шерима-Кроссинг. Водитель кивнул головой, мол "садитесь". Так просто ехать автостопом: было две машины, обе подвезли. Но это был единственный раз в Гайане, когда я ехал в кабине: все последующие разы мне приходилось цепляться за бочки с дизельным топливом или штабеля древесины в кузове грузовиков.

Мы неслись по песчаной трассе, дорога вилась вдоль невысокого лесистого хребта. Парень возвращался из какого-то шахтёрского лагеря глубоко внутри страны и вёз в Джорджтаун сломанные части техники. В Шериме река Эссекибо по-

прежнему имеет ширину около мили и течёт между песчаными отмелями, усеянными поросшими деревьями, скалами и красивыми маленькими островками. На переправе нас ждал паром. Автомагистрали Гайаны пересекают реки на правительственных паромах. Паромы все одинаковые и сделаны в Англии: модульные стальные понтоны, способные одновременно принять девять автомобилей или три огромных трёхосных грузовика. Неторопливо управляемый экипажем растаманов, паром курсирует с шести утра часов до трёх после полудня. Грузовики любят ездить ночью — это предохраняет и двигатель, и водителя от перегрева, поэтому, приехав на переправу, им приходится ждать рассвета и первого рейса. На оживлённых переправах появились маленькие бары и закусочные с широкими верандами, где ожидающие водители могут переночевать в гамаках.

На каждой переправе и каждом крупном перекрёстке есть полицейский участок. Все проезжающие транспортные средства должны регистрироваться. Водитель подходит к обшитому сайдингом пустому зданию, наклоняется в дверной проём, кричит что-то на креольском. В ответ, откуда-то из глубины, раздаётся подверждающее кряхтение. Регистрация завершена. Иностранцам положено записывать свои паспортные данные в книжку, но я оставил свой паспорт на лодке, поэтому не стал слезать с грузовика. Это никого особо не волнует. У противоположного берега река мелкая, и во время отлива паром не может пересечь реку полностью. Последний участок транспортным средствам приходится преодолевать самостоятельно. Ещё через двадцать миль тряски я оказался на перекрёстке с главным трансгайанским шоссе — широкой грунтовой трассой в выбоинах и кочках, ведущей от побережья Атлантики к Манаусу на Амазонке. На всём пути от Бартики не встретилось ни одной машины, едущей навстречу. Водитель высадил меня и повернул на север в сторону Джорджтауна, сказав держать путь дальше на

юг ещё сто километров, пока не доберусь до полицейского участка Мабуры. Движение было редким. Проезжали только два типа транспортных средств: микроавтобусы и полноприводные грузовики. Микроавтобусы из Джорджтауна были забиты по самые крыши. Они отправляются от терминала лишь когда заполнены до отказа и не могут вместить больше пассажиров, поэтому у них не получается никого подобрать. Доминирующим транспортным средством были полноприводные грузовики Бедфорд — бывшие грузовики британской армии, перегруженные бочками с дизельным топливом, ползущие по холмам к шахтёрским лагерям внутри страны. Количество топлива, перевозимого по дороге, было ошеломляющим. Каждые двадцать минут мимо медленно проползал грузовик с десятью тоннами дизельного топлива.

Когда они останавливаются, вы забираетесь на верх груза и кричите водителю, что всё ОК. Присесть особо негде. Обычный экипаж состоит из водителя африканца и его помощника индийца в тесной кабине, а также молодого индейца, едущего сверху на грузе и контролирующего, чтобы крепёжные ремни не порвались. Люки больших сварных стальных баков не имеют нормальных уплотнений, поэтому дизельное топливо выплёскивается на каждой выбоине, то есть непрерывно. Вокруг бака уложены на бок две дюжины 200-литровых пластиковых бочек с топливом.

Вместо утраченных резиновых уплотнений для пробок используют пластиковые пакеты. Все бочки текут, грузовик залит дизтопливом. Старый Бедфорд доберётся куда угодно, но со своей собственной скоростью: он не предназначен для езды быстрее двадцати миль в час по ровной местности и гораздо медленнее в гору. Вылезая из глубокой выбоины, он немедленно проваливается в следующую — это как раскачиваться на верблюде, который швыряет вас из стороны в сторону, пока вы цепляетесь за скользкие бочки.

К вечеру я добрался до перекрёстка Мабура-Хилл, где ответвление дороги поворачивает в Махдию. Одинокий указатель сообщал, что осталось ещё восемьдесят два километра. Два бара, оживлённая закусочная, небольшой магазин, заправочная станция, полицейский пост — вот и всё. Я хорошо поел и двинулся по узкой грунтовой дороге, ведущей к густым лесистым холмам с туманными очертаниями больших гор вдалеке.

Несколько попуток спасли меня от пьяных на перекрёстке. Мне встретился «Форд» автомат, без подвески, заполненный толпой чёрных тихих растаманов, возвращающихся домой. Пара обкуренных индийских механиков разыскивали сломанный пикап. О нём сообщили по телефону, и он ждёт их где-то на дороге. Золотодобытчик вёз домой четыре бочки с дизельным топливом. Я ехал сзади с бочками. Кузова пикапов используются для перевозки замасленных частей сломанной техники и бочек с дизельным топливом, поэтому все они плавают в масле, топливе, песке и жирной грязи. Сидя на корточках в кузове, балансируя на неровной дороге, я вскоре провонял соляркой.

Примерно в десяти милях от Мабуры последний поток машин иссяк, но я продолжал идти через лес, окружающий дорогу. Недавно прошёл сильный дождь, участки дороги были выровнены грейдером, ярко-оранжевые лужи воды контрастировали с матово-красной поверхностью дороги. Никаких дорожных знаков не было, я понятия не имел о расстояниях и о том, куда уходят дороги перекрёстков. Шёл вслепую, на каждой развилке выбирал ту дорогу, на которой больше следов шин. Сплошная стена зелёных джунглей с обеих сторон иногда смыкалась над головой как туннель. Иногда попадались небольшие лесозаготовки, но в основном это был нетронутый лес.

Я продолжал идти после наступления сумерек до глубокой ночи, крутя головой по сторонам и наслаждаясь чудесами

джунглей. Плывя вверх по течению Эссекибо, мы восхищались зелёной стеной леса. В Баганаре мы в восторге гребли на лодке вокруг острова. Только забравшись вглубь страны и увидев настоящий девственный лес, я понял, что то, что мы видели ниже по течению — это был лишь вторичный лес. Вокруг Бартики и ниже на протяжении более двухсот лет леса систематически вырубались, и джунгли, которыми мы так восхищались, представляют собой всего лишь неконтролируемо разросшийся подлесок. В девственных джунглях над ним находится ещё один ярус зелени — господствующих лесных великанов, которые в более доступных местах давно вырублены. Это высокие деревья с чистыми стволами, достигающими высоты семьдесят, восемьдесят, а то и сто футов, маленькие кроны которых возвышаются над двумя нижними ярусами растительности. С отдельных деревьев свисают целые ботанические сады — невероятная деталировка, ну прямо как в научно-фантастических иллюстрациях! Канделябр из растений и цветов висит на тонкой лиане длиной пять футов, пучки воздушных корней свисают прямо вниз на шестьдесят футов, лишь чуть-чуть не достигая земли. Сплошные завесы из лиан покрыты вьющимися растениями: орхидеями, бромелиями, пчелиными гнёздами и термитниками. Кроны деревьев возвышаются, как воздушные замки, как зелёные облака.

Поздно ночью под яркими звёздами в прохладном, свободном от комаров месте я растянулся на земле и вздремнул за брёвнами, сложенными вдоль дороги. Час спустя я заметил яркий луч фонаря, мечущийся по лесу в нескольких метрах от меня, и одинокий голос, говорящий в непринуждённой манере. Человек не приближался и не удалялся. Он стоял неподвижно, время от времени говорил, иногда освещая деревья фонариком. Озадаченный, я на всякий случай собрал вещи и пошёл дальше, но через милю опять столкнулся с тем же явлением: одинокий мужчина громко разговаривал с лесом,

поворачивая голову так, будто прислушиваясь, а затем снова продолжал говорить. Колдовство? Нет. Это были шахтёры, которые выходили к дороге на возвышенность из своих лагерей в оврагах, чтобы улучшить приём мобильных телефонов. Я молча прошёл мимо мужчины, сидящего на пне — перед ним в землю была воткнута трость длиной три фута, с которой свисал телефон. Мужчина говорил в свою палку: «Я слышу, любимая… ты меня слышишь?» Он не заметил, как я прошёл мимо.

Вдалеке кричали обезьяны-ревуны, цикады орали так, словно от этого зависела их жизнь — доносившиеся со всех сторон звуки, которые я не всегда мог идентифицировать. Ночью по узкой колее, натужно ревя проехали несколько грузовиков «Бедфорд», нагруженных дизельным топливом. На рассвете меня подвезли до переправы через реку. Перекатываясь, как на верблюде, от выбоины к выбоине мы встретили двух парней, идущих по дороге. Невысокие, приземистые американские индейцы, обутые в оливково-серые резиновые сапоги и рваные шорты, у одного грудь прикрывали остатки футболки. Верёвки на лбу поддерживали груз, висящий на спине. Коренастые, широкогрудые, мускулистые и подтянутые, с сильными, похожими на монгольские чертами лица, в правой руке они держали лук и стрелы. Это серёзного вида оружие длиной около пяти футов, свежесрезанное из зелёных побегов; стрелы тонкие, длиной примерно такие же, как и лук, по четыре, пять штук. Они идеально вписываются в ландшафт. И почему бы нет? На ружьё нужна лицензия, а значит и деньги на её оплату, к тому же постояное пополнение запаса патронов — это опять же деньги. Экономически эти парни могут быть на самом дне, но их охотничьи принадлежности им ничего не стоят и никем не контролируются.

На пароме у Манго-Кроссинг я уговорил водителя и сел в набитый местный микроавтобус, направлявшийся в Махдию. За

рулём сидел укуренный в хлам индиец. Первая остановка была на окраине деревни, где он скрутил два жирных, сладко пахнущих косяка, которые жадно выкурил, прежде чем продолжить путь. После этого он стал рулить лучше.

Подъезжая к Махдии, мы миновали множество небольших расчищенных участков в джунглях, возделываемых очень тёмными растафарианцами из Вест-Индии — недавними иммигрантами с бедных островов Сент-Люсия и Доминика. На столбах ворот развевались выцветшие флаги Эфиопии. Их жилища — это грубые лачуги, покрытые дешёвым тентом, их хижины ничем не отличаются от тех, что изображены на медных гравюрах золотых приисков Гайаны 1880-х годов, когда жилища были из брезента. Настоящие земледельцы-первопроходцы выживают, выращивая маниок, который ядовит сам по себе, а цианид вымывается из него в процессе приготовления. В качестве пассажиров мы подобрали двух растаманов — стройных, тихих, вежливых, общающихся больше жестами, чем речью. Население Махдии равномерно разделено на три группы: патамонас (коренное племя индейцев), прибрежные жители (как африканцы, так и индейцы, переселившиеся с низменностей Гайаны в поисках золота), и иммигранты из других районов Карибского бассейна (истинные поселенцы, которые обрабатывают землю). Последняя миля до Махдии представляет собой сплошное поле выбоин, преодолеваемых медленнее, чем пешком. Водитель заговорил с пешеходом и тому пришлось сбавить скорость, чтобы мы не отставали. До всеобщих выборов осталось всего два дня, и разговоры шли о политике. «Они должны привезти сюда президента, чтобы он посмотрел эту дорогу», — начал наш водитель. — Да, — ответил местный житель. — Президент был здесь вчера на митинге. — Тогда им следовало провезти его по этой дороге. — Они и это сделали. Эта дорога ведет к взлётно-посадочной полосе. — Значит, они наконец что-то с ней сделают. — Нет, — был решительный ответ. — Что значит нет?

Откуда вы знаете? — Этот же президент приезжал сюда четыре года назад, на прошлых выборах, и ничего не изменилось. — Один из пассажиров вмешался: — Они выделили деньги, но кто-то прикарманил их до того, как они дошли сюда".

Махдия никогда не планировалась как город, никогда не обследовалась должным образом, она просто органично разрасталась вокруг нескольких первых алкогольных магазинов по мере того, как со временем возникала потребность в дополнительных объектах. Несколько кривых узких грязных улочек с магазинами и барами по обеим сторонам, хороший современный супермаркет, несколько закусочных, четыре публичных дома. Сонные девушки с густым белым гримом на лицах прячутся от солнца под зонтиками, держа смартфон возле уха, и отбиваются от похотливых бездельников, толпящихся у каждой двери. Наценка на товары примерно вдвое выше, чем в Джорджтауне, но блюда в закусочных свежие и порции большие. Я поговорил с несколькими местными жителями и определил свои дальнейшие шаги. До реки Потаро и крошечного поселения Памело всего два-три часа ходьбы, там можно сесть на лодку вверх по течению к водопаду Аматок. Далее следует подняться по тропе вокруг водопада и сесть на другую лодку до небольшой деревни Токай. В Токае начинается последний подъём на плато, с которого Кайетур открывается во всём своём великолепии. Я узнал, сколько местные жители платят за лодки и, запасшись двумя пакетами печенья смело ступил на узкую тропу, ведущую к реке, поймав очередной попутный грузовик, который вёз топливо.

Памело на берегу реки — это пара домиков на сваях, несколько алюминиевых плоскодонок, пара долблёнок и почти ничего интересного. Под верандой верхнего дома бездельничали лодочники, уже пьяные и пьянеющие ещё больше. Включившись в разговор, я оценил ситуацию. Тропы

через джунгли здесь нет. Единственный путь дальше — на лодке. Лодки сегодня не будет, слишком поздно. Завтра воскресенье, поэтому лодки тоже не будет. В понедельник день выборов, так что лодки не будет. Во вторник группа туристов забронировала лодку вверх по течению, так что, если они появятся и если для меня найдётся место, я смогу присоединиться к ним. Цена фиксированная — двести долларов США в одну сторону. Хочешь едь, не хочешь — как хочешь.

Я был ошеломлён. Местные жители платят лишь небольшую часть той цены, которую просил мужик. Я не против заплатить «налог на шкуру», но это было возмутительно. Я не подал виду, что был шокирован тем, что сказал пьяный лодочник, и мы продолжили переговоры. Никаких скидок. У него были все карты на руках, и он это знал. Пройти пешком, наверное, можно, но нужно знать, где искать тропы. Без гида я заблудился бы в джунглях за пять минут.

Двести долларов в одну сторону при условии, что группа соберётся вместе через нескольких дней — это было слишком. Даже если бы я согласился заплатить вымогателю, я не носил с собой такие деньги. Я всегда стараюсь поддерживать местный бизнес, но это был не бизнес, а вымогательство: двести долларов за поездку на десять миль! Я бы провёл здесь несколько дней, ожидая, пока этот алкаш решит, когда ему захочется поехать, и заплатил бы целое состояние за эту привилегию. А как насчёт обратного пути? Тогда он бы меня полностью раздел. Я слышал об одном белом туристе, который долетел до водопада на самолёте, а потом за два дня прошёл оттуда до Махдии. Но у него был гид. Без знания местности я никогда бы не нашёл дорогу назад. Я сел на берегу Потаро, мрачно глядя на мутную воду, потом встал, взял свой маленький рюкзак и с тяжёлым сердцем зашагал обратно в Махдию. Я слышал подобные истории о туристах в Гайане, а теперь вот испытал на себе. Ну что же, мы всегда сможем

слетать к водопадам из Баганары. Моя любимая уже забронировала себе место, я присоединюсь к ней.

В субботу после обеда Махдия словно вымерла. Маршруток идущих в Джорджтаун не было. Они все отправляются на рассвете. Я ещё раз перекусил роти и курицей карри в индийской забегаловке и отправился по дороге назад. Мне повезло. Меня подобрали предприимчивые механики, которые везли узлы машин с рудников на ремонт в Джорджтаун. По дороге они останавливались много раз, чтобы подобрать ворованную древесину, которую припрятали в кустах по дороге туда. Поздно вечером они высадили меня у поворота на переправу Шерима. Ночью начался дождь. Следующий день был воскресенье и движения не было совсем. Весь день я шагал по пустынной дороге и лишь уже в сумерках меня подобрал грузовик — он и подвёз последние три мили до Бартики. Дождь не прекращался. Наступил сезон дождей и он лил как из ведра месяц подряд каждый день.

Я тоже забронировал билет на водопады в курортной авиакомпании. И мы ждали месяц, потом ждали ещё, но свободные места так и не появились — гайанский туризм.

Я был огорчён до того самого дня, когда услышал историю об экспедиции русских скалолазов, прилетавших в Гайану в прошлом году с намерением совершить восхождение по великолепным стенам из песчаника горы Рорайма у истоков реки Мазаруни. У них были все документы в порядке, все необходимые разрешения, они проделали трудный путь до места, где кончается грунтовая дорога, но встретили там местных рейнджеров аборигенов. Те заявили: "Платите 10.000 долларов и можете начинать восхождение". У парней не было таких денег и никакие переговоры не могли снизить цену. Им пришлось развернуться и вернуться в Россию. Гайана туризм, однако.

Глава 11. Глупец и его деньги.

Если вы пользуетесь электронной почтой, то наверняка когда-то вам приходили сообщения спам, скорее всего из Нигерии или из Ганы, в которых на ужасном английском вам предлагали легко заработать невероятные суммы долларов или горы золота. Предложения настолько явно являются афёрами, что никто в здравом уме не станет даже открывать сообщение, чтобы прочесть детали.

Но вы никогда не задумывались, почему они продолжают рассылать миллионы этих явно нереальных предложений? Они что, действительно надеются найти тупого жадного идиота? Вы когда-нибудь встречали такого доверчивого глупца, который повёлся на их мошенничество?

Я расскажу вам одну реальную историю, которую помогал распутывать на Карибских островах. Это история про яхтсмена, которого я буду называть Ярослав. Приятный, неприметный богач, родившийся в одной из маленьких славянских стран, возникших в Восточной Европе после того, как Империя Зла развалилась на части. Ужасно скучный, полностью лишённый воображения. Он оснастил алюминиевую лодку, чтобы посмотреть мир. Ему не очень нравилось плавание, но он и не считал себя моряком. Его сорокафутовая лодка представляла собой хорошо оборудованное жилище. Ему нравится путешествовать и он предпочитал передвигаться вместе со свим домом, вместо того, чтобы таскать вещи в чемоданах из отеля в отель. В принципе, он почти всегда шёл под мотором, когда это было возможно, избегая встречных ветров и ветров сильнее двадцати узлов. Самоуверенный и нетерпимый,

измученный посещением тысяч достопримечательностей, которые его совсем не трогали. Его было трудно чем-то удивить или поразить. Он даже написал и сам опубликовал книгу о первых девяти годах своих путешествий — самый надутый рассказ в стиле "я-мне-моё" из тех, что мне приходилось читать. Он не говорил, чем зарабатывает на жизнь, но денег у него было, как у дурака махорки. Больше денег, чем ума.

В начале этого года, бродя по Карибам, он на четыре месяца застрял в Майами, во Флориде. Что-то там в его лодке сломалось, пришлось заказывать запчасти из Европы. Ремонт оказался неудачным, он опять сделал заказ, снова ожидание в огромной стерильной марине — он был расстроен из-за невозможности никуда двигаться. Недавно разведённый, одинокий и несчастный, он зарегистрировался на респектабельном американском сайте знакомств. Ухоженный, состоятельный мужчина средних лет, со своей яхтой во Флориде — заманчивая перспектива, и вскоре он нашёл очаровательную чёрную леди из Франции, назвавшуюся Мэри. Имэйл, телефонный звонок, Skype, WhatsApp — виртуальные отношения развивались быстро. Они организовывали физическую встречу, говорили о новой жизни вместе на его лодке. Хотя тут всплыли некоторые несоответствия: оказалось, что Мэри не совсем француженка. Она жила в Аккре, в Гане (Африка), в маленьком доме со своей матерью. После этого она стала намекать, что была бы признательна за некоторую сумму денег на питание. Ярослав просьбы игнорировал. Если какой-то тревожный звоночек и зазвенел у него в голове, он не позволил ему помешать своему стремлению к счастью.

История закручивалась всё круче. Мать Мэри умерла после долгой болезни и Мэри попросила денег на организацию похорон. Ярослав опять отказался. Чуть позже они договорились встретиться в Доминикане, куда он собирался отправиться после Майами. Мэри попросила денег на билет на

самолёт. Ярослав отказался выслать кэш, но предложил купить ей билет онлайн. Вскоре он получил имэйл с сообщением, что Мэри уже купила сама билет до Майами и прилетает в Штаты на следующей неделе. Копия билета и первая страница паспорта были в приложении к сообщению, так же, как и страница документа, которая подтверждала, что она должна пройти медицинский осмотр перед подачей документов на визу. Мэри попросила оплатить хотя бы медицинские расходы — всего около ста шестидесяти долларов, — ведь она, в конце концов, делает это ради него. Ярослав переслал деньги через Вестерн Юнион. Когда он спросил, где она взяла деньги на билет, сказала, что заняла у друга в Аккре. В предполагаемый день её прилёта Ярослав получил имейл за подписью «офицер Доминик» из аэропорта Аккры. Мэри была арестована в Гане за попытку вывезти из страны десятикиллограмовый слиток золота. Золото конфисковано до тех пор, пока не будет оплачена таможенная пошлина и штраф в пять тысяч долларов. Может ли Ярослав помочь? К сообщению был приложен выглядящий вполне официально протокол. Последовал лихорадочный обмен сообщениями. Мэри заявила, что золото принадлежало её покойному отцу, и поскольку мать умерла, теперь оно было её. Она везла его в Америку чтобы продать. Ярослав отказался вмешиваться и больше о пошлинах и штрафах ничего не было слышно.

Неделю спустя Мэри выслала ему копию нового билета в Америку, который купила сама, и сразу после этого сообщение по электронной почте из Вирджинии, где она остановилась у своего старого друга. На следующий день Ярославу позвонили из Ганы с телефона Мэри. Девушка по имени Мерси сказала, что Мэри оставила ей свой телефон, так как в Штатах он всё равно работать не будет. Далее Мерси периодически звонила ему, подтверждая историю о том, что Мэри в отъезде.

Мэри написала Ярославу, не хочет ли он прилететь в Вирджинию, чтобы помочь ей продать золото, но он был занят

ремонтом и времени заниматься чьим-то золотом у него не было. Он отказался.

Следующее сообщение от Мэри пришло из Лондона, Великобритания. Она писала, что прилетела в Англию повидать своего бывшего бойфренда, который имел опыт в делах с золотом. Она была там с подругой, которую звали Аннабель. Несколько дней спустя Ярославу позвонила сама Аннабель. Теперь он был в контакте с тремя девушками из Ганы: Мэри, Мерси и Аннабель. E-мейл, Skype, приложения смартфона — все виды коммуникаций и взаимные ссылки друг на друга постоянно подтверждали текущие события.

В Лондоне Мэри доверила золото своему бывшему, который оказался мошенником. Он решил обмануть страховую компанию, заявив, что золото украдено. Мэри это не понравилось, и она заявила на него в лондонскую полицию. Бывшего арестовали, золото изъяли и поместили в государственную трастовую компанию, работающую с золотом. Как всегда, Мэри прилагала копии заявлений, депозитных квитанций, полицейских протоколов, адреса компаний, их контакты, абсолютно всё. Все эти документы до сих пор были у Ярослава в компьютере.

Следующий имейл был от расстроенной Аннабель. Где-то за Лондоном Мэри попала в серьёзную автомобильную аварию. За рулём был муж Аннабель. Он погиб при столкновении. Мэри в коме. Три дня спустя она умерла от травм. Аннабель попросила помочь с похоронами. Ярослав хотел сначала увидеть свидетельство о смерти. Через пару дней сертификат прибыл по электронной почте и он отправил запрошенные деньги на счёт Аннабель в Великобритании. Через несколько дней после похорон Аннабель начала дискуссию о судьбе слитка золота, который лежал в сейфе трастовой компании в Лондоне. Мэри наделала долгов на общую сумму около тридцати тысяч долларов, но у неё не было родственников, по крайней мере таких, кто мог знать о золоте в Лондоне.

Ярослав и Аннабель решили продать золото, погасить долги Мэри, а остаток разделить между собой поровну. По текущим ценам они получили бы по сто тридцать тысяч каждый. Однако Аннабель не чувствовала себя спокойной, пока золото находилось в Лондоне. Она боялась, что объявится кто-нибудь, кто назовётся родственником Мэри и заявит на него свои права. Она предложила Ярославу отвезти слиток к нему домой, в Восточную Европу. Ему это не понравилось, он действительно не хотел ввязываться в эту историю, но Аннабель настаивала. Вместе они нашли транспортную компанию, специализирующуюся на перевозках золота по Европе. Предложенная ими цена была приемлемой, и Ярослав согласился оплатить перевозку. Однако прежде, чем он успел отправить платёж, пришёл новый счёт от той же самой компании на сумму в несколько раз больше за перевозку уже не десяти, а семидесяти килограммов металла.

Ярослав не стал платить, требуя объяснений, откуда взялись дополнительные шестьдесят килограммов? На следующее утро Аннабель написала ему, что ей удалось узнать: они оба оказались жертвами мошенников. Транспортная компания, которой они доверились, оказалась липовой. Она решила забрать слиток из трастовой кампании и держать у себя дома. Чтобы обойти дорогостоящих посредников, они решили отправить золото сами, спрятав его в мониторе старого компьютера. Десять килограммов золота — это огромное количество денег, но как физический объект не очень большой. Золото невероятно тяжёлое и блок в десять килограммов спрятать не составит труда. У адвоката Аннабель есть друг, работающий в DHL. Он организует отправку без лишних вопросов.

Ярослав всё ещё был во Флориде, все интриги разворачивались в киберпространстве. Он отправил деньги на оплату пересылки компьютера в свой родной город, где его сын должен был получить посылку. Посылка, как положено, была

доставлена, сын получил её, но золота в мониторе не было. В транспортных документах был указан вес монитора при отправлении — четыре киллограмма. То есть слиток не покидал Лондон.

Аннабель обратилась в британскую полицию, они провели обыск в офисе DHL и нашли пропавший слиток в ящике одного из сотрудников. Как обычно, фотографии золота и полицейские протоколы прилагались к сообщениям. Устав от всех этих махинаций, застрявший в Майами Ярослав купил билет своему сыну, чтобы тот сам полетел в Лондон и забрал золото. Этой же ночью пришло торопливое письмо от Аннабель. Её сын попал в серьёзную аварию и нуждается в срочной операции. Не мог бы Ярослав помочь? Деньги она вернёт после продажи золота. Фото, медицинские документы и даже телефон оперирующего хирурга прилагались. Операция была дорогостоящая, но Ярослав поговорил с доктором и переслал деньги в Лондон. Это был последний раз когда он что-то слышал от кого-либо из этой компании.

Начав проверять доказательства, накопившиеся за четыре месяца, Ярослав постепенно убедился, что почти все полученные им документы, если не все, являются полной липой, начиная от фейкового сертификата о смерти Мэри до фальшивого доктора, оперировавшего сына Аннабель. Всего его кинули на пятнадцать тысяч фунтов.

Возмущённый Ярослав наивно составил длинное заявление, которое собирался отправить в британскую полицию города, где у Аннабель был банковский счёт. Он надеялся, что полиция сможет выйти на шайку, отследив денежные переводы. Эх! Он серёзно так считал. Он общался по-английски на уличном уровне и его письменное заявление было полной тарабарщиной и его следовало полностью переписать, чтобы в нём появился смысл. Он попросил меня помочь в этом, поэтому мне пришлось разобрать весь византийский клубок интриг, предложение за предложением, дата за датой,

извлекая смысл из путаницы и мешанины объектов-субъектов-глаголов. В конце этого послания Ярослав сделал осторожное предположение, как подсказку для следствия, что возможно ни одна из упомянутых девушек никогда не покидала территории Ганы и что, возможно, никакого золота не было и в помине.

Это отличная история. Теперь у меня есть доказательство того, что западноафриканские золотые мошенничества работают. Пятнадцать тысяч фунтов — это большие деньги для любой страны.

Глава 12. Венесуэла.

"Сальто Анхель" в переводе означает "водопад Ангела". Это самая известная достопримечательность Венесуэлы, самый высокий водопад в мире, падающий с плато Ауян-Тепуи почти с километровой высоты. Он настолько труднодоступен, что даже коренные индейцы пемон о нём не знали и не дали ему имени. Не смотря на все усилия по деколонизации, у водопада осталось имя Сальто Анхель. Поясню для тех, кто не очень разбирается в истории: в Латинской Америке много мест, названных в честь то одного, то другого католического святого, но название этого водопада не имеет ничего общего с религией. Он был назван в честь легендарного американского пилота Джимми Эйнджела, который открыл его чисто случайно в марте 1935, облетая окрестности в поисках золотоносной

жилы, которая, как он верил, должна была быть где-то там. Он пытался приземлиться недалеко от водопада пять раз, пока наконец в октябре 1937 года не сел на вершине плато. Это был первый и последний самолёт, который смог сесть там. При посадке его моноплан "Фламенко" увяз шасси в болоте и остался там на последующие тридцать три года. Эйнджелу и его напарнику понадобилось одиннадцать дней, чтобы спуститься пешком с плато и добраться до цивилизации. В 1970 году самолёт был снят с горы армейским вертолётом и теперь отреставрированная крылатая машина красуется на лужайке перед аэропортом города Боливар.

Вопреки мнению «экспертов», к водопаду нет пути полностью по суше, даже по индейским тропам. Единственная тропа, по которой можно пройти — это последний участок около мили от лагеря на реке Чурум до места, откуда открывается вид на водопад. Дороги к лагерю нет, индейских троп тоже нет. В этой местности никто не живёт. Индейцы пемон считают Ауян-Тепуи плохим местом, и весь регион теперь объявлен национальным парком, который управляется племенем пемон из Канаймы.

Чтобы добраться до водопада, лучше всего начать из города Боливар на реке Ориноко. Оттуда примерно час лёта на маленьком самолёте до посёлка Канайма в джунглях, где расположено управление национального парка и центр организации туров к водопаду. В Канайму нет дорог, а бурные пороги не позволяют лодкам с грузами подняться вверх по реке. Небольшие индейские каноэ могут преодолевать пороги в течении пяти месяцев, когда в реке достаточно воды, но всё снабжение Канаймы осуществляется по воздуху. Люди прибывают туда на самых разных самолётах из Боливара или Порто Ордоз, грузы доставляются огромным русским вертолётом, который может поднять целый грузовик.

От Кайнамы пять часов на долблёных каноэ вверх по реке и последний километр пешком. С декабря по март в реке недостаточно воды, чтобы пройти на каноэ, и единственная

возможность добраться до водопада — это самолёт. Нигде поблизости от водопада нет взлётно-посадочных полос, большой грузовой вертолёт вылетает лишь в случаях чрезычайных ситуаций. Полёты к водопадам, которые продают туристам в сухой сезон, на самом деле означают несколько минут облёта водопада, пару фото через иллюминатор самолёта и обратный полёт в Кайнаму или Боливар. В сухой сезон количество воды в реке уменьшается настолько, что водопад испаряется на пол пути своего падения. Тонкая лента воды, падающая с утёса, достигает земли в виде тумана.

Исходя из всего этого, планировать нужно тщательно. В мае, перед сезоном дождей, и в ноябре, когда река уже начинает пересыхать, пятичасовое плавание может превратиться в двенадцатичасовой кошмар, когда команда и туристы тянут тридцатифутовую долблёную пирогу по камням частично пересохшего русла, бьются о валуны на порогах в темноте ночи. Агенты в Боливаре продают туры, не консультируясь с людьми в Канайме, обещая путешествие, которое физически невозможно.

Лучшее время — с июня по октябрь. Предлагается много разных туров. Три дня и две ночи — обычно необходимый минимум. Два дня и одна ночь стоят лишь чуть меньше, но у вас почти не будет времени посмотреть водопад. Вы доберётесь до лагеря уже в сумерках, посмотрите на водопад с реки, а на следующий день с утра уже начнёте спуск по порогам. Существует также нечто называемое «целый день» — совершенно ненормальный способ посещения водопада за один день с отправлением из Боливара в три ночи и, если всё складывается удачно, возвращением в город в десять вечера того же дня. Такой тур хорош лишь для того, чтобы получить право говорить всем, что вы там были. Он очень дорогой и обычно его берут мазохисты японцы.

В Венесуэле нет железных дорог, здесь абсолютно всё перевозится автомобилями. Стоимость горючего никогда не

принимается во внимание при расчёте стоимости перевозок. На один боливар — это местная валюта — можно купить десять литров бензина. В условиях действующей социалистической экономики на чёрном рынке за один доллар давали шестьсот боливаров, а к тому времени, когда мы покидали страну — уже восемьсот. То есть на один доллар можно было приобрести восемь тысяч литров бензина. Да, восемь тонн на доллар!

Во всех окружающих странах цены на горючее были на уровне мировых, поэтому контрабанда дешёвого бензина из Венесуэлы всегда была прибыльным бизнесом. Граждане всех окружающих южноамериканских стран могут пересекать общую границу без паспорта, так часто, как им хочется, просто предъявляя удостоверение личности. Правительство в Каракасе пытается минимизировать контрабанду всеми возможными способами. В Венесуэле нельзя прийти на заправку с канистрой, чтобы наполнить её, бензин продаётся только непосредственно в бак автомобиля. Поэтому таксисты, которые живут рядом с границей, установили на свои американские автомобили огромные баки. Каждое утро они заправляют сто пятьдесят литров на несколько центов, перевозят липовых пассажиров через границу в Колумбию, после чего сливают топливо своим сообщникам, которые продают его с огромной прибылью.

Венесуэльским яхтам выделяется квота субсидированного топлива в размере восьмисот литров в месяц независимо от типа, будь то мотокруизёр или парусная. Зарубежным лодкам запрещено заправляться на обычных заправках, они должны бункероваться на регулируемых государством пунктах в маринах по специально установленной цене, близкой к ценам в других странах. Я не встречал ни одного яхтсмена, который бы согласился с подобным унижением. Имена таксистов, которые привозят пластиковые бочки с горючим прямо в марину, передаются из уст в уста. Работник одной из марин также может доставить горючее по сниженной цене прямо к лодке.

Я встречал венесуэльских контрабандистов горючим в Бартике, в самом сердце Гайаны. Они перевозили по две тонны горючего за раз в пластиковых бочках, уложенных на бок в сварных стальных пирогах, совершая при этом восемнадцатичасовое плавание через серьёзные пороги, но поскольку бензин для подвесных моторов почти ничего не стоил, деньги, которые они выручали за доставленное дизельное топливо, были практически чистым доходом.

С приближением парламентских выборов президент Венесуэлы, чувствуя шаткую почву под ногами, обвинил соседнюю Колумбию в подрыве его экономики контрабандой дешёвого топлива, приказал закрыть границу и довёл ситуацию до грани войны, хотя простой расчёт показывает, что весь объём контрабанды представляет собой каплю в море общего внутреннего потребления.

Самый дешёвый способ передвижения по Венесуэле — на автобусе. Отсутствие запчастей вывело из строя большую часть автопарка, поэтому конкуренция за место может быть жестокой. Некоторые автобусные компании подняли цены, сделав их недоступными для бедных, но для нас они всё ещё были очень низкими. Поездка за триста километров от Пуэрто ла Круз до столицы (Каракаса) стоила один доллар. Недостаток автобусов означает, что многие рейсы отменяют. Рейсы отправляются рано утром или поздно ночью. В течении дня отправления очень редки. Альтернатива автобусам — маршрутное такси. В городах северо-восточного побережья это обычно огромные американские седаны с ревущим восьмицилиндровым бензиновым мотором и шестью креслами в салоне. Венесуэла никогда не производила автомобили целиком, но было много заводов, на которых скручивали вместе импортированные узлы. Экономический бойкот, организованный США, перекрыл поток запчастей для всего, что произведено в Штатах, поэтому старые маршрутки Шевроле

ремонтируются с помощью проволоки, верёвок, грубой сварки и всего, что можно снять со старых машин. У ржавых колымаг дребезжащие панели, лысая резина, отсутствуют дверные ручки и фары, стёкла дверей не опускаются, а капот, защищающий мотор, закрывается цепью с навесным замком. Вылетающие из шаровой опоры передние колёса настолько обычное явление, что я даже перестал отмечать эти случаи в дневнике. При существующих тарифах на маршрутное такси (они регулируются государством) владельцы не могут себе позволить техобслуживание даже если бы были запчасти. Маршрутные такси ходят по установленным маршрутам и отправляются сразу, как только заполняются, высаживая и подбирая пассажиров в любом месте по требованию. В городе обычный тариф за поездку в четыре километра был двадцать боливаров (примерно три или четыре цента). Поездки на большие расстояния начинаются на автобусных терминалах и повторяют автобусные маршруты. Маршрутки дальнего следования — это обычно четырёхместные японские автомобили в гораздо лучшем техническом состоянии. Они набирают полный салон всего за несколько минут и сразу отправляются. Цена в три раза выше, чем на автобусе: триста километров от Пуэрто до Боливара — около трёх долларов.

Мы покинули марину рано утром, выйдя на рассвете за ворота на главное шоссе в поисках такси, чтобы доехать до автовокзала. Я не был уверен, по какому курсу смогу обменять доллары в провинции, (транзакции чёрного рынка — бизнес любящий тишину), поэтому обменял в Пуэрто у проверенных людей всю сумму, которая, как я думал, понадобится для поездки к водопаду. Триста долларов наличности на двести тысяч боливаров. Правительство упрямо отказывалось признать реальность чёрного рынка и настаивало, что доллар равен шести боливарам. Официальная минимальная зарплата, которую получал учитель начальной школы, равнялась двести сорока семи боливарам (тридцать пять центов) в день, или

7500 в месяц. Теоретически самая большая циркулирующая бакнота в сто боливар (достаточно крупная сумма по местным меркам) стоила пятнадцать центов. Часто при обмене вместо сотенных вам дают пачки банкнот по пятьдесят, а то и двадцать или десять боливар, поэтому двести тысяч — это огромное количество налички, которая не полезет ни в один карман. Пачки денег туго стянуты резинками, при обмене их не открывают и не пересчитывают. Расчёт идёт пачками, а не отдельными банкнотами. Моя наплечная сумка раздулась от денег и мне хотелось скорей избавиться от них — не от того, что я боялся носить такую сумму с собой, просто было некомфортно. Безопасность в Венесуэле может быть проблемой. Это зависит от того, где вы находитесь и как вы выглядите. Преступность настолько высока, что правительство запрещает публиковать статистику. Ограбления случаются постоянно, выстрелы слышны каждую ночь. Несколько безопасных отелей и марин, в одной из которых мы держали лодку, были окружены широкой полосой рыбацких трущоб. Ходить по улице днём не представляло собой проблем, но грабители быстро примечают слабых, и за прошедшие годы многие яхтсмены робкой наружности лишились своих кошельков, особенно когда бывали выпивши. Но так бывает не всегда. Один мой русский друг, стоявший в марине, плевал на всё это. Однажды, сильно чем то огорчённый, он хорошо выпил и пошёл гулять по трущобам в надежде дать выход своей злости в хорошей драке. Бритый налысо, гориллоподобный, в возрасте слегка за сорок, с головой из плеч, без шеи, белый, насколько только можно быть белым, отошедший от дел браток, он ходил всю ночь туда-сюда по кривым улицам трущоб, напрашиваясь на драку. За ним наблюдали из-за приоткрытых дверей, но как только он приближался, двери закрывались. Никто не осмелился показаться у него на пути. Приморские трущобы полны грабителей, но они не дураки и чувствуют опасность.

— Да что не так с этими парнями!? — жаловался мне шкипер на утро. — Никто даже стрельнуть закурить не вышел!

Билетная касса на автовокзале была закрыта несмотря на данные вчера заверения, что откроется в 05:30. Билет нельзя купить днём раньше. Мы вышли наружу, где стоят такси и двадцать минут спустя уже тряслись в старом Мицубиши, несущемся по четырёхполосной автостраде на юг.

В Венесуэле никто на контролирует превышение лимитов скорости. Отличные асфальтовые дороги обеспечивают движение со скоростью 140-150 километров в час, и скучная равнина, нетронутые пастбища (здесь их называют — льянос) быстро проносились мимо. Сотни миль идеальных сельскохозяйственных угодий никак не используемых. Нигде нет ни деревень, ни посёлков, ни ферм. Никто ничего не выращивает, продукты импортируются, оплачиваются доходами от экспорта нефти. Возле Эль Тигре мы проехали дымящие вдали вышки нефтяных полей и, ещё до полудня, по подвесному мосту Ангостура, проскочили над мутной коричневой рекой Ориноко. Ещё совсем недавно, пока не открыли новый мост в Порто Ордаз, это был единственный мост на всём протяжении реки. Но необходимости в других мостах нет, так как за Ориноко живёт очень мало людей. К югу от него лежит сельва, лес начинается от Ориноко и тянется на тысячи километров.

От автостанции Боливара мы взяли такси до аэропорта, который находится посреди города. В Венесуэле поездка на такси по городу никогда не стоит больше пол доллара. Множество турагентов, организующих поездки на водопад, работают возле аэропорта. Я увидел три или четыре офиса; имена агентов были знакомы — они фигурировали в моих заметках. Начались долгие торги. Пара наших прижимистых друзей ездили на водопады месяц назад, так что у нас было общее представление о ценах, но курс боливара был в

свободном падении по отношению ко всем твёрдым валютам, и они постоянно росли. Росли они скачкообразно, увеличивались вдвое или втрое за ночь, после чего некоторое время оставались стабильными, а доллар продолжал галопировать.

С уже ясным представлением о возможных вариантах, мы взяли такси до Старого Города, где есть множество отличных гостевых домов, которые здесь называют «посада». Друзья рекомендовали нам Посада Дон Карлос — прекрасно отреставрированный средневековый особняк в центре Старого Города.

Около пятнадцати лет назад молодой немецкий гид, работавший на Ориноко, обнаружил заброшенный, полуразрушенный испанский особняк в самом центре Старого Города. Он решил восстановить его и превратить в гостевой дом для туристов. Его отец вложил приличные деньги в реставрацию, надеясь, что это будет его пенсионный фонд. Денег немцы не пожалели. Двухэтажный основной дом с просторным двором размещался под сенью пышного дерева, едва помещающегося в скверике, расположенном в центре. Крыша поддерживается массивными балками, побеленные стены разделены на блоки участками кладки из кирпича или дикого камня. Полы покрыты плиткой, на каждом этаже различный узор. Все двери и окна высотой одиннадцать футов — достаточной, чтобы мог въехать всадник на лошади. У окон, которые выходят на главную улицу, забранных кованными железными решётками, сложены отличные каменные лавки. В старые времена кокетливые дамы сидели там, наблюдая за уличной жизнью. На ночь и во время дождя окна закрываются деревянными ставнями. Во всём особняке нет ни одного стекла. Владельцы собрали удивительную коллекцию старинных вещей, которые красуются в каждом углу дома. Несколько ранних офисных пишущих машинок, швейная машинка "Зингер", фонограф, дагерротипный фотоаппарат, телефон, приводимый в действие с помощью рукоятки. Старые

вещи стояли в античных шкафах, на столах и комодах, открыто, снаружи. Ничто не прибито, ничто не закрыто стеклом. Стены украшают оригинальные акварели с видами города, старинные гравюры. Этническое искусство, медные птицы стоят в перемешку с предметами быта, кухонными принадлежностями, бутылками, кастрюлями и сковородками, а также самыми разнообразными вещами.

Мебель старинная, деревянная. Есть даже комплектный деревянный бар из какой-то старинной питейной забегаловки. Волшебная атмосфера. Ощущение, словно перенёсся в декорации к фильму, созданные специально для тебя. План старика жить на пенсии с доходов от посады не сработал. И дело не только в упадке туризма и экономическом хаосе. Менеджмент гостевого дома день ото дня становился всё хуже. В посаде Дон Карлос не готовят пищу, холодильник бара пуст, турагент недоступен. Три собаки постоянно лают на всё, что движется по улице. Постояльцам разрешается готовить, но кастрюли и сковородки убирают после шести вечера, когда персонал уходит домой. Что касается атмосферы — это великолепное место, но не ожидайте отельного сервиса.

Все гостевые дома обычно работают и как турагенты, но владелец Дон Карлос отсутствовал и на звонки не отвечал. Поэтому мы забронировали номер, оставили пожитки и вернулись в аэропорт, опять поторговаться. Я начал уставать, таская повсюду с собой три килограмма налички. Цены, которые мы обсуждали утром, уже устарели, некоторые логистические стыковки оказались невозможными, и, что самое главное — аэропорт Боливара в среду и четверг будет закрыт на обслуживание. Они укладывают новый асфальт на главной подъездной дороге по мере поступления фондов. Самолёты могут летать лишь с субботы по вторник. На среду и четверг они улетают в Порто Ордаз — большой город примерно в ста километрах. В конце концов мы договорились с молодым перуанцем у него в офисе. Мне пришлось вытащить ещё одну

стодолларовую бумажку, чтобы оплатить тур, но позже, на реке, разговаривая с людьми в каноэ, оказалось, что мы заплатили намного меньше, чем все другие.

Избавившись от тяжёлых пачек с боливарами, мы сели под самолётом Джимми Эйнджела на лужайке перед аэропортом. Тщательно отреставрированный, он выглядел как хрупкий коробок, построенный сумасшедшим самодельщиком где-то на Среднем Западе. Коробчатый алюминиевый фюзеляж, короткие стойки шасси с крохотными колёсами, массивный девятицилиндровый мотор. У этих ребят действительно были стальные яйца. Эйнджел был пилотом в летающем цирке, пока не устал от трюков и не начал летать между тепуи[33] на Гвианском плоскогорье. В 1921 году он встретил в панамском баре геолога и исследователя с Аляски Мак Кракена. Тот рассказал Джимми о горе в Южной Америке, где есть река полная золота. Эйнджел предложил доставить его туда за три тысячи долларов, что было очень серьёзными деньгами по тем временам. К его удивлению, геолог согласился. Когда они летели над джунглями Венесуэлы, Мак Кракен давал ему устные указания, пока они, наконец, не приземлились где-то на горном плато. Мак Кракен отправился к реке и принялся наполнять мешок золотыми самородками и закончил лишь тогда, когда пилот стал настаивать, что пора возвращаться, так как приближались сумерки. Где конкретно они были — можно только догадываться. В те времена лес не был изучен и карт не было. Одержимый желанием найти это место, Эйнджел посвятил остаток своей жизни его поискам. Даже без карт он был уверен, что они приземлялись на Ауян-Тепуи. В течении нескольких лет он пять раз пытался сесть на плато, но не смог найти прогал в джунглях. Во время одного из полётов он открыл каньон и водопад, от вида которого чуть не потерял управление. Поток падал с небес. И он был первым белым человеком, который его увидел.

Утром агент отправил свою сестру забрать нас из посада. Компания Трансманду Эйр использует самые разные типы самолётов: нас втиснули в крохотный шестиместный. Четыре туриста, страдающий лишним весом государственный чиновник и плэйбой пилот. В полёте на высоте семьсот футов, утром, пока облака ещё не закрыли землю, была отличная видимость во всех направлениях. Саванна с редкими деревьями уступила место густому лесу, который сверху выглядел как гигантские брокколи. Мы пересекли неправильной формы водохранилище Гури ГЭС — одной из самых крупных гидроэлектростанций на земле. Она питает большую часть электросетей в стране. При всей дешевизне топлива семьдесят пять процентов электроэнергии в Венесуэле вырабатывается гидроэлектростанциями. Дизельные генераторы используются только в аварийных случаях.

Чем дальше на юг мы летели, тем меньше признаков человеческого жилья можно было разглядеть, пока наконец все дорожки и узкие тропинки не скрылись под покровом леса. Первая тепуи появилась на горизонте. Туземный посёлок Канайма расположен на берегу великолепного озера в низовьях реки Каррао. Река расширяется более чем на милю и впадает в озеро цепочкой водопадов, падающих с широкого уступа около двадцати метров высотой, разделённых островками. Сам посёлок разбросан на большой площади. Группа домов здесь, турбаза там, несколько бунгало, каменная церковь, большая территория школы. Всё в окружении безупречных лугов и участков лесопарка. Нигде ни частички мусора. Нет ни пластиковых пакетов, ни фантиков от конфет, ни использованных одноразовых салфеток. Нет мусорных мешков с гниющей рыбой, которые ночью раздирают бродячие собаки, что является обычным делом на северном побережье. Индейцы пемон гордятся своим краем и содержат лес в безупречной чистоте.

Национальный парк Кайнама занимает 30 000 квадратных километров и управляется туземцами — индейцами пемон. Чавес передал им эти земли в собственность. Вы не можете бродить по парку, где вам заблагорассудится. Во-первых, там нет дорог, во-вторых, не существует карт. Вы обязательно заблудитесь. GPS координаты бесполезны, когда их нельзя наложить на карту. В Кайнаме вы превращаетесь в беспомощного туриста. Нас передали гидам, которые быстро изменили порядок, который им пытались навязать посторонние. Множество компаний бьются за скудный ручеёк туристов, не поверивших параноидальным слухам, распространяемым западными медиа. В группе из двадцати туристов были люди, купившие четырнадцать различных туров, но все направляющиеся к одному водопаду. Гиды быстро разделили группу по разным каноэ: в одно более молодых и крепких туристов, в другое японцев преклонного возраста. Франциско, молодой индеец пемон, взял нашу группу. Он студент, изучает архитектуру. Приехал в Кайнаму на туристический сезон, водит людей на водопад. Спокойный, вежливый, уверенный, терпеливый и всегда готов помочь. Франциско говорил на безупречном испанском и лучшего гида нам было не найти. Нам сказали, что мы отправимся на водопад прямо сейчас, а не на следующий день. На ланч в дороге будут сэндвичи. Все согласны?

Всё движение вверх по реке происходит на туземных деревянных каноэ. (Слово «каноэ» происходит отсюда, с северного побережья Южной Америки, от индейцев аравак). Пемон вытёсывают свои пироги длиной около тридцати пяти футов из цельного ствола дерева. Борта разводят шире, нагревая их на огне. В самом широком месте ширина пироги около четырёх футов. Дополнительный восьмидюймовый пояс делает надводный борт выше и корпус шире. Дно пироги толщиной около четырёх дюймов, чтобы выдерживать постоянные удары о камни, когда воды в реке становится

меньше. На плоском транце подвешен сорокавосьмисильный двигатель. Это не очень много, если учесть силу порогов. Каноэ берёт десять-двенадцать пассажиров, два-четыре гида и шкипера. Некоторые операторы пытались внедрить алюминиевые лодки, но они оказались слишком лёгкими. Преодолевая крутые пороги, шкипер часто вынужден поднимать мотор из воды, и лодка должна иметь достаточно инерции, чтобы проскочить наиболее мелкий участок без помощи двигателя. Сварные стальные каноэ гораздо лучше, но они ржавеют.

Последние два месяца уровень воды в реке падал, но её было ещё достаточно. Предстояло пройти множество порогов, поэтому наш багаж был завёрнут в толстый пластик и уложен на дне пироги на корме; всех предупредили защищать камеры от брызг, поднимаемых носом каноэ.

Около полудня мы уселись на деревянные жерди на дне лодки и шкипер запустил подвесной мотор. Несколько минут спокойного хода по широкой реке и вскоре каноэ встали у песчаной косы. Пороги Маюпа были слишком бурными, чтобы проходить их на полностью загруженной лодке. Мы прошли пешком с полчаса по широкой песчаной тропе по открытой саванне. Бутафорская индейская деревня под соломенными крышами, сувенирные безделушки на продажу, плоские вершины величественных тепуи вдалеке... Тепуи похожи на далёкие острова на суше. Эти высокие плоские горы — остатки прошедшей геологической эры. Древнее песчанниковое плато эродировало, оставив невероятные скопления скал с вертикальными стенами и плоским верхом. Находясь миллионы лет в полной изоляции, они стали домом для удивительного разнообразия эндемичных форм жизни, растений и животных, не встречающихся более нигде. Тепуи вдохновили Конан Дойля написать его «Затерянный мир». Около восьмисот тепуи разбросаны по Гран Сабана[34]; Ауян-Тепуи, с которого падает водопад Анхель, является одним из

самых больших. Имея площадь около 700 квадратных километров, он протянулся на пятьдесят километров в длину. Он похож на сильно изогнутый полумесяц с извилистыми, размытыми двумя реками-контурами, его стены поднимаются ввысь почти на километр.

В конце пешего перехода мы впервые увидели Ауян-Тепуи вдали. Вертикальные, чёрные на фоне светлого неба стены песчаника поднимались как замок гигантов. Мы съели сэндвичи на обед и неспеша искупались в реке. В реке Каррао чёрная вода, слегка кислотная, окрашенная в тёмно-коричневый, иногда почти красный цвет из-за гниющих растений, выделяющих танин. Рыба не любит кислую воду, поэтому реки с чёрной водой не отличаются хорошей рыбалкой. Комарам кислая вода тоже не по вкусу, поэтому здесь нет малярии. Вода окрашена в коричневый цвет, но абсолютно чистая и пригодна для питья.

Мы опять погрузились в каноэ, так и не увидев порогов Маюпа. Хотя, на обратном пути, на следующий день, хорошо их рассмотрели. Становилось поздно, шкипер решил, что команда у него достаточно авантюрная и прошёл верхние пороги с полной загрузкой. Огромная волна накрыла нос пироги, наполовину затопив её; чуть позже, когда мы летели через буруны, на нас обрушилась ещё одна. Помощник шкипера лихорадочно отчёрпывал воду пластиковым ведром. Все промокли до костей, но нас предупредили заранее, и наш багаж был надёжно упакован.

Не успели мы прийти в себя, как влетели в следующую серию порогов, не менее бурных. Настоящий рафтинг «белой воды», совершенно бесплатно. Самые нижние пороги были слишком сильными, чтобы идти с полным грузом, поэтому нас высадили, и мы обошли их по тропе.

Примерно через тридцать пять километров вверх по реке Каррао вертикальные стены Ауян-Тепуи оказались в полумиле по правую руку. Ещё два каскада порогов, не очень сильных,

лишь слегка плеснувших водой в пирогу при прохождении. После поворота в реку Чурум всё меняется. Она в несколько раз ỳже реки Каррао, мельче и имеет больший уклон. Все тридцать километров по ней до лагеря представляют из себя сплошные пороги. Шкипер передал управление подвесным мотором своему юному помощнику, а сам переместился на нос каноэ искать проходы в порогах и помогать рулить на перекатах, когда подвесной мотор приходится поднимать. Некоторые участки были настолько узкими, что я никогда бы не подумал, что в этот поворот можно протиснуть тридцатипятифутовую долблёнку, полную людей. В Каньоне Дьявола река пробивается между двумя огромными валунами, поток сужается до двух метров и несётся вниз, а путь наверх преграждает третий массивный камень. Судорожно гребя вёслами, ребята всё же протолкнули долблёнку по узкому желобу, затем резко повернули, не задев камень.

Внезапный шквал дождя обрушился на лодку, холодный ливень накрыл реку. Мы обернули Наташину камеру клеёнкой, сами-то мы быстро высохнем, не сахарные.

Грандиозные стены тепуи медленно скользили мимо, каждый поворот реки открывал разные силуэты, мы наблюдали десятки безымянных сезонных водопадов. Узкие ленты воды падали в бездну, превращаясь в тонкий туман и полностью исчезая парой сотен метров ниже, словно в старинном замке прорвало трубы. И вдруг вдалеке появилась широкая полоса воды, падающая с невероятной высоты в небе. Был отчётливо виден примерно двухсотметровый верхний участок водопада, медленно, словно в замедленной съёмке падающий вниз, а нижняя его часть скрывалась за отрогом горы. Я смотрел на ВЕЩЬ В СЕБЕ. О подвигах Джимми Энджела я прочитал впервые когда мне было пятнадцать и уже год спустя написал список из пятидесяти четырёх мест в мире, которые хотел посетить. У меня есть какое-то влечение к водопадам, они очаровали меня задолго до того, как я увидел первый из них.

Из этих пятидесяти четырёх мест четыре были водопадами. За годы, посетив часть мест из списка, я понизил рейтинг некоторых, от многих и вовсе отказался, но водопад Анхель всегда был в списке, дожидаясь меня.

На очередной излучине реки водопад исчез, но через милю снова появился гораздо яснее. Река стала очень мелкой, мотор кашлял и плевался. В конце концов мы сломали винт о подводный камень и зашли в тихую заводь, чтобы поменять его на новый. Ещё пара миль, и мы достигли лагеря на острове Исла-Ратон.

Восемь различных туристических компаний построили свои собственные базы для туристов на берегу реки Чурун на острове Ратон. Скрытые в лесу в нескольких метрах от берега, они разделены небольшим расстоянием, чтобы сохранить конфиденциальность, но кроме нас никого не было видно. Вечерело, но было ещё светло. Мы бросили сумки в лагере и, пройдя через два соседних пустующих лагеря, вышли к сказочной смотровой площадке прямо напротив водопада. Весь водопад был виден целиком, всего в паре миль. Заработали затворы камер. У меня фотоаппарата не было, поэтому было больше времени для созерцания. Я не поэт, и что бы я ни написал, это не сможет отразить величие водопада. Скажем так: мне потребовалось сорок пять лет, чтобы добраться сюда, и ожидание того стоило.

Лагерь Кавач состоит из двух больших навесов из гофрированного железа на тонких деревянных столбах: один навес предназначен для ночлега, другой служит столовой под открытым небом. Никаких стен, два ряда крепких гамаков свисают со стропил, пол — участок чистого выметенного песка. В столовой два длинных ряда столов и скамеек. Небольшая каменная кладовая, где гиды хранят своё снаряжение, когда лагерем никто не пользуется. На ужин ребята приготовили курицу гриль, которую подали с рисом и салатом — это было

вкуснее, чем мы привыкли в «цивилизации». Маленький генератор обеспечивает электричество с шести до девяти вечера для освещения и зарядки гаджетов. Спали все при выключенном свете, свернувшись в гамаках.

Гамак — это гениальное изобретение. Оно тоже происходит откуда-то с этих мест. Слово *гамак* имеет аравакские корни, так же, как и *барбекю*, *саванна*, *каноэ*.

Хорошо сделанный гамак удобен, не требует обслуживания, его легко транспортировать, и он удерживает спящего над землёй, где у жутких ползающих существ могут быть свои собственные намерения по поводу тёплых тел. В этой поездке мы не встречали комаров, но всё равно спали под москитными сетками. Подвешенные на тех же балках, что и гамаки, они делали лагерь похожим на общежитие из арабских ночей. Гамаки могут показаться неудобными, но как только вы в них поспите, измените своё мнение. Даже люди, которые вечно жалуются на боль в спине от неудобной кровати, не жаловались на ночь в гамаке.

Утром густой туман, поднявшийся с реки, окутал лагерь, абсолютно ничего не было видно. Быстрый завтрак, крепкий кофе, и мы переправились на каноэ к другому берегу. Взошедшее солнце разогнало туман, и водопад засиял над головой. Мы пошли вдоль короткого ручья, ответвляющегося от реки Чурун и ведущего к самому водопаду. В 1955 году этот ручей получил название Гауя, так как до этого времени был безымянным. Возможно, это слово звучит как местное, но на самом деле это название реки в Латвии. Южная Америка полна неожиданных историй. Речь идёт о латвийском исследователе и авантюристе Александре Лайме. Он был первым белым человеком, достигшим подножия водопада. В одиночку прошёл через джунгли и добрался туда в 1946 году. В конце пятидесятых годов он был первым человеком, поднявшимся на Ауян-Тепуи и добравшимся до вершины водопада, обходным

путём. Он также обнаружил самолет Джимми Эйнджела, который застрял в грязи, и загадочное сообщение, написанное в кабине пилота. Поскольку убедительных доказательств того, что пемон дали своё название ручью, не было, он предложил имя Гауя из своей родной Латвии. Позже он проложил тропу вдоль ручья, ту самую тропу, по которой мы шли к смотровой площадке, долгое время носившую его имя «Мирадор де Лайме».

Песчаник выветривается, превращаясь в песок, поэтому все дорожки в массиве песчаника песчаные, а почва очень бедна питательными веществами. В результате тропический лес выглядит намного тоньше, чем аллювиальные джунгли Гайаны. Леса в Канайме никогда не вырубались, мы шли по девственным насаждениям, но всё же казалось, что они чахлые: не было ни деревьев толще восемнадцати дюймов, ни лиан. Очень мало лиан, почти никакого подлеска. Множество бромелий, орхидей и парящих колибри, на участках у воды изобилие папоротников и мха, но в целом лес был далеко не таким густым, как можно было бы представить в джунглях. Тропа извивалась вдоль ручья, постепенно поднимаясь вверх. Впереди, сквозь кроны деревьев, ничего не было видно, и вдруг тропа вышла на огромный валун, нависший над оврагом, и, вытянув шею, как гуси, мы увидели водопад полностью, сверху донизу. Две узкие ленты воды срывались со скалы в километре над нами. Одна разбивалась о камни на полпути вниз, а левая падала до самой земли, медленно, как в замедленном кино. Я подсчитал, сколько времени требуется капле, чтобы завершить свою самоубийственную миссию. Где-то около 40 секунд. Много времени, чтобы подумать о разных вещах. Вода при падении образует зубчатые волны, извергает облака тумана, которые кружат вокруг падающего потока; белый занавес изящно спускается к подножию.

У подножья водопада нет озера. Со стены из песчаника высотой в километр, постоянно размываемой мощным

водопадом, падает много выветрившегося щебня, который образовал внизу большую кучу острых камней. Ударяясь о землю, вода разбивается об острые камни, просачивается под и между ними. Лишь примерно через полмили ниже образуется обычное русло, которое почти сразу же превращается в красивый водопад высотой около десяти метров. У подножья этого небольшого водопада образовался «Бассейн счастья». Мы дошли до него и провели пару счастливых часов, плескаясь в воде. Растянувшись на тёплом валуне, заложив руки за голову, я смотрел на водопад Анхель. Мне всё было мало. Привычки скалолаза заставляли меня искать возможные маршруты восхождения по стене. Я знал, что первые несколько попыток подняться на неё в конце шестидесятых годов потерпели неудачу по разным причинам, и только в 1971 году первое восхождение увенчалось успехом: девять дней восхождения и полуторадневный спуск. Я спросил гида. Нет. Сейчас никто не делает попыток восхождения на водопад. Я уверен, что дело не в отсутствии желающих.

Я повернулся на валуне в противоположную сторону. Там открывается великолепный вид на глубокую долину реки Чурун, врезанную в Ауян-Тепуи, с тёмными каньонами, выдолбленными её притоками. Там же были видны ещё несколько мощных водопадов. Конец сентября, погода стояла прекрасная, утром было видно на многие мили.

По пути назад мы встретили группу пожилых японцев, купивших ужасный однодневный тур. Закутанные от солнца в несколько слоёв тряпок пастельных тонов, они были похожи на хрупкие высохшие мумии. Сквозь узкую щель между платками виднелись лишь глаза. Одна из наиболее медленных старушек была так немощна, что её вели за руку. Наш гид Франциско очень уважал пожилых японцев. Единственное, что беспокоило гидов, это чтобы японцы не померли ночью от старости. «Если они вообще проснутся утром, то обязательно доползут до

самого водопада, — сказал он. — Не то, что молодые силиконовые куклы из Каракаса». Он имел в виду красавиц, пациенток пластических хирургов, которых часто можно увидеть в городах Венесуэлы. При прохождении порогов вниз по течению каноэ управлялось гораздо труднее. Чтобы проскочить между валунами и мелкими перекатами, в некоторых местах гидам приходилось делать полный поворот, чтобы направить лодку правильным курсом. Каньон Дьявола с его узким жёлобом мы обошли по суше, а пустая пирога с поднятым двигателем сплавилась по воде. В Канайме мы завершили поход у водопада Укайма — одного из каскадов, граничащих с лагуной.

На следующее утро мы прошли через деревню до пляжа в лагуне. Я сунулся в один из магазинчиков… и потерял дар речи. Остальная часть Венесуэлы страдает от острой нехватки основных продуктов питания. Сумасшедшая система огромных государственных субсидий создала двухуровневый рынок. Бедняки и государственные служащие, привязанные к фиксированной ставке заработной платы, которая в настоящее время составляет тридцать пять центов в день, вынуждены делать покупки в субсидируемых государством супермаркетах, где цены поддерживаются на смехотворно низком уровне указом президента. В этих магазинах всегда многочасовые очереди, каждому гражданину разрешается приобрести лишь ограниченное количество товаров два дня в неделю в установленный день, определяемый последней цифрой в его удостоверении личности. Венесуэла является одним из крупнейших экспортёров нефти, и доходы от её продажи идут на оплату субсидий. Когда цены на нефть упали вдвое, казначейство Венесуэлы столкнулось с огромным дефицитом. Отсутствие твёрдой валюты означает отсутствие импорта, а то небольшое количество продукции, которое производит страна, раскупается быстрее, чем её можно заменить. А здесь, посреди джунглей, куда можно добраться только по воздуху, у людей

было всё. Рис, сахар, мука, макароны, основные продукты питания, которых не увидишь в магазинах, были сложены высоко на полках маленького магазинчика. И туалетная бумага! Недостижимая цель среднестатистического покупателя: в углу валялись рулоны туалетной бумаги. Никаких очередей, никаких спекулянтов, скупающих товары для перепродажи с 400% прибылью. Эти люди жили в нормальном, здравомыслящем мире. Неудивительно, что они были такими миролюбивыми, спокойными и дружелюбными. Безумие социалистического эксперимента их не коснулось.

Каноэ провезло нас по широкой дуге под несколькими водопадами, падающими в лагуну, и мы сошли у водопада Вадайма в середине потока. За водопадом есть узкая тропа. На краю скалы, откуда срывался поток, ярко-зелёное обилие папоротников и мха карабкается по стене из песчаника, с них стекают тонкие струйки воды, капли блестят на солнце. Мы прошли вдоль скалы и, скрывшись от яркого солнечного света, оказались в узкой длинной пещере за водопадом. Множество стрижей построили свои гнёзда в укромном уголке за грохочущей стеной воды. Супруги англичане, которых гид отвёз на соседний водопад, видели на стене ядовитую лягушку — чёрную с ярко-жёлтыми полосками. Стрижи (или ласточки?) кормились у верхнего края пещеры, где с выступа стекала вода. Пройдя около пятидесяти метров, мы вышли по другую сторону водопада, и теперь видели его сбоку. Пол пещеры гудел от грохота воды, природная сила этого места заставляла всех молчать или перешёптываться.

Около полудня мы улетели обратно на том же шестиместном самолёте с тем же пилотом. Перуанский агент, который продал нам тур, уверял, что мы обязательно вернёмся обратно в Боливар, и никак иначе, но рейс, естественно, перенаправили в Порто-Ордас, и добираться в Боливар нам пришлось самим. Возвращение к «цивилизации» было большим стрессом. Нужно

хорошо пристегнуть сумочку с деньгами, следить за тем, что у тебя за спиной, следить за сумкой, торговаться за каждый пенни, смотреть под ноги, чтобы не поскользнуться на гниющем мусоре, изобилующем на тротуаре. Гнусная сцена приключилась на автовокзале в Порто-Ордасе: надменные таксисты отказались меня везти, заявив, что я слишком грязен для их дерьмовых тарантасов. Только когда мы согласились оплатить всё такси полностью плюс штраф, хамоватый водитель отвёз нас в Сьюдад-Боливар, что в часе езды. Канайма была настолько мирной, зелёной, полной захватывающих чудес вдали от городских джунглей Карибского побережья, что я сел и записал историю, сразу, как только мы вернулись на лодку, прежде чем очаровательное настроение полностью растворилось в серой суете повседневной жизни социалистической Венесуэлы.

Трудно подобрать какие-то типичные детали для описания современной Венесуэлы. Два человека, посетившие одно и то же место с разницей в несколько дней, могут получить противоположные впечатления. Места, которые мы считали совершенно безопасными и дружелюбными, оказались убийственными и жестокими по отношению к людям, которых мы встретили неделю спустя. Единственное, с чем все согласны, это то, что Пуэрто-ла-Крус, крупный город-экспортёр нефти, где мы оставили «Кехаар» — это задница Венесуэлы. В какое бы другое место вы ни приехали, оно обязательно будет дружелюбнее, безопаснее и приятнее. К сожалению, больше нигде нельзя было безопасно оставить лодку.

Побережье Венесуэлы, где проживает большинство людей, настолько напомнило мне социалистическую Восточную Европу до падения Берлинской стены, что я без особых усилий перешёл в режим выживания, в котором вырос. Но я всё ещё думаю, что если пройти мимо Венесуэлы, вы многое пропустите. Это страна с одной из самых разнообразных в мире биосфер, здесь есть всё. Коралловые рифы, песчаные

пляжи, пустыни, равнины, саванны, огромные реки, нетронутые тропические леса, высокие горы, снежники, водопады — что угодно. Чувствуешь себя так, будто попал в одну из тех волшебных книжек о странах мира, полных цветных фотографий. Раньше я пускал слюни, когда разглядывал их в библиотеках, а теперь будто иду по ним и наблюдаю бескрайние пейзажи, замысловатые детали, неземные цвета, сумрачный свет. Глава за главой, земные чудеса, одно за другим.

Сейчас Венесуэла является самой дешёвой страной в мире. Нигде больше вы не сможете жить как король, тратя при этом сущие копейки. Нашей главной целью было выучить испанский язык, а для этого нужно задержаться на полгода в испаноязычной стране и приложить изрядные усилия. Мы купили стопки подержанных книг на испанском и вскоре уже начали расшифровывать написанное, а также пытаться говорить со всеми, кто был не против слушать.

Венесуэла не настолько опасна, как это представляют эксперты по круизингу. Конечно, некоторые районы, особенно побережье возле Тринидада, опасны, и лодки, шкиперы которых достаточно глупы, чтобы держаться близко к берегу, регулярно подвергаются нападениям. Пираты чаще всего действуют на небольших лодках с подвесными двигателями ещё меньшего размера и почти никогда не отходят дальше, чем на пять миль от пляжа. Если они не видят вас с берега, то и не знают, что вы там находитесь. Более крупные рыболовные суда со стационарными дизельными двигателями, встречающиеся далеко от берега, не занимаются пиратством: они слишком многим рискуют, если их поймают.

Наш российский сосед по марине последние четыре года вёл свой чартерный бизнес за пределами Венесуэлы, и на него напали всего один раз — не в Венесуэле, а на Сент-

Винсенте — острове, который считается безопасным для яхт. Местные бандиты с обрезом пришли ночью на долблёнке и захватили стоящую на якоре яхту. Но они выбрали не ту лодку. Насколько я понял, россияне согласились на все их требования: отдали деньги, телефоны и другие ценности, но пираты хотели большего. Когда они начали срезать верёвки и рубить мачете пластиковый корпус, у шкипера кончилось терпение. В ходе завязавшейся драки его яхта получила пулевое отверстие в бимини, но после этого первого выстрела бандиты сбежали, оставив в кокпите горсть окровавленных зубов. Им посчастливилось доползти до больницы живыми. Русские вообще абсолютно бесстрашны, и два разъярённых русских медведя, вооружённых ручками от лебедок — это не то, с чем хотелось бы столкнуться.

Предполагается, что круизинг — это расслабленный и спокойный образ жизни, но многие люди не способны так жить, им нужна драма. Если её нет, они её создадут.

В нашей гавани стоял итальянец на катамаране, такой себе неприятный тип. Его богатая семья снабжала его деньгами, лишь бы он держался подальше от Италии, поэтому он слонялся по ВестИндии, где его выгоняли из каждого места, которое он посещал. Он определённо достал всех и в нашей марине, после чего в раздражении переехал в соседнюю, оставив кучу неоплаченных счетов. Но и на новом месте в первый же день он встал не с той ноги. Он окончательно достал охранников. Те чувствовали запах анаши, доносившийся из его лодки каждый раз, когда он раскуривал косяк, и вызывали полицию. Береговая охрана обыскала лодку, нашла наркотик и отбуксировала его на свою базу у входа в гавань, через канал от марины.

В таких случаях размер причитающегося с вас вознаграждения хорошо известен. Если платите немедленно, до составления каких-либо документов — пятьсот долларов

США избавят вас от ответственности, и вы выйдете на свободу в тот же день. Две тысячи пятьсот долларов — это цена, если бумаги были уже оформлены, но не отправлены по инстанции. Если же вы настолько глупы и допустите, чтобы их отправили в штабквартиру, надеясь улизнуть не заплатив, выйти на свободу будет стоить вам десять тысяч. Если вы вообще не заплатите, это восемь или десять лет заключения, независимо от количества обнаруженного допинга. Закон говорит, что вы виновны, потому что не заплатили.

У причалов марины в Маргарите и Пуэрто-ла-Крус стоят несколько лодок, владельцы которых отбывают срок в Венесуэле, тогда как пятьсот долларов могли бы решить проблему. Ни на одном этапе переговоров обвиняемого не увозят и не запирают за решёткой, вплоть до дня явки в суд он находится под домашним арестом и может заниматься своими делами в надежде найти деньги. Лишь когда молоток судьи ударяет о стол и выносят приговор, только тогда его заключают в тюрьму в первый и последний раз.

Тот итальянец, о котором шла речь, всегда был на мели и вечно жаловался на расходы (в Венесуэле!), но я уверен, что у него хватило ума понять, что он глубоко в дерьме. Три дня его лодка стояла у причала береговой охраны. Должно быть, он заключил с ними какую-то сделку, потому что ещё в субботу вечером он был там, но в воскресенье утром исчез. Видимо кому-то заплатил и сбежал.

Было интересно наблюдать за разными реакциями на его бегство. Единственный американский шкипер в соседней гавани резко цедил сквозь зубы: "Как безответственно с его стороны! Он создаёт неправильное впечатление обо всём круизном сообществе. Ему следовало нанять адвоката и разобраться во всём по законным каналам. Нужно оставлять за собой чистый след, чтобы из-за тебя не пострадали идущие следом яхтсмены". Он был возмущён тем, что после одного нарушения закона итальянец усугубил его ещё одним

незаконным действием. С другой стороны, когда в то же воскресное утро российский шкипер пил с нами за столиком кофе, он одобрительно кивнул в сторону пустого причала береговой охраны: "Наконец-то этот придурок набрался смелости".

Нынешнее правительство Венесуэлы не поощряет визиты иностранцев. Президент открыто заявил по телевидению: «Гринго, go home». Гринго — это не оскорбление, так называют всех белых людей.

Преследование принимает различные формы. Особую тревогу вызывает аномальное поведение некоторых представителей береговой охраны. На отдельных заставах кое-какие из них перешли к неприкрытому бандитизму. Если лодка становится на якорь в их владениях, они сначала приходят с проверкой, а затем возвращаются ночью, поднимаются на борт, требуют деньги и выпивку. В настоящее время такая репутация у Скал Тестигос, и были случаи в Пуэрто-ла-Крус незадолго до нашего отъезда. Мелкие чиновники в марине тоже пытаются испортить жизнь. Ничего серьёзного, просто преднамеренные мелкие раздражители, постоянное изменение бессмысленных правил, высокомерие и некомпетентность в выполнении задач, отсутствие смысла и причин, лежащих в основе соблюдения правил. Мы стояли четыре месяца возле прибрежной застройки под названием Эль-Морро, возведённой на месте древних соляных полей, засыпанных во время нефтяного бума 80-х годов. Около двадцати пяти квадратных километров застройки вдоль каналов — это марины, виллы и огороженные жилые комплексы. Семь или восемь марин выстроились друг за другом, различаясь лишь услугами, которые они не предоставляют, и видами деятельности, которые они запрещают. Некоторые не пускают иностранцев, в других стоят только моторные лодки, третьи работают как большие верфи, четвёртые представляют собой всего лишь стеллажи для

скоростных катеров выходного дня. Все они стоили абсурдно дёшево по курсу чёрного рынка и обеспечивали разумный уровень безопасности. Недостатки касались услуг, общего уровня гигиены, доступа в интернет и качества работ, выполняемых на верфи.

Когда мы пришли в разгар сезона ураганов, только в марине ТМО было свободное место. После трёх дней утомительного торга, стоя на якоре в канале, мне разрешили затащить «Кехаар» и пришвартовать его в средиземноморском стиле, со своим якорем. Никто из персонала марины и пальцем не пошевелил, чтобы помочь даже принять швартов. На нашем участке пропало электроснабжение причала, и его так и не восстановили. Но «Кехаару» не нужно электричество, а ноутбуки мы подключали к розеткам в ресторане. Каждый рабочий день в марине произвольно отключали всё электричество с 15:00 до 16:30, чтобы помочь Мадуро вести его «экономическую войну». Без питания интернет-роутер не работал. Но даже когда он работал, на каждую лодку разрешалось использовать только один гаджет, и пароль менялся каждую неделю. Я предложил доплатить, чтобы мы могли использовать оба наших ноутбука, но это было запрещено. Я предложил заплатить за ещё один причал, чтобы можно было подключиться к интернету, швартовка стоила очень дёшево, но это тоже было запрещено. На другом берегу канала я нашел парня, который продал мне безлимитный доступ к Wi-Fi за пол доллара в месяц (быстрый широкополосный доступ двадцать четыре часа в сутки). Однако мне пришлось подниматься по лестнице на крышу нашего ресторана, чтобы обойти лес алюминиевых мачт, блокирующих сигнал.

Самым гнусным персонажем был менеджер — трус, который избегал любой возможной личной конфронтации, мстя мелкими пакостями. Моя любимая никогда не уставала пародировать его сожительницу — бледно-розовую матрону на закате лет.

Укутав свои складки ярдами кружевных кринолинов, скользя, как бальная примадонна, она никогда не выходила из здания, не прикрыв нос, боясь, что её лицо, после не самой лучшей пластической операции, обвиснет и сморщится на солнце. Пара завтракала в ресторане, посетители которого испарялись, пока эти двое были рядом. «Кехаар» чёрным пятном покачивался прямо перед ними, как эстетический дефект их владений, напоминание о том, что его управленческие мечты не соответствуют реальности.

Сухая площадка тоже доставляла кучу проблем. Подъём лодки с помощью трэвел-лифта стоил чертовски дёшево, а хранение на суше ещё дешевле, но правила были безумными. По закону на лодке, когда она находится на суше, жить не разрешается. То есть вам придётся искать жильё в городе. Марина платит своим работникам установленную правительством минимальную заработную плату, которая была намного ниже минимума выживания, и немногие мужчины соглашались работать за такую мизерную сумму. Поэтому на верфи всегда не хватало рабочей силы, и руководство произвольно распределяло её по лодкам, чаще местным моторкам. Некоторые круизёры впали в немилость, и когда их поставили на площадку, рабочих им вообще не давали. Нанимать людей с улицы запрещено, вся трудовая деятельность прекращается по свистку, даже ваша собственная работа, а в пять часов вечера ворота запираются и на территорию выпускают свирепых сторожевых собак. В субботу и воскресенье верфь вообще не работала. Если же вам посчастливилось получить рабочих, они делали только ту работу, которая им нравилась, и даже тогда двигались, как зомби в замедленной съёмке. Если им что-то не нравилось, они говорили: «Делай сам, гринго» и удалялись посидеть в тени соседней лодки. Некоторые лодки простояли во дворе более

года, работы были выполнены настолько плохо, что приходилось всё разбирать и делать заново.

Другие марины работали получше, но они поднимали только две лодки в неделю, а очередь ожидания была на несколько месяцев. Я решил не связываться и подождать, пока мы не доберёмся до более благоприятного места. Приливы в Карибском море редко превышают фут — жалкое плескание воды в чашке чая, и мне непонятно почему это считается благом. Моряки веками обслуживали свои суда, направляя их в спокойные бухты для работ на днище. На каждом участке побережья Карибского моря есть место под названием Каренеро или Каренаж — место, где можно закренить лодку. "Можно попробовать сделать это в следующем порту", — подумал я, и покрасил ватерлинию на Гаити.

Я рассуждал так: я плачу пятнадцать долларов в месяц за марину. Пятнадцать долларов в месяц!!! Чего можно ожидать за такие деньги? Если собираешься путешествовать по Южной Америке и нужно оставить лодку в безопасном месте, Пуэрто-ла-Крус — идеальное решение. Лодку разрешено держать в течение восемнадцати месяцев. К тому же в марине были не только неприятности. Кофе в ресторане "Беатрис" был очень хорош, а фруктовые соки просто великолепны: гуава, маракуйя, ананас, клубника, арбуз, дыня, свежевыжатые в вашем присутствии и сорванные сегодня фрукты с капелькой молотого льда.

Развлечения доставляла дикая природа. В джунглях Канаймы, как и в Андах, мы вообще не видели диких животных. Самая интересная фауна собралась на промышленных пустошах Пуэрто-ла-Крус. Игуаны. Они очаровательны и никогда мне не надоедали. Это одно из экзотических животных, которых я надеялся увидеть в этом путешествии, но думал, что придётся подождать, пока не доберусь до Галапагосских островов. Мне и в голову не могло прийти, что игуаны — обычное украшение садов по всему Карибскому побережью.

Шесть футов длиной, если с хвостом, светло-серые с зеленоватым оттенком, панкгребень в стиле ирокез, ряд шипов вдоль спины, покачивающаяся борода, третий глаз на макушке и два пениса, торчащие в разные стороны. Они выглядят как доисторические создания. Когда молодая игуана встревожена, она встает на задние лапы и бежит, как классический маленький динозавр из детской книжки. Выглядят они устрашающе, но не кусаются, у них нет зубов, а их любимая еда — цветы франжипани. Огромные миролюбивые ящерицы, питающиеся травой, бездельничали на коротко подстриженных лужайках в ожидании момента, когда из кухни ресторана бросят банановую кожуру и остатки папайи. Сначала колония состояла из шести-восьми больших величественных самцов в возрасте и тридцати-сорока самок и молодых особей. Невероятно фотогеничные и ручные, как домашние кошки, они подходили так близко, что их можно было схватить за хвост. Но когда однажды наняли новую группу охранников, самые доверчивые ящерицы начали исчезать. Игуаны — лакомая добыча, а ночное дежурство — идеальное прикрытие для браконьерства. К счастью, игуаны плодовиты и выживают даже в городских парках.

В Пуэрто много коричневых пеликанов. Хотя, на самом деле они серого цвета, а не коричневые, с чёрными мешками под клювами. Они ныряют за рыбой, терпеливо поджидая её заняв позицию над водой. Эти массивные птицы отличные летуны, гораздо более акробатичные, чем их белые собратья. Они запросто садятся на вершину флагштока, а затем бросаются в воду с высоты пятнадцать метров. На рыбном рынке, на полпути к городу, постоянно толпились около полусотни пеликанов, ожидающих своей порции рыбы. Возвращаясь из города на велосипеде, мне приходилось буквально проталкиваться сквозь стаю пеликанов, сидящих на на тротуаре перед продавцами рыбы. В нескольких сотнях ярдов дальше по берегу в грязной приливной лагуне жили алые

ибисы. Яркие-яркие, красно-алые, контрастом на фоне мутно-коричневой пустоты большой гавани, они являли собою неуверенный мазок яркого цвета в скучном блёклом пейзаже. Были и другие дикие животные, поджидающие свою ежедневную порцию рыбы. Например, три стерилизованных полосатых кошки. Номинально они принадлежали ресторану марины. С лёгкостью, которая присуща всем кошкам, они поработили весь флот круизёров и получали лучшие куски везде, где им нравилось, раздавая свою благосклонность с пренебрежением светских дам. Ласковые, чистоплотные, воспитанные, беспородные кошки царили на причале, совершенно игнорируя лай мелких собак, которые, кажется, в наши дни являются непременным атрибутом каждого круизёра на Карибах. Если вы кошатник, вы понимаете, о чём я говорю.

История Венесуэлы — это длинная череда фальсификаций, злоупотребления властью и откровенной жадности. Их любимый Боливар, прославленный как Освободитель, два столетия назад вырвал страну из рук испанцев. Его мечта о великой, объединённой Колумбии развалилась ещё при его жизни, враждующая знать разделила территорию на отдельные страны: Эквадор, Перу, Боливию (названную в его честь), Колумбию и Венесуэлу. Он ушёл на пенсию в очередную ссылку и умер от туберкулёза, всеми забытый. После Боливара в Венесуэле на протяжении полутора столетий правили мелкие тираны, военные диктаторы, благодетели с манией величия, и до окончания Второй мировой войны не было и намёка на демократические выборы. Первый демократически избранный президент, пользующийся большим уважением писатель, продержался у власти восемь месяцев и был свергнут в результате очередного военного переворота, после чего к власти пришли ещё более жадные ничтожества.

Убийство головорезам сошло с рук, потому что в начале двадцатого века страна стала крупнейшим производителем и

экспортёром нефти, запасов которой, по оценкам, хватит на столетия даже при нынешних темпах добычи. «Экскременты дьявола» — как венесуэльцы называют нефть — не идут на пользу режиму, достаточно глупому, чтобы зависеть от них (причём всё равно, как производитель или как потребитель). Лёгкие нефтяные деньги позволяли поддерживать высокий уровень жизни несмотря на упадок производства и сельского хозяйства. Чавес, последний из нефтеполитиков, был избран всенародным голосованием семнадцать лет назад и, по совету Фиделя из Гаваны, начал Боливарианскую революцию, концепция которой была абсолютно демагогической, если вообще существовала. Симон Боливар — Освободитель, родился в одной из самых богатых семей страны и до последнего дня оставался надменным аристократом. Его богатство происходило от больших земельных владений, обрабатываемых рабами. Считать его духовным отцом пролетарской революции — это полное искажение истории.

Чавес был наивным, благонамеренным идеалистом с кубышкой, полной нефтедолларов. Он никогда не путешествовал, никогда не видел ничего, кроме военных казарм, все его программы рождались в его голове как результат ограниченного воображения и эклектичного понимания теории. Основная его идея заключалась в том, чтобы субсидировать основные жизненные потребности бедных, повышая их уровень жизни, здравоохранение и образование — весь пакет услуг оплачивался «экскрементами дьявола». Это работало долгое время, и жизнь беднейших слоёв населения действительно заметно улучшилась. Люди помнят уровень бедности в трущобах, который достиг дна незадолго до того, как Чавес пришёл к власти. Чавес помог беднейшим слоям населения выйти из отчаяния и накормил их.

Но спустя пятнадцать лет после революции цены на нефть внезапно рухнули, и государственная казна опустела. Затем харизматический лидер сам умер от рака, оставив свои мечты и

программы некомпетентным подчиненным. Социализм, как и христианство, является примером хитроумного Культа Мёртвых. Умерший основатель благополучно устранён с дороги, и его последователи могут искажать первоначальную доктрину так, как им удобно, переосмысливая идеи полностью вне контекста. Христиане сметали неортодоксальные Евангелия по обвинению в ереси, большевики периодически переиздавали подвергнутое цензуре полное собрание сочинений Ленина со всё меньшим и меньшим количеством томов. Чависты теперь вкладывают в уста Чавеса лозунги, противоречащие его основным взглядам. Новая волна служителей культа старается спрятаться за образом мёртвого лидера, не соответствуя собственной роли. Папа прячет лицо за распятием, Густав Гусак в Праге прятался за фотографиями Ленина, в Венесуэле Мадуро додумался не печатать свои фотографии перед выборами, а просто расклеил повсюду плакаты Чавеса.

За пятнадцать лет после Боливарианской революции выросло целое поколение людей, привыкших к государственной поддержке во всех аспектах жизни и не привыкших работать, чтобы выжить. Чавес раздавал подачки, но он не создавал рабочих мест, не инвестировал в промышленность, и даже медиков на должности в его программах здравоохранения он выписывал с Кубы, вместо того чтобы учить свою молодёжь заботиться о своём народе. Сегодня общее отношение людей таково: зачем работать за гроши, если правительство дает всё бесплатно? Раньше Венесуэла экспортировала излишки сельскохозяйственной продукции, а сегодня все продукты питания импортируются. Богатые сельскохозяйственные угодья, способные давать три урожая в год, пустуют, а основные продукты питания закупаются в кредит за границей.

После падения доходов от нефти зарплаты были заморожены, а основные продукты питания стали продавать по

установленным правительством ценам. Разрыв между ценами реальными и придуманными правительством увеличился. Бездарное управление, апатия, жадность и спекуляция в совокупности привели к нехватке основных продуктов питания. Ввели нормирование, появились очереди. Такова была ситуация в стране, когда мы пришли в Пуэрто-ла-Крус. Официальный курс доллара США был равен шести боливарам. Банки меняли его по двести боливаров, в то время как чёрный рынок продолжал расти — шестьсот и более. Инфляцию трудно было предсказать: где-то сто тридцать или двести процентов, самая высокая в мире. За время пребывания в Пуэрто-ла-Крус мы наблюдали, как минимальная ежемесячная заработная плата подскочила с 7500 до 16100 боливаров, сразу, за одну ночь. Но даже новая заработная плата оставалась намного ниже возможного уровня выживания. Руководство предпринимало забавные попытки решения проблем. В начале своего правления Мадуро передал армии управление фабрикой, производящей туалетную бумагу, но ситуация не улучшилась. Тогда он обвинил народ в том, что он слишком много ест: "Если вы будете есть меньше, вам понадобится меньше туалетной бумаги", — заявил он на полном серьёзе. Каков лидер!

После смерти Чавеса назначенный им преемник Мадуро был избран президентом и обратился к парламенту с просьбой предоставить ему посредством декрета диктаторские полномочия по управлению страной, «чтобы разобраться с экономикой». Водитель автобуса, ставший профсоюзным лидером, понятия не имел, что движет экономикой. Он использовал любимый трюк всех неумелых правителей: играл на патриотических настроениях масс. Разжигал застаревший пограничный спор с Гайаной, закрыл границу с Колумбией на фоне заявлений о том, что Богота подрывает экономику Венесуэлы, запустил напыщенные программы по борьбе с городским насилием — всё это сопровождалось

революционной риторикой. Скучный тяжеловесный оратор без образования, без опыта, с харизмой бутылки несвежего пива. Я задавался вопросом, как можно воспринимать его всерьёз и сколько времени пройдёт, прежде чем армия вышвырнет его? Венесуэльские генералы имеют опыт захвата власти над страной в любой момент, когда им заблагорассудится, и эта история уходит корнями на двести лет назад, к самому Боливару. Старый добрый Симон окончил Военную академию и всю жизнь был солдатом.

В отличие от своего наставника, Мадуро не был военным. Чавес был десантником, кадровым армейским офицером и, будучи ещё молодым подполковником, даже возглавил неудавшийся государственный переворот в 1992 году. За шесть недель до нынешних парламентских выборов Мадуро открыл свои карты. Столкнувшись с уставшим, враждебно настроенным электоратом, он предложил генералам сформировать военную хунту на случай, если его Социалистическая партия не наберёт пятидесяти процентов голосов. В окружении высшего армейского руководства он пообещал, что хунта будет править «от имени масс». Его собственная должность президента будет обеспечена, по крайней мере, на ближайшие пять лет. Мадуро осыпал средние чины армии дорогими подарками: десять тысяч пикапов Toyota были распределены среди них, «чтобы помочь выполнять свою миссию». Он закрыл глаза на их жёсткие действия в пригородах, позволил делать всё, что им заблагорассудится, чтобы удержать их на своей стороне. Парламентские выборы должны были состояться в начале декабря. Я подумал, что нужно уйти из Венесуэлы незадолго до выборов. Не хотелось бы застрять здесь, если страну закроют.

В качестве упражнений для изучения языка я читал местные независимые газеты, особенно их пламенные редакционные статьи. Несмотря на все репрессии, полицейский произвол и «промывание мозгов», ежедневные газеты печатали открытые

разоблачения нынешнего режима, критика руководства была жёсткой и по существу, назывались имена, даты и деяния, политическая дискуссия была широко открытой.

Однажды на первых полосах газет объявили, что через неделю в Венесуэле закончится пиво. Это вещь, с которой центральное планирование хорошо справляется — прогнозирование предстоящего дефицита. Какова же была причина пивной засухи? В Федеральном казначействе заканчивается твёрдая валюта, поэтому импорт ограничивается предметами первой необходимости. Страна, которая имеет самые большие подтверждённые запасы нефти в мире, даже больше, чем Саудовская Аравия или Россия, не имеет достаточного количества наличных долларов для импорта таких несерьёзных товаров, как хмель. Но когда заканчивается хмель, невозможно варить пиво, и армия начинает готовиться к беспорядкам. Не из-за нехватки пива как такового. Просто пьяницы с пива перейдут на ром местного производства, что повысит уровень агрессии. Беднякам есть из-за чего быть агрессивными, и замена регулярного употребления пива ромом не поможет подавить их гнев.

В конце концов политический прагматизм взял верх над принципами боливарианской революции. Истощающиеся запасы хмеля были использованы для производства слабого светлого пива, чтобы растянуть их, и правительство в экстренном порядке выделило средства для закупки партии свежего хмеля из Бельгии, которая была срочно отправлена на грузовом судне в Венесуэлу. Государственный телеканал показал десятиминутную воздушную съёмку (я не преувеличиваю) какого-то обычного сухогруза, идущего в открытом океане — изображение, которое они стащили из интернет-архива. Дефицит пива был устранён за четыре недели.

Вернувшись с водопада Анхель, мы добились продления визы на три месяца, хотя для этого пришлось сильно попотеть. Собрав тёплую одежду, спальные мешки и добавив ещё теплой одежды, мы сели в автобус и отправились в семнадцатичасовую поездку через равнины в Мериду — горную столицу недалеко от границы с Колумбией.

Венесуэла — огромная страна. В Пуэрто-ла-Крус билеты дальше Каракаса не продавались, поэтому сначала мы доехали до столицы. Дорога на автобусе туда заняла пять часов, мы прибыли после полудня. Восточный терминал обслуживает только маршруты, ведущие на восток, поэтому пришлось ехать на такси через весь город до Бандеры — главного автовокзала, трёхэтажного муравейника, полного спешащих пассажиров. Днём отправлений никуда нет, все автобусы выезжают вечером в ночные рейсы. На сегодняшний вечер билетов до Мериды небыло, и, как нам сказали, не будет несколько дней. Интересно, откуда они могут это знать, если заказы не принимаются даже на завтра? Я не стал спорить и вытащил карту Венесуэлы. Одна из автобусных компаний рекламировала ночной рейс в Баринас, который на карте был довольно близко к Мериде. Автобус до Баринаса отправлялся сегодня вечером в 20:00. Я купил два билета, и нам пришлось ждать отправления весь вечер. Проводя целые дни на автовокзалах, вам приходится сталкиваться с вещами, о которых предпочитаешь не думать. Например, туалеты. В Каракасе это была настоящая комната ужасов. Нет воды для смыва, воды помыть руки, туалетной бумаги, слив в полу засорен. Треснувшие унитазы переполнены дерьмом, сточные воды покрывали кафельный пол слоем в два дюйма, но посетители продолжали пользоваться туалетом, словно всё в порядке, а при выходе вытирали грязную обувь носовыми платками. Должно быть, это было особенно травматично для тщеславных венесуэльцев. Патологически одержимые своей внешностью, они полжизни тратят на поддержание внешнего

имиджа, за которым нет никакого содержания. Людей обворовывают и грабят на выходе из супермаркета после пятичасового стояния в очереди, при этом добычей и объектом преступления могут быть две банки дезодоранта для подмышек и флакон кондиционера для волос. Меня отказывались везти в такси, потому что я носил шлёпанцы (они, когда идут по тротуару, наступают на свежее собачье дерьмо и потом заходят в этой грязной обуви прямо на кухню). Городской совет Пуэрто продолжает перекрашивать придорожные бордюры яркими акриловыми красками, игнорируя застоявшуюся чёрную грязь неочищенных сточных вод, которая скапливается на этих же бордюрах и которую можно просто убрать с помощью лопаты.

Внешне всё выглядит опрятно, все одеты в великолепные платья, от них пахнет дезодорантом, ни одного волоска не на своём месте. Половина подростков носят брекеты, чтобы улучшить свою внешность, а дешёвые силиконовые импланты, рекламируемые в ежедневных газетах, являются мечтой каждой красивой девушки. В жестоких пригородах личный внешний вид дороже человеческой жизни. Дорогие баскетбольные кроссовки — это символ статуса, и ради них ограбили немало молодых людей. Не желающие расставаться со своей обувью часто расставались с жизнью. В небольшом провинциальном городке, где едва найдётся одна закусочная, будет семь-восемь магазинов одежды и обуви. Но попробуйте найти там словарь своего языка или что-нибудь почитать!

Общий уровень гигиены хуже, чем в самой мрачной Азии. Арепа[35] вам подают немытыми руками, стакан с соком может украшать пожёванная соломинка, рыба лежит на солнце непотрошёная безо льда и продаётся каждая со своим облаком мух, а в мясной лавке тошнотворный запах тухлятины. Местные предприятия продают «фильтрованную» воду, но фильтры никогда не чистят, поэтому их «очищенная» бутилированная вода пахнет хуже, чем обычная городская из-под крана. Как

нам ни хотелось избежать этой грязи, когда проводишь полтора суток в автобусах, но всё равно выбора нет. Выходить с автовокзала в поисках более чистой альтернативы бесполезно и глупо. Терминалы расположены на промышленных окраинах, рядом с ними нет каких-либо цивилизованных объектов. В Каракасе пять основных автовокзалов, и едва высунувшись наружу, вы увидите шоссе, толпу спекулянтов, мошенников и множество потенциальных грабителей. Мы устроились на пластиковых сиденьях терминала в ожидании автобуса, рядом с нами сел парень средних лет. Он был местным и тоже ждал свой автобус. Поначалу мне показалось, что парень немного суетлив и нервозен, но мы разговорились. Он свободно владел английским и рассказал, что его только что ограбили по дороге на автовокзал в городском автобусе посреди бела дня. Двое вооружённых грабителей собрали у пассажиров автобуса ценные вещи и скрылись, и никто не оказал ни малейшего сопротивления.

Мы провели в Каракасе целый день, но всё, что мы видели — это городские пригороды, мелькающие за окном автобуса. Я не собирался исследовать их. Переполненный мегаполис с населением в шесть миллионов человек, Каракас раскинулся по горной долине и окружающим холмам, словно бетонная зараза. На окраинах, на многие мили тянутся трущобы из красного кирпича, они занимают целые склоны холмов, не оставляя природе ни единого квадратного фута. Импровизированные здания растут одно из другого, сложенные друг на друга, как гигантский набор "Лего", не оставляя места ни для улиц, ни для дорог. Кроличий лабиринт узких переулков, куда даже полиция отказывается заходить. Самые нижние уровни по периметру трущоб разрослись в сложные конструкции высотой в пять, шесть и семь этажей, верхние этажи шире, чем нижние; красные кирпичиные стены, плоские жестяные крыши, которые сливаются с возвышающимися над ними зданиями, одна ступень над другой, и так до самой

вершины холма и вниз по другому склону, как на апокалиптической картине Яцека Йерки[36]... Виднелись маленькие квадратные дырочки окон и бельё на верёвках. Это не временные конструкции из картона и пластика, как в азиатских трущобах, а постоянные многоэтажные здания из кирпича и раствора, которые останутся здесь навсегда, без шансов на улучшение. И они тоже недёшевы, если вы найдёте их в продаже. У самых новых домов нет ни воды, ни электричества, ни канализации, ни юридических прав, но они продаются по ценам, недоступным для молодых пар, создающих семьи.

Современный двухэтажный автобус доехал из Каракаса в Баринас за семь часов. Кондиционер был включён на максимум, и даже укутавшись в тёплую одежду, было очень холодно, лёгкие были сухими и хрипели. Хороший пролог к горному воздуху. Мы прибыли в четыре часа утра на грязную открытую автостанцию провинциального центра. Успели лишь выпить по маленькой чашке кофе из термоса, как подъехал первый местный автобус в поисках пассажиров через горы в Мериду. После многолюдного Каракаса это казалось так просто.

Позже я обнаружил, что с равнины до Мериды можно добраться двумя способами. К счастью, из-за нашего невежества, мы проехали по одной из легендарных горных автомагистралей под названием Carretera Transandina. Это чудо инженерной мысли было открыто в 1925 году. Асфальт поднимается по голым склонам Анд от уровня моря, выше и выше, пока не пересекает перевал Апартадерос на высоте 3500 метров, а затем плавно спускается к Мериде на 1750 метров. Одна дорога ответвляется у Апартадероса и поднимается ещё на 1000 метров к другому перевалу на высоте 4500 метров.

Автобусы, курсирующие из Баринаса, представляют собой короткие двадцатиместные «Форды» с более мощными

двигателями и горными коробками передач. Чтобы преодолеть эти сто шестьдесят пять километров, им требуется пять часов. По правую руку отвесная пропасть, со всех сторон открываются бескрайние виды. В пути была одна остановка для короткого перерыва и кофе в деревне Санто-Доминго, что находится на высоте 2250 метров. В дверях домов лежат большие широкогрудые собаки с густой лохматой шерстью, даже пробегающие местные дворняги выглядят вполне здоровыми. Тяжёлые пряди серебристого мха застилают редкие деревья, как карнавальные декорации. Холодно и сухо, и всё, чего хочется — это ехать дальше наверх.

Спускаясь с перевала в Мериду, которая лежит на дне долины, автобус проходит через несколько аутентичных средневековых деревень, которые интересны сами по себе.

Мерида — город с населением в четверть миллиона человек, который раскинулся в глубокой горной долине, на узком возвышенном плато между двумя реками. Речные ущелья пересекают гигантские виадуки, по которым проходят восьмиполосные автомагистрали. Из Баринаса автобус прибывает в верхнюю часть города, где находится средневековый центр. Новая застройка круто спускается на запад, вытягиваясь в сторону низменности. В старом городе нет ничего помпезного, но он хорошо сохранился, обжитой и дружелюбный. На каждом углу маленькие ресторанчики, веломагазины и книжные лавки, прачечные, кафетин (маленькие кафе). Нашим любимым заведением стал уютный ресторанчик через дорогу от Посады, украшенный вывесками, вставленными в фоторамки: «Почасовая аренда комнат». Однако с заходом солнца всё закрывается, и после шести найти, где поесть очень сложно.

Городской рынок снабжается хорошо, все необходимые продукты, которые трудно достать на побережье, продаются мешками: бери всё, что нужно, очередей нет. Также отличный

ассортимент ремесленных изделий этого района Америки, если, конечно, вы знаете, что вам нужно.

Пригородный троллейбус имеет свою полосу в центре шоссе. Электрическая контактная сеть всё ещё находится в стадии строительства, поэтому пока он работает на дизельном топливе и не принимает оплату за проезд. Проезд будет бесплатным, пока не закончатся работы. Маршрут соединён с новой веткой канатной дороги, идущей вниз по склону на дно речного ущелья, где начинаются беднейшие пригороды. Большая и всемирно известная канатная дорога из Книги рекордов Гиннеса «Телеферико» начинается с главной туристической площади Пласа-дель-Хероинас. Нет, скульптуры и фонтан на площади воздвигнуты не в честь наркоманов. Площадь названа так в честь пяти женщин, которые, судя по всему, участвовали в кампании Боливара двести лет назад и о которых никто уже не помнит. Нет никаких мемориальных досок, объясняющих их историю, упоминаний в учебниках по истории, никто ничего о них не знает, так же, как и о происхождении скульптуры. Вечером Плаза оживает: молодые люди встречаются, мошенники мошенничают, торговцы торгуют. Поблизости находятся с полдюжины хороших посад, недорогих ресторанов, великолепное кафе-мороженое, офис транспортной компании Los Nevados и, конечно же, сама Teleferico — станция канатной дороги.

Французы построили эту передовую канатную дорогу в 1958 году, и в течение пятидесяти лет она была основой горного транспорта для деревень Сьерра-Невады. На протяжении уже десятилетий это самая высокая и длинная канатная дорога в мире. За четыре ступени она поднимается к Пику Эспехо на высоту 4300 метров. Множество пешеходных и вьючных троп от промежуточных станций ведут к изолированным деревням. Восемь лет назад канатную дорогу закрыли на техническое обслуживание, которое, по прогнозам, могло занять два или три года. Сегодня наземная станция открыта для посещения.

Можно побродить и полюбоваться новым залом ожидания, новыми билетными кассами, модернистским декором, но сама канатная дорога не работает. По тросу ползают лишь рабочая бригада и стройматериалы. Нам сказали, что понадобится ещё год, прежде чем публика сможет подняться на вершину. Реалисты говорят два-три года. Так же говорили восемь лет назад. Мерида дважды попадала в Книгу рекордов Гиннеса. Помимо неработающей канатной дороги Teleferico, она может похвастаться Heladeria Coromoto — кафе-мороженым с самым богатым в мире ассортиментом. Они рекламируют мороженное тысячи разных вкусов, но скромно признаются, что в их морозильных камерах хранится только около пятисот. Побродив час по старому городу, мы нашли и это место. Оно было заколочено, закрыто на ремонт, дата открытия неизвестна.

Лос-Невадос — маленькая горная деревня, расположенная на отроге хребта на высоте 2700 метров над уровнем моря примерно в шестидесяти километрах от Мериды; если ехать по дороге, по прямой, то меньше двадцати. Основанная в 1591 году как перевалочный пункт на старой испанской вьючной тропе от побережья через Анды, она была названа в честь ледников, венчающих самые высокие вершины Сьерра-Невады. Ледники растаяли в шестидесятых годах, оставив после себя лишь название. Тропа поднималась из Мериды на перевал высотой 4000 метров, а затем спускалась к Лос-Невадос. В течение пятидесяти лет эксплуатации канатной дороги жители деревни добирались из Мериды до предпоследней станции, а затем шли три-четыре часа вниз, везя припасы на вьючных лошадях, которых держали рядом со станцией канатки. Поскольку канатная дорога вышла из строя, старая тропа снова используется, так как ездить на полноприводном джипе местным жителям слишком дорого. Молодые добираются до Мериды пешком за семь-восемь часов. Затарившись покупками, возвращаются на джипе.

У Лос-Невадоса есть собственный транспорт. Девять братьев по очереди водят свои четыре автомобиля. В загруженные дни, в выходные бывает до трёх машин в день, и все очень рано утром. Обратно выезжают ближе к обеду. В обычные дни выезжает одна машина, если вообще набирает пассажиров. Молодая пара из Каракаса, остановившаяся в нашей посаде, арендовала у братьев собственный полноприводный автомобиль, и они согласились взять нас с собой. Водитель привязал наши рюкзаки к багажнику на крыше, и ранним утром мы отправились в путь.

Узкая полоса асфальтовой дороги змеилась вверх-вниз по отрогам Анд, откуда открывается фантастический вид на долину Мериды. Лёгкая поездка заканчивается после поворота на деревню Эль-Морро в сорока километрах от Мериды, где дорога уходит налево и идёт по долине, вверх по реке Нуэстра-Сеньора. Последний участок дороги в Лос-Невадос был пробит бульдозером в 1985 году, и с тех пор с ним мало что делалось. Двадцать километров от поворота по узкой, вырезанной в крутом горном склоне дороге на «Лендкрузере» занимают часа полтора. Движение редкое и очень медленное, поэтому, когда две машины встречаются, у них достаточно времени, чтобы заблаговременно остановиться на ближайшем разъезде. Toyota Landcruisers и мотоциклы с двигателем сто пятьдесят кубических сантиметров — единственные виды транспортных средств, которые здесь можно встретить. Оползни никогда не расчищают, новую дорогу просто прокладывают поверх них. Голые безлесные холмы, изрезанная местность с поросшими кустарником оврагами, вертикальный обрыв в пропасть, крутые неровные подъёмы и спуски... Единственным украшением дороги являются крохотные памятники с крестами в честь погибших в авариях на дороге. Пугающее количество водителей не доехало до дома.

Через час пути мы остановились в крохотной деревушке Монсанда, где предприимчивая местная девушка открыла

небольшую забегаловку. Домашняя еда: густой суп, свежие эмпанадас[37], великолепная чича андина — густой ферментированный напиток из варёной кукурузы и тёмной патоки, крепкий кофе — всё это настоящий праздник, особенно когда этого меньше всего этого ожидаешь. После обеда я взглянул на багажник на крыше нашего «Лендкрузера» и обнаружил, что моего рюкзака не хватает. Водитель привязал его, но видимо не очень хорошо, и мой багаж упал с крыши. Без всякой суеты водитель уговорил местного парня съездить на мотоцикле по дороге, по которой мы приехали, поискать мой багаж. Естественно, тот ничего не нашёл. Моя тёплая одежда, спальный мешок, дорожный дневник и самое главное — это весь наш запас боливаров наличными — всё улетело в какой-то овраг, и, скорее всего, станет ранним рождественским подарком какому-нибудь зоркому юноше на мотоцикле. Паспорта и доллары лежали у меня в денежном поясе, а фототехника Натали — в другой сумке, всё ещё на крыше, так что в финансовом плане потеря не была катастрофой, но ехать дальше без местных денег не имело смысла. Мы собирались провести неделю в Лос-Невадосе, и за проживание нужно было платить.

Я отправил любимую дальше, а сам пошёл обратно пешком. Едя на машине, казалось, что дорога повторяет контур долины, но шагая пешком я видел, насколько неровной она была на самом деле. Высота давала о себе знать. Мы были на высоте около 2500 метров, и каждый подъём по склону давался нелегко. Прошло тридцать пять лет с тех пор, как я ходил в высокие горы, и мне было интересно, как в своём возрасте я справлюсь с большой высотой. Некоторые из самых долгоживущих народностей происходят из очень высоких горных районов: люди хунза в Каракоруме и аймара в Андах, поэтому высота сама по себе не является проблемой для стариков, но как быстро я акклиматизируюсь? Я пыхтел на каждом подъёме, медленно ставя одну ногу перед другой,

часто останавливался, сердце пыталось выпрыгнуть из груди. В Мериде, в нашей посаде я нашёл стопку путеводителей и посмотрел, что гуру путешествий говорят о «сороче» — горной болезни. Последний выпуск Lonely Planet советовал принимать таблетки! Даже приблизительную дозировку дали! Ни слова о скорости акклиматизации, никаких советов о постепенном наборе высоты. Принимаешь волшебную таблетку и можешь мгновенно подниматься на высоту.

Я был потрясён этим невежеством. Первое, что нам объяснили, когда я начинал заниматься скалолазаньем на высокогорье — это приблизительная скорость адаптации к большой высоте. По мере того, как вы забираетесь выше, воздух становится все более разрежённым и содержит всё меньше и меньше кислорода. Здоровый организм компенсирует это, производя большее количество красных кровяных телец (эритроцитов), чтобы помочь вам усвоить достаточное количество кислорода. Процесс начинается сразу, как только организм почувствует нехватку кислорода, но ему требуется на это некоторое время. Предыдущий опыт не является преимуществом. Безопасные скорости набора высоты хорошо известны. Для полной акклиматизации на каждые триста метров высоты требуется приблизительно один день или три дня на каждые тысячу метров. Когда мы приезжали с равнины, нам советовали сначала подняться примерно на 2500 или 3000 метров и провести там неделю-десять дней, медленно гуляя, набирая нужное количество эритроцитов. Когда почувствуешь себя лучше, в этот первый период можно подняться немного выше, но обязательно спуститься ниже на ночь. Здоровое тело может отлично акклиматизироваться и функционировать на высоте 5000 метров, а некоторые опытные альпинисты адаптируются на высотах до 6000. Когда же вы спускаетесь в долину, избыточные эритроциты начинают разрушаться, и ваша акклиматизация постепенно исчезает. Это занимает несколько недель, но после этого, когда вы снова

поднимаетесь вверх, весь процесс начинается с самого начала. Предыдущая акклиматизация не даёт вам физического преимущества в следующий раз, но вы уже знаете, что будете чувствовать, знаете, чего ожидать и как себя вести. В молодые годы я проходил через это несколько раз, и на этот раз в Андах всё было точно так же.

Я шёл пару часов по дороге до поворота на Эль-Морро, вглядываясь в пропасть слева от меня, осматривая склоны долин в поисках своей красной сумки, хотя знал, что это бесполезно. Если бы я смог её увидеть, то кто-нибудь уже увидел её три часа назад и обязательно подобрал. Позже нам сказали, что это не первый случай потери багажа. В одной из поездок этот же водитель потерял привязанную на крыше свинью. Хлипкие узлы развязались, поросёнок спрыгнул и исчез, больше его никогда не видели. Моя сумка была потеряна. Тот же водитель отвёз меня обратно в Мериду, когда догнал меня, но даже не подумал извиниться.

В Мериде я плотно поел в кафе "Рома", остановился на ночь в той же посаде и обошёл все возможные места, где можно обменять банкноту в сто долларов США на местную валюту. Получилась огромная куча купюр. У меня не было другой тары, кроме полиэтиленовых пакетов из супермаркета. Я выглядел как дерро[38] — классический бомж с пластиковыми пакетами, но мои пакеты были полны денег. Получив наличные, я отправился на Главный рынок, чтобы возместить потерянное имущество. Переходя из магазина в магазин, задавая множество вопросов на своём рудиментарном испанском языке, заглядывая в маленькие лавки, я нашёл пару очков для чтения, хороший спальный мешок, ручку и блокнот. Больше мне ничего не было нужно. Я упаковал всё это опять же в полиэтиленовые пакеты и был готов вернуться в горы.

Проснулся на рассвете. Чашка кофе из термоса за несколько монет на ближайшем углу, и вскоре я уже отправился на площадь Пласа-де-Героинас в поисках транспорта. Тот же

«Лендкрузер» с другим водителем, младшим отпрыском той же семьи. Мы отправились, когда фургон заполнился: десять человек сзади, двое спереди.

Были длинные выходные, и в Лос-Невадос съезжались туристы. За исключением молодого канадца и меня, все были венесуэльцами. Мы остановились в кафе в Монсанда, где уже гуляла история о моём потерянном багаже. Отличный плотный обед, и через час мы уже были в Лос-Невадос. Последние 100 метров дорога представляет собой забетонированную тропу для мулов. В деревне она огибает церковь, пересекает площадь Боливар и идёт дальше вверх по долине Нуэстра-Сеньора в виде ещё более неровной грунтовки, направляясь к крошечным деревушкам, раскиданным по южным склонам Пика Гумбольдта (4987 м). Пешком туда примерно два дня пути. Говорят, что в Лос-Невадосе проживает пятьсот человек. В это число входят также все отдалённые деревни и изолированные фермы. Центром самой деревни является крохотная площадь, естественно названная в честь Боливара. Вымощенная плоским речным камнем, она едва чуть шире чем церковь, которая построена в 1915 году, но выглядит как средневековая. Горные склоны круты, и даже крошечная площадь здесь неровная: она поднимается к началу главной и единственной улицы — убийственно крутой, мощённой камнем аллеи с дюжиной глинобитных домов по обе стороны. Веранды каменные, двери из тёсанных досок. Половина деревенских домов превращена в посады, но из-за кризиса туризма на длинные выходные приехали лишь несколько жителей равнин. Когда во вторник они уехали, мы остались единственными приезжими во всей деревне: моя любимая и я. Большинство жителей были заняты работой в полях и возвращались домой уже после наступления темноты, мало у кого было время побездельничать на крыльце дома. На лицах местных молодых людей я заметил безошибочные признаки инбридинга.

Основная усадьба Лос-Невадоса состоит из пятидесяти-

восьмидесяти домов. Наше убежище (Посада Гуаманчи) была филиалом туристической компании, основанной двадцать лет назад известным венесуэльским альпинистом. Он был убит пять лет назад в возрасте сорока четырёх лет по дороге в Лос-Невадос. Сейчас компанией управляет его вдова из Швейцарии.

Их посада в Лос-Невадос представляет собой старую ферму недалеко от главной улицы, несколько небольших зданий, крошечный дворик в центре и незакрытая крышей территория размером примерно двенадцать на семь футов. Неровные, латанные глинобитные стены выкрашены в белый цвет. Штукатурка отслаивается и отваливается, требуя постоянного ухода, чтобы место выглядело чистым. В качестве стропил используются тонкие, провисающие шесты; ни одного куска дерева длиннее восьми футов. Традиционная кровля. На стропила укладывается слой камыша, затем покрывается грязью и сверху укладывается глиняная черепица. В долине видимо не бывает сильного ветра, иначе крыши снесло бы. Некоторые потолки внутри побелены, в других комнатах они чёрные от сажи древних очагов, на которых готовили пищу. Сейчас старые дымоходы заделаны. Только самые бедные жители жгут дрова на фермах в самых высоких уголках долин, где ещё осталось немного древесины. Леса вырубили, дров нет, все готовят на баллонном газу. На мотоциклах, которые мне встречались на дороге, на заднем сидении чаще всего был газовый баллон.

Полы посады выложены глиняной плиткой различного рисунка. Соседние дома были построены в разное время под разными углами друг к другу, полы на разном уровне, всё просело со дня постройки, нет ничего прямого, ничего квадратного. Столбы вокруг дворика сгнили на уровне земли и грубо залиты цементом, некоторые опираются на плоские камни. Выглядит всё по-деревенски уютно, но сквозняки ужасные. Межкомнатные двери сделаны из трёх распиленных

бензопилой деревянных досок и провисли на петлях, дверных косяков и порогов, защищающих от холода просто нет. Ставни на окнах такие же. Стёкол в окнах нет во всей деревне.

Мебель в столовой на самом деле не была мебелью. Всё было сколочено из грубых, различного происхождения и размеров, нестроганных досок. Всё шаткое и корявое, в разных стилях и разных конструкций. На стене столовой доминировала деревянная панель размером пять на два фута с раскрашенной резьбой в стиле наив, изображающей «тринадцать гринго, разделяющих арепу» — местный вариант «Тайной вечери» Леонардо. Двенадцать гринго были изображены мужиками с чёрными бородами, без шеи, как у мексиканских борцов, и только Мария Магдалина по левую руку от Христа была изображена румяной хрупкой девушкой. Интересно, как еретическая традиция передаётся из поколения в поколение.

Наша посада была настоящим домом вдали от цивилизации. Зораида и её муж Хорхе управляют этим местом. Зораида каждое утро мелет пшеницу и готовит андийскую арепу, которая по вкусу напоминает индийский чапати — хороший свежий хлеб.

Каждый приём пищи начинается с густого супа, за которым следует немного мяса или курицы с рисом, местным картофелем, арепой и обычно жареным зелёным плантаном (большим овощным бананом). Домашний фруктовый сок и неограниченное количество кофе арабика, выращенного в долинах на юге. Вкусно и сытно, но на этом не потолстеешь. Маленькие магазинчики на главной улице располагались в комнатах в частных домах даже без вывесок снаружи, но, как и в Канайме, в них можно было купить всё, что угодно. Все дефицитные товары, за которые люди в долине толпились в очередях, здесь, в маленькой горной деревне были в свободной продаже. Вплоть до кондиционера для волос и туалетной бумаги. Это заставляет задуматься о том, кто или

что на самом деле является причиной дефицита в городах на побережье?

В октябре здесь было чертовски холодно. Ночью становилось ещё холоднее, но поскольку это всего десять градусов от экватора, классических времён года здесь нет, температура в течение года не меняется, поэтому постоянно очень холодно. Без дров нет костра, которым можно было бы согреться, а газовая плита на кухне помещение не согревает. Несмотря на относительный холод, в Лос-Невадосе никогда не идёт снег, а вегетационный период длится двенадцать месяцев. Мы приехали в разгар сезона дождей, но погода была аномальной из-за явления Эль-Ниньо, и настоящих дождей не было. Ночью с гор шла густая морось, и верховья долины были постоянно окутаны облаками, а днём село было залито солнцем. Основная долина тянется с востока на запад, поэтому солнце светило весь день. Но это нас не сильно согревало.

Основная местная культура картофель даёт три урожая в год. Поля расположены на склонах крутизной до сорока пяти градусов. Всё сельское хозяйство ведётся без применения какой-либо техники, за исключением джипа, который возит продукцию в город. Поля мотыжат вручную, менее крутые склоны вспахивают бороной, запряжённой парой волов. Борозды ведут прямо вверх и вниз, никаких попыток делать их по контуру не предпринимается. Дожди и эрозия разрушают поля за одно поколение, и фермеры просто уходят дальше, оставляя после себя пустошь. Склоны холмов изрезаны бывшими полями, где почва полностью исчезла. Работа в поле очень тяжёлая, каждый шаг — подъём. Когда мы приехали, как раз убирали картофель. Каждый куст выкапывали вручную тяпкой или мотыгой, а мешки домой на хранение несли на спине по крутым склонам. Очень тяжёлый труд на каждом его этапе. В горах я не встречал толстых людей, и даже население Мериды не страдает ожирением так, как жители равнин. Ведь

просто чтобы дойти до автобусной остановки, здесь нужно пыхтеть вверх и вниз по горам.

По округе Лос-Невадос можно гулять две недели подряд, ни разу не возвращаясь назад той же дорогой. Долина реки представляет собой скорее ущелье, так как внизу нет ровной речной террасы. Несколько небольших мостов из тонких, потрескавшихся железобетонных плит перекинуты на другую сторону. К ним приходится спускаться по крутому склону, а потом подниматься на другой стороне. Виды захватывают дух, трудно их описать словами. Сухой воздух позволяет видеть на многие мили, и Анды, казалось, затмевают всё, что я знал о горах. Если посмотреть на карту хребтов, образующих Анды, то становится понятно, что Сьерра-Невада — лишь незначительная боковая ветвь северного отрога хребтов. Масштабы гор монументальны. Совсем нет деревьев, но повсюду следы прошлого и нынешнего земледелия — поля, поднимающиеся на высоту до трёх тысяч метров. Отдельные поля имеют площадь около полуакра: округлые, часто окаймлённые оградой из кустарника, чтобы не забредала скотина. Основные сельскохозяйственные культуры — кукуруза, картофель и пшеница. Ближе к жилью расположены большие огороды, где выращивают морковь, лук, чеснок, капусту, брокколи, петрушку, сельдерей, тимьян и другую зелень. Вдоль дорог растёт ежевика, много цветущих агав и канн. Заборы увивают банановая маракуйя вперемешку с дурманом.

К счастью, здесь нет ни коз, ни овец, иначе эти хребты превратились бы в бесплодную пустошь ещё столетия назад, как это произошло по всему Средиземноморью и Ближнему Востоку. Я видел множество кур, индейки, немного дойных коров, быки для вспашки, мулы и лошади для перевозки грузов, у домов пятнистые коричневые и чёрные свиньи. Все животные либо на привязи, либо хорошо огорожены. Собаки — большие лохматые дворняги — на людей не бросаются, кошки

коренастые, короткошерстные, очень осторожные, их редко встретишь. Для змей и других рептилий здесь слишком холодно, для комаров слишком сухо. Идиллическое место, если бы не холод (слышу комментарии из России).

Однажды утром мы попросили местного жителя привести нам несколько мулов, чтобы покататься. Склоны долины пересечены дорожками и пешеходными тропинками, жилища разбросаны на больших расстояниях, вплоть до верховьев реки: крошечные деревушки из четырёх-шести домов, одинокие фермы, развалины заброшенных жилищ. Гуляя каждый день, я знакомился с этими местами, но моей любимой суровые походы по горным склонам были не по силам, и поездка на мулах казалась хорошим компромиссом. Земледелец Филипе, живший над нашей посадой, привел трёх животных. Старый спокойный Сатана для моей любимой, чуть более молодой Люцифер для меня, и только что купленный молодой Доллар для него самого. Мул — удивительное животное. Бесплодный гибрид лошади и осла, он сочетает в себе лучшие черты обоих, превосходя любого из них по интеллекту и физической выносливости. Мул может проработать 25 лет, потом прожить ещё пять. Он питается всяким мусором, на котором не смог бы выжить ни один из его родителей. Хорошо обученным мулом легко управлять: лёгкий рывок за уздечку остановит его или изменит направление, но лучший способ — позволить ему выбирать свой собственный путь. Это уверенные, умные и терпеливые животные, которые могут идти целый день с полной нагрузкой, если им предоставить возможность двигаться в своём собственном темпе.

Мы ехали час до деревни Сан-Рафаэле, где в истоке ручья кто-то построил форелевую ферму: шесть бетонных резервуаров, расположенных один над другим каскадом, каждый размером примерно пятнадцать на четыре фута, глубиной примерно два фута. Мальков закупают в Мериде в государственном инкубаторе, затем их каждый день кормят

готовым кормом. Примерно через год крошечные форели вырастают в двухкилограммовых хищников, готовых к столу. Хозяин живёт в деревне, но сегодня он уехал в Мериду, поэтому мы с ним не встретились. На ферме стоит грубая хижина из сырцового кирпича с покосившимися дверьми, слышны звуки радио. Как и ко всем удалённым жилищам, к ферме по отдельному проводу поступает электричество из долины. Вокруг разбросаны сельскохозяйственные участки: тыква, фасоль, кабачки, одинокое растение конопли. Есть свой водопад и пушистый кот. Когда мы сели в сёдла, чтобы ехать обратно в Лос-Невадос, я подумал: глинобитная хижина, огород, открытый вид на горы, пушистый кот, печь, чтобы согреться, может быть, мул. Что ещё нужно для старости? Я могу назвать дюжину худших способов провести свои последние годы, когда устану от океана. Несколько недель спустя, когда мы шли через Карибское море направляясь на Гаити, моя возлюбленная выразила те же самые мысли. Звучит идиллически, не так ли?

Оформление выхода из Венесуэлы – это совсем не рутина. Процедура различается в зависимости от порта, агента, и судна. Мы заплатили нашему агенту установленный гонорар (около семи-восьми долларов), она проштамповала все бумаги и передала их агентству, отделу по борьбе с наркотиками. Их посещение также проходит по-разному. Иногда они приходят с собаками и обыскивают лодку на наличие наркотиков, прежде чем выдать разрешение на выход. После этого они могут сесть на пристани и ждать, пока вы физически не уйдёте. Иногда они являются без собак или просто покидают причал после осмотра. Невозможно предсказать, что произойдёт, и даже взятка не является гарантией. Я видел, как агенты отдела прибывали точно в назначенный срок и сразу же уходили, но одной французской лодке пришлось ждать их визита четыре дня. Наш агент подготовил все документы, наркоконтроль пообещал оформить нас в девять утра следующего дня. Мы

ждали всё утро. В полдень позвонил агент и сказал, что привезёт их днём. Но никто не приехал. Уже стемнело, когда наконец, прибыл одинокий толстый рядовой в армейском камуфляже с нашим агентом. Надменный, надутый, преисполненный чувства собственной важности, он явно был недоволен тем, что пришлось работать сверхурочно. Собак не было, но было много бумажной писанины, одновременно он постоянно проверял входящие сообщения на своём смартфоне. Он рассказал, что ему двадцать один год и у него семилетняя дочь в Санто-Доминго.

Оформив документы, он принёс стул из ресторана на причал, сел и заявил, что будет ждать, пока мы уйдём. Он дал нам на это час. В темноте наши соседи по марине собрались вокруг «Кехаара» с нетерпением ожидая, что же произойдёт. Изначально я планировал попросить соседа отбуксировать меня в канал, но, учитывая, что этот вредный головорез сидел у причала, я не был уверен. Я отправил сообщение агенту, которая ждала в ресторане, ей ведь нужно было отвезти парня домой. Но она ничего не могла сделать. Даже деньги не могли сдвинуть его с места. Что-то укусило его в задницу, он упёрся и решил ждать нашего отхода.

Мы стояли бортом к причалу, якорь поднят, всё было готово. В кромешной темноте я разбирал швартовы, медленно поднимал парус, просчитывая действия. Вечерний ветерок зашёл достаточно, чтобы дать нам возможность отойти. Чтобы успокоить соседей яхтсменов, я тихо сказал им, что мы отойдём, но на ночь встанем на якорь в проливе прямо перед пристанью и дождёмся рассвета. Я всё ещё думал. Больше всего меня беспокоила нечистая на руку береговая охрана. Недавно они ограбили отходящую яхту прямо возле пристани как только стемнело, сняв с неё ценные вещи. В нашем случае береговая охрана даже не знала, что мы уходим. Никто не знал, что мы уходим, никто не ожидал, что мы уйдём после наступления темноты просто потому, что так никто не делал.

На рассвете да, ночью нет. Я знал, что береговой бриз будет сопровождать нас всю ночь, и мы должны скрыться за горизонтом прежде, чем наступит рассвет.

Без предупреждения я отдал швартовы, и мы бесшумно отошли причала. Парус набит, острый бейдевинд. Если получится обойти волноломы без лавировки, мы выкарабкаемся. Бриз усилился, придав нам больше тяги. Чёрная лодка, совершенно бесшумная, без огней, проскользнула мимо станции береговой охраны, никого не разбудив. Лёгкий плеск зыби о волноломы, и мы оказались в бухте. Нас никто не заметил. Я направил нос на маяк «Пьяная женщина» на вершине острова Боррача, в пяти милях. К полуночи мы проскользнули мимо него во внешний залив и оказались в открытом Карибском море.

Глава 13. Покойся с миром, Денис.

Тот факт, что парень — преступник, не означает, что его история не может стать источником вдохновения для всех нас. Я не защищаю преступников, но заметил, что их жизненный путь зачастую сложнее, чем кажется на первый взгляд, и при

других обстоятельствах многие из них, возможно, вели бы успешную законопослушную жизнь.

Я встречал много людей из тени, преступавших черту закона, и они явно предпочитают анонимность, поэтому я не буду говорить здесь о них. Денис — исключение. Я могу писать о нём, не причинив ему вреда. По всем оценкам Денис мёртв. Никто точно этого не знает, но никто из его друзей не видел его уже более пяти лет, чего никогда раньше не случалось.

Денис был россиянином. Со школьных лет он увлекался парусом и начал участвовать в соревнованиях в раннем возрасте. Талантливый, преданный своему делу и трудолюбивый, он был замечен коммунистической системой ещё в юности и готовился стать чемпионом, представляющим Советский Союз за рубежом. В семнадцать лет он выиграл всесоюзное первенство в каком-то классе малых парусных судов, не знаю точно, в каком. Это звание открывало дверь в привилегированный класс спортсменов с привилегиями и бонусами, о которых обычные граждане могли только мечтать. Его жизнь вот-вот должна была измениться. День завоевания титула он отпраздновал со своими друзьями в традиционном русском стиле. Пацаны напились, и пока ждали поезда на вокзале, решили поиграть на сортировочной станции, запрыгивая на товарные поезда и спрыгивая с них. Денис чувствовал себя на вершине мира. Будучи в подпитии, он немного не рассчитал, спрыгнул с набирающего скорость товарняка и упал под поезд. Ему отрезало обе ноги: одну чуть выше колена, другую ниже.

Он провел два года, восстанавливаясь после увечья. Чтобы справиться с болью в ампутированных ногах, ему давали сильные обезболивающие и он подсел на морфин. Выйдя из больницы, перешёл на более дешёвые опиаты, стал колоться героином. Его протезы подкашивались, но то, что происходило в голове, было не менее ужасно. С вершины надежд, обласканный жизнью и девушками, когда впереди были как

минимум два десятилетия успеха, он впал в глубочайшее отчаяние. Ему ещё не исполнилось и двадцати. Будучи инвалидом с двумя ампутированными конечностями, он стал безработным и находился во власти благотворительных организаций. Он выжил, но, что касается советской системы, для него всё закончилось. Он был уничтожен. Калеки и немощные обитали на самом дне социалистического общества. Они не голодали, но были изгоями без будущего. Ходячие мертвецы, досадная обуза. Затем советская система рухнула, но и во вновь завоёванной демократии не нашлось места для молодого калеки.

Денис всегда был упорным и никогда не сдавался. С неукротимой волей он научился ходить на стальных ногах, сначала на костылях, затем на палках. В основном при ходьбе он использовал силу рук, и его верхняя часть туловища превратилась в комок мышц. Когда же он, наконец, отбросил палки и начал ковылять без посторонней помощи, то превратился в могучего монстра, способного руками крушить камни. Без профессии и без образования, пристрастившийся к дорогим наркотикам, в постсоветской России он не имел никаких перспектив в обществе. Был только один путь, по которому он мог пойти — криминал.

С этого момента его история известна лишь схематично. Отсидел срок в России за продажу наркотиков. Был арестован на Канарских островах за то же преступление. Отец вызволил его из тюрьмы. После этого Денис вернулся к морю, ведь парус был профессией, которую он знал лучше всего. Он избавился от героиновой зависимости, но вместо этого пристрастился к алкоголю, в жёсткой русской манере. Он отправился автостопом через Атлантику к вечному солнцу Карибского моря.

Чтобы заработать на жизнь, он участвовал в контрабандных рейсах в Штаты, нелегально переправляя богатых российских евреев через Флоридский пролив. Хорошо организованный

бизнес базировался в Доминиканской Республике, куда летают прямые рейсы из Москвы. Богатые, подающие надежды иммигранты платили по 15 000 долларов США за последний этап путешествия. Контрабандисты покупали у чартерной компании старую дешёвую парусную лодку, Beneteau или Jeanneau около сорока пяти футов, грузили на неё двадцать пять душ и шли через Багамские острова к ближайшей к Флориде точке суши — Бимини. Сообщники информировали их по спутниковому телефону о передвижении судов береговой охраны и контрабандисты проходили последние пятьдесят миль до Америки. Они заходили каждый раз в другую марину, приходили после наступления темноты, швартовались и ждали, пока местная мафия заберёт пассажиров. Никто, кроме экипажа, не выходил наружу, оставаясь вне поля зрения для посторонних. Примерно каждые двадцать минут подъезжал фургон и забирал трёх-четырёх пассажиров. К утру на борту оставались лишь только шкипер и его помощник. Естественно, все соседи в марине видели это и предупреждали власти, но когда утром приходили люди в униформе, контрабандисты только качали головами. Что? Двадцать пять человек? В этой лодке? Вы шутите? Их яхту конфисковывали, но за отсутствием доказательств, за первое правонарушение самих контрабандистов просто депортировали. Денис нашел лазейку в американском законодательстве: как иностранца с двумя ампутированными конечностями его нельзя было посадить в тюрьму, а лишь депортировать. Поэтому он вернулся, чтобы купить собственную лодку и перевёз ещё двадцать пять евреев в другой порт. Снова депортировали, с 350 000 долларов в кармане.

Когда мы добрались до Вест-Индии, Денис постоянно жил на острове Маргарита в Венесуэле. Пьяница и дебошир, его работой было избиение людей за плату. Представьте себе: парень без ног, работающий наёмным громилой. Он по-прежнему был зол на судьбу, но он жил полной жизнью. Для

калеки, которого списали со счетов, он преуспел. Маргарита когда-то кишела русскими, но крах экономики Чавеса проредил их ряды, и большинство из них перебрались на более зелёные пастбища. Последние известия о Денисе были из Сент-Мартена, где он жил на своём 45-футовом «Хантере». Сильно выпивая, он несколько раз выпадал из динги, идущего на полной скорости. Лишь быстрая реакция его товарища спасала его от утопления, стальные протезы быстро тянули его вниз. Потом он вообще исчез. Если бы он оказался в тюрьме, слухи бы разошлись: он был бы не единственным моряком, попавшим в тюрьму. Почти наверняка ему не повезло, и он утонул. Покойся с миром, Денис, тебя помнят.

Глава 14. Гаити.

Материковая часть Гаити, именуемая Ла-Гранд-Терр, может предложить круизному яхтсмену только одно: бессмысленное, ничем не спровоцированное насилие. Не верьте гуляющему в интернете «Бесплатному путеводителю по Гаити» Фрэнка: парня, написавшего это, следовало бы подвесить за яйца перед тем, как четвертовать. Он богатый застройщик, владеющий долей в нескольких маринах, построенных в сомнительных уголках Карибского моря, и продвигает их с помощью своих бесплатных круизных лоций. Он никогда не жил на Гаити, не говорит на местном языке и никогда не посещал большинство мест, которые описывает. Несколько раз он бывал в Иль-а-Ваш, как и десятки счастливых моряков до него, и экстраполировал свой опыт на всю страну. Но это не так. Гаити — опасное место для круизов, за одним благородным исключением — Иль-а-Ваш (небольшого прибрежного островка на юге). Коварство интернет-информации заключается в том, что она выглядит подлинной и правдивой, и у вас нет возможности проверить её. Что касается путеводителей для круизёров, то мелкая жадность пользователей интернета играет против них. Если вы знаете, что делаете, то получаете то, за что заплатили. Если вы не знаете, что делаете, получите то, что заслуживаете. Люди, которые вкладывают свои усилия, время и деньги в детальное исследование, чтобы составить надёжное руководство, хотят окупить часть своих затрат. Они не размещают свои работы бесплатно, они хотят получить за них деньги. Интернет-культура настолько пропитана идеей, что можно получить что-то бесплатно, что многие люди предпочитают вместо этого скачивать поверхностные руководства, если они бесплатны. И нет другого способа

отличить хороший путеводитель от бреда, кроме собственного горького опыта.

На Гаити вы не столкнётесь с прямым пиратством, там не случалось нападений на лодки, которые идут открытым морем. Если вы просто идёте мимо, у вас всё будет хорошо, но как только вы встанете на якорь, появятся бандиты. Это касается практически всего побережья острова. О большинстве атак, по разным причинам, не сообщается в интернете. Я встречал ребят, которые успешно отбились от бандитов, порубив их мачете, или при помощи больших собак, находящихся на борту. Им не хотелось хвастаться этим в интернете. Я также стоял на якоре рядом с австралийцем, которого сильно избили и сломали обе руки. Я не параноидальный янки и не имею предубеждений, когда дело доходит до оценки потенциального риска. Требуется много времени, прежде чем я сочту какой-либо район небезопасным. Мы прибыли на Гаити из Венесуэлы, которая считается опасной. Да, в Венесуэле происходит много всякого дерьма, но при хорошем планировании и хладнокровии у вас есть более чем хорошие шансы избежать опасности. Но не на Гаити. La Grande Terre — место, от которого следует держаться подальше.

Маленькие острова у побережья Эспаньолы более интересны. На северном побережье находится остров Тортуга, который исторически является родиной буканьеров. Вначале буканьеры вообще не были морскими разбойниками. Буканьерами были французы, делавшие «букан» — мясо, высушенное на огне. Это были производители билтонга. Первые французы прибыли на Тортугу в начале 1630-х годов, изгнанные с островов Сент-Китс и Сент-Кристофер в результате испанских набегов. Они жили по своему кодексу, по своим правилам, по своим собственным письменным контрактам, занимались своими делами, охотились на крупный рогатый скот и свиней, которые одичали после того, как порабощённое индейское население вымерло от жестокого

обращения со стороны испанцев. Они называли себя Береговым Братством. По оценкам Эксквемелина[39], в западной части Эспаньолы (Гаити) насчитывалось около шестисот французских буканьеров, плюс их слуги и рабы.

Эти мирные производители вяленой говядины, возможно, были бы преданы забвению, если бы их оставили в покое, и они и дальше сушили бы и продавали своё мясо плантаторам и проходящим мимо морякам. Но всё сложилось не так. В 1638 году испанцы совершили ещё один жестокий набег на производителей букана с Тортуги. Буканьеры переправились на пирогах на берег Эспаньолы и спрятались в буше, выжидая своего часа. Несколько месяцев спустя они увидели, что испанская оборона Тортуги ослабла, и вернули свой остров далеко не мирным путём. Начался цикл насилия. Со временем к непокорным поселенцам присоединились бездомные, лишённые корней мятежники, беглые заключенные и рабы, бродяги, моряки всех национальностей, потерпевшие кораблекрушение. Безработные, с небольшими перспективами, они стали готовым вербовочным материалом для пиратских капитанов, грабящих Карибское море.

Мы многое знаем о пиратах благодаря замечательной небольшой книге, написанной очевидцем и инсайдером, неким Эксквемелином. Голландец, он приехал на Тортугу в качестве клерка во Французской Вест-Индской компании. В результате административной оплошности его продали в рабство, жестоко обращались, перепродавали, но в конце концов освободили. Не имея никаких перспектив выжить более легальным образом, он присоединился к Береговому Братству. Образованный человек, он стал хирургом-цирюльником и личным врачом Генри Моргана. По возвращении в Европу получил квалификацию настоящего хирурга и написал книгу о своём опыте. Известная сегодня как «Пираты Америки», она была переведена на все морские языки, причем каждый перевод искажал и расширял оригинал. Описанные им пираты были далеки от неуклюжих

пьяниц с повязкой на глазу и попугаем на плече. Он пишет о жестоких и безжалостных людях, организованных в стройные воинские части. Блестящие тактики, физически и морально более сильные, чем любые другие бойцы, они не имели равных в военной сфере в Америке того времени. Для них проигранная битва означала виселицу. Что мне кажется увлекательным, так это воссоздание пиратских маршрутов по всему Карибскому морю. Книга Эксквемелина с её более поздними дополнениями представляет собой богатый источник точных дат и мест. Географические названия менялись на протяжении веков, но как только вы поймёте, что к чему, сможете нанести на карту маршруты пиратских набегов и отступлений с указанием точных дат. Из полученных данных я сделал поразительный вывод: эти парни ходили по Карибскому морю круглый год, в любом направлении, в каком им захочется.

Современные яхтсмены с мощными моторами жалуются, как трудно совершить любой переход на восток в зоне пассатов, в то время как эти ребята плыли в любом направлении, куда им вздумается, в любой момент. Без двигателей, на предположительно громоздких судах, которые, как говорят, не очень хорошо шли на ветер. В нашей картине тех дней не хватает чего-то важного. Да, они теряли много кораблей, но и сейчас каждый год гибнет много современных яхт.

На Тортуге нет безопасной гавани и она никогда не была базой какого-либо пиратского флота. Они заходили, набирали команду, загружали букан и шли дальше. Пиратство продолжается и по сей день. Восемнадцать месяцев назад вооруженные бандиты напали на американца одиночника, который только что пересёк Атлантику с Канарских островов на гребной лодке. В узком проливе между Тортугой и Гаити в октябре 2014 года у него отобрали всё, что у него было, включая одежду.

В поисках защищённой и безопасной стоянки вам придётся идти на другой небольшой остров, расположенный примерно в

шести милях от южного побережья Гаити, — Иль-а-Ваш, Остров Коров. Он также был одним из первых поселений буканьеров: производители вяленого мяса браконьерски охотились на коров и свиней, которых там выпустили испанцы. Остров длиной около восьми и шириной в две-три мили имеет несколько отличных гаваней на северо-западном берегу, две из которых представляют собой настоящие укрытия от ураганов. Маленькая бухта внутри залива Фере носит название Порт-Морган в честь Генри Моргана, который часто использовал её в качестве своей базы. Выходя отсюда, он разграбил Маракайбо, а также здесь собрал свой флот для грабежа Панамы. Шпангоуты многих его кораблей лежат на мелководье вокруг Иль-а-Ваш.

Мы пришли в Порт-Морган в начале круизного сезона. Во внутренней гавани стояло на якорях и у причалов с десяток лодок, но лишь одна из них была настоящим круизёром. Майами Герман, которого мы встретили несколькими месяцами ранее на Гренаде, парикмахер, компьютерщик и яхтенный брокер, он готовил свою 40-летнюю бетонную шхуну к последнему переходу домой во Флориду. Большой, тяжёлый 54-футовый корпус был точной копией американской торговой шхуны 18-го века с длинными острыми свесами и сильно заваленными мачтами.

После трёхлетнего неторопливого круиза по восточной части Карибского моря его лодка очень нуждалась в обслуживании. Он хватился немного поздно, поскольку Гаити — неподходящее место для капитального ремонта, там ничего не купишь.

Здесь, на Иль-а-Ваш, он отремонтировал рулевое управление, починил такелаж, но старый дизель отказывался заводиться. Вдохновлённый лёгкостью, с которой «Кехаар» заходит в порты и выходит из них, он решил идти в Майами без двигателя. Так как на Гаити не купить запасных частей, у него не было выбора. Он пробился через Наветренный пролив, но несколько недель спустя, уже на Ямайке, мы узнали, что он

потерял свою лодку на Багамах, потерпев крушение на рифе Грейт-Инагуа. Раз береговая охрана ночью отбуксировала его от рифа, во второй раз хрупкий корпус превратился в щебень. Ему удалось сделать фото, так что я предполагаю, что команда благополучно покинула лодку.

На пяти лодках на Иль-а-Ваш жили американские священники, проповедники, пасторы и раввины различных конфессий. Подозрительное число из них имело профессиональный опыт дайвинга и подробные знания истории местных кораблекрушений. Три лодки пустовали, владельцы на время разъехались по домам, а один канадец французского происхождения жил во грехе с местным школьным учителем. На протяжении десятилетий Иль-а-Ваш был популярным перевалочным пунктом для кочующих моряков, и всем, кто рассказывал мне об этом месте, здесь нравилось, но в этом году посетители прибывали медленно. Череда недавних жестоких нападений на яхты на Гаити заставила капитанов насторожиться. Местный «комитет прибытия» тоже распугивает яхты. Прежде, чем прибывшая лодка выберет место для якорения, несколько грубых долблёнок гребут навстречу ей, чтобы предложить свои услуги в качестве проводников, рабочих, поставщиков, посредников — да чего угодно. Мы наблюдали, как одна яхта шла через проход между рифами, когда шесть каноэ ринулись к ней с разных точек берега. Шкипер заметно занервничал, и его нельзя винить, поскольку в сети появилось множество сообщений о нападениях. Пироги подошли совсем близко, не дав ему времени встать на якорь, и, прежде чем они начали к нему приставать, капитан развернул лодку и сбежал, не оставшись даже на ночь.

В течение первой недели здесь вы будете постоянно окружены ветхими пирогами, полными молодых парней, ищущих работу или предлагающих услуги. Они тихие и вежливые, и короткого «нет, мерси» достаточно, чтобы они оставили вас, однако на следующий день они вернутся снова.

Лишь когда им станет ясно, что от вас ничего не получить, их визиты станут реже — через день, но приплывать они будут постоянно. Иногда они предлагают полезные товары, мы покупали у них кокосы, рыбу, фрукты и воду, но большую часть времени это доставляло неудобства. Предлагаемые ими картины по большей части были жалкими или слишком дорогими. Иль-а-Ваш — дорогое место, несмотря на то, что здесь практически ничего нельзя купить. Прачка просит десять долларов за одну загрузку белья, упаковка противомоскитных спиралей стоила два доллара, цены на безделушки, продаваемые в ремесленных магазинах, намного превышают то, что вы хотели бы заплатить.

На острове больше нет банкомата. Доллары США обмениваются на местную валюту *гурды* по курсу 50:1. Кажется, здесь всё стоит сто гурдов, то есть пару долларов, если сбить цену до минимума — аналогичного тому, что платят местные жители. Здесь мало на что можно потратиться, а того что есть, выбор невелик. Крошечные кокосы продают по два за сто гурдов, а потом вы обнаруживате, что на рынке в Мадам Бернар местные жители за сотню берут четыре. Манго растут повсюду, и никто их не продаёт, кроме как на яхты. Они мелкие и волокнистые — после каждого манго тратишь полчаса, вычищая из зубов волокна. Более изобретательные торговцы могут предложить маракуйю (её здесь называют «гренадин») в количестве около дюжины за сотню гурдов, но съедобными окажутся только половина из них. Фунт рыбы, подстреленной на рифе, тоже стоит сотню, но рыбаки привозят её не очень часто. Что они приносят, так это крошечных омаров, намного меньше легального размера, в надежде продать их. Мы отказались от этого предложения. Осьминог дёшев, но нужно уметь снимать с него кожу и готовить. Люди здесь чёрные, самого тёмного оттенка, все выходцы из Западной Африки. Они говорят на своей версии креольского языка. Креольский, который мы слышали в Гайане, основан на английском языке.

На Гаити креольский язык основан на французском, но он искажает базовый язык иначе, чем креольский Мартиники. В отличие от других островов, креольский язык Гаити получил статус полноценного официального языка и имеет письменную форму. Дети в школе также учат правильный французский, и если вы сами говорите по-французски, вам не составит труда объясниться.

В Гаити, где бы вы ни ступили на берег, полно свидетельств его удивительной истории. Даже на таком крохотном островке, как Иль-а-Ваш, есть пара курьёзов. Деревня напротив Порт-Моргана, где вы, скорее всего, бросите якорь, на креольском языке называется Кайкок, от французского "кайль кок". Там почти ничего нет, за исключением пекарни. Главное поселение, находящееся примерно в четырёх милях, представляет собой деревню чуть большего размера, которая называется Мадам Бернар. Оба названия посвящены эксцентричному американскому бизнесмену и аферисту Бернарду Коку. Где-то во время Гражданской войны в США у него возникла идея основать колонию освобождённых американских рабов на острове Иль-а-Ваш. Эйб Линкольн подписал Прокламацию об освобождении рабов, отменяющую рабство, но он не был большим другом темнокожих и ему не нравилась идея, что все эти нахальные ниггеры будут свободно бегать повсюду. Он предложил вознаграждение в размере пятидесяти долларов за каждого вывезенного из страны и трудоустроенного бывшего раба. Предприимчивые бизнесмены приняли его предложение: так, среди других проектов, в Африке возникла страна Либерия. Бернар Кок заключил договор аренды острова Иль-а-Ваш с правительством Гаити и нашёл финансовых покровителей в Нью-Йорке, а в апреле 1863 года привёз из Штатов более пятисот негров в качестве рабочих по четырёхлетнему контракту для выращивания сахарного тростника на плантации. За каждого из них он получил вознаграждение в размере пятидесяти долларов, что по тем временам было значительной

суммой. Он напечатал свои собственные деньги с надписью «Остров А'Ваш» и своим именем Бернард Кок, построил небольшую больницу для лечения своих рабочих, заболевших оспой. Но прежде, чем он смог добиться какого-либо прогресса на плантациях, деньги и продовольствие закончились, финансовые покровители покинули его, рабочие взбунтовались. Были вызваны гаитянские солдаты, и компания обанкротилась. В декабре того же года Линкольн отправил корабль на Гаити, чтобы забрать оставшихся чернокожих и вернуть их домой. Всё, что осталось на острове после них — это названия двух деревень и значительная свежая полоса в генетике населения.

На острове нет автомобилей, как и нет настоящих дорог, по которым можно было бы ездить. Во время последней избирательной кампании избирателям раздали несколько мотоциклов. Сегодня они курсируют в сухую погоду между деревнями в качестве такси. Большинство людей передвигается пешком, на ослах и на парусных лодках. От Кайкока идёт широкая тропа, похожая на дорогу, которую начали строить, но так и не закончили. Местность слегка холмистая, великолепные виды на море с обеих сторон; небольшие поля, кукуруза, маниок и сладкий картофель. Освобождённые рабы отказывались работать на больших плантациях кому бы они ни принадлежали. До сих пор они выращивают всё на своих небольших участках, а работа на крупных собственников у них приравнивается к рабству. Лысые овцы бордер-лестерской породы пасутся на привязи, козы на свободном выгуле, ослы и тощие лошади щиплют коротко подстриженную траву.

Оба раза когда я ходил на рынок в деревню Мадам Бернар, накануне вечером шёл дождь, и дорога превращалась в грязный скользкий каток, шлёпанцы при каждом шаге прилипали к дороге. Даже идя босиком по травянистому краю, я скользил как корова по льду. У тех немногих мотоциклистов,

что предлагали довезти за сто гурдов, колёса забивались липкой грязью. Я видел две брошенные машины, стоявшие у дороги как глиняные скульптуры. Главная дорога оставалась непроходимой до тех пор, пока солнце не подсушивало землю и босые ноги не протаптывали узкую ленту тропы сквозь липкую массу. Ватаги детей шли в школу босиком, держа в руках свои драгоценные кроссовки. Без настоящей обуви в здание школы их не пускают. Маленькие девочки приходят с искусно заплетёнными в несколько прядей волосами, в прическу вплетены стеклянные бусины и разноцветные ленты. Самая большая школа, которую я видел, представляла собой амбициозный проект помощи, заброшенный на середине строительства. Это было длинное узкое здание из восьми или десяти комнат с богато украшенными арками, как в арабском дворце и глухими балконами, двери которых были заложены кирпичом. Первый этаж действовал, второй этаж выглядел почти готовым, но не использовался, а торчащая на крыше арматура свидетельствовала о том, что этажей планировалось больше, но их не построили из-за отсутствия средств. Качество бетона, из которого отливали стены, ухудшалось по мере продвижения строительства, и на последнем участке стены светились прорехами.

Сельская местность выглядит зелёной, но деревьев совсем нет. На Гаити нигде не осталось лесов. Деревья, растущие вдоль дорог — это фруктовые и ореховые деревья, манго, кешью, кокосовые пальмы, хлебное дерево, индийский миндаль и морской виноград у берега. Никаких лесов. То, что здесь называют лесом или даже «девственным лесом» — это мангровые заросли вдоль побережья. Таким образом, правительство может утверждать, что на Иль-а-Ваше находится самый большой лесной массив на Гаити — обширное мангровое болото на востоке. Деревья были вырублены, чтобы погасить огромный внешний долг, который обременял новую страну после обретения независимости. На

Гаити произошло восстание рабов — единственное восстание, которое увенчалось успехом. Рабы разгромили хвалёные войска Наполеона, убив семьдесят тысяч его элитных солдат, к тому же выгнали белых владельцев плантаций. Униженное французское правительство, естественно, потребовало компенсации. Правительство Гаити надеялось получить международное признание, заплатив за экспроприацию частной собственности. Не имея никаких минеральных ресурсов, отказываясь от крупных аграрных хозяйств, которые ассоциировались с ненавистным рабством, единственным возможным доходом правительства была продажа древесного угля на другие острова Карибского моря. Они вырубали деревья с момента обретения независимости в 1804 году, до тех пор, пока долг не был окончательно погашен в 1947 году. Полтора столетия вырубки лесов обнажили горы, а козы постарались, чтобы ни одно дерево не смогло прорасти на расчищенной земле. Из-за отсутствия древесного покрова пересохли все источники питьевой воды, и её нехватка сегодня является серьёзной проблемой.

Во многих колодцах вода солоноватая, и женщинам приходится долго идти до ближайшего источника пресной воды с пластиковым ведром на голове. Питьевую воду для курортов закупают на материке в круглых канистрах. Если вам нужна техническая вода, попросите одного из пацанов на пироге привезти её. Говорите, что хотите питьевую воду, пусть даже она вам нужна только для стирки и душа, иначе вам привезут солоноватую коричневатую жидкость из ближайшего неглубокого колодца. Три канистры обойдутся в сто гурдов.

Люди живут рядом со своими полями в небольших каменных коттеджах, которые выглядят так, словно их перенесли из Бретани или Корнуэлла. Любовно расписанные стены наклонены под сумасшедшими углами, кривые двери встроены в кривые дверные проёмы, ромбовидные деревянные ставни закрывают неровные оконные проёмы. То, что выглядит как

сплошная кладка, на самом деле представляет собой конструкцию из столбов и балок: опорные деревянные столбы по углам и рядом с проёмами, а пространство между столбами заполнено каменной кладкой из грубого камня. Все стены изначально построены под наклоном, чтобы обеспечить некоторую устойчивость. Дополнительную жёсткость дают четырёхскатные крыши из жести, выкрашенной в красный цвет. Землетрясения сотрясают хлипкие постройки, придавая им не запланированные строителями наклоны и углы. После землетрясения люди шпаклюют и закрашивают трещины в стенах. При следующем землетрясении дома наклоняются ещё больше, под невозможными углами, как в сумасшедшем мультфильме. Белые стены разрисованы самыми разными яркими цветами, чаще всего красными, розовыми и синими. Иногда камни стен окрашивают в белый цвет, а затирку между ними подбирают ярко-бирюзового или салатового цвета. Выглядит весело и празднично, каждый дом в своей цветовой гамме. Днём открывают только двери, ставни на окнах остаются закрытыми. Стёкол в окнах нигде нет.

Перед некоторыми домами прямо у дороги стоят внушительные каменные склепы ростом выше человеческого роста. Похоже, смерть не меняет цветовых пристрастий: могилы раскрашены так же ярко, как дома. Склеп невозможно переместить, поэтому, когда нужно построить новое жилище, его просто строят рядом. Некоторые гробницы построены лучше, чем дома, с жестяными крышами, каменными входными воротами и орнаментом на стенах. В каждом склепе четыре камеры с пронумерованными дверями, чтобы не было путаницы относительно того, кто где лежит.

В самой большой деревне (Мадам Бернар) на набережной дважды в неделю работает рынок. Это очень печальное зрелище, которого постыдились бы даже в самой тёмной Африке. Настоящих магазинов и столовых нет. Женщины

продают маниок, кокосы, сладкий картофель, немного овощей, привезённых с материка, сидя на корточках на земле. За одну луковицу просят доллар. Орехи кешью здесь растут в изобилии, из них готовят сладкий пирог, покрытый карамелизированным коричневым сахаром. Яиц в продаже я не видел. У торговца мясом на листе пластика, на земле лежит коровья туша и порубленная свинья. Выбирайте свой кусок.

За настоящим шоппингом нужно ехать на материк. Напротив Иль-а-Ваш лежит Кайес с населением около сорока тысяч человек — третий по величине город на Гаити. Большинство людей пользуются «бато-вуаль» — небольшими парусными лодками без двигателя. Эти деревянные лодки с малой осадкой, летающие под огромными парусами, являются основой местного транспорта. Вооружение представляет собой шпринтовый парус. У двадцатифутовой лодки мачта высотой двадцать футов, бамбуковый шпринт длиной почти 30 футов и гик, выступающий далеко за пределы транца. Многие паруса пошиты из старого лавсана, который пожертвовали яхтсмены, заходившие на Иль-а-Ваш. Гаитяне — лучшие моряки, и они знают, как использовать свои суда в пассатных ветрах.

Альтернативой «бато-вуаль» являются ямайские лодки. Длинные узкие скоростные катера с подвесными моторами в сорок лошадиных сил регулярно прибывают с Ямайки с грузом марихуаны. Расстояние между Ямайкой и Гаити всего сто миль — это шесть часов плавания для экипажа растаманов. Распродав урожай, наркоторговцы продают лодки и улетают с наличными. На Гаити эти ямайские лодки работают как водные такси; обычная плата за проезд от Иль-а-Ваш (семь миль) до Кайеса составляет, как вы уже догадались, сто гурдов. Всё стоит сто гурдов.

Кайес расположен на неприятном открытом ветрам берегу, совершенно неподходящем для якорной стоянки. Там нет общественного причала, нет безопасного, защищённого места для выхода на берег, поэтому выработалась сложная и

причудливая система высадки. Лодки бросают якорь внутри рифа примерно в пятидесяти метрах от берега. Старик на плоскодонке, приводимой в движение шестом, снимает пассажиров и подвозит ближе к берегу, где носильщики хватают их за ноги и несут на плечах последние пять метров до твёрдой земли. Обращаются со всеми одинаково, с местными жителями и приезжими, богатыми и бедными. Оплата — несколько медяков за каждый перенос.

В нескольких минутах ходьбы от Кайкока, за холмом, находится красивый белый пляж курорта Abacca Bay Resort. Здесь на глубине четырёх метров лежат обломки «HMS Oxford» — флагмана пиратского флота Генри Моргана, случайно взорванного пьяными пиратами в 1669 году. Морган тогда собирал ударный отряд для нападения на Картахену в Колумбии. Примерно в пятнадцати милях вниз по побережью от Иль-а-Ваш у французов был форт на материке, в Сен-Луисе. Морган подошёл туда на своих кораблях и обнаружил стоящий на якоре перед фортом Сен-Луис французский военный корабль. Морган отправил капитану ультимативное предложение присоединиться к пиратскому флоту для разграбления испанской Картахены, либо он разнесёт его в щепки. Французский капитан оглянулся, оценил превосходящие его силы и пошёл с Морганом.

Эксквемелин в своих мемуарах описывает гораздо более сложную историю о том, как Морган попал на французский корабль. Французы и англичане никогда не любили друг друга, не только пираты.

Пиратский флот, насчитывающий теперь десять кораблей и восемьсот человек, вернулся на Иль-а-Ваш для того, чтобы отпраздновать это событие. Корабли поменьше стояли на якоре в Порт-Моргане, большие же военные корабли, будучи слишком громоздкими и со слишком большой осадкой для крошечной бухты стояли на якоре к югу от мыса, ограничивающего залив Абакка. «Оксфорд» и француз

находились примерно в полумиле от берега, офицеры пили в кормовой каюте флагмана, толпа кутила на палубе. На «Оксфорде» неизвестно почему возник пожар, распространившийся под палубой, пороховой погреб взорвался, корабль затонул. Самого Моргана выбросило через окно его каюты в море, но он выжил. Двум сотням его людей так не повезло. Несмотря на это они отправились в поход, но трёхнедельный переход к материку привёл к гибели значительной части команды, и Морган решил, что у него недостаточно людей, чтобы одолеть сильно укреплённую Картахену. Вместо этого он разграбил Маракайбо.

«Оксфорд» лежит на глубине четырёх метров, и все ценности, которые можно было легко найти, давно нашли. Сначала их выбрасывало на берег штормами, а позже постарались местные дайверы. Морган пытался что-то спасти сам, вернувшись сюда через шесть лет после кораблекрушения. Он пришёл на корабле «Jamaica Merchant» на этот раз в качестве нового губернатора Ямайки, привёз с собой груды оружия, пушек и боеприпасов для укрепления новой столицы Ямайки — Кингстона. Коварные течения вокруг Иль-а-Ваш и внезапный шторм привели к тому, что «Купец Ямайки» тоже затонул. Помимо четырёх метров воды, затонувшие корабли сейчас покрыты ещё двумя метрами густого ила, образовавшегося в результате многовековой неконтролируемой эрозии окружающих холмов. Известно точное положение затонувшего корабля: останки «Оксфорда» были обнаружены экспедицией 2004 г. при активном участии местных пасторов-яхтсменов-дайверов. Нашли ли они что-то ценное, они не говорят, но похоже, что ил стал для них большой проблемой. За западным мысом с видом на Порт-Морган открывается ухоженный пейзаж с отелем. Это роскошный французский курорт, построенный и управляемый Дидье. Это не то место, куда могут пригласить яхтсмена, у

которого через дырки в шортах просвечивает зад. Тарелка еды с парой пива обойдётся там в пятьдесят долларов. Нам пришлось купить баллончик репеллента, чтобы спастись от донимающих москитов, и он стоил шестнадцать долларов — это в три раза дороже, чем в Австралии. Сам Дидье — приятный седовласый джентльмен, а его отель — это единственное место на острове, где можно обменять доллары на местные гурды. Большую часть времени он пустует, но иногда сюда заезжает отдохнуть компания молодых девиц из НПО и тратит деньги, выделенные на финансовую помощь, тусуясь вокруг бассейна.

Побережье Иль-а-Ваш представляет собой в основном невысокие утёсы и осыпающиеся скалы; лишь несколько пляжей с белым песком прерывают крутой берег. Небольшой пляж принадлежит курорту Дидье. Газоны, за которыми ежедневно ухаживают, шезлонги, узкая полоска песка... Прогуливаясь по лужайкам, мы обнаружили в траве любопытный артефакт. Это было кольцо из белых камней диаметром около четырнадцати дюймов, большая раковина конха в верхней точке и два маленьких чёрных камня, расположенных напротив раковины. Это не было произведением искусства, это был объект вуду, но никто из тех, кого мы спрашивали, не мог объяснить его значение. Владелец пляжа Дидье и вовсе не знал о его существовании, а когда мы ему сказали, потихоньку вызвал жреца вуду, чтобы тот убрал его. Жрец знает, как это сделать правильно.

На Гаити самая сильная и независимая культура во всём Карибском бассейне, всё их общество вращается вокруг практики вуду, поклонения духам. Вуду — это больше, чем религия, это образ мышления, и даже во время такого короткого визита, как наш, упоминания о нём встречаются постоянно, особенно если вас окружает толпа евангелистских проповедников, как это было с нами на Иль-а-Ваш.

В отличие от сантерии[40], кандобле[41] и своих собратьев на материке, вуду, берущее своё начало в Дагомее[42] остаётся чисто гаитянской религией, не привлекающей сторонников извне. Причина проста: она практикуется на гаитянском креольском языке, вся религия основана на креольской культуре. Если вы не говорите по-креольски, вы не сможете практиковать вуду.

Зомби — это одна из гаитянских концепций, которая распространилась за пределами острова. На Гаити зомби — это безобидная жертва колдовства, послушный раб, не имеющий собственной воли. Зомби не бродят по улицам, у них нет собственных мыслей, они просто пассивные рабы. Гаитяне не боятся зомби, они боятся, что их превратят в одного из них. Все местные жители уверены, что зомби — это реальный феномен, а не сказка. Зомби — это ходячий мертвец, человек, который как будто умер на короткое время, но был возрождён чёрной магией могущественного колдуна. Наиболее правдоподобно это объясняется воздействием на жертву с помощью трав и снадобий. Токсин рыбы фугу применяют для первой стадии зомбирования, когда жрец вуду вызывает у своей жертвы кататоническое состояние, напоминающее смерть. Говорят, что ядовитая мазь действует через кожу, поэтому достаточно намазать зельем порог дома, чтобы яд попал в тело жертвы. Отравленный человек впадает в кому и выглядит абсолютно мёртвым. В тропиках трупы разлагаются быстро, поэтому похороны — дело спешное, от тел сразу избавляются. Мёртвого помещают в камеру гробницы и закрывают её плитой. В ту же ночь колдун забирает тело и увозит его в другую часть страны, где сможет использовать безмозглого раба для работы на своих полях. После того, как жертвы выходят из первоначального кататонического состояния, их держат под наркотиками, чтобы разум оставался затуманенным и послушным. Говорят, что женщин-зомби жрецы используют в качестве прислуги в доме. За несколько

коротких недель пребывания вы вряд ли встретите настоящих зомби, но у проповедников много интересных историй о них, и все воспринимают это явление серьёзно.

Пасторальную идиллию с небольшими домиками, где совсем нет автомобилей и по грунтовым дорогам разъезжает лишь несколько мотоциклов, планировали радикально преобразовать. В 2013 году сюда прилетел президент Мартелли и объявил о масштабном развитии туризма на Иль-а-Ваш. Тысяча роскошных гостиничных номеров, международный аэропорт, порт, выкопанный в мангровых зарослях у Кайкока, новая дорога через остров для экстренной медицинской эвакуации в больницу… Что? У вас нет больницы? Больницу тоже построим. Президент своим указом приостановил права частной собственности на землю, чтобы облегчить её экспроприацию, вызвал массу нехороших эмоций и улетел. Срок завершения всего амбициозного проекта был назначен на конец 2015 года. Мы пришли на остров в ноябре того же года. Реальной работы было сделано очень мало. Местные жители были возмущены авторитарными решениями, исходящими из столицы, недовольны тем, что их согнали со своей земли безо всяких разговоров. Несколько раз они собирались, чтобы выразить свой протест. Из населения, составляющего около четырнадцати тысяч человек, в феврале 2014 года восемь тысяч собрались, чтобы рассказать госсекретарю, чтó они обо всём этом думают. Они забросали его камнями, и дорогой министр убежал, опасаясь за свою жизнь. На следующее массовое собрание бунтовщиков прилетел отряд полиции, который стрелял боевыми патронами, ранив двенадцать человек.

К тому времени, когда мы пришли, обстановка успокоилась, но прогресс был медленным. Небольшая частная компания из Доминиканской Республики начала расчищать бульдозером взлётно-посадочную полосу для аэропорта в мангровых зарослях на востоке. Должны были построить также дорогу, но

контракты заключались, а фактическое строительство нигде так и не началось. Помимо недовольства местного населения, страна столкнулась с серьезными логистическими проблемами. В 2015 году Гаити поразил юридический паралич: президент назначил нового премьер-министра, а парламент объявил его и его кабинет незаконными и неконституционными, отказавшись поддержать их решения и предоставлять им какие-либо деньги из государственного бюджета. Хотя казна всё равно была пуста. Сплошное расстройство. Президент распустил парламент.

Конституция предписывала назначить новые выборы. Нынешнему президенту, популярному поп-певцу, известному как Sweet Mickey, не разрешили баллотироваться, поэтому он полгода тянул резину, выжимая из своего положения все деньги, которые мог. Теряя свою должность, он не стал тратить деньги на какой-то легкомысленный проект вроде туризма на Иль-а-Ваш. Курорт был личным проектом президента, все деньги выделял он. Без государственного финансирования всё остановилось. Второй тур выборов должен был состояться в конце декабря, все выжидали. Затем, в январе, после нашего ухода, президент решил, что его преемник, известный как Большой Банан, скорее всего, проиграет, поэтому он отменил второй тур голосования на неопределённый срок.

Почему на Гаити всё так плохо? Несостоятельность гаитянского государства можно объяснить долгой историей дискриминации, навязанной ему западными странами. После успешного восстания чёрных рабов остальной мир стал избегать этой страны, опасаясь, что Гаити подаст пример другим рабам. Даже просвещённые люди, такие, как Кант, Гегель и Джефферсон, были уверены в том, что чёрная раса умственно уступает белым людям и неспособна к самоуправлению цивилизованным образом, упуская из виду тот факт, что гаитянским генералам удалось разбить гораздо лучше оснащённые армии Наполеона в то время, когда он был

на пике своего могущества. Французам нужно было как-то оправдать потерю статуса, и они заявили, что гаитяне заключили договор с Дьяволом. Эта ерунда повторяется и по сей день. Когда администрация Рональда Рейгана наконец признала существование СПИДа, причиной заболевания были объявлены «четыре Г»: гемофилия, гомосексуалисты, героин и гаитяне. После этого туризм на Гаити умер и больше не восстановился. Ещё в 2010 году после сильного землетрясения, которое опустошило большую часть Гаити, американские телепроповедники принялись тыкать пальцами: видите, Бог наказал их за сговор с Дьяволом. Интересно, что это за Бог, который убивает невинных людей, хороня их под руинами собственных домов?

Гаити провозгласила свою независимость в 1803 году, но ей пришлось ждать принятия в Лигу Наций шестьдесят лет. Республика, которая создала свою Конституцию по образцу американской Декларации независимости, не признавалась США до 1862 года, которые в то время поддерживали все репрессивные режимы, создаваемые местным богатым меньшинством. История и политика Гаити мрачны: на смену страдающим манией величия приходили тираны-садисты, которых сменяли психопаты, и есть все признаки того, что эта тенденция будет продолжаться. Наибольшее внимание уделяется бессмысленным деталям, в то время как основные проблемы не решаются. Проблемы чистой воды, санитарии, образования, товаров первой необходимости игнорируются, а парламент обсуждает форму флага.

Правительство не работало, поэтому жизнь текла по инерции и согласно привычкам. Оформление въезда в страну не является обязательным. Судно береговой охраны может появиться раз в неделю, но они ничего не проверяют. Лишь в разгар сезона, то есть с декабря по март, с ними приезжает иммиграционный контроль. Штампы на въезд и выезд стоят

около двадцати долларов каждый. Игнорирование оформления въезда и выезда даёт значительную экономию.

Глава 15. Куба.

Всем, кого я встречал, кто когда-либо был на Кубе, там нравилось. И всем по разным причинам. Этим она мне напоминала Прагу: всем, кто посещал мой родной город, она нравилась, многие считали, что это лучший город Европы. Я их понимаю, но я сбежал из Праги, как только подрос и больше не вернулся. Я чувствовал тоже самое в отношении Кубы. Мне многое там нравилось, но получив коммунистическое воспитание в Восточной Европе, я видел тени, ползущие из-за кулисы, и знаю, что никогда не смог бы жить на Кубе.

Фидель вложил деньги в образование людей. Он считал, что более высокий уровень образования повысит их сознательность и они оценят преимущества социалистического общества. К сожалению, люди, будучи более образованными, начинают понимать, что Евангелие от Маркса — это не ответ. Социализм XIX века не является жизнеспособной моделью гармоничного общества XXI века. Оно не учитывает естественные склонности обычного человека: зависть, жадность, ревность, праздность, самоуспокоенность, оппортунизм. Сам Фидель — абсолютно честный человек с абсолютной порядочностью. Общество, состоящее из людей таких как он, могло бы счастливо жить при коммунизме, где люди не воруют только потому, что что-то лежит без присмотра. Реальная жизнь наполнена нечестными ленивыми

бездельниками, которые с радостью украдут всё, если им это сойдёт с рук. «Кто не ворует, тот грабит свою семью», — социалистическая истина, которую я усвоил в юности.

В отношениях с иностранцами кубинцы строго прагматичны. Владелец любого паспорта может посетить Кубу. За двадцать пять долларов наличными вы получите месячную визу по прибытии, независимо от того, откуда вы приехали. У американцев есть проблемы, но их проблемы создаёт их собственное правительство, а не кубинцы. К приехавшим на Кубу с паспортом США относятся точно так же, как и ко всем остальным. В Сантьяго половина прибывших яхт была под флагом США без какой-либо дискриминации, а Белый Дом клеймит каждого американца, посетившего Кубу, как предателя, подлежащего наказанию по закону за «торговлю с врагом». Кубинская иммиграционная служба заботливо не ставит штампы в паспортах, они выдают вкладыш в паспорт, поэтому после отъезда не остается никаких доказательств того, что человек был на Кубе.

Приходя на яхте, вы должны войти в один из шести портов въезда и дождаться официальных лиц, которые прибывают в течение получаса. Они очень эффективны. Я слышал страшные истории об обязательной радиосвязи, о кораблях ВМФ, выходящих сопроводить вас в гавань, и много других страшилок. Когда я спросил своих российских друзей, которые регулярно ходят на Кубу, они махнули рукой: «Просто идите».

И мы пошли. Зашли глубоко в огромную естественную гавань Сантьяго-де-Куба, и первое, что местные чиновники услышали о нас, был грохот моей якорной цепи возле причала. Через полчаса катер марины доставил на борт чиновников. Официальные, но вежливые, тактичные, эффективные, без суеты. Оформлением прихода лодки занимаются множество департаментов, но фактически документов для заполнения не много, система справедлива и прагматична. Вам предъявляют

счёт, вы платите и можете свободно перемещаться по Кубе по суше, путешествовать куда захотите.

Кубинцы не суетятся. Нарушаешь правило, платишь штраф и всё забывается. Перед Новым годом в Сантьяго прибыла пластиковая мыльница с флагом США на транце — сорокафутовый "Хантер" с двумя парнями на борту. Шкипером был розовый толстяк с маленькими проницательными глазками, поляк из Нью-Йорка. На борту была чернокожая примадонна средних лет из Санто-Доминго, которая не любила пачкать руки. Лодка была не их, они перегнали её из Доминиканской Республики в Гавану для их друга. Владелец, тоже поляк из Нью-Йорка, купил её в Санто-Доминго и в течение пяти лет использовал в качестве лодки для вечеринок, развлекая своих американских гостей. За эти пять лет они ни разу не отходили от причала. Но тут решили перегнать лодку в Гавану и, без всякого ремонта, без подготовки, просто ушли. Они рассудили, что Куба от Доминиканы недалеко, всего около четырёхсот миль, не больше, что может пойти не так?

Сразу после выхода из марины первый же шквал порвал гнилой фал генуи, и свёрнутый передний парус упал на палубу. Шкипер был слишком толст, чтобы подняться на мачту и заменить его, а его спутница слишком напугана. Во время очередного шквала закручивающийся в мачту грот застрял внутри и вытащить его не удалось. Уже на второй день путешествия лодка осталась без парусов. Тогда они завели двигатель и только тут обнаружили, что топлива в баках было всего 20 литров. Когда оно закончилось, им оставалось только дрейфовать с переменчивым бризом и штилями по Наветренному проходу между Эспаньолой и Кубой. Шкипер споткнулся обо что-то на палубе. Он был диабетиком на поздней стадии болезни, палец на ноге воспалися, и к тому времени, когда проходящее грузовое судно остановилось, чтобы дать им немного топлива, стал чёрным от гангрены.

Лодка вошла в гавань Сантьяго и встала на якорь недалеко от «Кехаара», но фициальные лица потребовали, чтобы они подошли к причалу. Следующие два часа мы наблюдали комедию двух клоунов, впервые в жизни пытающихся поднять якорь. "Полный вперёд", крики на баке, рука застряла в якорной цепи... "Полный назад" и снова крики на баке — было очень весело. Должно быть, якорь за что-то зацепился, потому что они превратили бедный "Данфорт" в крендель.

Как будто всего этого было недостаточно, и тут собака-ищейка нашла где-то в каюте семена конопли. В любой другой стране это было бы серьёзной проблемой. Шкипер извинился и объяснил, что это не его лодка, владелец использовал её для развлечений, возможно на борту и использовали марихуану. Кубинцы даже глазом не моргнули. Они вытащили свод правил, нашли соответствующий параграф и показали его капитану. — «Следы марихуаны — штраф двести долларов». Шкипер заплатил, ему выписали квитанцию, после чего вызвали такси для того, чтобы отвезти его в больницу для ампутации гангренозного пальца на ноге, пока не началось заражение крови. Про наркотики никто больше не упоминал.

Куба похожа на ГДР, только с кокосовыми пальмами — унылую Восточную Германию в солнечном Карибском море, где простые люди неодобрительно грозят мне пальцем, когда я еду на велосипеде не в том направлении по улице с односторонним движением, точно так же, как это делают немцы. Угловатые грузовики IFA и двухтактные мотоциклы MZ усиливают сходство (по-моему оба завода исчезли после воссоединения Германии). Для большинства приезжих Куба — это старинные американские автомобили и грузовики, живой антиквариат сороковых-пятидесятых годов, который ездит по улицам, сохраняется и передаётся в семье по наследству. Блестящие экземпляры музейного класса работают как такси. На других же расширен задний салон, чтобы вместить больше пассажиров. Наряду с нелепыми советскими «Москвичами» и

«Ладами» семидесятых годов, американский антиквариат составляет основу личного транспорта. Десятитонные грузовики «Шевроле», «Доджи» и «Форды» времен Второй мировой войны со скамьями в кузове выполняют функцию автобусов. Под капотом подержанный дизель «Исудзу». Множество российских грузовиков: Маз, Газ, Зил, Камаз, Уаз, Краз — дизельные мастодонты, которых вы не встретите больше нигде в мире. В Восточной Европе они устарели ещё сорок лет назад. Единственными более современными транспортными средствами являются редкие французские автомобили, привезённые сотрудниками совместных предприятий, работающих на новой Кубе.

Частных автомобилей очень мало, а людей, которые ездят без веской на то причины, ещё меньше. Правительственные транспортные средства обязаны подвозить гражданских лиц, ожидающих на обочине дороги — это форма автостопа, одобренная правительством. На выездах из крупных городов под специальным дорожным знаком будет стоять служащий в бежевой униформе: он останавливает проезжающие мимо государственные машины и предоставляет свободные места людям, организованно ожидающим в очереди. Отказ со стороны водителя может означать вообще лишение права владения автомобилем.

Движение редкое. Очень редкое. Старинные грузовики, изрыгающие чёрный дым, «Лады» с тонированными стёклами, лошади, запряжённые в двухколёсные телеги, повозки, запряжённые волами и загруженные дровами, чешские мотоциклы шестидесятых годов с колясками, велосипедисты и пешеходы — всё это разрешено даже на четырёхполосной автостраде с бугенвиллиями цветущими на разделительной полосе. Когда в 1991 году Россия отвернулась от Кубы и дешёвая нефть закончилась, Куба импортировала семьсот пятьдесят тысяч китайских велосипедов, чтобы обеспечить

передвижение населения. Простые, лёгкие односкоростные велики используются для самых разных целей.

Поездка на велосипеде — отличный способ познакомиться с окрестностями. Полстраны катается на них, и никто на тебя не обращает внимания. В течение следующих четырёх недель я ездил по дорогам от Сантьяго во всех направлениях, уезжая по разбитому асфальту километров за двадцать-тридцать и возвращаясь обратно по другой дороге.

Больше всего мне понравилось то, что нет рекламных щитов вдоль дорог и рекламы на городских зданиях, нет даже коммунистической пропаганды. Я не видел ни одного знака с предупреждением «Частная собственность» или «Нарушители будут привлечены к ответственности». Вы едете по сельской местности, незагрязнённой коммерческим промыванием мозгов, видите холмы, горы, деревья, цветы и не подвергаетесь бомбардировке идиотской пропагандой в стиле «покупай-покупай-покупай». Глядя на историческую улицу, вы видите здания, а не плакаты. Как в Восточной Европе, где я вырос. Магазины пусты, рекламировать нечего.

Мусора очень мало. Ни полиэтиленовых пакетов, застрявших в кустах, ни пластиковых бутылок в сточных канавах, ни пенопластовых контейнеров для еды на вынос, плавающих в гавани, ни жирной бумаги от домашних бутербродов, развевающейся на ветру вокруг строительных площадок. Страна чиста как стекло. Сами люди такие же свиньи, как и везде, они готовы выбрасывать мусор куда угодно, но здесь у них меньше возможностей для этого. Нет никакой упаковки, нет пластиковых пакетов при каждой покупке, никаких одноразовых контейнеров для пищи. Если в магазине вообще что-то можно купить, то оно продаётся как есть, без упаковки, без обёртки. Хочешь полдюжины яиц? Конечно. Торговец на рынке даст вам шесть яиц. Ваша проблема, как донести их до дома. Нужно иметь свой собственный пластиковый пакет для булочек из пекарни, для овощей с рынка, для печенья из ларька. Хочешь

пиццу? Одна из немногих вещей, которые можно купить в магазине на углу — это пицца, которая тоже продаётся сама по себе, её подадут на деревянной лопатке. Теперь найдите способ забрать домой три пиццы. Я повсюду возил с собой пластиковые контейнеры с крышками и кучу старых пластиковых пакетов из Венесуэлы.

В целом страна выглядит ухоженной. Холмистый и скалистый остров, он был лишён лесного покрова много веков назад, и только четырнадцать процентов земли занято деревьями. То, что издалека выглядит, как лес покрывающий горы, на самом деле является сухим кустарником и чахлыми акациями.

Засуха — обычное дело, воды не хватает, но ощущения запустения нет. На окраинах городов большие огороженные участки отведены под общественные огороды для горожан, которые пополняют свой скудный рацион, выращивая овощи. Излишки продают на улицах с тележек.

Между деревнями земля пуста, если не считать редких разбросанных бедных домиков, построенных из подручных материалов: жести, шлакоблоков и даже сырого кирпича. Маленькие огороды добавляют им благообразности. Пасутся коричневые овцы, привязанные к колышкам, пожилые пастухи караулят небольшие стада коз, тощие лошади тянут шаткие повозки. Верхом на лошадях не ездят. Большинство самых бедных людей — чернокожие.

На острове не осталось диких животных, всё съедобное съедено. Рыба сохранилась только на дальних рифах, куда обычным кубинцам не добраться. В прибрежных водах выловлено всё подчистую. Залив Сантьяго известен своей грязной водой, стоки с окружающих полей с большим содержанием фосфатов способствуют фантастической скорости роста водорослей. Через месяц киль «Кехаара» покрылся зарослями водорослей длиной два фута, а трюм порос двухдюймовым слоем мягких кораллов. За заливом на западном берегу расположены нефтеперерабатывающий завод

и древняя электростанция. Каждые несколько дней, когда ночной бриз с суши дул особенно сильно, вся марина утром оказывалась в маленьких жёлтых точках от серной кислоты, образующейся при сжигании на электростанции грязной, насыщенной серой, венесуэльской нефти. Больше всех выходили из себя владельцы белых, с синей полосой, стеклопластиковых лодок, особенно в те дни, когда в марине отключали воду. Цементный завод на холме не работал в полную силу, но накопленная за десятилетия цементная пыль продолжает разноситься ветром, и через несколько дней вы замечаете, что тонкий слой серого порошка покрывает все горизонтальные поверхности внутри вашей лодки. Солнечные панели приходилось мыть каждую неделю.

Несмотря на всю сельскую бедность, здесь нет сквоттерских лачуг между деревнями, нет трущоб в пригородах, нет «неформальных поселений» как их называют в других странах. Одним из первых действий Фиделя после революции было сокращение арендной платы, она не должна была превышать десять процентов дохода семьи, а затем правительство конвертировало арендную плату в ипотечные кредиты. После оплаты аренды в течении определённого количества лет жильё становилось собственностью арендатора. Владение собственным домом удовлетворяет глубоко укоренившуюся человеческую потребность, независимо от того, насколько скромен дом или лачуга, а передача старого здания в собственность жильцам освобождает правительство от ответственности за его содержание. Беспроигрышное решение. К сожалению, мизерный уровень дохода не оставляет денег на уход за домами, пригороды выглядят ветхими и остро нуждаются в ремонте. Новые постройки, пристройки и улучшения делаются из голого кирпича, блоков или бетона, средств на штукатурку и покраску стен не хватает. Поэтому даже если здания новые, они часто выглядят ветхими. Нехватка строительных материалов затрудняет новое

строительство, и людям приходится ждать по двадцать лет, чтобы переехать в своё жильё. На протяжении десятилетий людям не разрешалось продавать или покупать свои дома и квартиры, а только менять одно на другое. Теперь новые законы разрешают рынок недвижимости, и даже иностранцы могут купить жильё на Кубе. В Сантьяго трёхкомнатная квартира в хорошем районе обойдётся примерно в 8 000 долларов, а за 15 000 долларов можно купить частный дом в хорошем состоянии.

Дефицит всего — образ жизни. Они обвиняют в этом американское экономическое эмбарго, которое весьма напыщенно называют «величайшим геноцидом в истории», но это неправда. Куба далеко не так изолирована, как вам пытаются внушить американские СМИ. Канада никогда не разрывала отношений с Кубой, как и Мексика. Все, кроме высокомерных янки делают здесь бизнес. Мексиканцы управляют цементной промышленностью, канадская компания ALCAN добывает никель (треть всех мировых запасов никеля находится на Кубе), французы осваивают телекоммуникации, китайцы и корейцы монополизировали рынок общественного транспорта, венесуэльцы поставляют нефть. Только четыре миллиона канадцев, которые ежегодно приезжают на отдых, приносят в страну больше денег, чем раньше все российские субсидии. И все эти деньги куда-то исчезают.

Куба является вторым по величине производителем сахара в мире после Бразилии. Тем не менее, сахар входит в список дефицитных товаров. Поляк диабетик, который попал в больницу с гангреной стопы, прежде чем его накачали лекарствами, попросил стакан воды подслащённой сахаром. — "Извините, сахара у нас нет", — извинились в ответ. В больнице нет сахара?

Глядя внимательно вокруг, вскоре начинаешь замечать, куда утекают средства. Социалистическое государство гарантирует работу всем. Если вакансий нет, их создадут и оплатят все

счета. Безработицы нет, но фактически работы делается мало. Я наблюдал, как женщина подметала дорогу в горах. Пустынная полоса асфальта с опавшими листьями, скопившимися в придорожных кюветах. Работница шла с метлой по склону, гоняя листья туда-сюда, с места на место. Сначала я прошёл мимо неё, толкая велосипед в гору, затем она прошла мимо смотровой площадки, где я остановился, потом снова встретил её на спуске. Всё, что она делала, — перемещала листья с одного места на другое, таким образом и на завтра оставалось много работы. За весь день она ничего полезного не сделала.

В марине с полдюжины механиков ремонтировали дизельный двигатель на одной из чартерных яхт. Целый месяц я наблюдал, как они откручивают-закручивают болты и гайки на этом моторе, без какого-либо заметного эффекта. Шесть квалифицированных работников получили месячную зарплату, но не добились никакого результата. Двигатель по-прежнему не запускался. В каждом парке, на площади, в каждом общественном месте есть несколько смотрителей, работающих посменно, круглые сутки, семь дней в неделю. Они фактически ничего не делают, просто охраняют парки, при этом обслуживанием занимаются другие работники. Это создаёт ещё тысячи бесполезных рабочих мест. На Кубе есть несколько силовых ведомств. Синяя форма — это обычные полицейские. Зёленая — Министерство внутренних дел, пограничники. Они работают, когда круизный лайнер заходит в порт. Бежевая форма — это «защитники». Кого от чего они защищают? Или что от кого? Пятьдесят семь лет прошло после Революции? Я подозреваю, что это те, кого мы в Праге называли Серой Чумой за их крысино-серую униформу, приверженцы гражданских стандартов, те самые старики, сующие нос повсюду и получающие за это деньги. Это ещё тысячи бесполезных рабочих мест.

Но даже то, как выполняется полезная и необходимая работа, часто заставляло меня почесать голову. Мы купили на почте несколько предварительно проштампованных открыток, и вернулись в тот же день, чтобы купить ещё. Та же женщина взяла с нас в первый раз семьдесят пять центов за открытку, во второй раз потребовала доллар и двадцать пять центов. Через пару дней я вернулся чтобы взять ещё, и мне пришлось заплатить доллар семьдесят пять центов за те же самые открытки с фото Че Гевары, разговаривающего с рабочими. В другой раз я отправил два письма в Австралию, в Дарвин. Письмо меньшего размера стоило девяносто центов, а большего размера (и гораздо большего объёма) — восемьдесят пять. Но, по крайней мере, почтовая служба работала, письма в конце концов дошли до места назначения. В последних двух странах, которые мы посещали, вообще не было почтовых отделений. Венесуэлу исключили из Всемирного почтового союза за неуплату взносов, а на Гаити не было правительства, которое могло бы оплатить счета или гарантировать доставку.

С интернетом были проблемы. Google бойкотирует Кубу, и любой сервис, пахнущий Google, здесь заблокирован: телефоны и планшеты на Android, G-mail, Google Earth и многое другое. В Сантьяго есть несколько общественных точек с Wi-Fi и офис, где можно купить предоплаченные карты для доступа в интернет, и он достаточно быстрый. Только не покупайте интернет-карты в туристических ресторанах или отелях. Они продают их в пять раз дороже обычной цены.

Зарплата у всех одинаковая и маленькая. Как говорили у нас в Праге: «Вы делаете вид, что работаете, мы делаем вид, что платим вам». В абсолютных цифрах работник приносит домой около десяти долларов США в месяц. Но эта цифра лишь вводит в заблуждение, поскольку на Кубе используются две разные валюты. Местные жители пользуются кубинскими песо, они получают в них зарплату и платят ими за покупки.

Иностранцы платят в конвертируемых песо, или CUC. Один CUC по стоимости где-то между долларом США и евро. Один CUC меняют на двадцать пять кубинских песо. Туристы платят здесь ту же сумму, что и местные жители, но в другой валюте, из-за чего для них всё стоит в двадцать пять раз дороже. Поездка на пароме от нашей марины до Сантьяго стоит один песо для местного жителя и один CUC для туриста. Если вы похожи на местного жителя и держите рот на замке, можете заплатить песо. Мы не могли. «Кехаар» стоял на якоре у марины прямо посреди фарватера и паром проходил очень близко возле нашей лодки шесть раз в день, паромщики прекрасно знали, кто мы такие. Теоретически туристы должны платить за всё в конвертируемых песо: проживание, транспорт, виза, входные билеты, права на фотографирование, напитки и еда в ресторанах, доступ в Интернет, почтовые марки — за всё, что только можно придумать. Однако не каждый кубинец имеет право принимать CUC, только лицензированные торговцы и государственные предприятия, поэтому мелкие торговцы на улице принимают лишь местные песо. За местные деньги можно купить уличную еду, количество которой очень ограничено: отличный свежий хлеб в пекарне, фрукты и овощи на рынке и у бродячих торговцев, местные книги, газеты и различные мелочи, которыми нормальный турист обычно не интересуется, такие, как китайские запчасти для велосипедов. Мы нашли здесь частников, которые продавали хорошие готовые обеды на вынос, тоже за местные деньги. Если ночевать на лодке, ездить в город на велосипеде или пароме, питаться в безымянных заведениях и свежей пищей с рынка, то жизнь не стоила дорого. Однако выбор был очень ограничен, и шоппинг сводился к постоянному поиску еды, просто чтобы наполнить желудок. Если в жизни вы уделяете большое внимание питанию, забудьте о Кубе.

Десять американских долларов, которые работник приносит домой — это далеко не всё, что он получает. Правительство

субсидирует своих граждан практически во всём. Вся медицинская помощь и образование бесплатны на всех уровнях. Правительство управляет огромными пищевыми фабриками, которые раздают работникам упакованные обеды по символической цене. Каждый имеет право на продовольственную книжку, по которой предъявителю бесплатно выдаётся определённое количество необходимых продуктов питания. Человеческий организм не протянет долго, питаясь лишь этими бесплатными пайками, но это помогает сбалансировать бюджет. Продовольственные книжки не являются персональными: я видел, как их разыгрывали в местной лотерее.

Нехватка материалов не даёт возможности делать своевременный ремонт, но люди, с их изобретательностью, могли бы починить гораздо больше, если бы действительно захотели. Проблема в отсутствии мотивации. Не моя работа — не моя забота. Все водопроводы в марине текли, и при общей нехватке воды автоцистерны сильно хлорированной воды хватало всего на несколько дней. Вода медленно просачивалась в землю и стены из-за бесчисленных течей. Потом воды не было несколько дней, пока не привозили следующую цистерну. Менеджеры заказывали доставку воды только тогда, когда в марине находились две и более лодок. Когда мы были одни, никто даже не беспокоился. Стоя на якоре напротив причала за полцены, мы имели право только на пол услуги.

Никто не был заинтересован в устранении протечек водопровода, никто не занимался ремонтом и обслуживанием. Входные ворота, запирающиеся на ночь, висели на одной нижней петле. Верхняя выпала из каменной кладки много лет назад и никто не удосужился её закрепить. Во время последнего урагана плавательный бассейн вырвало из земли, ржавая арматура торчала из разбитого бетона. Ни на одном из рушащихся причалов не было ни единого кнехта. 43-футовая

стеклопластиковая парусная лодка, принадлежавшая марине, была пришвартована двумя хлипкими веревками к торчащей арматуре. Однажды вечером шквал порвал носовой швартов, и никто не удосужился его перевязать. Лодка всю ночь билась транцем о бетонный причал.

Государственная марина управляется четырьмя менеджерами, которые дежурят сутки, а потом отдыхают три дня — таким образом у них получается сорокачасовая рабочая неделя. Они изучали иностранные языки и должны были стать учителями, но двадцать лет назад их назначили управлять этой мариной. Все четверо прекрасные люди, но будучи все равными, они избегали любой личной инициативы и просто приходили собирать деньги с яхт, как им было сказано. Никаких инноваций, новых идей или личной ответственности.

Наверху был расположен модный ресторан, принимающий оплату только долларами, а в следующем здании — всегда пустой пляжный бар, где постоянно гремела ужасная местная поп-музыка без какой-либо мелодии и ритма. Для кого? Для персонала. Единственная передышка от этого рэкета случилась когда отключили электричество.

Марина Мерлин находится примерно в пяти милях к югу от Сантьяго у самого входа в большой залив, который может соперничать с любой из великих гаваней мира. Впечатляющие руины замка Морро — остатки испанских укреплений, господствующие над узким входом в гавань (около восмидесяти метров ширины), и лишь половина из них — глубокая вода. Построенный в XVII веке для отражения постоянных пиратских нападений, Морро был восстановлен в семидесятых годах и представляет собой кроличий лабиринт из каменных стен, больших помещений, вырытых в скалах, с полами, вымощенными кирпичом и окнами, обрамлёнными тем же выветрившимся красным кирпичом, из лестниц и узких проходов, петляющих по крутому склону холма. К крепости ведёт аллея, полная продавцов всяких безделушек. По

разводному мосту вы проходите через выложенный плиткой ров и попадаете в лапы вымогателей. За право фотографировать требуют пять долларов. Мне с трудом удалось убедить их, что у меня нет камеры, и поэтому я фотографировать не буду.

Приехав в новую страну, обычно нужно сразу найти банк и обменять деньги. Если вы спросите руководство марины в Сантьяго о транспорте, они автоматически вызовут туристическое такси за двадцать долларов и не скажут вам, что есть более дешёвые варианты. Вы узнаете о них лишь поговорив с охранниками или другими яхтсменами. Можно сесть на дешёвый прямой паром, который отходит три раза в день, на автобус с гибким расписанием или поехать на велосипеде. Я не собирался платить такую сумму за проезд в такси. После перехода мне нравится размять ноги, поэтому в первый раз в город за местными деньгами я пошёл пешком, туда и обратно. На полпути к городу возвышается безмолвный цементный завод. Десятилетия нерегулируемых выбросов покрыли окружающие холмы и мёртвые деревья толстым слоем цемента, который затвердел во время дождей и превратил склон в фантастический серый лунный пейзаж, ниспадающий вниз в каньон, по которому идёт дорога.

Паромы представляют собой небольшие плоскодонные двухпалубные баржи, курсирующие на неофициальной основе в качестве местного транспорта. Время отправления неопределённое, маршрут гибкий. Все шкиперы паромов живут на острове Кайо Гранма — крошечном клочке суши напротив замка Морро у входа в гавань, и на ночь они берут свои лодки с собой. Рыбакам Сантьяго не разрешается ловить рыбу на лодках за пределами залива: правительство боится, что они попытаются сбежать в США, поэтому рыбу ловят внутри залива, день за днём, ночь за ночью. Рыбаки победнее плавают по заливу на автомобильных камерах, гребя руками и подёргивая леску. Иногда паром останавливается у одного из

них, чтобы купить улов. Большое спасательное судно под флагом Белиза с местной командой (опять же с Кайо Гранма) работает в заливе, поднимая то, что осталось от испанских военных кораблей, затонувших в заливе во время битвы в 1898 году. Где бы оно ни работало, паром регулярно делает там остановку, доставляя команду и ланч-боксы в полдень. У паромщиков Сантьяго очень добрососедские отношения.

Название «Гранма» заслуживает пояснения. Это название главной ежедневной газеты Гаваны. Провинция к западу от Сантьяго называется Гранма, как и крошечный остров у входа в гавань Сантьяго. Все эти названия происходят от 60-футового теплохода «Гранма» (сокращенно от «Grandmather» — бабушка), который доставил на Кубу в декабре 1956 года Фиделя и восемьдесят других боевиков из ссылки в Мексике. Они высадились в дикой местности к западу от Сантьяго на территории нынешней провинции Гранма. Через три дня большая часть повстанцев была убита войсками Батисты и лишь дюжине удалось бежать в горы Сьерра-Мадре, где они продолжили борьбу. Сегодня теплоход "Granma" стоит в собственном стеклянном музее в Гаване.

Сантьяго, возможно, всего лишь второй по величине город на острове, но настоящее сердце Кубы здесь, а не в Гаване. Он был первой столицей Кубы под властью испанцев. Первым мэром Сантьяго был Эрнан Кортес — будущий мясник Мексики. Анри Морган (снова он) разграбил залив в 1662 году, пока замок Морро ещё только строился. Сантьяго был колыбелью всех важных исторических и культурных событий на Кубе. Здесь начались обе войны за независимость. На незаметном холме Сан-Хуан в пригороде Сантьяго произошла печально известная атака «Отважных всадников»[43]. Тогда Тедди Рузвельт лишил чернокожих кубинских солдат славы победы над испанцами. Фидель начал свою революционную борьбу в 1953 году с нападения на армейские казармы в центре Сантьяго. Ратуша на главной туристической площади Пласа

Сеспедес тоже является частью истории. Здесь молодой Фидель вышел на балкон в ночь на 1 января 1959 года и объявил, что Батиста бежал из страны и революция победила. Лишь после этого, через два дня, его брат Рауль вместе с Че Геварой взяли Гавану и установили новую власть. Огромное кладбище Санта-Ифигения — место последнего упокоения самых знатных кубинцев. Сам Фидель хотел, чтобы его похоронили здесь, а не в Гаване. Здесь он учился и избирался депутатом от Сантьяго на протяжении нескольких десятилетий.

Город раскинулся вокруг прекрасного залива, образовавшегося при затоплении горной долины. Амфитеатр Сантьяго окружён каменным полумесяцем горных хребтов, с вершин которых открываются захватывающие дух виды. Старый Сантьяго потихоньку реставрируется: всё, что я писал о ветхих, приходящих в упадок домах в пригороде, справедливо и в отношении большей части Старого квартала. Одна из главных улиц, закрытая для автомобильного движения на всём протяжении, образует пешеходную аллею длиной более двух километров. Здесь расположено множество валютных магазинов, забегаловок, где продаются одинаковые булочки с «ветчиной» (заменителем мяса из соевых бобов) или пицца быстрого приготовления с плавленым сыром. Под тенистыми деревьями торгового центра играющие в домино страстно и громко стучат костяшками по столам, раздражительные мастера шахмат ожидают соперников, иногда можно увидеть механический орган. Это множество ударных механизмов в коробке размером с пианино, полной механических устройств, деревянных флейт и свистков, приводимых в движение длинным коленвалом и маленьким электродвигателем, подключённым голыми проводами к ближайшему фонарному столбу. Механические органы до сих пор производятся на небольшой фабрике в провинции Ольгин на востоке острова: ежегодно там делают полдюжины машин.

Рядом с площадью Сеспедес собираются музыканты. Небольшие группы по очереди поют серенады под балконами туристических кафе, более серьёзные тровадоры (исполнители песен) имеют свои собственные заведения — Casa de la Trova. Обычно это небольшой зал, обшитый деревянными панелями с высоким потолком и великолепной акустикой и фасадом, открытым на улицу, где три ряда кожаных кресел обращены к небольшому подиуму, а стены увешаны фотографиями и картинами с портретами великих музыкантов прошлого. Они открыты весь день, вход бесплатный. Тут подают пиво, непрерывно звучит импровизированная народная музыка, в основном болеро (баллады). Профессиональные танцоры выходят покружиться на крошечной эстраде, на улицу доносится запах сигарного дыма. Моя возлюбленная проводила там целые дни, знакомясь с музыкантами, и однажды ее пригласили в гости к одной из знатных певиц. Рауль Кастро постепенно ослабляет политику ограничений, и кубинцам теперь разрешено приглашать иностранцев в свои дома после того, как обе стороны получили на это разрешение правительства. Но моей любимой не нужно никакое разрешение, чтобы остаться у подруги. Будучи филиппинской метиской, она выглядит достаточно смуглой, и если будет держать рот на замке, легко может сойти за кубинку или любую другую латиноамериканку. Она отлично провела время в Сантьяго и испытала несколько удивительных приключений, о которых написала в своем блоге.

В старом городе конные экипажи возят людей по установленным маршрутам. Лёгкая стальная повозка на четырёх колесах со спицами и подвеской на рессорах от старых грузовиков вмещает десять человек. Лошади выглядят не очень, в тропиках они никогда не выглядят хорошо. По тем же маршрутам курсируют трёхколёсные рикши. В отличие от Азии, кубинские рикши собраны из деталей лёгких мотоциклов и скутеров, а не велосипедов. У некоторых стоят задние колеса

от автомобилей. Простейший барабанный тормоз на задней оси, шесть передач и толстая мотоциклетная цепь. Местные жители платят один песо, туристы — доллар (или CUC). Водители не являются владельцами экипажей, они всего лишь наёмные работники. Экипажи принадлежат государству, но предприимчивый моторикша, возя туристов, может заработать за день сумму, эквивалентную месячной зарплате.

Толпы канадцев, немцев и французов бродят по городу, уткнув нос в путеводители. За ними следует пёстрая толпа сутенёров, мошенников и гидов. Чаще всего предлагают девушек и контрабандные сигары. Любой, кто пытается заговорить с вами на хорошем английском, окажется незваным гидом или помощником. Если вам требуются их услуги, то всё нормально, но имейте в виду, что эти ребята за гроши не работают, они будут стоить вам денег.

Доступных девушек легко заметить, и они обычно нацелены на клиентов своего возраста. Кубинская подруга на время пребывания в стране является обычным явлением. Их называют «джинетерос», что означает «наездницы». На Кубе разница между женщиной, девушкой и проституткой заключается только в цене. Ещё одним напоминанием о моём далеком прошлом является то, что на Кубе совершается больше легальных абортов, чем живорождений, как это было в старом коммунистическом блоке.

Большинство тружениц интима — чернокожие, выходцы из самых низших социальных слоёв. Молодые, меня они не беспокоили, я слишком стар. Чаще ко мне подходили тихие, хорошо образованные и робкие на вид мужчины средних лет. Один утверждал, что является местным чемпионом по шахматам. Он носил под мышкой книгу Бобби Фишера «Мои 40 памятных партий» и сыпал известными именами, но ему нужны были не шахматы. Он ходил за мной пару часов, а когда я наконец остановился и сказал, что мне не требуется его помощь, вежливо попрося оставить меня в покое, он стал

настаивать, чтобы я заплатил ему за услуги гида. Естественно, моя оплата ему не понравилась. В другой раз мы разговорились с профессором английского языка, сидевшим рядом с нами на скамейке в парке. Под мышкой он держал книгу «О дивный новый мир». Он пожаловался, что на Кубе трудно найти подобные смелые книги, но опять же, интересовался он не книгами. Вскоре его рассказ перешёл на то, что зарплату ему давно не перечисляют, и не можем ли мы помочь ему накормить семью этим вечером, и бла-бла-бла... Я понял, что единственный способ держать нежелательных гидов на расстоянии — это с самого начала дать понять на вежливом испанском языке, что вам не нужна их помощь. Если они станут настаивать, что просто хотят погулять с вами, прямо сказать, что платить за это не буду.

Как только я начал ездить в город на велосипеде, зазывалы оставили меня в покое. Проститутки тоже — они видели, что поживиться тут нечем.

Вдали от центра города люди искренне дружелюбны и разговаривают с вами не потому, что им что-то от вас нужно. Я часто видел стариков, сидящих на крыльце перед домом, читающих книги, водя указательным пальцем по строчкам. Где ещё вы увидите пожилых людей, читающих книги на публике? На Кубе есть ряд особенностей. Я ни разу не видел там газетного киоска: единственные газеты, которые я приобрёл, были пара экземпляров от парня, доставляющего их на велосипеде в пригород. Там были на удивление большие разделы по литературе и искусству, что очень помогало моей практике испанского языка. Единственными иностранными новостями были известия об убийстве двух безоружных чернокожих белыми полицейскими в Чикаго и о призыве Папы разрешить ситуацию с кубинскими беженцами в Коста-Рике. Вот уж действительно мировые новости. На последней странице был календарь на следующий год (дилетантский современный рисунок): юный Фидель беседует с рабочими, и

цитата одного из его высказываний 1959 года. Редкое появление Эль-Команданте в печати.

Фидель был по профессии юристом (так же, как и Ленин) и честным идеалистом неукротимой воли. Он вытащил свой народ из нищеты несмотря на его природу. Человек огромного ума, животного обаяния и неоспоримого личного мужества, он хотел дать им больше, чем в достаточной мере калорий и витаминов чтобы набить желудок, хотел дать возможность иметь собственный дом и предоставить хорошее образование детям. Он хотел воспитать в них достоинство, гордость и целеустремлённость, и, думаю, что ему это удалось. Умный человек, он избежал соблазна напыщенного внимания к своей персоне и культа личности. Официальная политика его режима заключается в том, что ни один из ныне живущих революционеров не должен прославляться публично. Вы не увидите его имени на зданиях или плакатах, его статуи не портят общественные парки, его лицо не смотрит на вас с каждой стены, с денег и почтовых марок, как это обычно бывает с демократически переизбранными диктаторами по всему миру. На Кубе официальные портреты партийных функционеров запрещены.

При всём своём высочайшем общественном имидже, личную жизнь Фидель никогда не выставлял на показ. Редко можно услышать о том, что он женат. За свою бурную жизнь он произвёл на свет девять детей от пяти женщин, и все они построили свою собственную жизнь под фамилиями своих матерей. Сейчас ему восемьдесят восемь лет. Фидель отошёл от управления страной, передав его брату Раулю, но он по-прежнему глубоко почитаем своим народом, и его авторитет абсолютен. Его престиж среди нового поколения «розовых» лидеров Латинской Америки непререкаем. Каждый из новоизбранных популистов совершает паломничество в Гавану и проводит ночь в разговорах с Фиделем. Часто их взгляды меняются после этого разговора. Его почитатели не только

социалисты или марксисты, большинство из них считают себя популистами. Истинные реформаторы, которые ставят в центр политического внимания жизнь простых людей, пытаются построить иной, более справедливый социальный строй, альтернативу автократическому социализму или капитализму. Эво Моралес из Боливии, Чавес из Венесуэлы, Коррео из Эквадора, старый Пепе Мухика из Монтевидео и множество более мелких политиков.

Фидель интеллектуальный гигант, которому после убийства в Боливии Че Гевары в 1967 году не стало равных на Кубе. Кубинцы не используют его имя всуе, обычно упоминают о нём, используя эвфемизмы. Его фотографии висят в ларьках и дома у людей. Не официальные портреты, а просто вырезанные из журналов или небольших плакатов, очень человечные и непосредственные, без какой-либо формальности.

Я лично видел Фиделя во плоти ещё в годы его славы, когда он был поистине грозным явлением. Это произошло в Праге в начале семидесятых годов. Команданте совершил редкий визит за границу, объехав все страны Восточной Европы, чтобы заручиться их поддержкой своего далёкого острова. Наш школьный класс согнали в аэропорт, чтобы мы размахивали кубинскими флагами в знак солидарности. Нашу группу поместили прямо во главе процессии, в нескольких метрах от трапа, ведущего из самолёта. Я помню, как смотрел на старый самолёт с поцарапанной надписью «Кубана» на алюминиевом корпусе. Мне было скучно, ждать пока откроются двери пришлось непомерно долго. И вдруг я заметил, что половина заклёпок на фюзеляже отсутствует. У меня округлились глаза. Я ткнул стоящего рядом друга под ребра: смотри, эта куча металла еле держится, половина заклёпок повылетала. Потом двое парней в комбинезонах поднялись по лестнице к двери самолёта, вставили отвёртку в щель и, слегка поддев, открыли её. Вот это да! Этому мужику хватило смелости пересечь

Атлантику в этом гробу. Моё уважение к Фиделю выросло на сто процентов.

Наконец, они распахнули дверь, и гигантская фигура в простой военной униформе появилась из самолёта, выпрямилась во весь рост и оглядела толпу. Он первым вышел наружу, никаких телохранителей перед ним. Фидель никогда не носил никаких знаков отличия на униформе. Они были ему не нужны, он был Команданте. Грубую силу этого человека можно было почувствовать даже на расстоянии. В те годы его борода ещё была чёрной, как смоль. Он решительным шагом спустился по трапу, не дожидаясь чьих-то приглашений, у входа в здание аэропорта развернулся, помахал рукой собравшейся толпе и произнёс импровизированную речь. Он был великолепным оратором. Переводчик с испанского с микрофоном пыталась переводить, но у бедной женщины не было никаких шансов угнаться за Фиделем. Мы не поняли ни слова, но чтобы понять смысл его речи переводчик был не нужен. В своей приветственной речи он охватил всю вселенную, историю нашей и своей страны, империализм, коммунизм и все другие «измы», о которых только можно подумать, и ещё многое другое. Он эмоционально жестикулировал, это был человек, который искренне верил в каждое слово, которое говорил. Представьте, какое впечатление он произвёл на нас: прошло сорок пять лет, но я до сих пор живо его представляю. Он действительно умел вдохновлять.

Визит Фиделя удался. В течение последующих нескольких лет наши винные магазины были наводнены превосходным гаванским ромом, который продавался по очень низкой цене, а сотни чешских мотоциклов "Ява" до сих пор разъезжают по улицам Сантьяго.

Канун Нового года был Днём Свиней. Я поехал в город на велосипеде в поисках еды на день и каждые полмили проезжал мимо импровизированной бойни. Забитые свиньи лежали у

дороги прямо на бетонном тротуаре, их поливали горячей водой, чтобы счистить щетину. Хозяин точил нож, чтобы выпотрошить хрюшку, помощники разжигали огонь и делали угли, чтобы зажарить её на вертеле тут же, на улице, на тротуаре. Несколько раз я проезжал мимо серой кучи свиных кишок, которые какой-то умник сбросил в сточную канаву у дороги. Самый простой способ избавиться от отходов — переложить проблему на других. Конные повозки везли поросят, нанизанных на толстые шесты, готовых к запеканию. В торговом центре на верхних полках печей для пиццы жарилась свинина. Выпивали очень умеренно. Шлюзы открылись на следующий день. С раннего утра вдоль дороги появились новые ларьки, продающие грог и сырую свинину. В проёме открытой двери чьего-то дома укрепили доску, на ней стояли несколько стаканов и бутылок рома. Стаканы самодельные из обрезанных пивных бутылок. Празднования затянулись на несколько дней, до шестого-седьмого января. Однако пекарни работали каждый божий день. По телевидению была длинная передача о героических рабочих, которые разжигали огонь в печах, чтобы обеспечить людей хлебом насущным, пока все остальные пировали.

Ещё одна кубинская странность — бороды. Их нет. Вы не увидите на Кубе молодого человека с бородой. Пожилые люди носят иногда седую щетину, как у Хемингуэя, но длинной патриархальной бороды здесь не встретить. При том, что все иконы Кубинского Пантеона были с бородой от ушей. Сам я ношу бакенбарды с тех пор, как они начали расти у меня в шестнадцать лет. Я не брился с того дня, когда полиция в Чехословакии побрила меня как «антиобщественный элемент». Я тогда учился в средней школе. После этого опыта я взял у врача справку о том, что бритьё вредно для моей кожи лица, и с тех пор выгляжу как пещерный человек. В большинстве стран христианского мира моё лицо вызывает раздражающие возгласы: «Иисус! Иисус!" (или за последнее десятилетие чуть

менее раздражающие: «Бен Ладен! Бен Ладен!») На Кубе реакция была другой. Начнём с того, что люди здесь лучше образованы и гораздо более вежливы и цивилизованы, чем в Азии. Я не слышал ни разу грубого ругательства и дети не кричали и не бросали в меня камни. На Кубе люди мягко спрашивали: «Вы аргентинец?» или «Вы из семьи президента?» или, как сегодня, кто-то окликнул меня со двора: "Че! Команданте!" Понимаете вы или нет, но окликающие полагают, что вы знаете, о чём они говорят. Это гораздо умнее и интереснее, чем грубое: «Ты знаешь, ты похож на Иисуса?», которое я слышал на Филиппинах каждый день.

Команданте — было высшее звание среди повстанцев, оба бородатых лидера, Фидель и Гевара, были команданте. Что касается «че», то в латиноамериканском испанском языке обращение «че!» переводится как «эй! слушай!» Его используют, чтобы привлечь внимание в начале разговора. Пишут, что это особенно распространено в Аргентине. Когда Эрнесто Гевара, молодой врач из Буэнос-Айреса, присоединился к революционерам Фиделя в Мексике, то вскоре из-за употребления этого словечка его прозвали «Че». Путешествуя автостопом по Аргентине, я ни разу не слышал этого слова. Возможно, с тех пор оно вышло из употребления.

Куба является родиной сантерии — популярной религии, происходящей от верований йоруба, которую рабы привезли с собой из Африки. Сантерия широко распространена на современной Кубе. Религия в целом является анафемой коммунистической доктрины. Маркс и Ленин были убеждёнными атеистами. Для них любая вера была подобна наркотику — «опиум для народа». Коммунистические диктаторы были безжалостны в стремлении искоренить все религиозные практики в своих владениях. Парадоксальным образом они сами создали себе ещё одну бессмысленную веру, ещё одну философскую систему, которая не выдерживает никакого рационального анализа.

Фидель всегда прагматично относился к религии. Он гордился тем, что его революция стала единственным крупным народным восстанием в истории, в ходе которого не был убит ни один священник только потому, что он был священником. В своих работах он противопоставляет её Французской революции 1789 года, которая была яростно антиклерикальной, и большевистской революции 1917 года, которая пыталась уничтожить духовенство как класс.

Вначале он вообще не был ни марксистом, ни коммунистом, и первые несколько лет старая Коммунистическая партия Кубы не поддерживала его борьбу с режимом Батисты: они присоединились к революции только тогда, когда стало очевидно, что она победит. Именно американское давление с целью подавить восставших и новое общество, которое они построили, подтолкнуло Фиделя в левизну. Всегда прагматичный, он примкнул к той стороне, которая не намеревалась его уничтожить. Он стал коммунистом. Но когда дело касалось религии, он оставался практичным. Людям нужно во что-то верить, сытый желудок и рациональные аргументы не заменяют веру. Сантерия, без лидера, с очень свободной иерархией, без пророков, без Откровений, без Священной Книги и без политических амбиций, является идеальным аналогом демократического популизма, который надеялся построить Фидель. Вера, одновременно успокаивающая и беззубая. Сантерия была разрешена. Ходят слухи, что Эль Команданте сам является посвященным сантеро, сыном Элегуа[44]. В этом нет ничего необычного: все кубинские президенты до него тоже были сантерос, в основном связанные с Чанго, Оришей[45] войны. Сантерия не является тайным обществом или эксклюзивной принадлежностью узкой группы людей. Официально она отнесена к «народным традициям» и рассматривается как фольклор. Кубинцы с удовольствием рассказывают о ней, и даже приглашают на священную церемонию. Охранник Марины, сам посвящённый

сантеро, водил мою русалку смотреть церемонию бабалао. На главном рынке города, войдя в тускло освещённый зал, первое, что я услышал, был громкий радостный голос одного из торговцев, который во всю глотку пел элегию Элегуа, просто ради удовольствия.

В Сантьяго есть музей сантерии под названием «Дом популярных религий», расположенный в Виста-Аллегри. Большая вилла с дорическими колоннами и ухоженным садом, но с шестидесятых годов на её содержание не тратили средств, поэтому деревья разрослись и укрыли зеленью разрушающиеся особняки. На здании нет вывески, и только гигантское дерево капок[46] — священное в сантерии — выдаёт его принадлежность. Массивное дерево возвышается над домом, в широком дворе, превращённом в пивной сад. Странный пивной сад с религиозными символами на стенах, вкопанными в землю священными камнями, где следы небольших жертвенных костров разбросаны между столами. Над прилавком с пивом вывеска: «Эль Паленке», что означает "сообщество" или "убежище"; у бара суетится официант в ливрее. Это тихая питейная забегаловка, куда бабалао (священники сантерии) приходят, чтобы промочить горло и поболтать о женщинах. Это общественный бар, любой может зайти сюда. Раз в неделю в саду проводится церемония сантерии, также открытая для публики.

Я был очарован массивным деревом капок. В сантерии нет формального ритуала обращения со священным деревом. Кто-то просто крестится лицом к дереву, другие подходят, трогают кору и что-то бормочут, третьи приносят небольшую фляжку, наливают ром в крышку и опрыскивают корни дерева или окружающие его священные камни.

Экспозиция музея состоит из множества образцов современного социалистического псевдоискусства, но есть также ряд подлинных экспонатов, однако нет никаких пояснений, табличек, подписей, названий, и можно только

догадываться, что они собой представляют, ну или кто-то должен вам рассказать. Многие экспонаты, лежащие по углам, представляют собой настоящие алтари умерших бабалао. Когда умирает священник, никто другой не может пользоваться его алтарём, и по закону он передаётся в дар музею. Часто алтари украшены католическими символами, представляющими собой смесь испанских статуэток и искусства африканского буша — дикую мешанину символов, предметов силы, камней и морских раковин, сушёных трав, черепов коз, костей животных, шкур африканских животных и старого железа, а также гвоздей и цепей. И всё покрыто чёрной копотью дыма жертвенных костров. Очень похоже на алтари зулусских знахарей, которые я видел в Южной Африке.

Я называю их алтарями, но на самом деле это просто печальные кучки хлама, лежащие на земле — грязные, заброшенные и никогда не чистившиеся. Со смертью их создателя умерла и большая часть их жизни. Без его жизненной энергии они превратились в мёртвые экспонаты.

Во время церемонии перед алтарем горит свеча определённого цвета, связанного с конкретным Оришей. У входа в музей за парадной дверью стоял маленький алтарь Элеггуа, перед которым горела красная свеча — единственный признак жизни в доме безымянных мёртвых вещей.

После первого месяца пребывания на Кубе можно прийти в офис и за двадцать пять долларов продлить визу ещё на месяц. Это простая формальность. Но я решил, что месяца будет достаточно. Посетить зоопарк интересно, но жить там не хочется.

Чтобы проскользнуть через узкий вход в залив Сантьяго (пролив шириной около восьмидесяти метров), нужно было дождаться берегового бриза, который дует по ночам. Я поторопился. Едва ощутимый ветерок утих прежде, чем мы прошли полмили. Мы с трудом вернулись в марину и встали на якорь для того, чтобы подождать ещё. В три часа ночи по

спокойной воде с призрачным северным ветерком мы снова вышли. Под каменными укреплениями замка Морро слово «призрачный» приобрело иной смысл. Должно быть, там по берегу бродят легионы призраков: мёртвые пираты, защитники замка, моряки, потерпевшие кораблекрушение, морские пехотинцы и участники недавних сражений. У входа в эту бухту, по обе его стороны и в нём самом погибло так много людей, что они, должно быть, действительно наводняют уцелевшие стены своими воспоминаниями.

Глава 16. Сусо.

На Ямайке мы встретили Иисуса. Неудивительно, что в испанском языке Иисус — достаточно распространённое мужское имя. Они произносят его как Хесус и сокращают до Сусо. И в этом нет никакого неуважения, в каждом языке имена и названия искажают в соответствии с его фонетикой. Англичане — единственные, кто называет Нашего Спасителя «Иисус». На своём родном языке, арамейском, он был известен как Иошуа, сокращённо от Джош.

Сусо, которого мы встретили в Кингстоне, был, как и следовало ожидать, рыбаком. Всю свою трудовую жизнь он проработал в качестве главного инженера на большом рыболовном судне, вылавливая сардин в Северной Атлантике, работая в небольшом галисийском порту на севере Испании. Он знает море и очень уважает штормовую Атлантику. В пятьдесят пять лет он вышел на пенсию, купил небольшую парусную лодку, привёл её в порядок и отправился навстречу своей детской мечте. Он мечтал достичь северного магнитного полюса, далеко в Арктике, в Северо-Западном проходе. Это было восемнадцать лет назад и он стремился туда всё это время.

Моя возлюбленная сразу же невзлюбила его: «Отвратительный, деспотичный старик, похожий на моего отца», — заявила она. В её глазах мужчина не может опуститься ниже этого. Но, поскольку я сам превращаюсь во властного и неприятного старика, я осторожен в осуждении других людей.

Сусо выбрал для своей цели странное судно. Один взгляд на лодку может рассказать о владельце больше, чем целая ночь разговоров с ним. Лодка — это заявление, она воплощает личность шкипера. Сусо — деревенский самоучка-кулибин, и выбрал он пластиковый крейсер длиной в двадцать восемь футов, предназначенный для прибрежных гонок, построенный в Канаде тридцать лет назад. Лёгкая конструкция, плавниковый киль и балансирный руль уже трижды разрушали его планы. Во время первого перехода он налетел на кита возле Азорских островов. Тонкий пластиковый корпус при ударе треснул и дал течь. Сусо вернулся домой. В следующем году, в Северной Атлантике, вода проникла через люки и вывела из строя всю его электронику. Затем во время шторма лодку положило на борт и погнуло баллер руля. Сусо снова отправился домой. Люки он закатал стеклопластиком, но слабый руль никак не усилил. Очень опасаясь поломок рангоута, Сусо спроектировал

и запатентовал алюминиевую А-образную мачту, на которую водрузил пять маленьких треугольных парусов. С ними было легко управляться во время шторма, но их площадь была настолько мала и лодка была настолько медленной, что на переходе через Атлантику, в Бразилию, у него закончились продукты. Я не могу себе представить как она лавируется, но думаю, что под мотором. Сусо был абсолютно уверен в том, что такая мачта — это решение всех проблем яхтсмена одиночки. Во-первых, нет опасности получить по голове гиком (у него его нет) и, во-вторых, легко сделать аварийное вооружение в случае потери мачты в шторм.

Однажды маслопуп, всю жизнь маслопуп. Он не мог представить лодку без мотора, поэтому на всякий случай имел два одинаковых массивных дизеля. На 28-футовой лодке! Он с гордостью показывал мне свою крохотную каюту, где второй двигатель, установленный для питания электроники, занимал почти всю площадь. Там было не менее двадцати семи электронных ящиков, прикрученных к стенам. Два компьютера, четыре радиоприёмника, три плоттера, несколько резервных GPS, два автопилота, метеофакс, и что-то ещё. Без них он не чувствовал себя в безопасности, однако в каждом плавании вся его система выходила из строя, когда вода заливала каюту. Отправившись в кругосветное плавание, он прошёл Магелланов пролив, но в Чили, заходя на якорную стоянку в небольшой бухте, налетел на скалу и лодка затонула. Вся электроника умерла. С помощью чилийских рыбаков и водолазов он снял лодку с мели и залатал корпус, но без электроники чувствовал себя голым и снова возвратился домой через Панамский канал. Ему даже не пришло в голову, что его обратный путь доказал, что он может прекрасно ориентироваться и без гаджетов. Вместо этого он прикрутил к переборке ещё больше приборов. Электроника подобна наркотикам. Это зависимость. Как только привыкнешь, отказаться от неё будет очень сложно.

Я держу перед собой его книгу, вчитываюсь в детали. Неуверенный в том, что сможет писать сам, Сусо попросил друга, школьного учителя на пенсии, написать книгу за него. Это патетическая бестолковщина, худший рассказ о парусах, который я когда-либо читал. В этом он превзошёл книгу о безостановочном одиночном трижды кругосветном плавании Сандерса[47], которую я считал худшей, пока не встретил Сусо. Просто мысль о ней заставляет меня поёжиться. Если вы хотите, чтобы кто-то написал вашу историю за вас, ради бога, найдите настоящего писателя.

Когда мы отправлялись в Колумбию, Сусо ждал благоприятного прогноза погоды, чтобы отправиться на север. По его словам, это было самое подходящее время для перехода в Гренландию и, возможно, дальше на запад, в ледяную Арктику. Я пожелал ему всего наилучшего. Кто я такой, чтобы указывать другому мужчине, что ему делать?

Глава 17. Колумбия.

Колумбия славится своим кофе, силиконовыми куклами, пациентками пластической хирургии и легализацией хранения небольших количеств кокаина для личного потребления — до одного грамма. Сейчас на улице грамм стоит три доллара

США. Туризм процветает. Круизные лайнеры заходят ежедневно, по два или более одновременно.

Картахена-де-Индиас, жемчужина Испанской Америки, расположена в самой северной бухте огромной гавани Картахены — глубокого защищённого залива длиной десять миль и шириной четыре. Сложная акватория, полная островов, заливов, рифов и лагун, имеет два входа, два пролива. Третий выход расположен на южной стороне — это искусственный канал длиной пятьдесят миль, ведущий в реку Магдалина. Его прорыли через болота всего за один засушливый сезон 1582 года.

Северный вход в залив Бока-Гранде, который недалеко от старого города, в начале восемнадцатого века был перегорожен подводной стеной для защиты от нападений пиратов. Стена чуть ниже поверхности воды и не видна, а в середине неё есть узкий проход глубиной семь футов, отмеченный зелёно-красным буем. Для яхт проход достаточно глубокий и широкий. При преобладающих северных и северо-восточных ветрах этот пролив проходится идеально в галфвинд, глубина сразу же увеличивается с обеих сторон, но он слишком мелок для коммерческого судоходства.

Большие корабли заходят через Бока-Чика, что примерно в пяти милях южнее. Бока-Чика полна рифов, отмелей и скал. Через их лабиринт проходит узкий судоходный канал длиной около мили, ведущий в более глубокие воды залива. Яхтсменов предупреждают не бросать якорь возле этого прохода. Если вы встанете на якорь, то вас, вероятнее всего, ограбят дружелюбные туземцы с берега. Это не паранойя, это опыт. Мой австралийский друг по какой-то причине решил войти в залив через Бока-Чика, бросил якорь у деревни и отправился на тузике на берег. До этого он пять лет скитался по Наветренным островам, играл на скрипке в местных группах, и это была его первая и единственная остановка на материковой части Южной Америки. Он не рассказал, что случилось на

берегу, но очень быстро вернулся на борт, выбрал якорь и покинул Колумбию, даже не зайдя в неё. А жаль, ведь Картахена — чудесное место, люди дружелюбные, и несколько месяцев в бухте пролетают незаметно.

Якорная стоянка напротив города глубокая, дно — чёрный ил. Нужно обязательно вытравливать побольше цепи, поскольку пассат каждый день раздувает до пятнадцати-двадцати узлов. Ограниченная акватория предотвращает развитие волн. По карибским стандартам стоянка является безопасной. Пять лет назад местные пацаны каждую ночь плавали с болторезами между лодками, перекусывая нержавеющие тросы и цепи, которыми пристёгивали подвесные моторы на надувных динги, висящих на шлюпбалках. Предпринятые меры по обеспечению безопасности положили конец этому рэкету, и сегодня многие даже не запирают лодки, когда сходят на берег. Всё побережье Южной Америки от Кюрасао до Картахены ласково называют "колумбийской дырой". В засушливый сезон, то есть с декабря по апрель, здесь на сто двадцать - сто пятьдесят миль от побережья постоянно штормит. Сильный зимний пассат усиливается системой низкого давления над границей Венесуэлы и Колумбии, а также горной цепью высотой пять тысячь метров, проходящей вдоль побережья. Днём местная конвекция снижает скорость ветра до пятнадцати - двадцати узлов, с редкими порывами, но каждую ночь она повышается до более чем тридцати пяти, с порывами. Ветер остаётся восточным, слегка отходя по мере продвижения на юг: возле Картахены до северо-востока, а у самого побережья до северного направления — идеального для того, чтобы приблизиться к суше и нырнуть в Картахенский залив. В начале февраля за первые две недели в Картахене мы наблюдали, как одна яхта пришла из Кюрасао со сломанной мачтой, затем военный корабль притащил на буксире английскую яхту, также шедшую с Кюрасао, со сломанным рулём. Неделю спустя пришла яхта с туристами из Панамы, у которой половина мачты

лежала на палубе, вторая половина утонула в море. В течение этих пяти месяцев пытаться пробиться из Панамы в Венесуэлу — это самоубийство.

Противотечение панамского круговорота, идущее на север вдоль материка, увеличивает волны до угрожающих размеров. Мои пайлот карты показывают в этом районе рисунок из концентрических колец — волн аномальной высоты. Сильное перемешивание воды очень благоприятно для рыбы, рыбалка на тунца здесь изумительная. Закидываешь приманку — вытаскиваешь рыбу. Однако определение положения с помощью секстанта в бушующем море может оказаться непростым делом. Единственные более спокойные месяцы — май и ноябрь. Пассат затихает, на смену ему приходят переменчивые бризы, продолжительные затишья и грозы. В июле, августе и сентябре главной особенностью погоды в Картахене являются жестокие локальные штормы, называемые «culo de pollo», что переводится как «куриная задница». Никто не мог мне объяснить, откуда взялось это название. С юга приходят шквалы и на короткое время дует ветер в пятьдесят узлов, превращая якорную стоянку в ад. Якоря ползут, лодки сталкиваются, часто получая серьёзные повреждения. Техника постановки на якорь, которую я наблюдал в Картахене, не годится даже для спокойных условий.

Колумбия лежит достаточно далеко от пояса ураганов. За последние десятилетия случалось, что шторма задевали северное побережье своим краем, но последний полноценный ураган, обрушившийся на Картахену, был зафиксирован в ноябре 1588 года.

Дымка пассата окутывает побережье, скрывая ориентиры, и первые намеки на материк появляются лишь примерно в десяти милях от берега в виде леса узких высотных зданий, торчащих из плоской земли к югу от старого города Картахены. Кокаиновый бум девяностых годов спровоцировал взрыв роста недвижимости, охвативший узкую косу, отделяющую залив от

открытого моря. Многие небоскрёбы имеют ширину всего в один блок, на этаже всего одна квартира, и так тридцать этажей. Тонкие белые пальцы тянутся в небо, все с одинаковыми изумрудно-зелёными оконными стёклами; некоторые башни со странными выемками — попытки создания новаторских форм. Строительный бум ещё не завершился, и над бетонными каркасами возвышается дюжина кранов. Ночью большинство окон остаются тёмными, лишь несколько случайных огней освещают пустые башни. Целые бетонные джунгли были построены для вложения грязных денег, а не для проживания людей.

Оформить приход яхты в Колумбию сложно, и запутанные правила меняются каждый день. В качестве частного лица невозможно даже приобрести необходимые бланки, поэтому приходится нанимать агента. Капитан порта не имеет права напрямую вести дела с самими яхтсменами. Таможня игнорирует лодки, если они находятся в стране меньше пяти дней, в противном случае придётся оформлять временный импорт, и бумажная волокита начинается с шестого дня пребывания в Колумбии. Я с радостью заплатил двести долларов немцу, отставному капитану дальнего плавания, за оформление всех разрешений. Крупный мужик Манфред кажется ещё больше из-за мешка калоприёмника. Убеждённый пьяница, он работает в кафе супермаркета в пяти минутах ходьбы от клуба "Наутико". Самой большой проблемой, с которой я столкнулся, было убедить таможню, что у меня действительно нет двигателя. Мне не верили, но приехать и осмотреть мою лодку лично им было лень. Как доказать, что у тебя чего-то нет?

Иммиграция даёт вам три месяца по прибытии с возможностью продления ещё на три месяца. Официально нельзя находиться в стране более ста восьмидесяти дней в течение календарного года, но если вам нужно больше, агент может это организовать. На днях я встретил в кафе Джо —

весёлого парня из Нью-Йорка, который уже много лет живёт в Картахене. Он приветствовал меня смеясь: "Я как раз сейчас, нахожусь в Панаме, получаю новую визу. Возвращусь на следующей неделе". За сумму, эквивалентную 80 долларам, он получит штампы о выезде и въезде в страну, не вставая со стула.

Весь Старый город окружён каменными укреплениями, строившимися на протяжении двух столетий. Четыре мили стен, некоторые шириной до пятидесяти и высотой до двадцати пяти футов, с башенками, зубцами, изгибами и бойницами, ступенями для подъёма и множеством массивных пушек, направленных в море. Если постучать костяшками пальцев по пушке, звук глухой. При ближайшем рассмотрении оказывается, что это хорошо сделанная копия, отлитая из бетона. После того, как Фрэнсис Дрейк разграбил город в 1586 году, потеряв во время штурма всего двадцать восемь человек, испанцы вложили средства в массивную систему стен, фортов, батарей и гарнизонов, разбросанных по берегам внешней бухты, что сделало оборону Картахены неприступной. Один пират позже описал это место так: «...Залив в заливе, чьи форты защищают ещё меньший залив, ощетинившийся пушками. Его можно взять, но не простым смертным ..."

Лёгкий доступ через Бока-Гранде был отрезан подводной стеной, вынуждая нападавших идти пять миль вниз по побережью и заходить через узкий пролив Бока-Чика, окружённый двумя внушительными фортами, изрыгающими на противника огонь и серу. Дальнейшее продвижение к городу защищали новые форты и пушки. В 1741 году британцы отправили флот из ста восьмидесяти шести кораблей для захвата Картахены. Адмирал Вернон потерял восемнадцать тысяч человек убитыми, умершими от жёлтой лихорадки, малярии и дизентерии, после чего отступил на Ямайку так ничего и не добившись.

Старый город Картахены — самый большой, лучше всего отреставрированный и самый оживлённый средневековый город Южной Америки. Место живое и постоянно развивающееся. Современные скульптуры стоят перед церквями в стиле барокко, средневековые каменные стены Гецемани покрыты граффити, написанными самыми известными художниками мира, сваренные из листового металла скульптуры делят место на лавках с посетителями небольших парков.

В Старом городе даже самые богатые жители не ездят на автомобилях. Они либо ходят пешком, либо ловят такси, потому как машину парковать негде. Улицы настолько узкие, что большой американский внедорожник не сможет повернуть на перекрёстке — места хватает только для маленьких такси. Мусороуборочные машины могут двигаться только прямо, не поворачивая. Когда машина останавливается на улице (будь то такси, принимающее оплату, или полицейский, допрашивающий кого-то), то нет никакой возможности их объехать, и весь поток машин выстраивается позади них, извергая какофонию гудков и ругательств. Пешеходные тротуары настолько узки, что зачастую человек на них не помещается, поэтому люди обычно ходят посреди улицы.

В полдень на улицах появляются тётушки с примитивными тележками, продающие домашние обеды. Уличная еда — самое дешёвое питание. Обеды, упакованные в пенопластовые коробки стоят вдвое дешевле, чем те же самые блюда в дешёвых забегаловках: рис, бобы, щедрая порция мяса или курицы, немного салата. Продают свежевыжатый сок, арепу, пирожки эмпанадас и различные жареные снеки, но в целом Колумбия своей кухней не славится.

Кофе, продаваемый на улице, разливается из термоса в крохотные чашечки, но это мерзкий напиток неверных — Nescafé. Но есть и вариант настоящего кофе, настоящей колумбийской арабики. Чашка горького нектара заставляет

усесться в кресло, томно закатив глаза и причмокивать губами. Целый год мы мечтали о южноамериканском кофе и страдали от унижения, глотая из чашки мутные помои. В северной Бразилии то, что продавалось на улице, было чистым дерьмом, в Гайане дерьмо было смешано в соотношении пятьдесят на пятьдесят с цикорием. На Гаити и Кубе кофе вообще не было, а в Венесуэле был то хороший, то дерьмовый, чаще второе. Колумбия наконец-то подарила истинному знатоку радость. Эспрессо стоил доллар, капучино чуть дороже. С этого момента кофе становился всё лучше и лучше. Самый лучший кофе поступал из Гондураса и южной Мексики.

Главный рынок в Базурто похож на кроличий лабиринт с небольшими магазинами, ларьками и людьми, которые торгуют просто под открытым небом. Санитарные условия минимальны, уровень гигиены ужасен: по сточной канаве стекают помои, рыбьи кишки, мясные отбросы. Когда торговец рыбой выбрасывает на улицу полное ведро рыбьих кишок, на него бросается целая армия пеликанов, бакланов, четырёхфутовых цапель и более мелких болотных птиц, устраивая безумную драку — зрелище достойное фотографов дикой природы. Лучший способ купить свежую зелень — у «паленкерос», бродячих торговцев, катающих по улицам свои примитивные тележки. Однако в Старом городе это, своего рода туристическая достопримечательность, сильно переоценённая: толстые чёрные мадам, одетые в яркие цвета колумбийского флага (жёлтый, красный и синий), несут на головах огромные корзины с фруктами. Покупать у них фрукты — верный способ быть обманутым. Сухощавые пожилые торговцы, толкающие свои колёсные повозки по улицам пригорода — лучший выбор. У них овощи всегда свежие и дешёвые, и работают они целый день. В жилом районе Манга вокруг яхт-клуба живут представители среднего класса. Дома там огорожены, и часто старикам трудно спуститься по лестнице за овощами. Вместо этого они спускают с балкона пластиковое ведро на верёвке.

Паленкеро пролезает через кованую ограду, наполняет ведро требуемыми товарами. Покупатель поднимает его и, проверив товар, спускает деньги в том же ведре.

Старая Картахена живет за счёт туризма. Не только иностранного. Она является туристическим направлением номер один для самих колумбийцев, а их пятьдесят миллионов. На первом этаже каждого второго дома расположен ремесленный или сувенирный магазин, ресторан или бар. Центральные улицы регулярно перекрываются для автомобильного движения, каждый закоулок патрулируется вежливыми полицейскими. Десятки, если не сотни, уличных торговцев продают свой товар, разложенный на тротуаре. Некоторые из них имеют лицензии, но количество выдаваемых разрешений ограничено, новые не выдаются, поэтому большинство из них технически торгуют нелегально и периодически становятся объектами полицейских рейдов. Сюда приезжают туристы из всех экономических слоёв общества. Самые примечательные — это полчища нищих, совсем юных диких хиппи со всех уголков южноамериканского континента. Многие из них пробуют продавать свои поделки на улицах: украшения ручной работы, фенечки, всякие безделушки. У большинства из них нет воображения, и они копируют то, что продают соседи. Даже если появляется что-то оригинальное, оно тонет в море посредственных вещей, и одуревший от огромного количества продавцов мозг отказывается оценить что-то другое. Лицензированные ремесленные магазины продают изделия ручной работы более высокого качества. Количество торговых точек, торгующих одним и тем же товаром, ошеломляет, но, похоже, все они выживают. Каждый круизный лайнер привозит две-три тысячи клиентов, а их приходит два-три в день. Посчитайте сами. Некоторые вещи очень хороши. Хлопковые сумки, изготовленные племенем вайю, являются самыми популярными. Плотно связанные крючком из бесконечного

мотка разноцветной хлопчатобумажной пряжи, они производятся индейцами крупнейшей коренной группы в этой части мира — народом вайю, который проживает на границе Колумбии и Венесуэлы на севере, на засушливом полуострове Гуахира. Колумбийцы называют их *гуахирас*. Полмиллиона гордых воинственных людей, которые никогда не были порабощены испанцами, не признают границ белого человека, свободно переправляя товары между двумя странами. Говорят, что сумки, которые мы купили в Картахене, делают только мужчины, терпеливо вывязывая крючком крошечные стежки, но я видел и женщин, которые вязали их на улице.

Мы открыли для себя вышивки «мола» индейцев куна. Каждый яхтсмен, совершающий кругосветное плавание, знает о куна и их «мола», и очень часто это оказываются самые яркие сувениры, которые люди привозят домой из плавания. Люди куна живут на крошечных песчаных островках у побережья Панамы на архипелаге Сан-Блас. После восстания в двадцатых годах прошлого столетия правительство Панамы предоставило им автономию и самоуправление, и на Сан-Блас у них свои порядки. В матрилинейном обществе торговцев и дилеров жених переезжает к семье своей невесты и принимает фамилию свекрови. Все финансы держит в руках бабушка. Посторонним не разрешается вступать в брак или селиться на их территории и даже ночевать на суше, если их только специально не пригласили.

Куна живут на своих крошечных островах за счёт сбора кокосов, рыбалки и вымогательства денег у туристов. Я слышал, как шкиперы восторгаются «нетронутыми райскими островами», хотя туда регулярно заходят круизные лайнеры, выгружая орды янки, и все кругосветчики останавливаются там по пути к Каналу — всего около трёх сотен яхт в год. "Нетронутые райские острова" взимают огромную плату за вход, которая при этом не даёт вам права останавливаться в другом месте Панамы. На момент написания книги это было

около пятисот долларов за лодку. Добавьте к этому оплату наличными за стоянку на якоре, доллар за каждое фото и агрессивных матрон, пытающихся продать вам по завышенной цене *мола*, которые они, вероятно, купили по дешёвке у оптовика в Картахене. Я не собирался останавливаться на Сан-Блас, но их *мола* мне нравятся.

Во времена испанской конкисты люди племени куна ходили голыми и рисовали замысловатые геометрические узоры прямо на теле. Миссионеры мало продвинулись в обращении их в христианскую веру, но они заставили туземцев носить одежду. Постепенно Куна перенесли узоры с кожи на одежду и создали прекрасное искусство обратных аппликаций. Несколько слоёв ткани разного цвета скрепляются вместе, детали орнамента вырезаются на каждом слое, ткань подворачивается и пришивается, образуя цветную картину. Работа очень кропотливая, но результат, называемый «мола», потрясающий. «Мола» на языке куна означает «одежда», из *мола* делают женские куртки и детскую одежду. Лучшие *мола* в продаже — это разобранные на сувениры старые куртки. На них ещё можно увидеть старые ручные швы. Многие современные мола на Сан-Блас для продажи туристам изготавливаются на швейной машине — быстрая работа из двух слоёв. Туристы разницы не заметят.

Народ куна пришёл из Колумбии, вытесненный на острова Сан-Блас в относительно недавнее время другими племенами и мародёрствующими испанцами. Значительная часть народа куна живёт своим традиционным образом жизни на побережье Колумбии недалеко от границы с Панамой вокруг города Турбо. Так же, как и их соплеменницы на Сан-Блас, женщины носят *мола* ручной работы. Они регулярно приезжают в Картахену, продавая свои вышивки нескольким хорошо зарекомендовавшим себя оптовикам. Один из таких магазинов нам показал уличный торговец из Картахены, друг моей возлюбленной. Внешне это обычный ремесленный магазин в

Старом Городе, но где-то глубоко в дальних комнатах в нём сложена гора оригинальных *мола*, сделанных вручную, и продают их за небольшую часть той цены, которую уроженцы Сан-Блас берут с туристов. Женщины с Сан-Блас сами приезжают сюда, покупают *мола* по дешёвке и перепродают дома из своих каноэ в несколько раз дороже.

Мола — это потрясающее исскуство, живая современная коллекция культурного наследия. Мы несколько раз возвращались в этот магазин и выбрали около шести-семи десятков образцов *мола* с геометрическими узорами, которые собирались использовать для обложек книг, а *мола* с причудливыми изображениями — в подарок друзьям.

Двадцать лет назад никто бы не осмелился выйти ночью на улицы старой Картахены. В заброшенном гетто бедняков даже днём было не очень безопасно. Ночью все запирали решётки на окнах и сидели дома. Два десятилетия самоотверженных усилий превратили Старый город в привлекательную и спокойную набережную, где совершенно безопасно гулять в любое время. Ночью Картахена — совсем другой город. Она превращается в огромный цирк, где пьют, едят и гуляют, где бары и рестораны на каждом углу. На открытом воздухе выступают мимы и клоуны, а также неформальные танцевальные труппы всех мыслимых жанров, от классических до акробатических и брейк-дансеров. Между уличными столиками снуют разнообразные коробейники, по улицам курсируют десятки элегантных конных экипажей, энергичные кучеры являются одновременно и гидами. Днём повозок на улице вы не увидите.

Умопомрачительно одетые туристы и местные прогуливаются по улицам, затем присаживаются за столиками своих любимых заведений что-нибудь выпить. Модный девиз сезона гласит: "Если оно у вас есть — выставляйте напоказ, если нет — установите силиконовый имплант". Ухоженные матери соревнуются со своими юными дочерьми, молодые

девицы, нетвёрдо стоящие на каблуках, пытаются подражать своим нестареющим матерям. Улыбки, созданные стоматологами, силиконовые формы, ультраоткровенные прозрачные платья, которые могут поместиться в кармане... Живые куклы Барби гонят перед собой волны феромонов, а в нескольких шагах позади плывут папики с банками пива, и пальцы в перстнях...

Ночные феи предстают в своём полном великолепии, скульптура тела доведена до гротескных крайностей. Пластическая хирургия делает их похожими на индийских богинь из эротических храмов Каджурахо: огромные сиськи, осиная талия и большая круглая задница, покачивающаяся в такт с высокими туфлями на платформе. Не все из них родились самками, но без дотошного осмотра этого не скажешь. Ночью бросается в глаза отсутствие двух вещей: живой музыки и уличной еды. Музыка в записях, дневные ларьки с едой исчезают, уступая место киоскам с кебабом. В конечном итоге все больше пьют, чем едят.

Картахена полна музеев. Большинство из них являются музеями только по названию. Все, что связано с изумрудами — это элитные ювелирные магазины, пытающиеся привлечь внимание к бизнесу, называясь музеями. Колумбия производит девяносто процентов мировых изумрудов.

Морской музей, расположенный в бывшем иезуитском колледже, определённо стоит денег, потраченных на билет. Информация об истории и культуре Картахены, о транспорте и торговле, как законных, так и криминальных, занимает весь первый этаж. Второй этаж посвящён кровавой славе войн, которые Колумбия постоянно вела на протяжении всей своей истории. Внешние и внутренние, освободительные и захватнические, благородные и грязные — никакой мирной передышки у этой прекрасной страны.

На первом этаже свободно смешиваются материальное и сюрреалистическое. После изгнания иезуитов по королевскому

указу их монастырь был превращён в благотворительную больницу. Невыносимые страдания пациентов (и, возможно, бывших учеников?) породили сонм призраков, населяющих эти стены. В музейных записях призраки описываются простым повседневным языком наряду с более обыденными историческими данными, как если бы это была посуда, поднятая с морского дна. Призраки существуют до наших дней. Заместитель директора музея уверяет, что видел обезглавленного пирата во время официального мероприятия в 1998 году. Многие из его гостей также свидетельствовали, что видели пирата. В 2011 году эквадорская пара наткнулась на монаха. Чёрный мальчик в тюрбане и пара молодожёнов — ещё два привидения.

Это не просто слепое суеверие. Поднимаясь по широким ступеням из кораллового камня на второй этаж, я внезапно остановился на полпути со странным тревожным чувством глубоко в животе, которое я не мог объяснить. Я дважды останавливался и оборачивался, ища источник беспокойства, не понимая, что меня напугало. Я чувствовал странное напряжение, как будто кто-то наблюдал за мной. Затем на первом этаже я прочитал надпись на стене, объясняющую, что на этих ступенях часто встречается бестелесное существо. Здесь реальность и магия органично переплетаются, воспринимаясь как часть повседневной жизни. Легко понять, почему колумбийский мастер магического реализма приехал написать свои «100 лет одиночества» в Картахену. Его «Любовь во время холеры» тоже написана в Картахене. Дом Габо[48] находится в квартале Сан-Диего в Старом городе.

Музей золота Сену — лучший из музеев. Размещённые в бывшем банке выставочные залы находятся в старых банковских хранилищах, оснащённых бронированными дверями. Здесь хранится коллекция украшений и ритуальных предметов древней культуры Сену, которая когда-то, много веков назад, процветала в центральной Колумбии. Золото,

золото и ещё раз золото. В центре экспозиции замысловатые работы с сусальным золотом, филигрань, литьё по выплавляемым моделям, причудливые узоры, напоминающие искусство Мексики и Перу... Всё это выполнено в своём собственном стиле. Выражу общее мнение, сказав, что это лучшие работы из золота во всей Америке. Мне стыдно признаться, что я никогда не слышал о цивилизации Сену, пока не зашёл в этот музей.

В сухой, ветреный сезон, зимой, около полусотни яхт стоят на якоре или буях перед мариной, ещё два-три десятка платят за понтон. Многие проходящие суда пользуются возможностью простого оформления на пятидневный срок. Ставишь штамп в паспорт и всё. Мы с людьми с этих лодок никогда не встречались, они слишком заняты, чтобы уместить свою программу в отведенные им пять дней: выспаться после штормового пересечения "колумбийской дыры", совершить быструю экскурсию по Картахене, запастись провиантом и дешёвым топливом и отправиться на острова Сан-Блас в Панаму. Отдельный класс яхт здесь — челноки из Панамы. Дарьенский перешеек шириной девяносто километров отделяет Северную Америку от Южной. Через его болотистые джунгли нет никакой дороги из Панамы в Колумбию. Технически препятствие не является непреодолимым. Люди прорыли туннель под Ла-Маншем, построили мост до Флорида-Кис и проложили дороги через хребты Каракорума. Инженеры могли бы легко проложить там дорогу, но США решили, что она им не нужна, поэтому её не будет. Панама мало что может с этим поделать. Она получила независимость по воле США, чтобы янки могли построить свой канал, и остаётся в колониальной зависимости по сей день. Регулярного парома тоже нет. Нынешние туристы с рюкзаками, лишённые воображения, желают путешествовать не оставляя углеродного следа, якобы создаваемого самолетами; они предпочитают платить пятсот-шестсот долларов за двухсотмильное

путешествие из Картахены в Панаму в Порвенир на яхте, набиваясь по десять-пятнадцать человек в лодку, рассчитанную на пять. Некоторые шкиперы берут на борт велосипеды и даже мотоциклы. Можно пройти вдоль побережья перешейка на местных моторках, но этот вариант неудобен, непредсказуем, требует много времени и предполагает некоторое знание испанского языка. Единственные люди, которые пересекают Дарьенский перешеек пешком — это нелегалы из Африки и с Гаити, направляющиеся из Южной Америки в Штаты.

Яхтенный паром — более простой способ, и для удовлетворения спроса возник целый флот челночных судов. Предприятие представляет собой сплочённую мафию. Каждая лодка старается сделать два рейса в месяц, обычно малоопытный экипаж из двух человек нещадно гоняет лодку, а владелец не хочет тратиться на техническое обслуживание. Если вы задумаете подзаработать, переправляя людей в Панаму, это возможно, и сделать это один или два раза не проблема, но рано или поздно вы столкнётесь с мафией. Челноки имеют определённые договорённости с властями. Не будучи участником этих договорённостей, однажды вы услышите от вашего агента, что капитан порта отказал вам в разрешении, и ваши дни в качестве перевозчика закончились. Никто не придёт проверять вашу лодку, но перевозка полдюжины людей раз в две недели явно будет отличаться от обычного круизинга. Мне сказали, что должно пройти два или три года для того, чтобы банда челноков-перевозчиков приняла в свои ряды чужака.

Картахена — хорошее место для покупки дешёвой лодки, особенно небольшой. Я слышал множество похожих историй на эту тему. Американец в одиночку ходит по Карибскому морю, останавливается в Колумбии, находит девушку, делает её беременной. Его лодка была слишком мала для семьи, они обосновываются на берегу. Денег не хватает и капитан продаёт

свое судёнышко. Не имея возможности вырваться из своего нового дома и отогнать её в Штаты, чтобы продать дороже, отдаёт за ту сумму, которую предлагают. Мы встретили нескольких парней, которые переоборудовали свои новые яхты, купленные за четыре-шесть-десять тысяч долларов в Картахене. Джеймс купил моторную лодку для рыбалки, чтобы иногда коротать время, организовывая чартер, пока растёт его новая семья. Тони приобрёл двадцативосьмифутовик за сущие гроши. Он собирался перегнать его домой в Лиму, чтобы устраивать чартеры на закате. В Картахене он выбросил старый дизель и устанавливал на свою лодку сложную электрическую силовую установку, импортируя всё из Штатов. Рядом с ним на причале стоял Билл — хиппи эпохи Вудстока. Он потерял свою предыдущую яхту на рифе на Кубе. Заходя в бухту, он слепо доверился картплоттеру. Электронная побрякушка сообщила, что в заливе двадцать шесть футов глубины. Билл не смотрел на эхолот и не смотрел вперёд. Его сорока пяти футовый «Хантер» разбился вдребезги о риф, покрытый двумя футами воды. Лодка была застрахована, и он купил в Картахене симпатичную маленькую замену за шесть тысяч долларов.

Лодки контрабандистов, конфискованные таможней, тоже выставляются на продажу по дешёвке. Возможная прибыль от инвестиций в кокаин является астрономической, поэтому мелкие искатели удачи с небольшим опытом в этом виде контрабанды ввязываются в игру, правила которой не понимают. Бóльшую часть из них передают властям сами поставщики кокаина. Тони наблюдал за налётом на французскую яхту на верфи, где он работал на своей маленькой лодке. Скоростной катер Армады подошёл к пристани, полдюжины вооружённых до зубов парней в форме ходили вокруг яхт, задавая вопросы. Привезли собаку-ищейку. Шкиперы лодок, находящихся у причала, принялись лихорадочно прятать свои личные запасы ганджи, но военные

их проигнорировали. Они поднялись на французскую яхту и вскоре вытащили из неё пластиковые пакеты с белым порошком. Триста двадцать киллограммов чистого кокаина, как сообщили на следующий день газеты. Вскоре ещё одна яхта будет выставлена на продажу недорого. Владельца предупредили, вероятно, сами поставщики, ведущие двойную игру, потому что он покинул лодку за пару часов до рейда. Он потерял лодку, но это лучше, чем сидеть в колумбийской тюрьме. Такие случаи происходят постоянно, регулярно, как часы. Конфискованные суда, пришвартованные борт о борт за базой ВМФ, вытянулись в длинную линию. Лучшие лодки продаются, менее гламурные разбираются на запчасти.

Улицы Картахены полны одичавшими хиппи со всего мира, и не все из них нищие. Добравшись до моря, некоторые купили брошенные или конфискованные лодки. Группы молодых людей сидят на палубе, на корточках, посреди бардака из вещей. Каждое утро они переправляются на берег на своих резиновых тузиках, гребя доской или сломанным веслом.

Лесбийская пара, швейцарка и аргентинка, купили заброшенную сорокафутовую стальную лодку, стоявшую рядом с нами. Швейцарка вложила деньги, аргентинка должна была заниматься ремонтом. Но швейцарка была трудолюбивой, а аргентинка — тусовщицей. Они постоянно дрались как кошки. Ситуация осложнялась ещё тем, что на их лодке разбила лагерь другая компания хиппи.

Однажды на якорной стоянке мне наконец представился случай посмотреть, как янки строят джонки: там стояла большая стальная лодка с Аляски, вооружённая китайскими парусами Колвина. Я был шокирован тем, как были извращены основные китайские идеи. Неудивительно, что у них такая плохая репутация. Господин Колвин не понял основных принципов работы китайского паруса. Его рейки зафиксированы в одном положении у мачты, смещать парус вперёд-назад нельзя. Его вооружение не имеет шансов работать в крутой

бейдевинд. У него нет оттяжки, чтобы сместить весь парус назад от мачты, смещая центр парусности назад. Вместо того, чтобы посмотреть на существующие джонки, он просто добавил один-два стакселя спереди, а это означает, что мачту нужно раскреплять стоячим такелажем, теряя ещё одно преимущество — свободно стоящую мачту. С вантами невозможно сильно растравить парус при движении по ветру. И вся эта конструкция была установлена на громоздком тяжёлом корпусе с двойным килем, что ещё больше ухудшало её характеристики. Мерзость, гибрид, потерявший достоинства обоих родителей. Колвин умер пару лет назад и я не хочу говорить плохо о покойнике, но мне жаль несчастных, которые приобрели его лодки.

Большое количество полиции круглосуточно обеспечивает безопасность обитателей Старого города, как приезжих, так и местных жителей. Жилой район Манга с его яхт-клубом также тщательно патрулируется. Направляясь дальше в пригород, попадаешь в джунгли южноамериканского мегаполиса. Трущобы на набережной занимают большую часть залива. Лачуги сквоттеров начинаются сразу за мостом у рынка Базурто. В нескольких минутах езды на мотоцикле от яхт-клуба, но уже глубоко в трущобах вдоль берега раскинулось несколько небольших лодочных верфей. У некоторых наших друзей там стояли лодки, и однажды я поехал в гости.

Прашан — единственный яхтсмен индиец, которого я когда-либо встречал. По какой-то непостижимой причине он поступил на службу в ВМС Индии ещё молодым человеком, а затем провёл восемь лет, пытаясь уйти в отставку, оказавшись в ловушке «Уловки-22». Его спрашивали:

— Почему вы хотите уйти из ВМФ?

— Поскольку это не боевой флот, а бессмысленная раздутая бюрократия, полная корыстных ничтожеств, позирующих в дурацких ритуалах.

— Действительно. Это так. И нам нужно это изменить. Нам нужен современный флот. Нам нужны такие люди, как вы, которые видят недостатки. Поэтому мы не можем вас отпустить. У вас блестящее будущее.

Когда он наконец вышел на свободу, то занялся кинопроизводством как независимый продюсер, режиссёр и оператор. Но оказалось, что даже окупить свои затраты было непросто. « Я даже не могу общаться со своим народом. Я их не понимаю, — сказал он, включив индийский акцент. — Я иду по улице в Бомбее, я счастлив, я улыбаюсь. Прохожу мимо мужчины. Я его не знаю, но улыбаюсь ему. Он останавливается, хмурится и спрашивает: "Почему ты мне улыбаешься? Пытаешься завести ненужных друзей?" »

Следуя за своей мечтой, Прашан отправился в Штаты и купил в Северной Каролине старую тридцатичетырёхфутовую лодку с вельботной кормой, очень дешёвую, хорошую и мореходную. Вместе со своей подругой полькой они перешли на ней в Колумбию, чтобы переоборудовать её в Картахене для длительного круиза по восточной части Тихого океана. Я узнал, что сейчас он был один на лодке практически запертый на яхтенной площадке, окружённой неблагополучным районом, и решил навестить его.

Мототакси стоят в два раза дешевле, чем автомобиль, и в плотном потоке машин двигаются гораздо быстрее. Любой мотоциклист, который возит запасной шлем на локте, является таксистом, с лицензией или без. Я тормознул мотоцикл и дал водителю адрес. Я не знал точного названия верфи, где стоял Прашан, но подумал, что, оказавшись в этом районе, смогу найти её. Нужно будет просто выйти к воде. Так ведь?

Мотоциклист странно глянул на меня, когда я сказал, что мне нужно в пригород Сапатеро в Мансанилье. Десять минут спустя он высадил меня посреди унылых трущоб и умчался. Тихая пыльная улочка с кривыми одноэтажными домами, грубые шлакоблоки, ржавые крыши из гофрированного железа. Из-за

полузадёрнутых штор выглядывают лица. Паршивые собаки зализывают раны, лёжа на солнцепёке. Гнетущая тишина позднего утра. Меня предупреждали, что этот квартал — настоящие трущобы, но я не был готов к сильному внутреннему чувству беспокойства, которое у меня вызвало пребывание здесь.

Я знал, что нахожусь недалеко от берега, поэтому прошёл дальше, пока не вышел на набережную. Переулок заканчивался у самой воды тупиком; на пляже лежало несколько ржавых затонувших барж. Три парня сидели у крайнего дома. Я спросил их, как пройти к яхтенной верфи. Двое из них переглянулись, едва заметно кивнули, встали и пошли прочь, каждый в своем направлении. Третий парень предложил проводить меня и показал на крошечную кривую дорожку между домами, такую узкую, что сразу я её даже не заметил, мол, сюда.

Я не идиот и не вчера родился, чтобы сунуться к ним в этот переулок. Я развернулся и пошёл обратно той же дорогой, какой пришёл. Парень крикнул мне что-то вслед, но в этот момент на углу появилось мототакси, искавшее пассажира, и я уехал. Вернувшись в яхт-клуб, я позвонил Прашану с телефона автомата и спросил точный адрес верфи. Я сказал, что пытался найти её сам, но мне не понравился район.

– Тебя ограбили? – сразу же спросил он смеясь.

За первые две недели его пытались грабить трижды. Выйдя за ворота (купить пару пива и немного овощей для карри), он взял с собой только мелочь. За первым же углом группа парней преградила ему путь, требуя деньги, телефон, кошелёк — всё. Прашан — отличный актёр и комик, и ему удалось отвязаться от парней без потерь. Помогло то, что он индиец из Бомбея с очень тёмной кожей. У белого нет шансов. Его сосед по верфи англичанин делает новый руль (прежний он потерял на переходе). Пыльная грязная работа со стеклопластиком. Однажды вечером шкипер и его бирманский матрос вышли,

чтобы купить пару бутылок пива в ближайшем магазине, что в пятидесяти метрах от бронированных ворот верфи. Взяли с собой только необходимый минимум наличных, но дружелюбные местные головорезы освободили их от всего, что было в карманах. Я знаю одного эстонца, он свободно говорит по-испански. Какое-то время назад он причалил здесь на своём тузике на вёслах, тоже искал яхтенную верфь. Полчаса спустя вернулся к тузику буквально босиком, в одних трусах. Колумбийские головорезы обчистили его дочиста.

Всё же я встретился с Прашаном в тот день, со второй попытки, но потом надолго потерял его из виду. Пару лет спустя, будучи в Панаме, узнал, что с круизом у него ничего не вышло. Он не моряк и сильно подвержен морской болезни. Поэтому он продал лодку, погрузил свою белокурую польскую красотку на заднее сиденье "Харлея", и они отправились в турне по Индии в поисках того самого лучшего видеокадра.

Заговорите с кем-нибудь о Колумбии, и первой их ассоциацией будет — кокаин. Мало кто понимает, что Колумбия — индустриальная страна с пятидесятимиллионным населением, 2000-летней историей, современным сельским хозяйством, развитой экономикой и бурно развивающимся туризмом. Они производят собственную электронику, строят автомобили и самолёты. Это не банановая республика, экономическое выживание которой зависит от наркоденег. Колумбия является крупнейшим в мире производителем кокаина, но миллиарды долларов наличных, поступающие в страну — это своего рода потребительский налог, который богатый Запад платит Колумбии за свой ненасытный спрос на быструю дозу радости в своём унылом существовании.

Итальянский химик Анджело Мариани в 1863 году начал производить чрезвычайно популярное вино Vin Mariani с добавлением кокаина. Среди его постоянных клиентов были королева Виктория, Марк Твен и бывший Папа Римский Лев XIII. Учёные того времени эмпирически подсчитали, сколько

белого порошка нужно человеческому организму каждый день, чтобы оставаться счастливым. Coca-Cola появилась в 1885 году как прямой конкурент успеха Мариани: безалкогольная альтернатива его вину, тоник с добавлением кокаина. Кокаин входил в состав напитка до 1929 года.

Голландцы высадили большие плантации кустов коки в своих владениях на Яве и Индонезии, и к 1920-м годам правительство Нидерландов стало крупнейшим производителем кокаина в мире, вытеснив традиционных тяжеловесов с Анд. Коммерческие плантации были также заложены на Шри-Ланке и Формозе.

Кока — вечнозелёный кустарник, вырастающий примерно до десяти футов в высоту. Родом он из восточных предгорий Анд, высоких участков бассейна Амазонки. До недавнего времени существовало четыре разновидности растения: одна дикорастущая и три культурных. Беспорядочное применение гербицидов американскими агентами, по-видимому, привело к появлению нового, пятого сорта — Bolivia negra, который полностью устойчив к распылению гербицидов, а его листья содержат больше кокаина, чем дикие растения. Опрыскивание Bolivia negra только стимулирует его рост, поскольку устраняет конкурирующие сорняки. Неясно, возник ли этот сорт в результате селективного разведения фермерами или он был генетически модифицирован. Его ДНК демонстрирует поразительное сходство с генетически модифицированными и устойчивыми к гербицидам растениями, разработанными Monsanto.

Практически вся кока выращивается в трёх странах Анд: Колумбии, Перу и Боливии, но растение коки будет расти везде, где условия благоприятны — именно это доказал голландский эксперимент в Индонезии. Если в Андах слишком усилится борьба с кокой, растение наверняка «сбежит» в другие районы тропиков. Ходят слухи, что в Конго, в Африке, уже были замечены растения-изгои. Недавно случился скандал

на Шри-Ланка, где обнаружили посадки кустов коки. Ничего не подозревающие цейлонские фермеры высадили саженцы, которые были распределены им по ошибке из государственного питомника. Странно, но никто не спрашивал, откуда вообще саженцы коки в государственном питомнике.

Куст коки живёт сорок лет, давая шесть урожаев в год. Листья содержат менее одного процента кокаина, поэтому для производства "колумбийского снега" их требуется очень много. Гектар зрелого кустарника даёт около трёхсот килограммов листьев в год, из которых получается примерно два с половиной килограмма «пасты» — сырья, в котором содержание кокаина составляет от сорока до шестидесяти процентов. Грубый химический процесс, который превращает гору листьев в пластиковое ведро коричневой слизи, мало изменился за последнее столетие. Собранные листья сушат в течение светового дня, затем измельчают и посыпают порошкообразным цементом. Затем их засыпают в сорокачетырёхгаллонную бочку, заливают бензином и оставляют ещё на день. Бензин растворяет активные ингредиенты, которые не растворяются в воде. Листья отжимают и прессуют, чтобы выжать всю жидкость, после чего выбрасывают. Ведро аккумуляторной кислоты (слабая серная кислота) добавляется в бензиновую настойку для подкисления. Добавление каустической соды делает жидкость снова нейтральной, и после испарения бензина получается паста, которую фермеры продают наркоторговцам для дальнейшей обработки, очистки и кристаллизации в лабораториях в джунглях. Мир потребляет около шестисот тонн кокаина в год, половина из них — США. Добавьте к этому тонны и тонны, перехватываемые каждый год агентствами по борьбе с наркотиками, и вы сможете представить себе масштаб производства. Люди, которые понимают о чём говорят, чётко различают листья коки и сам кокаин. Одно из них — трава, другое — полусинтетический химикат, извлечённый из неё же.

Между ними такая же разница, как между семенами мака и опиумом. Не нужно недооценивать семена мака. Когда я был ребёнком, однажды так наелся свежеиспечённого макового пирога, что проспал двадцать часов подряд. Если бы в деревне был врач, моя бабушка наверняка потащила бы меня к нему — настолько быстро я заснул.

Листья коки жевали и заваривали в качестве чая на протяжении столетий на всей территории, где они произрастали, от Колумбии до Аргентины. Местные жители жуют шарики из листьев, добавляя в них немного щелочного вещества, например, извести или древесной золы, чтобы помочь высвободить алкалоиды. Низкое содержание наркотиков в листьях делает коку мягким стимулятором, который подавляет голод, жажду, боль и усталость. Жевание листьев коки не вызывает кайфа, получаемого при вдыхании кокаина.

В Ла-Пасе и других высокогорных центрах вновь прибывшим посетителям подают чай из коки, аниса и ромашки для того, чтобы помочь преодолеть высотную болезнь. Даже нынешний Папа Римский не пренебрёг чашкой чая, когда прилетел с визитом в Боливию в 2015 году. Кока была священной во многих древних культурах, подношение и жевание коки было частью каждого религиозного ритуала. Сегодня в супермаркетах продаются коммерчески производимые чаи из коки, батончики, мюсли, печенье и леденцы.

Наши друзья колумбийцы в Картахене были большими энтузиастами коки, утверждая, что это очень полезно для кожи, общего самочувствия и т. д. Все уверяли, что свежие листья коки можно купить на рынке Базурто без всяких проблем. Сами они закупались в магазинах в Боготе и Медельине в горах, ближе к районам выращивания. Я совершил несколько вылазок, осматривая прилавки травников на рынке, но ничего не нашёл. Наконец одна местная подруга пошла с нами, чтобы показать нам, иностранцам, но — увы и ах! она тоже ничего не

нашла. Из ответов, которые она получила от продавцов, я понял, что в Картахене о коке открыто не говорят.

В отличие от дефицитных листьев коки, производное этого растения — кокаин — широко доступен на улицах Картахены как и в любом другом крупном городе в Америке. Разница в цене. Если в Колумбии просят больше трёх долларов за грамм, вас обманывают. Правовой статус очень запутан. Официально хранение до одного грамма является законным. Однако производство, продажа и покупка являются незаконными, как и любое большее количество. Декриминализация хранения наркотиков мало повлияла на уровень их употребления, но она снизила количество арестов мелких наркоманов, сократив возможности для коррупции в полиции на низком уровне, позволив полицейским сосредоточиться на более серьёзных преступлениях. Это превратило наркоманию в проблему для здоровья, а не уголовное преступление.

Современная политика стран региона Анд является критическим переосмыслением американской «войны с наркотиками», которая за тридцать лет насилия, мошенничества и экономического угнетения ничего не достигла. Тысячи невинных погибших, огромные площади сельскохозяйственных угодий уничтожены гербицидами, но производство кокаина выросло. Нынешний президент Колумбии сравнил войну с наркотиками с велотренажёром: вы яростно крутите педали, потеете, напрягаетесь, тратите много энергии, смотрите налево и направо, но по-прежнему стоите на месте.

Мелкие фермеры Анд стали жертвой лицемерия Запада. С одной стороны, Всемирный банк пытался отучить их от натурального сельского хозяйства и побудить выращивать прибыльные культуры на экспорт, но когда они стали делать именно это (выращивать самую прибыльную культуру, которую они знают), те же самые силы начали войну против них, уничтожая сельскохозяйственные угодья, убивая работников и изгоняя их со своих земель.

Самый сильный голос в этой дискуссии принадлежит президенту Боливии Эво Моралесу. Чистокровный индеец аймара из Анд, он беспрецедентно занимает свой пост уже третий срок. Когда заходит речь о коке, он знает, о чём говорит. Он сам начинал как традиционный производитель коки, точно так же, как и его отец. Организовав эксплуатируемых мелких фермеров в профсоюз производителей коки, он десять лет был его президентом. Его многократно арестовывали за сопротивление иностранным наёмникам, уничтожавшим плантации коки. Позже он занялся национальной политикой, став конгрессменом, а десять лет назад в возрасте сорока шести лет одержал убедительную победу на президентских выборах. Он очень популярен, так как сократил бедность, обложил налогами иностранные нефтяные компании и отстаивает права коренных народов. Он неутомимый активист, который пытается объяснить миру разницу между выращиванием листьев коки и производством кокаина. Я очень уважаю Моралеса, какие бы у него не были недостатки. Это один из редких политиков, которые думают самостоятельно, а не повторяют демагогическую пропаганду денежных мешков, исходящую из Белого дома.

Из Картахены мы решили пойти на запад, чтобы взглянуть на Центральную Америку, а затем, наверное, домой. Обычно всё, что для этого нужно — пройти через Панамский канал, но маленькая лодка без двигателя здесь сталкивается с каменной стеной бюрократии.

На рубеже тысячелетия американцы вернули канал Панаме. Правительство Панамы, не имея опыта ведения такого рода бизнеса, для управления каналом наняло бухгалтерскую фирму из Гонконга. Руководство канала не заинтересовано в облегчении жизни кругосветным круизёрам. Его интересует только зарабатывание денег. Крупный контейнеровоз платит более 300 000 долларов за проход по каналу, по 84 доллара за каждый контейнер. По сравнению с этим транзит яхты — это

сущие пустяки, неприятность не стоящая хлопот. Власти позволяют им проходить лишь потому, что используют наши малые суда в качестве тренажёров для будущих лоцманов.

Идти под парусами по каналу нельзя, только под мотором, а новый свод правил (2016 г.) предусматривает минимальную скорость восемь узлов. Большинство крейсерских лодок не могут идти с такой скоростью, но в настоящее время на это закрывают глаза, и разрешается минимум шесть узлов. Я слышал, что вешать подвесной двигатель на кронштейн снаружи лодки больше нельзя. В прошлом многие безмоторные яхтсмены просили своих друзей-путешественников отбуксировать их через канал, но правила ужесточаются, и само круизное сообщество не одобряет таких нищебродов, как мы. Большинство круизёров, которых я встречал на Карибах, даже не отвечали на моё «доброе утро», так что ожидать от них помощи было бы трудно. Если бы отсутствие механического движителя было бы единственной проблемой, я уверен, что нашёл бы способ решить её. Но на этом дело не заканчивается. В канале необходимо поддерживать постоянную радиосвязь с властями. На «Кехааре» нет радио. Я мог бы одолжить его, но есть ещё условия: правила предусматривают «адекватные санитарные условия», то есть приличный туалет, так как лоцману, который на лодке обязателен, может приспичить по нужде или ещё что. И снова «Кехаар» не удовлетворяет условиям. В Картахене мы заглянули на официальный сайт Управления канала и обнаружили, что сборы за проход снова резко возросли. «Кехаар» имеет длину около тридцати одного фута, но с кормовыми релингами и якорными роликами его длина по обмеру тридцать четыре фута. За тридцатичетырёхфутовую яхту базовая плата составляла тысячу долларов плюс залог в девятьсот долларов на случай, если я не выполню все свои обязательства. Добавьте к этому все скрытые расходы, такие как сто долларов за панамскую визу, обязательная швартовка в

яхт-клубе Панама Сити на выходе из канала, обеды для лоцманов и чёрт знает что ещё, о чём я ещё не подумал, и любая альтернатива начинает выглядеть многообещающе.

Проход через Панамский канал на «Кехааре» казался сплошной головной болью. Хотелось чего-то более элегантного, чем просто бросить толстую пачку денег китайским бухгалтерам. Теоретически существует множество вариантов, особенно для стальной лодки весом всего шесть с половиной тонн. К сожалению, всё это были лишь смутные слухи, не подкреплённые никакими достоверными данными. Всезнающий интернет глух и нем, когда дело доходит до поиска интересной информации. С тех пор как моя любимая получила соболезнования, порождённые анонимными интернет-сообщениями о моей смерти в открытом море, я крайне скептически отношусь к так называемой информации с круизных сайтов. Участники просто копируют новости друг у друга, не удосуживаясь посмотреть, откуда они взялись, и сами не вносят ничего нового. Всё интересное кастрируется, чтобы защититься от возможных судебных исков, и в XXI веке нам остаётся лишь старое доброе сарафанное радио, собирающее несвязные обрывки сплетен в надежде сформировать более полную картину. Сидеть со стариками, попивать кофе, болтать о том и о сём, как я делал на Мадагаскаре и в Восточной Африке двадцать лет назад, как делал Одиссей за три тысячелетия до меня.

Панамский канал — не единственный возможный водный путь через Центральную Америку. Канал, который проходит через Никарагуа, начал разрабатываться так же давно, как и Панамский. На протяжении последних 150 лет над проектом работали различные компании, но все они разорились, потратив миллионы и не создав ничего стоящего. Работа начиналась несколько раз, и последняя попытка была в прошлом году: китайский миллиардер из Гонконга выкопал первую лопату грунта. Если этот проект когда-нибудь

осуществится, он станет серьёзной занозой в заднице у США, особенно если это будет Китайский канал. Видимо поэтому сообщения о прогрессе работ не попадают в обычные (контролируемые США) средства массовой информации.

Проект никарагуанского канала основан на наличии большого озера в центре страны на высоте всего тридцать метров над уровнем моря — озеро Никарагуа, имеющее длину восемьдесят миль. Оно мелкое, глубины около двадцати футов. За последние сто пятьдесят лет было исследовано шесть альтернативных маршрутов от озера до Карибского моря по естественным водотокам. Из озера вытекает река Сан-Хуан, которая течёт вдоль границы Никарагуа и Коста-Рики и впадает в Карибское море примерно в 120 милях от него. На карте это выглядит как реальная альтернатива для небольшой лодки. Американский миллионер Вандербильт лично обследовал реку, прежде чем начать своё трансокеанское путешествие в 1850 году. Со стороны Карибского моря он поднялся вверх по реке Сан-Хуан до Кастильских порогов. После обхода порогов, другой паровой катер доставил пассажиров на озеро Никарагуа и прошёл по нему семьдесят пять миль. Последние десять миль они проехали на повозках по суше. Планы Вандербильта построить канал были сорваны американским авантюристом по имени Уокер, который вторгся в страну с наёмной армией, объявил себя новым президентом и вверг Никарагуа в очередную гражданскую войну.

Пятьдесят лет спустя, в конце девятнадцатого века, сотни рабочих в течение четырёх лет работали на постройке канала, который должен был использовать реку Сан-Хуан. В 1893 году эта компания тоже обанкротилась. Сегодня навигацию вверх по реке делают невозможной несколько причин: устье реки перекрыто баром, глубина над ним составляет менее двух футов, к тому же примерно посередине течения на реке есть пороги. От тихоокеанского берега озера Никарагуа отделяют горы, всего около двенадцати миль по прямой. Здесь также

было рассмотрено несколько возможных маршрутов, не все из которых реалистичны. Американские планы шестидесятых годов даже предусматривали использование ядерных взрывов для прокладки пути.

Для нас это означало, что «Кехаар» к Тихому океану через эти горы пришлось бы перевозить. Но если речь заходит о погрузке лодки на грузовик, с таким же успехом её можно было бы перевезти и от побережья Карибского моря. Это ещё один вариант, про который нужно разузнать в Центральной Америке. Перевозка по суше небольшой лодки вроде моей должна быть реальной альтернативой. Несколько парней упоминали, что слышали о том, что лодки перевозили через Панамский перешеек либо из Колона, либо из Бока-де-Торро, но всё это было очень расплывчато. Этот слух упоминался довольно часто. Я продолжал расспрашивать о нём при каждом удобном случае, пока наконец всё не сошлось на одном имени — Карлос. Сварщик из Рио-Дульсе, в Гватемале. Судя по всему, около двадцати лет назад он построил большой трейлер и предлагает услуги по перевозке яхт по Гватемале от океана до океана. Я действительно читал отчёт об одной такой перевозке и видел фотографии его прицепа, всё выглядело реалистично. На карибской стороне у Карлоса есть доступ к оборудованию, позволяющему поднять лодку на грузовик и снять мачту. На тихоокеанской стороне прилив высотой восемь футов сам снимет лодку прямо с трейлера. Для подъёма мачты на трейлер устанавливается стрела. Всё предприятие занимает два или три дня, и, по слухам, его стоимость примерно такая же, как и транзит через канал. В Бразилии я встретил российского шкипера Диму, который провёл шесть месяцев в Рио-Дульсе. Карлос делал ему кое-какой ремонт, и Дима подтвердил, что да, он перевозит лодки к Тихому океану. Так что это стало для меня вариантом номер один. Из Картахены мы направлялись в Рио-Дульсе, чтобы провести там сезон ураганов, попутешествовать по местам майя в Центральной

Америке и, в конечном итоге, перевезти «Кехаар» в Тихий океан.

А если Карлос не сможет этого сделать? Или мне это окажется не по карману? Или мне не понравится, как он это делает? Я реалист. Я всегда учитываю самые мрачные варианты, пока проблема не разрешится. У меня был вариант и на этот случай. Если я не смогу переправить лодку через Гватемалу, мне придётся выйти в Атлантику и искать другой путь домой. Нет необходимости анализировать так далеко. Я оставил Панамский канал в качестве последнего варианта по умолчанию, если всё остальное не сработает. В Картахене до меня дошли свежие сплетни о том, что пару месяцев назад сварщик Карлос всё ещё работал. С этого расстояния я оцениваю свои шансы протащить «Кехаар» через горы Гватемалы в семьдесят процентов. Для меня этого достаточно. Мы отправляемся в Гватемалу.

Глава 18. Гватемала.

Самое большое укрытие от ураганов в западной части Карибского бассейна находится в Гватемале, в двадцати милях вверх по реке Рио-Дульсе, впадающей в Гондурасский залив. Расположенное в глубоком изгибе побережья, спрятавшееся за горами, по причудам топографии оно никогда не подвергается прямым ударам ураганов. Проходящие шторма могут привести к выбросу осадков, измеряемых футами, а не дюймами, что вызывает массовые оползни, наводнения и человеческие жертвы, но ветер никогда не достигает разрушительной силы. О баре, перекрывающем вход в Рио-Дульсе у Ливингстона, написано немало. В устье река имеет ширину более мили, но её глубина всего три-четыре фута. В северной части реки (по главной оси) в залив проходит желоб глубиной шесть футов. Поскольку перепады приливов и отливов составляют менее фута, дождавшись высокой воды можно выиграть всего несколько дюймов. Приливы здесь суточные, бывают лишь раз в день.

ВМС Гватемалы поставили фарватерный буй у входа в канал в Ливингстоне на глубине около восьми-десяти футов, но его положение меняется каждые несколько лет (это случается каждый раз, когда он теряет якорь и его приходится заменять). У меня есть три набора GPS-координат из трёх разных лоций, отличающихся почти на полмили. Лучшим ориентиром являются определённые холмы, образующие створ для входа в каньон реки. Холмы не меняют положения. Летя с попутным ветром, я совместил эти два ориентира. В дымке от лесных пожаров детали были не очень ясны, но основные формы выделялись чётко. Буй, казалось, снова сместился, мутная вода не давала никакого представления о глубине. Это немного

жутковато — лететь со скоростью шесть узлов по воде, которая кажется глубокой, зная, что под килем не более трёх футов.

Держа ориентиры в створе и медленно двигаясь против сильного течения, мы дошли до городского причала и бросили якорь на глубине восьми футов. Река текла так быстро, что «Кехаар» развернулся транцем к ветру при скорости ветра в пятнадцать узлов. Неровная зыбь раскачивала лодку с носа на корму как лошадку-качалку.

На рассвете следующего дня в абсолютный штиль на фоне восходящего солнца мы увидели семь яхт, стоящих на якоре около фарватерного буя. Они стояли плотной группой, ожидая дневного света. Яхтсмены здесь предпочитают переждать ветер, а затем двигаться при полном штиле. Нигде на реке я ни разу не видел паруса на мачте. Некоторые из прибывших лодок имели осадку более шести футов и нуждались в помощи. Один янки пропахал килем дно, врубив дизель на полную. У него была осадка шесть футов, восемь дюймов — это максимум, который может пройти, когда лодка стоит в вертикальном положении. Дно — плотный песок и сланец. Если осадка больше, придётся нанимать буксир. Потянув за фал, идущий с вершины мачты, буксир наклоняет лодку, уменьшая тем самым её осадку. Длина прохода через бар около мили, и в канале есть два мелких участка, которые нужно преодолеть.

Ливингстон когда-то был атлантическими воротами Гватемалы, но уступил эту привилегию более глубокому порту — Пуэрто-Барриос, построенному всемогущей банановой компанией в начале 20 века. Устье реки первоначально было заселено чёрными карибами, насильственно привезёнными с Сент-Винсента примерно в 1770 году. Президент Гватемалы назвал город в честь некоего господина Ливингстона, не имеющего никакого отношения к «доктору Ливингстону», который прославился исследованиями Замбези и Танганьики. Этот Ливингстон был юристом из Луизианы, написавшим уголовный кодекс, принятый Гватемалой в 1823 году. В отличие

от остальной части страны, где вы не увидите потомков чёрных рабов, в Ливингстоне гарифуна составляют большую часть населения, а остальное население — майя и метисы. С тех пор как Ливингстон лишился судоходства, он сжался до пары улиц, поднимающихся на небольшой крутой холм, и пляжа, окружённых джунглями. Множество закусочных обслуживают туристов, некоторые из их предложений впечатляют: арахисовое масло и банановый смузи пользуются большим успехом. Город не связан дорогами с внешним миром, попасть туда можно по морю или на самолёте. Быстрые моторки, а также пассажирские скоростные катера курсируют на двадцать миль вверх по реке до Рио-Дульсе, до Пуэрто-Барриос и в Пунта-Горда в Белизе — всего два часа в пути. Местные операторы лодок объединились в профсоюз, и их тарифы более чем вдвое превышают должные. Единственный дешёвый выход — сесть на лодку до Пуэрто-Баррио и дальше добираться по суше.

Несмотря на свои размеры, Ливингстон остаётся портом захода, и первый день у нас ушёл на оформление въезда. Сначала чиновники приходят на ваше судно, что-то записывают и потом приглашают в свой офис для того, чтобы заполнить формы и оплатить сборы. Они извинились, что не оформили нас накануне, когда мы прибыли, сказав, что "у нас не было энергии". "Любопытное признание для ленивого правительственного чиновника", — подумал я, пока не понял, что он имел в виду, что накануне у них не было электричества, и компьютеры не работали. Оформление — это длительное, но дружелюбное испытание терпения. Оно недёшево, но всё это можно сделать самостоятельно, не привлекая агента.

В три часа после обеда мы наконец вернулись на лодку. Дул сильный дневной бриз, лодка скакала на течении как сумасшедшая, все остальные яхты уже ушли. Мы подняли якорь и под полной парусиной направились ко входу в каньон в

чистый фордевинд, едва делая один узел против сильного течения.

Рио-Дульсе заканчивается в Ливингстоне, вытекая из семимильного узкого глубокого каньона, который начинается ниже Эль-Гольфете — прекрасного озера длиной девять и шириной около двух-трёх миль. Выше озера есть участок реки длиной около четырёх миль полный заливов, укромных уголков и бухт, берущий начало в озере Изабаль. Этот водный путь длиной в тридцать миль подпитывается бесчисленными притоками горных рек. Вся система судоходна на протяжении пятидесяти миль и используется уже сотни лет: поначалу индейцами майя, затем испанцами и, наконец, британскими торговцами и немецкими плантаторами кофе.

Примерно в миле выше Ливингстона река сужается до ста метров, зелёные завесы джунглей укрывают трёхсотметровые известняковые стены каньона, возвышающиеся по обе стороны. За первым крутым поворотом ветер стих и погода совершенно изменилась. На протяжении следующих семи миль река извивается среди гор, облака над головой плывут с северо-востока, но ветер может дуть откуда угодно, если вообще будет дуть. Лёгкий ветерок не следует направлению реки, он падает с холмов под странными углами, кружится на плёсах, поворачивается вспять и затихает.

Современные яхтсмены вверх по реке без двигателя не ходят, но колонисты регулярно отправляли большие суда до озера Изабаль ещё задолго до эпохи пара. Мне было любопытно, как они это делали. Испанцы собирали награбленные сокровища со всего региона, привозили к озеру Изабаль и грузили на корабли перед тем, как отправиться в море и на главный склад в Гаване. Британские пираты поднимались по Рио-Дульсе с намерениями захватить эти самые сокровища, поэтому испанцы построили форт в узком месте реки у входа в озеро Изабаль в паре миль от современного Рио-Дульсе. Каждую ночь они протягивали через

реку толстую цепь, чтобы пираты не смогли пройти выше. Британцев это не остановило, форт они сожгли. В пятидесятых годах он был перестроен и теперь работает как туристическая достопримечательность с ухоженными лужайками, тенистыми деревьями и высокой платой за вход.

Заштилев на второй крутой излучине реки, я привязал носовой швартов к корням дерева на берегу, а кормовой — к нависающей ветке позади лодки, чтобы держаться на расстоянии от берега. Встать на якоре на речном повороте не было никакой возможности. В пяти метрах от скальной стены глубина была шесть саженей, а чуть дальше мой двадцатисаженный лот не доставал дна. Проходивший мимо француз предложил мне отбуксировать меня через каньон на своем кече. На реке встречное течение около двух узлов, неустойчивый порывистый ветер, глубина слишком большая чтобы встать на якорь. Я поблагодарил этого человека, но предложение отклонил. Еды и воды у нас было в достатке, и я до сих пор не понял, как древние делали это без двигателя, а вовсе не из-за того, что являюсь пуристом и пытаюсь что-либо доказать. Мне не нужно никому ничего доказывать. Я просто не видел смысла спешить в таких интересных местах, ну ради чего? Следующие шесть месяцев мы будем сидеть в марине на озере, так куда торопиться? С двигателем мне потребовалось бы всего два-три часа, чтобы пройти каньон, и я пропустил бы много вещей, которые увидел и заметил именно потому, что мы застряли там в штиль.

Падение реки на протяжении семи миль, которые она течёт через каньон, составляет примерно двадцать футов. Диапазон приливов и отливов незначителен, измеряется в дюймах. Тем не менее, течение имело устойчивый характер в зависимости от приливов и отливов. В период полнолуния, когда мы поднимались вверх по реке, по утрам она текла со скоростью два с половиной узла. Днём течение замедлялось, а к вечеру стихало настолько, что я мог буксировать «Кехаар» в любом

направлении, гребя на тузике. После наступления темноты около восьми-девяти вечера течение меняло направление и в течение трёх-четырёх часов текло в обратную сторону. Однако уровень воды не менялся ни на дюйм. Я наблюдал за одной скалой двадцать часов, пытаясь понять, что делать дальше. Река полна людей. Рыбаки и их жены гребут на аккуратных маленьких каноэ-долблёнках, вырезанных из стволов красного дерева, скользя вдоль вертикальных каменных стен каньона, огибают водовороты и противотечения, пропадая из поля зрения за нависающими лианами.

По ночам вдоль скал ныряют рыбаки с факелами, соскребая с камней что-то съедобное. Мы не понимали ни слова из их речи. Местные крестьяне — майя, и они говорят на языке киче — одном из тридцати языков майя, существующих сегодня.

Ночью летают огромные светлячки, выписывая сумасшедшие узоры. Их зеленоватый свет настолько ярок, что кажется, будто кто-то идёт по небу с мощным фонарём. Днём к нам в гости залетала бабочка Морфо. В восходящих термических потоках кружили крупные лысоголовые птицы, похожие на грифов. Их сопровождали грациозные фрегаты.

Простояв ночь и целый день, привязавшись к дереву на излучине, не имея возможности плыть дальше, я решил, что единственный способ двигаться вверх по течению при отсутствии ветра — тянуть лодку самому. Я достал запасные якоря, соединил вместе несколько отрезков верёвки и начал поднимать «Кехаар» вверх против слабеющего течения. Наверное, испанцы делали то же самое. Раньше верпование было способом затащить большие парусные суда в тесные

места, куда они не могли зайти сами: подход к причалу, уход с переполненной якорной стоянки, последняя миля по узкой реке. Для этого брали якорь с длинной верёвкой, завозили его на гребной лодке вверх по течению настолько, насколько верёвка позволяет, и бросали на дно. Вернувшись на судно, подтягивали его к якорю. Затем завозили ещё один якорь, и опять подтягивали, выбирая первый, проходя над ним. Это звучит как медленный и тяжёлый способ перемещения лодки, но я всего лишь пытался вырваться из мёртвой зоны максимум на четверть мили.

Обе мои верёвки были длиной более ста саженей, поэтому мы продвигались. Мне приходилось следить за проходящими судами, следить за тем, чтобы скоростной катер не перерезал винтом плавучий трос. После второго захода река выпрямилась, и я смог подтянуться по тросу к дереву на берегу реки в двухстах метрах выше по течению. Я поставил румпель так, чтобы направить лодку от берега, выбирая верёвку, лодка набрала скорость и мы прошли дерево, к которому она была привязана. Выше по течению, когда лодка встала, я бросил лёгкий якорь и поплыл на берег, чтобы забрать верёвку. Мы прошли четверть мили, когда начало смеркаться, и встали на якорь на ночь.

Утром мы прошли ещё милю вверх по реке с лёгким ветерком до самого поворота на сто восемьдесят градусов. На карте это место выглядело кошмарно сложным, но я подумал, что если мы сумеем подняться так высоко по реке, то как-нибудь выберемся. Ветер пронёс нас за поворот, но дальше порывы ветра стали налетать со всех направлений, в основном со встречного. К тому же ветер был недостаточно сильный, чтобы лавироваться против течения. Я затащил лодку с помощью верпа на место помельче и встал на якорь, чтобы переждать дневную жару. В пасмурный день при слабеющем течении нам потребовалось протащить лодку лишь четверть мили, затем мы поймали попутный ветерок и пошли.

Бесшумно скользя мимо роскошных вилл, мы миновали последний участок с белыми скалами, покрытыми граффити, оставленными моряками; долина расширилась, крутые холмы отступили, и мы вышли из каньона. Перед выходом в нижнее озеро Эль-Гольфете прошли горячие источники. Сорок лет назад, когда был написана моя лоция, нужно было карабкаться по скользким камням в поисках безымянных сернистых источников. Сегодня здесь паб, большие вывески с надписями «горячая вода» и плата за вход.

Мы встали на якорь в озере вдали от фарватера, по которому ходят скоростные катера, на глубине в три сажени. Утром в абсолютный штиль экипаж приступил к генеральной уборке — чистке, мойке и стирке. Рио-Дульсе означает «пресная река», выше каньона вода в ней действительно пресная. Местные майя верят, что их река — это вена в теле Бога. Днём с северо-востока подул попутный ветер, и со всем нашим бельём, треплющемся на гике, мы за два часа пересекли озеро.

Последние четыре мили вверх по реке проходят через богатые пригороды, претенциозные виллы богатых «чапинс», как называют себя жители Гватемалы. Каждая с частным причалом и огромным сараем, в котором стоит большой скоростной катер.

Глядя на хлипкие конструкции — десятиметровые столбы, поддерживающие жестяную крышу с помощью лишь символических распорок, я не мог поверить, что эти навесы для лодок могут выдержать даже умеренный шторм, ведь ветер в шестьдесят узлов повалил бы их все. И это хорошая примета: значит ураганов здесь не бывает.

Воскресные домики чередуются с небольшими маринами, построенными яхтсменами-пенсионерами: шесть лодок здесь, дюжина там, несколько причалов в соседней глубокой бухте. На каждую действующую марину приходится одна недостроенная и ещё парочка заброшенных. Прогнившие, поросшие мхом крыши пляжных бунгало, потрескавшиеся пластиковые

шезлонги стояли в ряд вокруг высохшего бассейна, впечатляющие каменные стены без крыши над ними, бакланы сидели на остовах бывших пристаней, затопленные корпуса лодок покоились на дне неглубоких бухт... Чьи-то разбитые мечты, скандальные разводы, смена правил, банкротство... Наконец крутая арка бетонного моста на горизонте возвестила о прибытии. Это был самый длинный автомобильный мост в Центральной Америке: его пролёт позволяет проходить под ним с мачтами высотой до девяносто футов. Затем рядом с мостом через реку перекинули провисшие электрические провода, и высота пролёта упала примерно до семидесяти пяти футов (скрестите пальцы). На северном берегу от моста находится городок Фронтейрас, на южном — гораздо меньший по размеру Реллено. Вместе они известны как город Рио-Дульсе. Два десятка марин окружают мост. Выбор есть для всех, и несколько сотен яхт выбрали их своим домом. Для многих они стали постоянным пристанищем: местом, куда они пришли умереть. Орхидеи, растущие на топе алюминиевой мачты — верный признак того, что лодка никуда не ходит. Некоторые швартовы напоминают леса из крошечных японских бонсаи: ярко-зелёная растительность от причала до швартовочной утки. Мёртвые и умирающие лодки продаются и перепродаются неопытным лохам, которые впоследствии тоже вынуждены их продавать, ни разу не отойдя от причала. Корпус одной заброшенной тридцатифутовой «Ла Горда» переоборудовали в карьерную баржу: на ней вырезали центр палубы, и трюм превратился в бестарное хранилище. В карьере рабочие засыпают туда камни, песок и гравий, транспортируя это с помощью небольшого подвесного двигателя в город.

Большая часть яхт в заливе Шелл помещается в двух больших маринах, где лодки поднимают на сушу. Целый лес мачт на сухой площадке и около дюжины яхт на плаву. В наши

дни почти все бронируют места в марине заранее через интернет, но в самых маленьких местных маринах, которые не размещают рекламу в интернете, всегда есть место. Они к тому же и самые дешёвые. В дальнем юго-восточном углу залива, зажатое маринами Нана Хуана, PAM и MAP, приютилось скопление невероятных заведений. Перед частными домами на воде расположено пять шатких пальцевых причалов, построенных из обработанных сосновых столбов. Каждый причал может принять три лодки. Некоторые ставят по три с каждой стороны. И каждый причал представляет собой отдельную марину, четыре семьи управляют четырьмя «маринами». Пятый — муниципальный причал, общественный, где можно швартоваться бесплатно. Однако ночью бесплатный причал становится дорогим, так как подвесной мотор может исчезнуть. Местные туроператоры тоже паркуют там свои моторки «ланчи», но их моторы никто не трогает.

Эти шаткие мостки очень дёшевы, и даже эти цены не окончательные, можно торговаться. При оплате за три месяца вперёд получилось сто долларов в месяц: ровно столько, сколько стоил причал для динги в Картахене. Глядя на хлипкие шаткие конструкции, мне пришлось напоминать себе, что эти люди не новички в строительстве на воде: все мезоамериканские культуры строили города над водой мелких озёр.

Несколько недель спустя я наблюдал, как наши соседи строят новый причал для яхт, используя технологию, которая не менялась тысячелетиями. Самыми современными инструментами, которые они использовали, были молоток и гвозди. Сначала двое парней соорудили временный каркас из бамбуковых шестов — лесá, на которых они собирались работать. Привезли и установили бамбуковые шесты. Шест доставляли к месту установки вплавь и ставили его вертикально, затем весом своего тела, поднимаясь по шесту из воды, втыкали его в ил. После того, как собрали грубый каркас,

связав его верёвками, потребовалось больше людей, чтобы прочно погрузить бамбук в дно озера. Столбы причала — большие круглые брёвна обработанной сосны диаметром около восьми дюймов с заточенным нижним концом забивали таким же образом. Бревно сталкивали в воду. Четверо парней, стоя на лесах, с помощью верёвок ставили его вертикально, ещё двое, плавая в воде, помогали направить конец в нужное место. Собственный вес бревна в сочетании с парой рабочих, цеплявшихся за столб, погрузили его в ил на два фута. Верхушки столбов торчали из воды на семь-восемь футов.

Когда все столбы были на своих местах, их попарно соединили небольшой прочной платформой, прибитой примерно в трёх футах от вершины столба, достаточной, чтобы дать точку опоры четырём мужчинам на его вершине. Затем на столб поставили большую колоду (ручной молот для забивки свай) — большой кусок твёрдой древесины с четырьмя короткими ручками по бокам. Четверо парней, балансируя на платформе, взялись за ручки колоды, которая была им примерно по пояс, и принялись забивать столб, стуча по его торцу. Совокупный вес их тел плюс массивный молот создавали достаточный импульс, и с каждым ударом столб погружался в дно на два-три дюйма. И так — четыре-пять подъёмов, короткий перерыв, ещё четыре-пять, снова короткий перерыв. Когда рабочая платформа становилась слишком наклонной, парни перетаскивали кувалду на соседний столб. Звучит примитивно, но за три дня шесть парней построили приличный причал, способный принять четыре яхты (по две с каждой стороны), который может обеспечить доход в четыреста долларов в месяц, которого у них раньше не было. Вся стройка прошла гладко, без каких-либо дискуссий, споров, без изменения планов — шаг за шагом, следуя проверенной временем технологии, не нуждающейся в улучшении. Я был впечатлён их эффективностью. Если вы когда-нибудь видели, как группа филиппинцев или балийцев возводит небольшой

причал в Азии, вы понимаете, о чём я. Эти ребята точно знали, что делают, до мельчайших деталей.

В Рио-Дульсе некоторые предпочитают бесплатно стоять на якоре на реке и пользоваться удобствами на берегу. Муравьи, заползающие на лодку с пристани и комары из мангровых зарослей — главный аргумент, который они приводят. Но пока вы действительно живёте на своей лодке и возвращаетесь домой каждый вечер, безопасность не является проблемой. Но лодка, оставленная без присмотра даже на несколько дней будет разграблена. Мой русский друг отсутствовал всего две ночи, а когда вернулся, каюта была полностью обчищена. Кто-то наблюдал за ним с берега и ждал удобного случая.

Некоторое время назад пара средних лет, стоявшая на якоре на реке, подверглась нападению трёх вооружённых головорезов. Шкипер пытался оказать сопротивление и был застрелен. Его жену сильно порезали мачете. Полиция, как обычно, ничего не предприняла, но правящий районом местный наркобарон старик Мендоса лично навестил женщину в больнице, извинился и пообещал уладить дело. Все трое грабителей были застрелены, их семьи полностью уничтожены включая женщин и детей. С тех пор вооружённых нападений на яхты не было. Воровство — да, насилие — нет. Мендоса не любит проблем в своей вотчине, проблемы приводят армию.

Не только лодки приходят сюда умирать. Многие их обитатели выглядят так, что было не понятно, проснутся они на следующее утро или нет. У нашего маленького причала стояло ещё четыре лодки, но постоянно обитаемой была только одна. Нашим соседом был американец, сморщенный как скелет старик, с тонкими как кости конечностями, пятнистой розовой кожей, длинными редкими бесцветными волосами. Говорил он невнятно, с южным акцентом. Три года назад этот дегенерат на пенсии купил тридцатишестифутовый стеклопластиковый гроб и с тех пор гниёт в нём. С того времени, как он его приобрёл, его свинарник ни разу не отходил от причала, постепенно

зарастая ползучей растительностью, плесенью, тараканами и кухонным жиром. За три года в Гватемале он не выучил ни слова по-испански, ничего не делал со своей лодкой и единственно когда покидал её — для короткой поездки на автобусе через границу каждые три месяца с целью получения новой визы. Целыми днями он смотрел порно, с утра до вечера, снова и снова один и тот же DVD, делая звук погромче, чтобы лучше слышать. В свои шестьдесят четыре года он был всего на два года старше меня — довольно отрезвляющая мысль.

Рио-Дульсе превращается в маленький город. Первоначально это была просто пристань парома через реку. В 1980 году порториканцы построили мост, проложили новую дорогу на Флорес в глубине болот Петен на севере, и он стал остановкой для грузовиков. Открылось несколько ресторанов, автозаправочная станция, магазины. Затем яхтсмены обнаружили, что Рио — безопасная зона в сезон ураганов, и стали проводить там лето. Это привело к появлению первых марин.

Шоссе не ведёт в этот город, шоссе — это и есть город, который представляет собой короткую полосу магазинов и импровизированных прилавков по обеим сторонам дороги. Здания растут безо всякого плана, торговцы зажали асфальт вплотную. Если грузовик останавливается в городе на дороге, позади него сразу скапливается пробка. Огромные гремящие полуприцепы, перевозящие никелевую руду с российского рудника в Эль-Эсторе, двухприцепные автопоезда с топливом, туристические автобусы, автобусы дальнего следования с кондиционерами, тук-туки, мотоциклы, пешеходы — всем приходится ждать, пока дорога снова расчистится.

Дюжина киосков торгует свежими фруктами и овощами. Такого разнообразия мы не видели со времён Кейптауна. Манго, арбузы, дыни и другие сезонные продукты продаются прямо из кузова грузовика. Фермеры сидят на обочине дороги с корзинами продуктов из своих садов и огородов. Полдюжины

видов острого перца, бутоны ароматных цветов «лороко», цветы пальмы «пакайя», которые жарят как баклажаны — разнообразие какого я раньше не видел. Отличная уличная еда, и днём, и ночью. Кукурузные или пшеничные *тортильи* с начинкой из мяса на выбор и любым количеством солений, приправ и наполнителей в качестве гарнира. Мясо и баклажаны готовят на гриле со всевозможными видыми перца.

Разные магазины оружия и боеприпасов с названиями вроде «Эль Гран Ягуар», ковбойские магазины, торгующие вьючными сёдлами, стременами и уздечками... Тут же рядом мальчишки чистят обувь, полируют потрескавшиеся ботинки скотоводов. Вооружённые ограбления грузовиков дальнобойщиков настолько распространены, что крупные транспортные компании теперь нанимают вооружённых охранников, которые буквально ходят за водителем по пятам с дробовиком. Каждый раз, когда водитель останавливается, будь-то на обед или просто отлить, охранник выскакивает с электрошокером, прислоняется к ближайшему забору и пристально наблюдает за округой. Пока водители обедают в одном из придорожных заведений на главной и единственной улице Рио, не менее полудюжины из них наблюдает за грузовиками. Молодой владелец ларька, где мы всегда ели тортильи, подъезжает вечером на скутере, чтобы осмотреть заведение, с блестящим револьвером, заткнутым за пояс.

За исключением Кубы, мы уже целый год были вне зоны действия почтовых служб, поэтому, когда на моей карте-схеме Рио-Дульсе я нашёл почтовое отделение, то очень обрадовался. Этой карте было уже двадцать лет. Я спросил Луиса, нашего хозяина. Он подтвердил, что да, почтовое отделение есть, рядом с магазином «Holandesa». «Приходите туда пораньше», — загадочно добавил он. Я пришёл туда рано утром. Грубая деревянная хижина, выкрашенная в цвета почтового отделения, была закрыта и заколочена. В соседнем магазине мне сказали, что почта уже год как не работает.

Правительство Гватемалы в рамках кампании по приватизации заключило контракт на оказание почтовых услуг с частной компанией из Канады, надеясь таким образом заработать деньги. В течение нескольких месяцев партнёрство работало, но затем правительство задержало выплаты, и компания сократила объём услуг ("Приходите пораньше, иначе всё будет закрыто", как сказал Луис). Затем выплаты вообще прекратились. Через несколько месяцев после приватизации Гватемала осталась вообще без почты.

Рио Дульсе расположен по обе стороны главной стратегической магистрали идущей на север, и, проходя по мосту дважды в день, я не мог не заметить интенсивное военное движение: грузовики и автомобили полные солдат в полной боевой экипировке. Поначалу я думал, что это нормальная ситуация в стране, в которой на протяжении двух столетий почти непрерывно шли гражданские войны, перемежающиеся военными переворотами, диктатурами, эскадронами смерти и неослабевающим насилием. Потом мне попался экземпляр независимой столичной газеты, и похоже, что Клоун во дворце ведёт свою страну на тропу патриотической войны. История стара, как мир.

Коррупция настолько захватила политику Гватемалы, что ни одна партия не может заявить, что свободна от неё. Все чиновники, от президента до муниципального служащего, воспринимают свои выборные должности как лицензию на печатание денег. При зарплате пятнадцать тысяч долларов в год они покупают недвижимость за миллионы долларов, отдыхают в Америке, дарят друзьям новые машины. Дело дошло до того, что главный юрист страны — генеральный прокурор, — пошёл на беспрецедентный шаг и попросил независимую комиссию ООН заняться расследованием коррупции в высших эшелонах власти. По результатам расследований президента и вице-президента обвинили в вопиющих злоупотреблениях, взяточничестве, отмывании

денег и грабеже казначейства. Они прикарманивали миллионы долларов в стране, где половина людей зарабатывает менее двух долларов в день. Массовые демонстрации вынудили президента уйти в отставку. На следующий день он был арестован и сейчас находится в тюрьме в ожидании суда. Вице-президент также находится за решеткой, как и большинство мэров и бывших членов парламента. Были назначены выборы, но в стране не осталось ни одного политика с чистым именем, поэтому, когда сорокапятилетний телекомик Джими Моралес выставил свою кандидатуру, то выиграл выборы с большим отрывом. Мы наблюдали эту комедию в прошлом году из Венесуэлы.

Не имея абсолютно никакого опыта управления, никакой внятной программы и никакой базы для власти, новый президент решил, что отпускать расистские шутки в адрес коренных народов проще, чем управлять страной, где они, эти самые коренные народы, составляют половину населения. Чтобы было кому прикрыть его спину, он сошёлся с дискредитировавшей себя армейской олигархией, которая в течение тридцати шести лет вела безжалостную гражданскую войну против фермеров майя, недовольных своей судьбой, убив почти четверть миллиона людей. Гражданская война закончилась в 1996 году, но зверства, совершённые вооружёнными силами, всё ещё ждут расследования. Однако Моралес не хочет огорчать своих генералов. Он понятия не имеет, что делать с бедностью, неграмотностью и развалом здравоохранения. Предвыборная риторика не помогает насытить желудки, поэтому, как всякий загнанный в угол негодяй у власти, он обратился к патриотизму. Он заявил, что британцы украли Белиз у Гватемалы и теперь требует его обратно. Всю страну. В первые годы существования Белиза, который тогда назывался Британским Гондурасом, юридические вопросы были немного туманными, испанцы и британцы без особого энтузиазма спорили по этому поводу, но

он никогда не был частью Гватемалы. Моралес направил три тысячи солдат к границам Белиза и передал дело в Международный Суд. Сэмюэль Джонсон[49] сказал в своё время, что патриотизм — это последнее прибежище негодяя. Спустя два столетия Ленин украл у него эту фразу. К сожалению, это тоже не наполняет животы бедняков, и всего за восемь месяцев правления рейтинг одобрения Джими исчисляется однозначным числом.

Гватемала живёт на кукурузе. Кукуруза — величайший вклад майя в мировую цивилизацию. Это загадочное растение. Оно был одомашнено примерно в то же время, что и пшеница, рожь и рис в Старом Свете — около десяти тысяч лет назад, но каковы были его дикие прародители, точно не известно. Похоже, это плодородный гибрид дикого теосинте[50] и другого неизвестного, ныне вымершего растения. Теории академиков по этому поводу оставляют множество вопросов без ответа, в том числе таких, как происхождение огромного количества устойчивых сортов, выращиваемых фермерами в Мезоамерике. Считается, что гибриды стерильны и неспособны размножаться.

Кукурузу выращивают повсеместно: от низин до верхней границы сельского хозяйства на высоте трёх тысяч метров над уровнем моря. Майя так и не придумали плуг: на крутых склонах при отсутствии тягловых животных плуг был бы бесполезен, даже если бы они его изобрели. Поля, которые слишком круты даже для того, чтобы просто ходить, обрабатываются мотыгами. Традиционный местный способ посадки культур называется «три сестры»: он заключался в совместном выращивании кукурузы, фасоли и тыквы. Бобы взбираются на стебли кукурузы, снабжая её азотом, а тыква укрывает почву и подавляет сорняки. Я видел, что этот способ до сих пор практикуется на полях вокруг озера Атитлан. Многие кукурузные поля также засажены деревьями, фруктовыми,

ореховыми или древесными породами: их корни замедляют эрозию почвы.

Кукурузные зёрна можно смолоть в муку, но в приготовленной из неё еде будет дефицит некоторых витаминов и аминокислот, и длительная диета на такой пище приведёт к пеллагре — болезни, от которой страдало бедное население, питавшееся кукурузой, которую испанцы привезли из Америки в свои колонии. Чтобы высвободить все полезные вещества, заключённые в семенах, кукурузу сначала нужно замочить в известковой воде. Это также помогает очистить ядра от твёрдой кожицы, которую потом скармливают домашней птице. Из полученной таким образом муки делают тонкие лепёшки, которые затем поджаривают на горячей поверхности: обычно это нагретый лист металла. Так получаются *тортильи* — основа гватемальской кухни. Звук «шлёп-шлёп-шлёп», когда женщины хлопают ладонями, сплющивая шарик кукурузного теста и делая лепешки, — это типичный звук Гватемалы, который можно услышать повсюду в любое время дня. Как глухое позвякивание металлических колокольчиков пасущегося скота в Зимбабве, которое стало моим воспоминанием об Африке, так шлепки ладоней, делающих тортильи, стали для меня звуками сельской Гватемалы.

Кукурузные початки имеют ошеломляющий диапазон цветов: от белого и зелёного до красного и фиолетово-чёрного. Лепёшки также бывают разных цветов: белого, жёлтого и синего, и, очевидно, помимо цвета они различаются по пищевой ценности и вкусу. Мне больше всего нравятся синие, не потому, что они чем-то лучше, просто они выглядят очень необычно — пепельно-голубой хлеб. Кукуруза не содержит глютена, поэтому её невозможно заставить подняться, как например тесто из пшеничной муки, а кукурузный хлеб получается плотным и толстым. Пока *тортильи* свежие и тёплые, они очень неплохи, но когда остынут, кукурузный крахмал становится липким и неаппетитным. При регулярном

питании кукурузными *тортильями* лучше спать в хорошо проветриваемом помещении.

Гватемала была сердцем цивилизации майя, и здесь находятся самые впечатляющие древние руины. Тикаль называли «Нью-Йорком майя» за его величие и огромные размеры, а Копан сравнивали с Парижем за красоту его искусства. Оба места находятся в нескольких минутах езды на автобусе от Рио-Дульсе.

В отличие от ацтеков Центральной Мексики, майя никогда не объединялись в одну централизованную империю. Как в древней Греции, здесь были многочисленные враждующие города-государства с изменчивыми союзами и переменчивыми границами, постоянными политическими ссорами, обидами и бесконечной кровной враждой.

Крах классической культуры майя — самая большая загадка их цивилизации. Они не были уничтожены испанскими завоевателями. Их высшее общество рухнуло примерно за пятьсот лет до того, как Колумб впервые наткнулся на одно из их каноэ, заблудившееся в Гондурасе. Это не было катастрофическое падение. Большим городам потребовалось около столетия, чтобы опустеть. Джунгли поглотили здания, и в разных местах это происходило в разное время. Некоторые города процветали ещё несколько поколений, прежде чем тоже тоже были заброшены и превратились в руины. Историки — кучка амбициозных ссорящихся стариков — никогда не смогут прийти к единому мнению касательно того, что именно привело цивилизацию майя к падению: экологический коллапс, перенаселение, слишком сильное увлечение бесполезным строительством, войны, болезни или сочетание всего вышеперечисленного.

Рухнула только их сложная система государственности. Майя как народ не исчезли, их сбалансированные методы ведения сельского хозяйства живы и сегодня. В последующие столетия некоторые территории частично восстановились,

сформировав постклассические[51] общества, но они были уничтожены пришедшими испанскими конкистадорами и болезнями, которые они принесли с собой. Сегодня около восьми миллионов человек говорят на одном из тридцати языков майя как на родном, и все они живут на своей родной территории. В Гватемале официально проживает более шести миллионов майя — добрая половина населения страны. Это не считая полукровок и майя, для которых испанский является родным языком.

Сотни поселений майя были разбросаны по территории Гватемалы; большинство из них известны, но ещё не раскопаны. Время от времени какой-нибудь северный университет получает грант на то, чтобы приехать и выкопать несколько ям, и большинство участков были тщательно измерены и нанесены на карту, но только самые выдающиеся руины были очищены от джунглей и частично восстановлены. Это огромная работа, требующая большого труда. Джунгли наступают, и без постоянной расчистки города снова исчезнут под растительностью.

Интернет утверждает, что вокруг озера Изабаль, рядом с тем местом, где мы пришвартовали «Кехаар», есть два десятка поселений майя, но никакой информации о них я найти не смог, кого бы ни спрашивал и где бы ни искал. Около пяти лет назад немецкий математик и самопровозглашённый эксперт по символам майя объявил, что в Дрезденском Кодексе[52] говорится о древней столице майя под названием Атлан, которая была затоплена водами озера Изабаль во время землетрясения в 1224 году, унеся с собой 2156 табличек из чистого золота, спрятанных в каменном саркофаге. Их оценочная стоимость составляет двести девяносто миллионов долларов. При поддержке немецкого таблоида Bild почётный профессор Дрезденского университета организовал экспедицию в Рио-Дульсе, чтобы отыскать золото. После долгих ныряний они нашли один пустой горшок

неопределённого происхождения и ничего больше, но это породило слух, который можно услышать в барах на набережной Рио-Дульсе якобы о целом городе майя, обнаруженном под озером. Они перепутали его с настоящим городом майя, который расположен на берегу озера Атитлан, в высокогорье.

«Профессор» был учителем математики на пенсии, одержимым Атлантидой, и его интерпретация Дрезденского кодекса столь же шаткая, как и те экспертные заключения, которые на его основе предсказывали конец света в 2012 году — так называемые «пророчества майя». Профессор подумал, что название затерянного города майя Атлан, который действительно упоминается в записях майя, похоже на Атлантиду.

Видимо у профессора была проблема с языками. Атлантический океан с легендарным островом Атлантида получили своё название от имени греческого бога Атласа, который держит на своих плечах небеса. Это же божество дало имя Атласским горам в Марокко, на берегу Атлантического океана. Меркатор поместил гравюру с его изображением на титульный лист впервые изданной книги карт, и с тех пор такие книги называются атлас. Происхождение этих слов — полная загадка. Они древние, но не произошли от какого-либо известного европейского языка, живого или мёртвого. Его уникальность состоит в том, что в начале имеется группа букв «атл-», что совершенно чуждо индоевропейской фонетике. Эта загадка заставляла выдающихся лингвистов ломать голову на протяжении веков, и некоторые отмечали, что по ту сторону океана мезоамериканские языки вполне часто используют это сочетание. Во многих из них «атл» означает «вода», поэтому вы найдёте его повсюду. Легендарный остров Атлан был первоначальной родиной ацтеков до их переселения в Мексику. «Атлан» на науатле, языке ацтеков, означает «на воде». То, как все это связать, остаётся за пределами этого повествования.

Киригуа был ближайшим из раскопанных руин майя, куда можно было добраться из Рио-Дульсе в рамках однодневной поездки. Он находится примерно в семидесяти километрах, и в нескольких минутах ходьбы от шоссе, ведущего в столицу. Киригуа отличается от монументальных храмов и акрополей мексиканских руин или Тикаля в Петене. Главной его достопримечательностью являются хорошо сохранившиеся стелы, высокие обелиски из песчаника, покрытые со всех сторон загадочными рисунками и витиеватыми живописными надписями.

Я вышел из автобуса на перекрестке Киригуа, и прошёл с полчаса пешком по частному шоссе, построенному банановой компанией для перевозки бананов. Руины Киригуа были одним из первых поселений майя, которые были раскопаны и превращены в заповедник. Они находятся на участке густых джунглей, окружённом со всех сторон банановыми плантациями. Жилища постоянных работников компании тянутся вдоль дороги, доступ на территорию через ворота с вооружённой охраной. Многие здесь ездят на велосипедах, поэтому специально для них компания выделила на дороге широкую полосу. Высокие живые изгороди затеняют аллею, идти по ней приятно. Бананы правят страной. Они даже имеют преимущественное право проезда над автомобилями. Тяжелые грозди зеленых бананов срезаются и транспортируются по хитроумной системе канатных дорог. Длинные тросы, подвешенные на передвижных стальных арках, пересекают поля, на высоте достаточной, чтобы пройти под ними и подвесить гроздь бананов на крючок. В обратном направлении, от склада к плантации, небольшие плоские лотки, подвешенные на тросах, доставляют удобрения, саженцы, ирригационные трубы — всё, что необходимо на участке. Когда груз канатной дороги должен пересечь шоссе, охранник останавливает движение автомобилей и вручную поворачивает

стрелу шлагбаума, соединяющую разрыв канатной дороги. Грозди бананов, словно миниатюрный поезд, медленно перебегают дорогу, едва не касаясь земли, затем стрела отводится назад и движение возобновляется.

Банановое шоссе заканчивается запертыми воротами, перед которыми дюжина грузовиков ждёт своей очереди на погрузку; водители дремлют в тени под грузовиками, покачиваясь в гамаках. За приличную плату вы попадаете в ухоженный тропический парк. Две площади, большие расчищенные участки земли, расположенные в центре всех руин майя, покрыты короткой травой. Это единственные открытые площадки в городе. Вокруг густой лес с огромными деревьями. По краям площадей возвышаются узкие стелы, накрытые навесами из пальмовых листьев. Здесь находится самый высокий обелиск майя — десятиметровая глыба твёрдого песчаника, которая полностью покрыта резьбой. Верхняя часть резьбы представляет собой фантастические изображения правителя, оплатившего создание стелы, в кошмарном, четырёхфутовой высоты, головном уборе, занимающем половину изображения. Вокруг миниатюрные фигурки пленников, рабов, писцов и жрецов — всё это обрамлено глифами[53] майя, описывающими, когда это произошло и с кем. Половина всех резных глифов — это календарная информация, настоящая навязчивая идея древних майя. Они использовали несколько взаимосвязанных систем счёта, настолько сложных, что это не поддаётся логике.

Церемониальный календарь майя основан на 260-дневном году. Не существует небесного события, которое повторялось бы каждые двести шестьдесят дней, а майя были внимательными наблюдателями неба. Их расчёты солнечного года более точны, чем наш григорианский календарь, и они рассчитали орбиту Венеры, которая отклоняется всего на два часа в году. Итак, двести шестьдесят дней пришли не из астрономии, они должны были быть основаны на чём-то

другом. Возможно, это период вынашивания человеческого ребенка. Женщина в среднем бывает беременна около двухсот шестидесяти дней. Забавная вещь, на которой можно основать календарь, не правда ли? Помимо церемониального счёта, майя использовали обычный солнечный год, разделённый на месяцы и дни. На него накладывался третий цикл: лунный календарь. Было два способа подсчёта прохождения Луны: один основан на её фазах, а другой — на количестве дней с момента последнего новолуния. Тогда каждым днём управлял один из Девяти Тёмных Лордов Подземного мира, и Его Знак был ещё одним определяющим фактором даты. Написать дату на языке майя было настолько сложной задачей, что это поручали первосвященникам, известным как Хранители даты. Мне сказали, что современные майя по-прежнему придерживаются 260-дневных циклов в своей религиозной деятельности, но без дальнейших усложнений.

Красиво вырезанные надписи письменности майя не поддавалось попыткам расшифровки на протяжении более столетия. Она сложна и непредсказуема, но сама по себе не сложнее письменного японского языка, на который она похожа по своей основной структуре: смесь идеограмм и коротких слоговых знаков, обозначающих звуки. Самым большим камнем преткновения при этом было отсутствие языка, на который можно было бы опереться. Высокомерные майянисты в своих университетских кругах не утруждали себя изучением живых языков майя, хотя чол (или уичоль), на котором сегодня говорят крестьяне в восточной Мексике, практически идентичен древнему формальному языку. Первыми были расшифрованы календарные знаки, но прорыв в понимании глифов произошел только во второй половине двадцатого века, когда у некоторых молодых криптографов возникли проблемы с изучением современных языков майя.

В классическом обществе майя простолюдины были неграмотными, как и в европейских обществах в средние века,

а знать говорила на другом языке, подобно тому, как католическая церковь использовала латынь. Все надписи на камнях написаны на одном и том же языке, независимо от местности, тогда как основное население говорило на разных языках майя. Надписи на камнях представляют собой весьма формализованные похвалы правителям и жрецам и ничего не говорят нам о повседневной жизни людей.

Только четыре рукописных кодекса пережили маниакальное сожжение книг майя испанскими священниками, и они также не проливают особого света на жизнь общества в те времена. Майя не были заинтересованы в записи чего-либо обыденного и повседневного. Кодекс — это тонкая книжка, написанная на сложенной коре, которая содержит астрономические данные и правила совершения подношений богам. Это всё равно, что пытаться узнать о средневековой Германии из трёх коротких молитвенников и отрывка путеводителя, написанных на литургической латыни через пятьсот лет после исчезновения немецкой культуры. Сохранилась ещё одна книга — «Пополь Вух» — длинная эпическая поэма, посвященная мифу о сотворении мира с точки зрения горных майя. Она была написана вскоре после испанского завоевания в шестнадцатом веке латинскими буквами на языке киче — одном из языков майя, на котором говорят в высокогорье вокруг Чичикастенанго. На поэму «Пополь Вух» сильно повлияло мнение отца-иезуита, который первым перевёл её на испанский.

Резьба на стелах в Киригуа очень чёткая и острая, все линии хорошо прослеживаются. Я выбрал наиболее интересные символы и попытался зарисовать их в альбоме, но на меня напала армия муравьёв. Не кусающие, обычные муравьи, но в таком количестве, словно стоишь в середине муравейника. Площади Куригуа представляют собой один сплошной муравейник. Невозможно нигде сесть, остановиться, негде постоять минуту, чтобы выполнить простой набросок. Все скамейки в парке кишат муравьями, все каменные сооружения

акрополя покрыты муравьиными тропами, муравьи правят этими владениями. Яростно топая и сметая муравьёв с ног, я быстро сделал несколько набросков, но далеко не так много, как мне хотелось. Армия муравьёв победила меня, и я отправился дальше исследовать руины.

Самые интересные скульптуры Киригуа называются зооморфами. Такие больше нигде не встречаются. Огромные каменные валуны диаметром двенадцать-пятнадцать футов, лежащие на плоской грани и полностью покрытые со всех сторон резьбой, переплетающимися узорами огромных животных, деталями человеческих лиц, головными уборами, изысканными украшениями и десятками глифов. Требуется воображение, чтобы найти закономерность в обилии резьбы, поскольку черты животных сильно видоизменены, переплетаются друг с другом, обтекают поверхность валуна, перекрываются другими деталями. Некоторые части принадлежат двум или более соседним изображениям, трансформируясь одно в другое и текут, как расплавленный металл. Один зооморф увезли куда-то в музей, а остальные до сих пор в Киригуа. Они действительно нечто. Настолько ошеломляющими и сложными казались рисунки, что я даже не пытался ничего из этого зарисовать.

Как им удалось дотащить эти огромные валуны за три мили от карьера, остаётся загадкой. Майя изобрели колесо, но сочли его бесполезной вещью, подходящей для детских игрушек, а не практической технологией. В Центральной Америке не было достаточно больших животных, чтобы их можно было приручить в качестве тягловых, и ведя обширную торговлю, майя использовали людей-носильщиков и лодки. Не желая увековечивать такие обыденные вещи, как строительство храмов или возведение десятиметрового обелиска, они не оставили никаких описаний этих процессов. Мы просто не знаем, как они это делали.

На карте Гватемалы, которую я выпросил у турагента, было множество тройных красных точек, обозначающих руины майя, разбросанных по всей стране, но подробной информации было мало. Я нашел сайт археологического департамента Гватемалы и, просматривая сухие научные монографии на испанском языке, наткнулся на карту небольшой территории в Петене — холмистой местности у основания полуострова Юкатан. На карте была изображена группа городов майя, сосредоточенных вокруг небольшого провинциального городка Долорес где-то на полпути между Рио-Дульсе и Флоресом. В радиусе пяти миль расположены целых пять городов майя, бывшие столицы независимых государств, а также ещё дюжина известных мест. Ни один путеводитель ничего не рассказывал ни об одном из них. В интернете была лишь горсть информации о трёх городах, и даже сайт отдела археологии довольствовался перечислением их в алфавитном порядке, и больше ничего. Имена сами по себе звучали интригующе: Ixtutz, Ixtonton, Ixec, Ixac Moquena, El Tzic, Sukche, Ixcoxol, Nocsos, Curucuitz, Ixkun, Ixcol, Mopan, Tesik... и всё это в паре часов ходьбы от Долорес. Буквосочетание «Ix...» произносится как «иш...» точно так же, как и в слове «Engl**isch**», оно означает «место».

В Гватемале автостоп остался в чистом виде: вы просите подвезти вас, выставив большой палец, и ничего за это не платите. Я люблю такие поездки, потому что здесь можно встретить людей из всех слоёв общества, узнать массу интересных вещей, которых нет в книгах, и, конечно же, практиковать свои языковые навыки. Дальнобойщики в Гватемале очень дружелюбны и часто подбирают автостопщиков. В Рио я встретил молодых гринго, путешествующих автостопом, некоторые даже с собаками. Уехать автостопом из Рио было легко. Я дёшево пообедал в Долорес и по указателям пошёл из города к руинам Ишкуна по узкой грунтовой дороге, извивающейся между крутыми

известняковыми холмами и ярко-зелёными пастбищами. Середина дня, липкая жара, но из тучек моросил мелкий дождь, и гулять было одно удовольствие. Долорес находится в центре Петена — обширной территории с низкими известняковыми холмами, окружённой болотистыми джунглями.

Лес расчистили под пастбища много лет назад, небольшие островки усадеб гнездятся с подветренной стороны холмов. Сады у домов засажены деревьями: фруктовые деревья, пальмы, товарные и кормовые деревья, а между ними небольшие участки с кукурузой, тыквой, помидорами и другими овощами. Ни один квадратный фут земли не оставлен голым, подверженным эрозии, растениями засажено всё. Столбы забора — это живые саженцы, листья которых образуют приятную теневую изгородь, защищающую от солнца. Чувствуется, что сельское хозяйство здесь практикуется на протяжении тысячелетий, фермеры делают всё отработано, собирают всё необходимое без особых усилий, не подвергая эрозии и не истощая почву. В восьмидесятые годы, в первую волну пермакультуры[55], люди ехали в Гватемалу изучать методы устойчивого ведения сельского хозяйства. То же самое я чувствовал на уличном рынке Рио-Дульсе, глядя на маленькие кучки неведомых овощей, продаваемых фермерами: эти люди делают это очень давно и успешно, и они не заинтересованы в современном глобальном агробизнесе, который убивает и истощает землю, толкая фермеров к банкротству.

Движение на грунтовой дороге почти не было, и каждый фермер на мотоцикле останавливался поболтать, удивляясь, какого черта я тут делаю и откуда я узнал об этом месте. Когда я рассказывал о руинах майя, они улыбались и махали руками, мол, да, там есть ещё руины, и ещё один город недалеко от города, и если идти вдоль реки, я доберусь до старых пирамид Сакула… Было здорово говорить с людьми, по-настоящему говорить об их жизни, об их стране, обо всём на свете.

Двустороннее общение, которое так редко случается в Азии. Один из парней рассказал мне интересную вещь: местные жители не считают, что природа покрыла города майя слоем почвы. Они верят, что сами древние майя, прежде чем покинуть свои города, покрыли все свои постройки слоем земли, чтобы защитить их от непогоды. Они намеревались вернуться, но так и не вернулись.

Руины Ишкуна находятся примерно в восьми километрах к северу от Долорес в окружении девственных высоких джунглей — единственного участка леса среди бесконечных холмов. Местные жители никогда не забывали о его существовании, и даже властям было известно о нём с пятидесятых годов девятнадцатого века. Это место неоднократно наносилось на карту, но серьёзно на него обратили внимание только в 1972 году, когда из столицы приехала шайка расхитителей могил с пилами и срезала резное изображение с наиболее сохранившейся стелы. Они забрали и все более мелкие каменные артефакты. Единственная уцелевшая стоящая стела сильно выцвела, надписи на ней частично уничтожены эрозией. Некоторые стелы лежат, часто разбитые на несколько кусков, резьба на них тоже нечёткая.

Здесь нет ни забора, ни билетной кассы, лишь одинокий охранник (он же смотритель территории и гид) спал в гамаке, словно крестьянин в нижнем белье. День был жаркий, и я пришёл во время обеденного перерыва. Он отправил меня на южный холм смотреть каменные постройки, и пока я лазил, оделся в форменную рубашку, резиновые сапоги и устроил мне короткую экскурсию по городу. Он сказал, что посетители у них бывают зимой, но не сейчас и не летом. Центральная площадь была расчищена от деревьев, в лесу вокруг неё по рельефу местности можно было предположить наличие невосстановленных, частично погребённых построек. Даже я мог определить, где находился стадион, акрополь, пирамида.

Помимо календаря, большое значение для церемоний майя имели четыре стороны света, и они были отмечены скульптурами в четырёх углах площади. В Ишкуне два камня с хорошо сохранившейся резьбой были украдены, а с двух других сторон остались два простых валуна, окружённые интригующими небольшими холмиками, скрывающими какие-то постройки. Ишкун — мощное место, было бы здорово сесть и спокойно впитывать его энергию, если бы удалось избавиться от болтливого проводника.

Технически руины Копана находятся в Гондурасе, и одной из причин, по которой мы туда поехали, было получение новой трёхмесячной визы Гватемалы. Четыре страны Центральной Америки — Гватемала, Сальвадор, Никарагуа и Гондурас — образуют Таможенный и иммиграционный союз под названием CA-4 (Central America-4). Въездной штамп в паспорте даёт право находиться на территории всех четырёх государств девяносто дней. Чтобы продлить пребывание, вы либо подаёте заявление в иммиграционный офис (за дополнительную плату), либо пересекаете одну из их границ и получаете новый штамп по возвращении. По истечении первых шести месяцев придётся покинуть территорию CA-4 и отправиться в другую страну, например в Мексику, Белиз или Коста-Рику, а затем вернуться. Самый простой способ — из Рио-Дульсе на пароме за два часа добраться до Пунта-Горда в Белизе. Некоторые парни, живущие здесь, просто отправляют паспорт в Белиз на пароме, а сами сидят в баре Пуэрто-Барриос и пьют пиво. За фиксированную плату в размере сто долларов США агент забирает паспорт, ставит в нём выездной штамп, ставит ещё пару штампов в Белизе, а когда паром возвращается, то в тот же день в Пуэрто-Барриос ставится новый штамп Гватемалы. Но точный механизм этой операции, похоже, различен на разных пограничных пунктах, и правила часто меняются без предупреждения, поэтому никогда не знаешь, как всё пройдет. В Копане нас просто пропустили, не поставив штампы в

паспортах, поэтому, когда мы вернулись через три дня, потребовалось полчаса и взятка по пятьдесят долларов с каждого, чтобы нам дали ещё девяносто дней. Затем, когда я пытался покинуть CA4 в Никарагуа, офицер сказал мне, что то, что мы сделали в Копане, незаконно, и я должен заплатить ещё один штраф в размере девяноста долларов. Он забрал мой паспорт и не отдавал, пока я не заплатил.

Никто не знает, что означает название «Копан». Именно так местные жители называли руины, когда испанцы впервые спросили об этом. Учёные, изучающие культуру майя, говорят, что его первоначальное название было «Оксвитик» или «Три Витика» . Никто понятия не имеет, что это был за «витик». Глядя на символ самого Копана, я бы сказал, что он похож на летучую мышь.

Копан находится всего в пяти-шести милях от границы с Гватемалой, и его история тесно связана с долинами на её северо-западе. Копан был соперником, повелителем, а затем вассалом Киригуа. В современном Гондурасе культура майя распространилась лишь в узкой полосе вдоль границы с Гватемалой. Мелкие фермеры, разбросанные по всей территории Копана, говорят на языке чортли — классическом языке придворных майя. В отличие от Гватемалы, правительство Гондураса активно препятствует использованию языков коренных народов, и чортли находится в упадке. Люди, которые работают и обслуживают руины Копана, вовсе не майя и говорят только по-испански.

В десяти минутах ходьбы от руин по красивой тенистой тропинке находится Копан Руинас — приятный маленький городок в горах с населением около трёх тысяч человек, полностью живущий за счёт руин и их посетителей. Дюжина чистых уютных хостелов и ресторанов, несколько простых закусочных, банк, крутые улочки, мощёные круглыми валунами, неторопливая атмосфера прошлого. Всё гораздо дешевле, чем в Гватемале. Повсюду подают хорошо сваренный кофе из

местных зёрен. Главная улица города называется Rabbit 18 — «Кролик восемнадцатый», названная в честь тринадцатого правителя Копана. У его предков были столь же причудливые имена: Дымчатая Ракушка, Кувшинковый Ягуар, Лунный Ягуар, Дымчатый Ягуар и Восходящее Солнце. По крайней мере, так говорят нам умные белые люди с Севера. Кролик 18 был величайшим из их королей. Он правил сорок три года, воздвиг множество обелисков, реконструировал иероглифическую лестницу[54] и построил множество собственных храмов. В апреле 738 года его собственный вассал, правитель Киригуа, застиг его врасплох, устроив засаду, схватил и ритуально казнил шесть дней спустя, что должным образом и отмечено на камне на обелиске в Киригуа. Майя были настоящими занудами, когда дело касалось календаря: все важные события датировались с точностью до дня. После ужасной кончины Кролика 18 Копан начал терять свою важность как один из четырёх главных мегаполисов рассеянного мира майя. Другими тремя были Тикаль, Калакмуль и Паленке: все на Юкатане.

На всех руинах Центральной Америки есть стадион, будь-то развалены городов майя, ацтеков, сапотеков, миштеков или чьи-то ещё. Более тысячи из них скрыты в джунглях. В большинстве городов была только одна площадка, но в одержимом игрой в мяч районе Веракрус в Мексике в некоторых руинах имеется дюжина или более кортов. Размер стадиона не отражал важности этого места. В крупных городах, например Тикале и Копане, площадки крохотные. Их дизайн сильно различается, и правила игры остаются неясными. В последующие столетия на площадках появились каменные кольца, установленные на определённой высоте на противоположных стенах, и их назначение достаточно ясно: нужно было забросить мяч в кольцо, как в какой-нибудь брутальной версии современного баскетбола. Более ранние стадионы классического периода не дают никаких подсказок.

Глядя на отреставрированный корт в Копане из стоящего выше разрушенного храма, создаётся впечатление, будто смотришь с трибуны на поле для регби, где убрали стойки ворот: просто ровный участок зелёной травы. Не хватает чего-то важного: сетки, обруча, стойки ворот, корзин, чего-то ещё. Игровая площадка в Копане имеет ширину всего около двадцати футов и длину около пятидесяти, поэтому команды должны были быть небольшими. По обе стороны поля возвышаются две круто наклонные плоскости гладкого камня, при этом вся территория имеет г-образную форму. Сохранилось несколько оригинальных мячей из твёрдой резины диаметром от четырёх до восьми дюймов. Отбивать шесть фунтов резины бедрами или плечами, как это изображается на картинах, наверное было очень больно, и действительно в испанских хрониках отмечали смертельные случаи во время игр. Что это были за игры на самом деле, является загадкой. Это могло быть что угодно: волейбол, баскетбол, футбол и любые другие неизвестные игры с мячом. Вариации игровых полей и самого мяча позволяют предположить, что были разные игры. Мячом из твёрдой резины гоняют по всей Мезоамерике уже три тысячи лет, поэтому вполне ожидаемо, что было множество различных правил.

Копан славится качеством своей резьбы. К сожалению, местный камень, который там использовали, очень мягкий, и 1300 лет воздействия стихий стёрли большинство деталей. Лучше всего сохранились резные изображения на стелах или обелисках, которые падали изображением вниз и оставались так лежать, или на изображениях, зарытых в землю. Самые впечатляющие резные изделия были отправлены в зарубежные музеи в первые дни раскопок, то есть примерно сто лет назад, что поднимает щекотливую тему: где проходит грань между археологом и мародёром? Резные фигурки, найденные совсем

недавно, хранятся в местном музее, а на их месте сейчас стоят копии.

Самая длинная сохранившаяся надпись майя — это Иероглифическая лестница длиною в шестьдесят три ступени, ведущие на вершину пирамиды на Главной площади в Копане. На каждой ступеньке шириной десять метров находится более двух тысяч символов, рассказывающих историю этого города — непрерывный поток истории, охватывающий четыреста лет. Великолепно? Но, как и всё в культуре майя, даже это сокровище имеет большое «но». Многие глифы были повреждены дождём. Затем мощное землетрясение привело к обрушению верхней части лестницы. Пятнадцать нижних ступеней устояли, а сорок восемь верхних съехали вниз. В просвещённые тридцатые годы, когда академики считали, что кучка голых дикарей в джунглях не могла иметь свою письменность, лестницу отреставрировали. Глифы майя тогда считались красивыми изображениями, лишёнными рационального зерна, поэтому не имело значения, где и как что располагалось, главное, чтобы результат выглядел как лестница, какой она когда-то была. В наследство от экспертов нам достался пазл из 2200 деталей, большая часть которых испорчена. Это подводит нас к ещё одной этической теме: где проходит граница между раскопками, восстановлением и разрушением объекта?

В прошлом году Копан обрёл красивое украшение. Алый ара, великолепный попугай длиной почти три фута, был одной из священных птиц майя вместе с кетцалем. За последние столетия растущая популяция человечества уничтожила их в Гондурасе, хотя они по-прежнему многочисленны в бассейнах Амазонки и Ориноко. Ара легко размножаются в неволе, поэтому несколько лет назад кто-то начал программу их разведения с целью вернуть птицу в её первоначальный ареал, начиная с Копана. В прошлом году здесь выпустили дюжину взрослых птиц, и в парке попугаи процветают. Шумные

кричащие монстры ярко-красного, жёлтого и синего цвета, похожие на развевающиеся флаги Колумбии или Венесуэлы, почти ручные, питаются семенами, орехами и фруктами несколько раз в день к радости посетителей с фотоаппаратами. Они летают среди каменных сооружений, сидят на развалинах, свисают вниз головой с ветвей деревьев — настоящие клоуны.

Затем мы отправились в Тикаль на север Юкатана. Тикаль на класс выше всего, что только осталось от великолепия Майя. Во времена своего расцвета около 800 г. н.э. это был один из крупнейших городов на планете. Со ста тысячами жителей он был больше, чем любой город в Европе, и только у китайцев были более крупные города. Его церемониальный центр с пирамидами, дворцами, храмами, стадионами и площадями раскинулся на территории в пять километров в поперечнике. Никакими словами описать это невозможно. И он всё ещё находится в процессе раскопок и реставрации. Если у вас есть время посетить только одно место, связанное с культурой майя, отправляйтесь в Тикаль. Не разочаруетесь.

Первое место, куда приезжает большинство посетителей Гватемалы, — это Антигуа. Когда заходит разговор об Антигуа в Центральной Америке, нужно чётко понимать, говорите ли вы как яхтсмен или как турист хиппи. Есть два одинаково известных Антигуа: Антигуа яхтсменов и Антигуа хиппи, и гринго из одной из этих групп никогда не слышали о другом месте. Первый Антигуа — независимая страна в восточной части Карибского бассейна, член Британского Содружества, небольшой остров, ставший парусной Меккой, место тусовки богатых плейбоев и бедных мечтателей, надеющихся попасть в экипаж яхты или, по крайней мере, надраивать на ней тик. Хиппи Антигуа — бывшая столица Гватемалы, что буквально означает «древняя». Она была разрушена землетрясением во времена испанцев, отстроена и сейчас это очаровательный маленький городок в часе езды от новой столицы.

Антигуа-Гватемала расположен у подножия вулкана Ла-Агуа, возвышающегося над ним на две тысячи метров. Сам город находится на высоте около тысячи пятисот метров над уровнем моря. Там приятный климат и температура примерно на десять градусов ниже, чем на влажных тропических низменностях. Ла-Агуа (в переводе с испанского "вода") кажется странным названием для большого конического вулкана идеальной формы, но спящий кратер был полон воды, когда испанцы захватили страну. Они построили столицу у её подножия. Через несколько лет после строительства землетрясение раскололо край кратера, и вода озера снесла столицу вместе со всеми её жителями. Испанцы переместили город на пять миль, туда, где сейчас находится Антигуа, и в течение двухсот лет это место процветало, несмотря на несколько землетрясений, которые продолжали разрушать каменные здания. Наконец в 1773 году страну потрясла понастоящему большая катастрофа, столица была разрушена, и из Мадрида приказали перенести её в более безопасное место, на этот раз на сорок пять километров, где она находится сегодня.

Прошло ещё два столетия, и в 1976 году ещё одно разрушительное землетрясение потрясло Гватемалу. Снова раздавались призывы переехать, но теперь речь шла о переселении трёх миллионов обитателей трущоб, и никто не хотел даже думать, что для этого потребуется. После землетрясения 1773 года Антигуа было приказано покинуть, но уехали не все. Город был отстроен очень скромно. Разрешались только одноэтажные здания, да и в наши дни двухэтажное жилище — большая редкость, указывающая на то, что кому-то дали на карман. Городские улицы вымощены грубым вулканическим щебнем — чёрными булыжниками неправильной формы, от ходьбы по которым напрягаются лодыжки. Удивительно, но многие местные жители ездят на работу на велосипедах, что является свидетельством крепкого здоровья горцев. Антигуа превратилась в крупный

туристический центр, который кормит жителей без необходимости развития промышленности. Отели, бутики, рестораны, кофейни и ремесленные мастерские делят старые дома с закусочными, кафе и кондитерскими.

Антигуа красив, там действительно хороший кофе, но за пару дней устаешь от толп туристов и связанной с ними суеты. Мы исследовали местные окрестности. Прогулку можно начать от центрального парка и идти в любом направлении. Старые, мощёные камнем, колониальные дороги ведут к причудливым горным деревням, до которых легко дойти пешком, а когда устанешь, можно просто тормознуть первый проезжающий мимо автобус.

Для более длительных походов лучше собрать побольше информации. Очевидная туристическая цель — вулкан Ла-Агуа, который возвышается над городом, не самый лучший выбор. Группа головорезов, вооружённых мачете, следит за ведущей на вершину тропой и грабит проходящих туристов. Местная полиция ничего не предпринимала, и лицензированные операторы прекратили туры на вулкан. В Рио-Дульсе я встречал людей, чьих друзей ограбили всего несколько дней тому назад. По старой колониальной дороге Камино-Реаль совершенно безопасно идти до Санта-Мария-де-Хесус — последней деревни, стоящей под самым вулканом. Жители деревни раньше поставляли лёд с горы в колониальную столицу, и люди сберегли свои старые обычаи, традиционную одежду и местный диалект майя. На главной площади сохранилась традиционная общественная прачечная, которая представляет собой бетонные корыта для белья, расположенные вокруг большого бассейна с водой по пояс, где женщины собираются, чтобы постирать вещи и посудачить.

После Антигуа следующим по популярности местом является озеро Атитлан, которое полностью окружено высокими горами и в диаметре имеет около двадцати миль. Все деревни построены у подножия гор на пологих уступах примерно в ста

метрах над уровнем озера или прямо на крутых склонах. Все традиционные поселения расположены значительно выше уровня воды. Каждый городок у озера имеет свой характер. Панахачель — туристическое гетто. Берег озера довольно грязный: множество частично затопленных зданий, подтопленные руины, мёртвые деревья, заболоченные дорожки, шаткие причалы, уходящие под воду. Создаётся ощущение, что уровень воды в озере медленно поднимается. Как это может быть? Глобальное потепление? Таяние полярных ледников? Полная ерунда, ведь мы на высоте 1600 метров над уровнем моря. Что-то здесь не так. Глядя вверх на безумную крутизну склонов гор вокоуг озера, удивляешься, как вообще удалось прорезать дорогу в этих скалах. Я ехал на автобусе по одной из этих сумасшедших трасс, спускаясь с высокогорья к озеру; изгибы серпантина были настолько крутыми, что автобус в них не вписывался. В пяти местах водителю пришлось делать поворот в несколько манёвров. Напарник водителя выскочил и остановил движение, пока мы дёргались вперёд-назад. Никаких ограждений по внешнему краю дороги, круто обрывающемуся вниз, не было. Некоторые участки были настолько крутыми, что мы ползли вниз на первой передаче со скоростью пешехода, постоянно тормозя мотором.

Хиппи, которые приезжают, чтобы зависнуть на более длительный срок, переправляются на пароме из Панахачеле в Сан-Педро-ла-Лагуна — маленький городок, спрятанный под одноимённым спящим вулканом. Они останавливаются в нижней части города, у самого озера. Горная половина городка представляет собой консервативный бастион фанатиков Иисуса, где все стены покрыты фресками, граффити и лозунгами, прославляющими Бога Сына. Как и в Панахачеле, берег озера занят частично затопленными постройками. Заброшенные затонувшие причалы, каркасы бетонных зданий, мёртвые деревья на мелководье в озере. Вода определённо прибывает. Сантьяго-Атитлан — самый крупный населённый

пункт на озере. Его фирменными изделиями являются очень тонкие вышивки в виде крошечных птичек диаметром в дюйм, расположенных в квадратиках сетки, вышитой на ткани. Женские блузки-уипили могут содержать до двухсот изображений птиц, каждая из которых отличается друг от друга. Даже пожилые мужчины носят шорты с узором из птиц, вышитых по нижнему краю. Почтенные члены общины носят длинные, по щиколотки, белые штаны с тёмными вертикальными полосами и тремя рядами крошечных разноцветных птичек вокруг ног. Они редко достигают пяти футов роста, предпочитают мокасины на мягкой подошве, широкий вышитый пояс вокруг талии и белую ковбойскую шляпу. Они выглядят очень аутентично и совсем не говорят по-испански.

Из Сан-Лукаса, ещё одного посёлка на озере, по узкой асфальтовой дороге можно подняться до Годинеса. Пятнадцатикилометровый подъём ведёт сквозь облака и туман, всё выше и выше, открывая виды на всё большую и большую часть озера. Атитлан заполняет древнюю кальдеру гигантского вулканического кратера и полностью окружён горами. В озеро не впадают ручьи, и из него вообще нет поверхностных стоков. Количество осадков здесь намного превышает испарение, поэтому уровень озера постоянно повышается. По словам старожилов, озеро претерпевает периодические циклы подъёма и падения воды с пиками каждые пятьдесят-семьдесят лет. Сток воды из озера происходит через трещины в породе, вода просачивается сквозь дно озера и выходит на поверхность за многие мили отсюда где-то на тихоокеанских склонах в виде источников пресной воды. Пронёсшийся ураган обрушивает в кальдеру огромное количество воды, уровень поднимается на пару метров; сильное землетрясение 1976 года вызвало появление новых трещин на дне озера, и в течение следующего месяца вода упала на два метра. Сейчас уровень озера поднимается, он примерно на пятнадцать футов выше,

чем десять лет назад. Вот почему все деревни расположены так высоко над озером, и почему майя строили прямо у воды. Они ставят свои жилища на горе, оставляя берега туристам, так как знают свою историю. Руины затонувшего города майя Самбай лежат на глубине пятидесяти пяти футов у подножия вулкана Толиман.

Я шёл несколько дней, ночуя на полях между рядами кукурузы на крутых склонах. От Пацичи ещё одна чудесная дорога спускается до деревни Акатенанго. С неё открываются открыточные виды одноимённого вулкана и его действующего близнеца Фуэго — двух высоких конусов, возвышающихся над одним основанием. Фуэго проснулся около четырёх лет назад и продолжает потихоньку извергаться каждые десять-двадцать минут, раз в несколько недель происходят более крупные вспышки. Густое облако дыма поднимается из кратера каждые несколько минут, летят камни, тонны пепла падают на подветренные склоны, превращая их в серую каменистую пустыню без растительности. Даже если вершину не видно, всё равно слышен глубокий рокот, похожий на далёкий гром. На более близком расстоянии слышен также грохот больших валунов, катящихся по склону.

Подъём на вулкан начинается от небольшой деревушки Ла Соледад, рядом с кладбищем у главной дороги на высоте около 2400 метров. К Ла-Соледад из деревни Акатенанго ведёт очень крутая фермерская дорога, откуда открывается потрясающий вид на оба вулкана. Когда я только вышел на тропу, около полудня, мимо прошла группа туристов в сопровождении гидов. Я спросил местного парня, действительно ли для восхождения нужен гид. Он указал на дорожку шириной два метра: "Тропу видишь?" — "Вижу". — "Ну вот и всё". На горе нет воды. Нигде на высокогорье, где я гулял, нет воды.

Неделя усердного хождения по горным дорогам принесла свои плоды: я был в форме и акклиматизировался, и когда на

следующее утро я вернулся на тропу, подъём на высоту 3987 метров не занял много времени. На мне были ветхие кроксы, так что это не такой уж сложный подъём. Экскурсии с гидом растягивают восхождение до двухдневного похода с ночёвкой в палатках в кратере на вершине.

Тропа поднимается по глубокому эрозионному ущелью, извивается между кукурузными полями примерно до трёх тысяч метров, где ныряет в лес из больших широколиственных деревьев. Был сезон дождей, и облака на этой высоте проносились прямо по дороге. С моих волос и бакенбардов начала капать вода — конденсат. Дождя не было, я просто шёл в облаке. В лесу полно орхидей, бромелий, мха, папоротников, и длинные пряди причудливой растительности свисают с ветвей древних деревьев. Видимость около двадцати метров, туман, облака, к тому же пронизывающий холодный ветер дул на склоне горы. Над лесом, выше облаков, растут сосны. Около десяти лет назад здесь случился сильный пожар, который выжег сосновые леса. Ослабленные деревья подверглись нападению древоточцев и погибли. Сейчас люди снова засаживают склон крохотными саженцами, которые привозят на вьючных лошадях. Каждый раз, поднимаясь в гору, они берут с собой немного саженцев. Лошади в своём кишечнике приносят с собой семена чертополоха, и он очень быстро распространяется вдоль тропы.

Сгоревший лес восстанавливают из прагматичных соображений, поскольку с него регулярно собирают урожай. На древесину сосны здесь не рубят. У многих взрослых деревьев у подножия видны глубокие шрамы — зазубрины, сделанные мачете, на которых выступают капли сосновой смолы — живицы, которая и является объектом интереса. Сосны Гватемалы (окоте, монтеррейская, карибская и многие другие) выделяют ароматно пахнущую смолу — благовония для ритуалов майя. Их общее название — «окот», и на рынках можно купить различные сорта окота, как смолу, так и

пропитанные ею древесные щепки. Смола окота очень летучая, аромат быстро испаряется. Если хранить его в течение шести месяцев, он превратится в обычные щепки без какого-либо запаха.

Чуть выше соснового леса на высоте 3880 метров находится ложная вершина Йепокапа. Это одно из недавних жерл вулкана, извергшегося в декабре 1972 года. Облака на мгновение рассеялись, внизу открылась долина, а впереди длинный, покрытый пеплом, чёрный хребет, ведущий к главной вершине, крутые скользкие склоны которой словно сложены из крошечных шарикоподшипников. Потом облако снова накрыло меня, и я ругался и чертыхался всю дорогу до кратера, скользя на дьявольском склоне и ничего не видя вокруг.

Главный кратер извергался в последний раз в 1924 году и извержение продолжалось три года. Сегодня это унылое и мрачное место, неглубокая чаша диаметром около ста метров, полная чёрного вулканического пепла, нападавшего с соседнего Фуэго. Главную вершину можно назвать спящей, но она живёт. По краю кратера я обнаружил активные жерла в толще земли. Размером с нору вомбата, они шли горизонтально по склону и примерно в метре от выхода заросли маленькими белыми кристаллами. Изнутри выбивался горячий газ. Я сел у одной такой лунки, чтобы согреться и сделать черновые записи. Во многих культурах кратер действующего вулкана представляется как вход в преисподнюю. Здесь главным общим входом, очевидно, был извергающийся кратер Фуэго, а эти коварные маленькие жерла были, по-видимому, как выразилась моя возлюбленная, "служебными входами для персонала".

Я набрал из жерла две большие пригоршни вулканического пепла, чтобы положить в свой алтарь Элеггуа. Он Открыватель Дверей, и дверь в Ад открылась прямо здесь, под моим задом. Видимость на вершине была не больше десяти метров. Я сложил из камней несколько туров в качестве ориентиров,

чтобы найти дорогу назад, обошёл вокруг кратера, останавливаясь у каждого белого мемориального креста, а затем сел ждать погоды. Единственным ориентиром в пространстве были периодические взрывы адского вулкана-двойника на расстоянии менее километра. К кратеру Фуэго нет отдельной тропы. Нужно сначала подняться на вершину Акатенанго, спуститься в седловину между ними, а затем подняться к кратеру. Мне бы очень хотелось подняться на действующий кратер Фуэго, но в тумане я потерял бы слишком много времени, блуждая вслепую. Мне пришлось довольствоваться случайными проблесками Фуэго подо мной, когда в рваных облаках открывались небольшие просветы.

Несмотря на свои ориентиры, сложенные из камней, на обратном пути я вскоре потерял след, но, спустившись по склону и ориентируясь на звуки извержений за спиной, снова вышел на тропу под пепельными полями. Как только я преодолел гребень, ледяной ветер утих, стало гораздо лучше. Я не спешил спускаться. В такую ужасную погоду экскурсии не проводились, и вся гора была в моём распоряжении. Я не спеша шёл по тропе и добрался до дороги ближе к вечеру. Машин проходило очень мало и никто не ехал на север в мою сторону. Но мне было всё равно. У меня был отличный день, и возвращаться в суету мира пока не хотелось. Тропа начиналась у кладбища за деревней, куда суеверные крестьяне ходят очень редко. В начале тропы жители деревни поставили несколько киосков, где продавали туристам напитки и безделушки. Но был пасмурный день и уже темнело, все они были пусты. Я выбрал самый уютный из них, оделся во всё тёплое, что у меня было, залез в спальный мешок и растянулся на скамейке. Прошёл ещё один идеальный день.

Я провёл месяц в высокогорье. Первые две недели мы ходили вместе с моей любимой как обычные туристы, изучая ремесленные рынки — что, где и почём. Потом, оставив её в безопасности на «Кехааре» в Рио-Дульсе, я один поехал

автостопом обратно — восходить на вулканы и топтать потрескавшийся асфальт узких горных дорог.

Высокогорье густо заселено, повсюду ведут узкие дороги, и, невзирая на весь кажущийся хаос, транспорт хорошо организован, путешествовать легко. Я уже упоминал об автостопе. На главных магистралях путников подвозят грузовики, несмотря на то, что на них охотятся вооружённые бандиты. Один водитель объяснил мне, что грабители нападают лишь на грузовики, перевозящие товары, которые можно быстро продать за наличные, например фургоны с товарами для дома, доставляющие "кока-колу" и даже питьевую воду. Перевозчики ценных грузов теперь ездят с вооружённой охраной. Грузовики, перевозящие дешёвые грузы, вроде цистерн с сырым пальмовым маслом или жидким кислородом, доставляющие бетонные блоки, скотовозы, никому не интересны, и их скучающие водители без опаски подбирают автостопщиков. В отдалённых и малонаселённых провинциях практически без движения на дорогах можно рассчитывать на то, что первая или вторая проезжающая машина вас подберёт. Я ездил на трехколёсном грузовом мотороллере, в машине скорой помощи и с бесчисленным количеством фермеров, направляющихся в ближайший город. Денег никто никогда не просил.

В густонаселённом нагорье Гватемалы нет смысла ездить автостопом. Городки расположены очень близко друг к другу, а автобусы очень дёшевы. Основой общественного транспорта здесь являются «chicken buses» — куриные автобусы. Уничижительный ярлык придумал кто-то из ранних американских путешественников. Даже сегодня некоторые авторы блогов пишут о поездках в автобусе вместе с курами, козами и свиньями. Это полная ерунда. За месяц поездок я не видел в автобусе ни одной курицы: не потому, что они все вымерли, просто для них нет там места. Куриные автобусы переполнены до отказа людьми, часть которых висит в дверях,

как гроздья винограда. Что касается коз, то в Гватемале их почти нет. А свиней перемещают своим ходом, водят на веревочке. *Чикен бас* обязан своим происхождением американскому закону, который компания General Motors однажды протолкнула через Конгресс (Помните? Что хорошо для General Motors, хорошо для Америки?) По этому закону после определённого пробега все школьные автобусы в США должны быть заменены на новые якобы для безопасности детей. Это предписанное количество миль постоянно сокращается, чтобы сохранить спрос на новые автобусы и бизнес General Motors. После жалких 150 000 миль пробега автобус Блю Бёрд из Индианы с ресурсом на ещё полмиллиона продают в Гватемалу. На нём установлен более мощный двигатель, горная коробка передач и сплит дифференциал, усилены тормоза. Кузов приобретает яркую окраску, несколько наклеек с ликом Христа. Стандартные жёсткие сидения уплотняются, чтобы разместить семьдесят одного пассажира сидя и около двадцати стоящих на одной ноге в узком центральном проходе. Нагорье плотно заселено и каждые несколько минут по дороге проносится ревущий, ярко раскрашенный *чикен бас*, набитый под завязку. Проезд очень дёшев, люди толерантны, а кондукторы всегда готовы помочь, если вы не уверены, куда именно направляетесь. Главное не таскать с собой большой рюкзак. Конечно, его могут привязать к багажнику на крыше, но выгрузка происходит очень быстро. Автобус не застаивается даже на крупных остановках. Визжат тормоза, люди выпрыгивают, багаж кидают с крыши в дорожную пыль, в то время как новые пассажиры запихиваются внутрь и автобус с рёвом трогается с места, кондуктор бежит вдогонку. Завывая на горном участке четырёхполосного Панамериканского шоссе, он проходит крутые повороты на большой скорости. Педаль газа в пол, мощный "Катерпиллер" ревёт в разряженном воздухе на высоте десять тысяч футов.

Весь адреналин за один доллар. Это мой способ путешествовать.

Если у вас достаточно времени, погода хорошая и небольшой багаж, прогулки по горной дороге ничем не хуже треккинга. Можно выбрать любую дорогу, которых множество, даже в таких популярных местах, как озеро Атитлан. За пределами специально отведённой туристической зоны вы не встретите ни одного туриста. Можно часами идти среди кофейных и кукурузных полей, поднимаясь всё выше и выше и практически не встретить ни одного автомобиля. От открывающихся видов перехватывает дыхание. Особенно мне нравится Альта Верапас.

Моё любимое место на высокогорье — небольшой торговый городок Чичикастенанго. Центральная Америка полна географических названий с окончанием на «-тенанго». На языке науатль это означает «место». Науатль не является языком Гватемалы, на нём говорили ацтеки Центральной Мексики. Испанские конкистадоры, продвигавшиеся на юг из Мексики, нанимали наёмников-науатлей, чтобы они помогли им завоевать нагорье майя, и именно они давали названия местным географическим объектам. «Чичикасте» — это название растения на языке науатль — особенно неприятного вида крапивы, распространённой в высокогорье. Не знаю, насколько болезненный её ожог, не стал экспериментировать. Названия мест часто очень показательны: я прямо вижу, как босая мексиканская армия проклинает свой путь через заросли злой крапивы.

Чичикастенанго консервативен. Я слышал от торговцев киче[56], что когда они ездят в отдалённые деревни в горах закупать ткани ручной работы, они должны прийти с кем-то из местных знакомых, который представит и поручится за них, иначе жители деревни не будут иметь с ними дело. И это их собственный народ майя. Представьте на их месте иностранца. Он может приехать без проблем, но дела с ним никто вести не

будет. Девяносто восемь с половиной процентов населения Чичикастенанго составляют киче, причём около половины из них вообще не говорят по-испански даже после четырёхсот лет испанского доминирования. Это сильная культура. Общество майя всегда было ксенофобским, и сохранение чистоты родословной было главной задачей их королей и правителей. Во многом такое отношение сохранилось, иначе майя смешались бы со своими захватчиками. Чистокровные линии могут объяснить, почему горцы остаются такими низкими. Гватемальские женщины самые низкие в мире. Имперский колледж в Лондоне оценивает их средний рост в сто сорок девять сантиметров (4 фута 10 дюймов). В отчёте отмечается, что за последнее столетие гватемальцы выросли на четыре дюйма, а по переписи 1911 года их средний рост составлял сто тридцать девять сантиметров. Мужчины в Гватемале лишь чуть выше женщин.

Раскинувшийся на склоне острого хребта на высоте около двух тысяч метров над уровнем моря, Чичикастенанго сконцентрирован вокруг церкви Святого Фомы с большой площадью под ней. Массивная приземистая церковь в стиле сейсмического барокко ничем не отличается от многих других католических построек, но отношение к ней местных жителей отличается. Испанцы построили её на вершине старой церемониальной платформы майя, к ней вели восемнадцать полукруглых ступеней, каждая ступень соответствовала одному месяцу календаря майя. По сей день как священники майя, так и светские люди почитают побеленные ступени больше, чем церковь, построенную на их вершине. В самом низу ступеней на большом плоском камне находится жертвенный алтарь. Плоский камень — это собственно и есть алтарь, на котором подношения из благовоний непрерывно дымятся на протяжении веков, подпитываемые свежей смолой каждый день. Несколько рыночных прилавков у церкви продают различные виды сырых благовоний: смолу, свечи,

ароматические лучины. Некоторые завёрнуты в кукурузные листы, другие скатаны в липкие шарики или в виде связки веток. Трудно разобраться, что к чему. Я купил по несколько кусочков каждого для своего Элеггуа.

Раннее утро, я сижу на каменной скамейке у церкви на вершине ступенек майя и смотрю на просыпающуюся площадь. Над рынком вьётся ленивый дым от дровяных костров. "Шлёп-шлёп-шлёп..." — женщины готовят первую партию тортилий, лохматые собаки свернулись в углах; поёживаясь, носильщики ждут покупателей. Муниципальный уборщик подмёл ступеньки от пластикового мусора, священник майя в кроссовках "Adidas" пришёл возобновить огонь на алтаре. Вместе с помощником в очках и деловом костюме они сложили небольшой круглый костёр из связки свечей и различных видов смолы, затем подожгли его куском скомканной газеты. Бормоча благословения на языке киче, размахивая руками над дымом, шаман также зажигает подставку для благовоний — банку из-под сухого молока «Нестле», полную смолы. Как только она начала дымить, священник пошёл по ступеням, размахивая банкой и бормоча заклинания. Тем временем мимо вверх и вниз по лестнице идут люди, женщины продают цветы, другие люди зажигают свои собственные банки с благовониями, носильщики дремлют на скамейке, рыночные собаки рыщут вокруг в поисках еды — словом, жизнь течёт, никак не затронутая ритуалом. На следующее утро придёт другой священник, чтобы разжечь подношения из благовоний, одетый в спортивный костюм и сандалии. Их действия кажутся естественными и обычными, в них нет никакой формальной церковной церемонности.

Верхняя ступенька лестницы, изгибающаяся вокруг церкви, заканчивается каменной скамейкой, тянущейся вдоль всей церковной стены. Носильщики торчат здесь целый день. Их рабочие инструменты — повязка на голову и кусок верёвки.

Похоже, они пропивают свой скудный доход, как только его получают. Алкоголь и галлюциногены всегда были частью жизни майя. К полудню пьяные уже валяются по всему городу, растянувшись на тротуаре, а некоторые даже храпят прямо посреди дороги. Носильщики к середине дня тоже уже пьяны и едва могут подняться по ступеням церкви, чтобы завалиться на скамейку и заснуть. Однако, через десять минут может появиться клиент. Носильщик неуверенно, спотыкаясь, спускается вниз, двигаясь словно по компасу, однако несколько мгновений спустя он уже семенит по дороге идеально скоординированным и уверенным шагом. Тело наклонено вперёд, на лбу грузовой пояс, который держит огромный тюк товаров на его спине, доска прилавка балансирует сверху, деревянные ножки от него на груди; негромким свистком он требует от пешеходов уступить дорогу. Все грузы переносятся с помощью повязки на голове.

Чичикастенанго славится своим ремесленным рынком. Здесь самая большая и лучшая коллекция изделий ручной работы майя, тканей ручной работы, вышивки, керамики, масок и всего остального. Среди изделий ручной работы попадается текстиль машинного производства, который иногда выглядит не хуже, и нужно хорошо разбираться в товарах, чтобы правильно оценить ценность покупаемых предметов. Цены просто сумасшедшие, но если провести ещё день в городе и познакомиться с местными дилерами, то цены опустятся до разумного уровня. Я вернулся в горы специально, чтобы сделать покупки на этом рынке, и моя любимая тоже съездила туда две недели спустя. Здесь представлено всё, что можно найти в стране, торговцы привозят свой товар со всей Гватемалы. В центре рынка есть место, искусно спрятанное от случайных туристов, где местные женщины покупают и продают собственную одежду, секондхенд, знаменитые хуипили ручной работы с орнаментом чёрного, фиолетового и красного цветов. Я нашёл этот уголок за Муниципальным

театром и купил несколько потрясающих вещей за небольшую часть того, что просили за прилавками. Домой я принёс мешок, полный тканей ручной работы и вышивок.

Самый важный письменный документ майя, переживший нашествие испанцев, сохранился в Чичикастенанго. Копия «Пополь Вух» (эпоса о сотворении мира и ранней истории народа киче) всплыла на поверхность в начале восемнадцатого века, прежде чем её снова спрятали шаманы. Город гордится своим наследием, и многие современные фрески здесь связаны с историями из "Пополь-Вух". На стенах Муниципального здания, а также внутри крытого рынка в разных углах местные художники за последние два десятилетия нарисовали фрески, которые вдохновили меня на новую интерпретацию мотивов майя. Не обязательно понимать, что они буквально означают. Для майя они значат одно, для меня совершенно другое. Вернувшись на «Кехаар», я снова занялся рисованием.

В конце сентября моя любимая улетела домой. Она остановилась на месяц в Штатах, чтобы навестить своего брата, а затем отправилась в Дарвин. Мы так и планировали с самого начала. У неё были два года отпуска в Южной Америке, и оставшаяся часть маршрута плавания её не очень привлекала. Плавание по Тихому океану состоит из длинных переходов с короткими остановками между ними, и ей не нравится ходить под парусами. Я собирался привести «Кехаар» домой в одиночку.

Я всё ещё не был уверен, каким маршрутом пойду. В первые дни в Рио-Дульсе я нашёл сварщика Карлоса и поговорил с ним о перевозке моей лодки на трейлере к побережью Тихого океана. Карлос хорошо известен, но никто не может сказать о нём ничего хорошего. Сварщик и большой пройдоха. Он долгое время работал в США и вернулся оттуда со странным

отношением к клиентам: он их презирает. Если работа получается, то всё хорошо, но когда он совершает ошибку, то отказывается это признать. Он швырял сварные детали на пол, как кость собаке, и требовал заплатить. Если не нравится качество работы, заплати и вали отсюда. Ищи другое место для ремонта. Я встречал его несколько раз. Рио — небольшой город. Он позвал меня посмотреть на его трейлер для лодки. Это был четырёхосный шестнадцатиколёсный прицеп, построенный им самим, грузоподъёмностью двадцать тонн с глубокой прорезью посередине для киля. У него не хватало четырнадцати колёс. "Их сейчас используют другие", — пояснил он. Трейлер перестраивается индивидуально для каждой перевозки, и лодка, установленная на опорах, приваривается к ним.

Конечно, он может перевезти мою лодку на другое побережье. Три с половиной тысячи долларов, торг невозможен. Я подумал, что это дороговато, но деньги у меня были. Меня отпугнула не цена, а сам человек. Чем лучше я узнавал его, тем меньше хотелось доверить ему свою лодку. Как только она будет поднята из воды и окажется на его трейлере, он будет держать меня за яйца. И судя по всему, именно тогда и выжмет всё, что захочет. Никто из местных жителей не ругал Карлоса в открытую, все нуждались в его сварочных услугах, но вокруг ходили странные и тревожные слухи. Сам Карлос продолжал преподносить сюрпризы. Однажды он спросил, какой высоты моя лодка. Я ответил и показал фотографию «Кехаара». "Слишком высокая", — заявил он, глянув на фото. — "Нам придётся срезать это. Не беспокойся, потом приварим обратно". И он указал на сиденье на корме, которое служит также опорой для солнечной панели. Выбранный им маршрут проходит под низким мостом, «Кехаар» там не пройдёт. Мне не очень хотелось отрезать что-то от своей лодки и потом беспокиться, захочет ли он после это восстановить. Нет, не с его репутацией.

Затем возник вопрос с мачтой. Карлос установил на своём трейлере стрелу, чтобы снять мачту, а затем снова установить её. В качестве стрелы он использовал старую хлипкую мачту от тридцатифутовой яхты, и она явно была недостаточно прочной для моего случая. Нам нужно было поднять стальной фонарный столб весом в четверть тонны на высоту восемь футов через пяртнерс в палубе. Одно дело опустить на палубу лёгкую мачту, и совсем другое — мачту стоящую на киле. Я знаю, на Филиппинах я свою мачту устанавливал без крана. Аренда крана в Гватемале обойдётся мне ещё в тысячу долларов, я узнавал.

На тихоокеанском берегу он собирался спустить трейлер в воду по слипу и тогда лодка сама окажется на плаву. Единственный пригодный для этого слип находится на военно-морской базе. Там же единственное место где можно пришвартоваться. Сорок долларов в день. Потом нужно будет поставить мачту, вооружить её, приварить срезанное сидение, сделать припасы и ещё десятки неизбежных дел, о которых и не упомнишь. По сорок долларов в день — я представил, как каждая заминка будет увеличивать дополнительные расходы. Примерно в это же время я узнал, что все разрешения и прочие бумаги, на которые я потратил сотни долларов, стали недействительными, так как правительство поменяло правила, и я должен потратить ещё четыреста долларов за оформление выхода из Гватемалы. Стоя внутри военно-морской базы я не смогу сбежать. Плюс один парень рассказал мне, как Карлос однажды остановил свой грузовик в горах и потребовал со шкипера больше денег, либо он уедет и оставит трейлер с лодкой прямо там. Похоже было, что вся эта затея обойдётся мне не меньше, чем в пять тысяч. Уходить в сентябре было слишком рано, это наихудший месяц сезона ураганов. Нужно было дождаться ноября, независимо от того, каким образом я решу покинуть Гватемалу. Сравнивая аргументы "за" и "против"

по каждому из вариантов, получалось пятьдесят на пятьдесят. Я пока отправился на два месяца путешествовать по Южной Америке, а в ноябре принял решение. Это было однозначное НЕТ, я не могу доверять этому парню.

Глава 19. Сделать Элеггуа.

Меня часто спрашивают: «Чем ты занимаешься целыми днями в плавании?»

Давайте сначала развеем распространённые заблуждения. Круиз — это перемещение лодки по морю. Но большую часть времени в круизе тратится вовсе не на переходы. Даже в кругосветном плавании в зоне пассатов, совокупное время, фактически проведённое в море, составляет не более восьми-двенадцати месяцев, в зависимости от размера лодки. Быстрая кругосветка занимает около трёх лет, а это означает, что две трети времени проводится на якоре или у причала. Итак, вопрос на самом деле о том, чем я занимаюсь на стоянке в течение двух лет?

Круизная публика в своём большинстве — пенсионеры старше среднего возраста, самоуверенные снобы, которые притащили свои городские ценности и фанатичные взгляды на море. Маленькая струйка денег — единственное, в чём они уверены, и во всех остальных аспектах их неуверенность

бросается в глаза. Они регулярно пишут на сайтах о своих головокружительных приключениях, например, как им, после двух лет круиза, впервые пришлось встать на якорь, потому что сломался двигатель, и они не смогли зайти в марину. Это очень детальные рассказы. Дружелюбие и компетентность шкиперов резко снижаются с увеличением длины ватерлинии. То же самое касается знания языков и культурного уровня.

Оказавшись в безопасной гавани, большинство круизёров проводят утро в местной радиосети, болтая с другими коллегами. Днём они работают над своим судном, поддерживая его перепродажную стоимость до того дня, когда плавание наконец закончится. Перед заходом солнца они «выпивают», а иногда вечером ходят в гости на другие лодки, припаркованные поблизости, в основном к друзьям, которых встречали в других портах. Сообщество круизёров разделено по языкам, на которых они говорят, но даже среди англоязычных выходцы из бывших колоний держатся обособленно. Контактов с коренным населением, естественно, избегают, и даже белых жителей плавучего гетто держат на расстоянии, если только их не познакомит надёжный друг. Только австралийцы и киви дружелюбны ко всем. Плавающие славяне сами себе закон. На «Кехааре» всё по-другому. У нас нет радио, поэтому мы не тратим время на утренние разговоры в сети. Когда я построил свою лодку, её стоимость была нулевой, и с тех пор она колеблется в ту и другую сторону от нуля, поэтому единственное, что я делаю — это поддерживаю её мореходные качества, на что уходит в среднем около недели работы и тысяча долларов в год. Мы говорим на нескольких языках, но редко находим общую тему для разговора с соседними экипажами. Мы не смотрим телевизор, у меня нет акций, нет в собственности недвижимости, нет заблокированной кредитной карты, нечего чинить на лодке, так что мне не о чем говорить с другими шкиперами. Общение является старомодным: разговор между различными полами бывает редко. Мальчики

разговаривают с мальчиками, девочки с девочками. Моя возлюбленная нашла круизных дам совершенно скучными в их зашоренном существовании.

Но встречаются и молодые круизёры. Их не встретишь в респектабельных маринах, они не пишут на форумах в интернете, но на мелководье свободных якорных стоянок можно встретить новое поколение бесстрашных моряков. Молодёжь, моряки во втором поколении, которые родились и выросли на лодках, когда их родители путешествовали по миру. Преимущественно французы, с небольшим количеством британцев и немного латиноамериканцев. Им, как правило, около двадцати лет, у них некрашенная тридцатифутовая лодка, уже вторая или третья по счёту, которую они купили за копейки в какой-то богом забытой рыбацкой гавани и перешли через Атлантику в тёплые края. Они всегда без денег, а их резюме делает их непригодными для традиционной работы. Однако их не волнует регулярный доход, они знают, что деньги придут тогда, когда будут нужны. Все они говорят на нескольких языках, могут плыть куда угодно, без проблем разговаривают с кем угодно и не боятся отправляться туда, куда, по мнению noonsite.com, идти слишком опасно. Они веселятся и живут так, как хотят. Мы встречали их в Венесуэле, Колумбии, Гватемале. Мартиника — их любимая база на Карибах. Они всегда ищут шанс заработать деньги и в конечном итоге берутся за работу, за которую никто другой, в здравом уме, не возмётся. Попав в трудную ситуацию, они не взывают о помощи, а самостоятельно выбираются из неё, помогая друг другу.

Роланд вырос на лодке, затем женился на молодой француженке, такой же перелётной птице, как он сам. Они живут на аккуратной тридцатишестифутовой лодке-домике, воспитывают двоих маленьких детей. Не желая возвращаться в метрополию Франции только ради заработка, они борются за любые возможности заработка на месте. В Венесуэле пожилой

швед предложил Роланду сомнительную работу: перегнать лодку на Гренаду. У этой яхты была своя история. Её предыдущий владелец, ещё один швед, имел проблемы с властями Венесуэлы, и его лодку конфисковали. Старик умирал, и ему было всё равно, что случилось с его лодкой, поэтому он продал её по дешёвке некоему Бьёрну, тоже шведу. Новый владелец ничего не смыслил в мореплавании, он пытался вызволить судно, но бюрократия была слишком сложной, поэтому он нанял Роланда, чтобы тот помог ему сбежать. До Гренады (независимой англоязычной страны) всего двести миль, там легко можно разобраться с документами. Яхта стояла в марине, и однажды ночью парни отдали швартовы и ушли из Пуэрто-ла-Крус.

Лодка простояла без движения пять лет, двигатель проработал несколько часов и к утру заглох. Они застряли в нескольких милях от берега. У побережья Венесуэлы очень слабые ветра, к тому же курс на Гренаду лежит против течения. Лодка почти не двигалась, и Бьёрн решил зайти в следующий порт Кумана, чтобы починить двигатель. Большая ошибка: однажды сбежав, возвращаться уже нельзя ни при каких условиях. По несчастливой случайности президент Венесуэлы в тот же день прибыл в Куману, чтобы открыть новую программу береговой охраны, направленную на перехват контрабанды из его страны. Бьёрн и Роланд попали в ловушку. Без надлежащих документов на выезд их арестовали, а лодку снова конфисковали.

Бьёрн взял вину на себя. Они наняли адвоката, который вытащил Роланда под залог, лодку подняли из воды, а Бьёрна поместили под домашний арест. Оба их паспорта были конфискованы, поэтому они не могли покинуть страну. Условия освобождения были чётко прописаны: при выплате по десять тысяч долларов за каждого паспорта будут возвращены и они смогут уехать.

Роланд заявил, что у него вообще нет ни денег, ни имущества, которое он мог бы предложить. Чиновники пожали плечами, решив, что если продержат его достаточно долго, он где-нибудь одолжит деньги и заплатит выкуп. Ему разрешили передвигаться по штату, но не дальше, и каждую неделю он должен был отмечаться в суде. Адвокат был юристом: высасывал деньги, заполнял документы, тянул время, ничего не добившись. Роланд испробовал все возможные законные способы разобраться в этой трясине, но ничего не помогло. Французский консул умыл руки, заявив, что это внутренняя проблема правительства Венесуэлы и единственное, что он может сделать — это выдать Роланду охранное свидетельство, чтобы уехать на Гренаду, где есть ближайшее посольство Франции.

Роланд знал, что как только венесуэльцы узнают о его истинном положении, он потеряет всё. Его собственная яхта была пришвартована в нашей марине в Пуэрто-ла-Крус, жена и дети ждали его возвращения. Первое, что они сделали — вывезли его семью на Мартинику. Затем приятель Роланда Максимилиан и ещё один француз, выросший на лодке, прилетели из Гваделупы и забрали его яхту. Мы наблюдали, как они уходили. Чиновники почуяли что-то подозрительное с этой лодкой и тянули с оформлением документов целую неделю, но наконец Макс смог выйти в море. Как только стало известно, что они добрались до Мартиники, Роланд тоже уехал. Кошмар длился уже восемь месяцев. Все это время адвокат разглагольствовал, тратил деньги и ничего не делал. Я слышал, как Роланд вышел из себя во время разговора по телефону со скользким ублюдком, выдав ему пару ласковых на матерном испанском, и я научился нескольким новым выражениям. Ребята организовали побег как военную операцию. Роланд — смуглый, безупречно говорящий по-испански, легко мог сойти за местного жителя. Одетый в дешёвые лохмотья, он заплатил рыбакам, чтобы они отвезли

его к скалам Тестигос — самой дальней точке Венесуэлы в Карибском море. Небольшая станция береговой охраны и несколько рыбацких хижин — всё, что там есть. Той ночью Максмиллиан прошёл мимо на своей яхте и забрал его. Два дня спустя они были на Гренаде, окончательно выбравшись из этого кошмара.

Но вернёмся к Элеггуа. Так что же мы делаем всё это время на «Кехааре», когда не к кому ходить в гости? Я надеюсь, что эта книга даёт представление о том, чем можно заняться во время длительного круиза. Изучение новых языков и культур, путешествия по суше на местном транспорте, занятия искусством, ремёслами, музыкой и тому подобное. Всё это может быть частью самых невероятных проектов. Я не могу обсуждать это с другими яхтсменами: они и так думают, что я совсем спятил и нет смысла это подтверждать.

Расскажу вам, какой глупостью я занимаюсь сейчас. Проект, который я медленно обдумывал уже год, абсолютно бесполезное и ненужное занятие, которое, однако, доставило мне массу удовольствия. Я строю себе настоящего домашнего идола по правилам сантерии. Создаю небольшого каменного истукана. Я серьёзно. Статую, которая будет обитать в нашем домашнем святилище, как это делают в тропической Америке. Те из вас, у кого есть глубокие религиозные предрассудки, пожалуйста, пропустите остальную часть этой главы, я не хочу оскорбить ваши чувства. Серьёзно.

Как всякий еретик, я глубоко религиозен. Не поймите меня неправильно. Я не заразился религией, впав в маразм. Размышляя каждый раз над эзотерическими вопросами об этой жизни и мире, я испытываю фундаментальный трепет: «Вау!» с широко раскрытыми глазами. Ну может быть, чуть более почтительно. Я был воспитан суровым атеистом, как и подобает сыну убеждённого чиновника-коммуниста в

Восточной Европе времён холодной войны. Мне всегда было всё интересно, но я всё подвергал сомнению. Я изучал Библию не как священную книгу, а как текст, эклектичный набор древних писаний о давно умерших царях и народах в далёких странах. Доктрина, одобряющая инцест и устанавливающая запутанные представления о грехе, вызывала у меня отвращение. На чём же основывать свою мораль?

В качестве альтернативы неустраивающим меня западным религиям я читал восточную эзотерику, адаптированные тексты, серьёзные книги, всевозможные их толкования и всё такое. Многие показались мне интересными, некоторые концепции вызвали интерес, но в целом всё звучало непрактично. На другом конце метафизического спектра дела обстояли не лучше. Я хорошие знал математику и физику, а в университете проглотил толстые тома, посвящённые физике элементарных частиц и теории относительности. Но чем лучше я понимал концепции, тем больше оказывался сбит с толку. Это физика? Это наука? Всё это очень походило на рассказы восточных мудрецов. Я стал понимать, почему ведущие физики того времени были склонны к мистицизму. Теория Большого взрыва — это не что иное, как намёк на сотворение, как оно описано в первых абзацах Книги Бытия: нечто возникло из ничего. Получается, что всё возникло из ничего. Это лучшее, что может придумать наука? Расскажите мне что-нибудь другое.

Занимаясь торговлей на побережье Восточной Африки, я начал склоняться к народному исламу. Не к его безумной фундаментальной версии, а простым и честным принципам деревенских жителей. Я нашёл их учения и этику гораздо более приемлемыми, чем христианство, и уже жил их образом жизни, но опять же, само понятие неоспоримости учения казалось мне смирительной рубашкой. Ты должен повиноваться. Кто это сказал? По какому праву?

Параллельно с поиском личного мировоззрения у меня было несколько случаев, которые заставили меня усомниться в общем понятии причины и следствия, течения времени и связи между разумом и материей. Ничего мистического, никаких видений, никакой медитации, никаких состояний, вызванных наркотиками. Странные и важные события в моей повседневной жизни, несколько решающих моментов, которые направили мою жизнь в неожиданном направлении, вещи, которые не могли бы произойти в упорядоченном материалистическом мире, если бы он действовал так, как нас учили в школе. Об этом я писал в книге «Out of census». Они вышли далеко за рамки совпадений и синхронности. Казалось, что сильные эмоции в сочетании с глубокой потребностью и полностью сосредоточенным разумом могут фундаментальным образом изменить материальную реальность. Опыт был настолько странным, что пошатнул моё мировоззрение. Я больше не был уверен в своем материализме. Последний случай произошёл в Тасмании. Я жил в горах и сошёлся с деревенскими лозоходцами. Это не были какие-то новомодные фокусники, просто кучка приземлённых прагматичных фермеров, помогающих друг другу в повседневной жизни, чем могут. Наш шеф был настоящий деревенщина, бывший патрульный полицейский из Новой Гвинеи. Выйдя на пенсию, он переехал на Тасманию, где управлял молочной фермой. Однажды его коровы начали умирать одна за другой, а у специалистов не было ответа. Наконец старый лозоходец пошел прогуляться по его загонам с веточкой и вернулся с простой фразой: «У тебя дефицит селена, приятель». Старик был прав: солонка, богатая селеном, вылечила коров, и после этого ни одна из них не умерла. Отставной коп почесал затылок и попросил лозоходца научить его этому ремеслу. Это было началом замечательной карьеры, сосредоточенной на решении проблем. Не было никакой теоретической основы, которой можно было бы объяснить наши успехи и неудачи, но были

практические результаты. Колодцы с водой, улучшенные пастбища, ограничение нашествия вредителей. Одна пожилая женщина действительно хорошо справлялась с медицинской диагностикой.

Я увлекался земными энергиями. Я искал «камни», которые, казалось, помогала решать различные проблемы. Я понятия не имел, как это работает, но оно работало. Помимо прочего, я вылечил двухлетнего сына своих друзей от хронической болезни, которую ни один врач не мог даже диагностировать. Я не спрашивал лозу, что случилось, я спросил, что можно сделать, чтобы помочь малышу. Ответом была речная галька, которую я нашёл в нескольких милях от дома. Малыш положил его под подушку, и его недомогания исчезли. Припадки больше не возвращались, даже когда я перестал этим заниматься. В основном я работал на собственной ферме, на лесном участке в верховьях реки. Мы размещали спирали, сделанные из проволоки для ограждений тут и там, в определённых местах и определённым образом. Я по-прежнему понятия не имел, что происходит, но это работало, и моя ферма постепенно расцвела. Опоссумы держались в стороне от моих фруктовых деревьев, сад процветал. И вот однажды я споткнулся. Я поместил новую спираль под огромным раскидистым деревом, одиноко растущим посреди пастбища. Я сразу понял, что сделал что-то не так, почувствовал, что спираль, которую я воткнул в землю, не совсем правильная, но всё же оставил её там. Три дня спустя я вернулся проверить овец, которые ночевали под тем деревом, и оно было уже мёртвым. Меня обуял ужас. Все листья этого огромного, здорового вечнозелёного растения стали коричневыми, все веточки увяли и уже осыпались на землю. Моя спираль убила его. Всего за три дня.

Я был ошеломлён. Это разрушило остатки моего прежнего мировоззрения. Как могла простая спираль из проволоки, воткнутая в землю, убить взрослое дерево? Я сразу же

навсегда прекратил заниматься биолокацией. Представьте, что было бы, если бы я допустил ошибку не с этим деревом, а с ребёнком?

Так во что же я верю? Честно говоря, я понятия не имею, как этот наш повседневный мир держится вместе и что им движет. Самой разумной теорией кажется физика Дэвида Бома[57] с его иерархией порядков и голографической Вселенной, но это всего лишь умозрительная математическая модель, она не даёт никаких практических рамок, на которые можно было бы опереться. Так что у меня остался тот трепет, о котором я упомянул вначале, и время от времени мне хочется сказать «спасибо». Кому или чему я говорю спасибо, понятия не имею, но ощущаю чувство смиренной покорности. Я твёрдо верю, что человек далёк от вершины мироздания, есть вещи и порядки гораздо выше нас, но мы, вероятно, неспособны даже осознать, насколько они выше, не говоря уже о том, чтобы понять, что они собой представляют.

У моей веры нет формальных ритуалов. После каждого перехода через океан я зажигаю свечу перед своим алтарём, чтобы сказать «спасибо». Я сделал этот алтарь на Палаване, на Филиппинах, когда мы жили на пляже. Небольшой алтарь из из ламинированного дерева высотой около шестнадцати дюймов с аркой и маленькими дверцами спереди. Внутри роспись в стиле наив: ночная сцена в пустыне, красивая и романтичная, но мне всегда казалось, что алтарь не завершён. Внутри пусто, но я подумал, что истукану там не место. Чего-то не хватало, но я не знал, чего именно, пока таможенный инспектор на Кубе не дал мне ответ. Один из способов улучшить свой язык — читать на нём книги по теме, которая вас действительно интересует. В Венесуэле я купил несколько тонких брошюр на испанском языке, посвященных сантерии — религии, зародившейся среди чёрных рабов, перевезённых на острова Карибского моря. Я увлёкся этой темой, но не

религией. Я относился ко всему этому скорее как к художественному вдохновению, и оно отразилось в моих картинах того периода. Чем больше я читал о сантерии, тем больше мне нравилось.

В тропической Америке существует несколько родственных верований: сантерия, кандомбле и вуду. Эксперты называют их «синкретическими» религиями. Слово "синкретический" означает смесь двух религий, но в данном случае это крайне несбалансированная смесь. Рабы заимствовали имена католических святых и давали их африканским божествам Ориша, но мифы, легенды, мораль и истории не были тронуты влиянием христианства. Ориша, древние боги йоруба из Нигерии, меняли свой пол и форму по своему усмотрению и вели себя как самые развратные человеческие существа. Инцест, изнасилование, убийство и каннибализм никого не смущают и не осуждаются.

Сантерия зародилась и развивалась чернокожими в Пуэрто-Рико и на Кубе, и эмигранты берут её с собой повсюду. В настоящее время кубинцы распространяют её во Флориде, Венесуэле и некоторых странах Южной Америки. Пуэрториканцы привезли её в Штаты, она широко распространилась в Нью-Йорке. Фидель Кастро никогда не вмешивался в религию своего народа, поэтому вы можете открыто поговорить с кубинцами о сантерии, и они будут рады взять вас с собой, показать своего местного «бабалао» — священника в его святилище.

В первый же час нашего пребывания на Кубе, когда мы проходили таможенный контроль, «Кехаар» был полон людей в униформе, которые совали носы в каждый ящик. Один из офицеров, обыскивающих лодку, посмотрел на мой деревянный алтарь в углу, постучал пальцем по закрытым дверцам: «Что это?» Я открыл дверцы, чтобы показать ему. Он улыбнулся: «Ааа… Элеггуа», — и понимающе кивнул головой. Элеггуа, Владыка Путей, Открывающий Двери, один из главных

Ориша, почитаемых в Сантерии. В каждом кубинском доме должен быть свой маленький Элеггуа, охраняющий двери и указывающий путь, ни один ритуал сантерии не увенчается успехом без его помощи, без того, чтобы он не открыл Двери Восприятия. Несмотря на серьёзность момента прохождения формальностей въезда на коммунистическую Кубу, у меня в голове словно включилась лампочка. Я всегда знал, что мой судовой алтарь был незавершённым, но не мог найти нужный элемент, чтобы его закончить. Теперь я понял. Единственное, чего мне не хватало, так это понимания того, что у меня уже было. На моём алтаре не было Элеггуа, он сам был Элеггуа и этот парень из таможни признал его, именно таким, каким он был.

Алтари божеств Ориша не имеют обязательной формы или устройства. Каждый бабалао строит свой собственный так, как он это понимает, следуя лишь самым общим принципам, и мой алтарь легко мог бы соответствовать одной из интерпретаций Элеггуа. Я сделал себе маленький «Открыватель дверей» сам того не подозревая.

Когда официальные лица ушли, я сел за свой штурманский стол и повернулся, чтобы посмотреть на свой обретённый Элеггуа. Мой алтарь наконец был готов. И я собирался построить ещё один для нашей большой лодки в Дарвине, на которой мы живём. Элеггуа нельзя купить в магазине. Единственный способ получить его — это сделать самому. Когда бабалао умирает, Элеггуа из его святилища уходит в отставку. Никто не будет использовать алтарь, который сделан для кого-то другого, поскольку это не подобие божества. При правильном изготовлении и инициировании это само божество, создатель вкладывает в него что-то от себя. Каждый Элеггуа создаётся специально для адепта в результате длительного и сложного процесса. Инструкция не является секретом, и в литературе по сантерии я нашёл несколько описаний. Они различались до такой степени, что это давало мне большую

свободу творчества. Это проект, над которым я работаю. Я строю себе домашнего идола, которому можно было бы адресовать свое «спасибо».

Не существует установленной формы того, как должен выглядеть Элеггуа, но большинство экземпляров, которые я видел, представляли собой серые, приземистые статуи округлой формы, похожие на яйцо, стоящее на плоском основании, или сахарную голову. Их размер варьировался от десяти дюймов до более двух футов. Самый большой из них находился в пивном заведении в Сантьяго-де-Куба, которое часто посещают бабалао. Серые головы яйцеобразной формы с небольшим количеством деталей — так выглядили Элеггуа. Вместо глаз, ушей и рта у всех были вставлены маленькие раковины каури[58]. Каури играют большую роль в сантерии. Нет, бабалао не принимает оплату в каури, как это бывает в Океании. Карибский бабалао примет доллары, песо, сигары и грог в качестве заработной платы. Каури используются в гадании: их бросают на коврик и читают узор, который они образуют. Если не считать нескольких раковин, на голове Элеггуа ничего больше нет. Просто каменная шишка, стоящая на земле.

Основными ингредиентами Элеггуа является земля, собранная в определённых местах. В основном её собирают у различных проходов и на дорогах, так как он является открывателем дверей и стражем путей. В одном авторитетном тексте было перечислено следующее:

-земля с перекрёстка четырёх дорог,

-земля из тюрьмы

-из церковного двора

-земля, собранная в пекарне

-из больницы

- из муравейника

-камни с открытого поля.

Добавляются также священные травы, мёд, грог, двадцать девять монет определённого номинала и голова черепахи. Всё скрепляется цементом. Обычным портландцементом из строительного магазина. Элеггуа — это не резьба по камню, а кусок бетона. Так делалось всегда. Сантерия практична, а цемент существует уже много веков. Римляне строили акведуки из бетона две тысячи лет назад.

В сантерии нет ни священных книг, ни устоявшихся правил, ни догматических ритуалов. Бабалао передают свою рукописную записную книжку своим ученикам, поэтому рецепт Элеггуа не является обязательным, и каждый бабалао адаптирует его по своему вкусу и усмотрению. На Карибах вы можете делать то, что считаете правильным. Я просмотрел представленный выше список для того, чтобы понять, что я чувствую по этому поводу. Мне не понравилась больница. Я не рассматриваю больницы как вход во что-либо, кроме, может быть, преисподней. Мы отправляемся в больницу, чтобы умереть, и в этом случае кладбище было бы более подходящим. В своем кулинарном списке я заменил «больницу» на «кладбище». Размышляя над этим, я подумал, что список несбалансирован, ему не хватает почвы из более духовно глубоких врат. Церковь была воротами, ведущими вверх, а где ворота вниз? Я написал «врата в ад». Во многих традициях действующие вулканы считаются входами в подземный мир, поэтому подойдёт гравий из кратера действующего вулкана. Майя считают, что входы в пещеры также являются вратами в преисподнюю. Отлично. Пусть будет пещера.

Затем я просмотрел травы в своём списке. Я узнал корицу, но в моём словаре не было ни одного испанского названия упомянутых в нём цветов. Автор, уважаемая женщина антрополог из Пуэрто-Рико, включила также несколько латинских названий. Первое из них, которое я проверил, оказалось научным названием дождевого червя, а вовсе не растения. Я был удивлён и обратился к другому источнику. Тот же результат. Червь, а не цветок. Дорогая дама похоже взяла

эти латинские имена с потолка. Вот вам и авторитеты. В другой книге я нашёл ещё один список ингредиентов, и он был совсем другим. Отлично. К чёрту антропологов. Я буду играть в бабалао.

К тому времени, когда я закончил исследования и начал собирать землю, мы уже находились в Картахене, в Колумбии — в этом фантастическом городе-крепости со множеством арочных ворот в крепостных стенах. Я посчитал на карте ворота, ведущие в город. Их было семь. Магическое число! Идеально. Мой Элеггуа, Открывающий Двери, укрепится их силой. Я добавил в свой список такой пункт: «Земля семи ворот в город-крепость» и поставил галочку рядом с ним, когда принёс в банке соскобы с них.

Затем моя любимая принесла мне земли из недавней могилы на кладбище. Это удивительная история, которая не могла произойти нигде за пределами Латинской Америки. Моя дама поехала за город со своей подругой и застряла перед зданием муниципалитета, ожидая, пока та закончит свои дела внутри. Рядом было деревенское кладбище. Чтобы попрактиковаться в испанском, она разговорилась с его смотрителем Андресом и спросила, можно ли набрать пригоршню земли с его кладбища.

Кладбище было чисто подметено, всё забетонировано, но старик, без единого вопроса, не моргнув глазом, открыл недавно опустошённую гробницу и поскрёб её граблями изнутри. В Латинской Америке мирское, эзотерическое, священное и языческое свободно смешивается в повседневной реальности, и многие вещи, которые на Западе вызвали бы удивление, принимаются как норма. Девушка просит пригоршню земли с кладбища. Очевидно, ей это нужно, зачем — не моё дело. Так я получил свою «землю с кладбища». Прямо из гробницы, в маленькой пластиковой бутылке с завинчивающейся крышкой, которую мы подписали «restos de un cadaver desconocido» — "останки неизвестного тела". Через пять месяцев в день Создания я открутил крышку, и из флакона вырвалось зловеще-протяжное «пссссст». Мы

обменялись долгими и молчаливыми взглядами, но от дальнейших размышлений воздержались.

Некоторые почвы было собрать легко, некоторые неожиданно сложно. В горах Гватемалы есть место под названием «Четыре пути» (Кватро Каминос) — это крупный перекрёсток шоссе, который мы проезжали несколько раз, так что там взять землю было просто. В пекарне же оказалось очень трудно. Все известные мне пекарни были безупречно чисты и негде собрать даже подобие пыли, не говоря уже о земле. Мне пришлось довольствоваться грязью с их подъездной дороги. А вы пробовали отделить муравейник от муравьёв, не будучи укушенными десятки раз? Однако врата в ад оказались лёгким делом. Мы обзавелись вулканическим пеплом из бокового кратера на вершине Акатенанго и землёй из безымянной пещеры, которую мы исследовали в Кокслампоне вместе с найденной там доколумбовой керамикой.

Двадцать девять монет определённого номинала. Я так и не понял, что подразумевается под «определённым номиналом», поэтому выбрал из своей баночки с мелочью двадцать девять монет, которые представляют мир, каким я его знаю. Моя коллекция монет — это мелочь из карманов, которую я высыпаю в банку каждый раз, когда покидаю страну. Монеты для Элеггуа были из четырнадцати стран на всех пяти континентах, в основном из Африки и тропической Америки, где обитает сантерия. Я смешал короля и королеву (Свазиленда и Англии), нескольких мучеников и святых (Ризал, Марти, Кабот), несколько разных деревьев, включая сейбу (священное дерево сантерии), и ряд животных — от австралийской ехидны до золотой лягушки из Колумбии. Колумбия дала и ещё один ингредиент, который я надеялся заменить: в рецепте используется голова черепахи. На аверсе колумбийской монеты достоинством в тысячу песо изображена морская черепаха. Я считаю, что это адекватная замена, без всякого обмана. Само создание Элеггуа было простым, быстрым и лёгким. В воскресенье, день Создания, я очистил палубу на

корме «Кехаара» и зажёг всевозможные ароматные священные благовония, которые собрал в горах: подношения майя в виде копала, окоте, свечей, и смол. Сладкий дым поплыл над пробуждающейся пристанью. Накануне я взял банку портландцемента у нашего соседа Элвиса, у которого мы покупали лёд и бананы. В большой миске из нержавейки смешал всю землю, травы, монеты и прочее, добавив ложку мёда и содержимое фляги с Aquardiente — самой дешёвой огненной воды, которую продают, чтобы крестьяне могли погрузиться в забвение субботними вечерами. Куря толстую гаванскую сигару, любимую Элеггуа, я слепил из бетона буханку и шлепнул её о палубу, чтобы основание стало плоским. Вставил пять ракушек каури в качестве глаз, ушей и рта, и накрыл всё влажной тряпкой, чтобы цемент не высох, а затвердел. На следующий день я собрал мешок, полный листьев священного дерева сейба, завернул в них истукана и оставил стоять во влажных листьях на месяц на штурманском столе. Идолу нужно принести в жертву чёрную курицу, но я согласился на кровь чёрной олуши, которую поймал во время перехода через Тихий океан. Теперь у нас есть настоящий Элеггуа, который будет присматривать за нами дома, в Дарвине.

Глава 20. Мост меж двух океанов

Перешеек, соединяющий Северную и Южную Америки, состоит из Мексики и семи банановых республик. В атласе они выглядят как кучка насекомых, зажатая между двумя большими синими пятнами — Карибским морем и Тихим океаном. На

самом деле они не такие маленькие, как кажутся на карте: страна, в которой я вырос, ещё меньше.

«Банановая республика» — пренебрежительный термин, придуманный в американской тюрьме. Около ста лет назад во время великого «бананового бума» в Гондурас прибыл молодой американец по имени Уильям Портер. Его разыскивали в США за банковское мошенничество в Остине, штат Техас. Вместо того, чтобы предстать перед судом и выслушать обвинительный приговор, Портер сбежал из страны и провёл около года в Гондурасе. Он был очень внимательным наблюдателем, но о его деятельности там мало что известно. Получив известие о том, что его жена в Штатах умирает от туберкулёза, Портер вернулся домой и отсидел три года в тюрьме.

В тюрьме Портер начал писать рассказы о Центральной Америке, которые публиковал в журналах под псевдонимом О'Генри. В сборнике «Короли и капуста» он описал «банановую республику» — маленькую центральноамериканскую страну, полностью зависящую от прихотей крупных американских фруктовых компаний, творящих всё, что им заблагорассудится, диктующих экономические и политические условия исходя из своих интересов. Другой взгляд на ту же тему можно найти в романе «Сто лет одиночества» Габриеля Маркеса.

Страны Центральной Америки различаются ландшафтом, историей, экономикой, людьми и образом жизни. В каждой стране своя валюта: песо, кетсаль, лемпира, кордоба, колон и бальбоа. Панама и Сальвадор в качестве валюты используют доллары США. Об этом полезно помнить, если соберётесь ограбить банкомат, чтобы получить настоящие доллары для обмена на чёрном рынке Венесуэлы. Белиз вообще стоит особняком. Бывший Британский Гондурас, плоский как блин, с чернокожими людьми, говорящими по-английски, которые играют в крикет и не принимают участия в дрязгах Центральной Америки. В каждой из республик разные отношения к военным.

В Гватемале и Панаме армия захватывает власть каждый раз, когда им не нравятся политики. В Гондурасе армия рассматривается как стабилизирующая сила. Несмотря на бесчисленные перевороты, революции, гражданские войны и восстания, она никогда не узурпировала право на власть. Конституция Коста-Рики запрещает само существование вооружённых сил. Они упразднили армию после гражданской войны в 1949 году.

Гондурас.

Американский бродяга с университетским образованием Гарри Фрэнк, полиглот, ставший писателем-путешественником, примерно в 1914 году прошёл через Гондурас от Гватемалы до Тегусигальпы с револьвером в кармане плаща. Он шёл пешком, потому что единственный альтернативный вариант — ехать на муле — занимал больше времени. Его это не впечатлило, он жаловался на бесконечные крутые подъёмы и спуски, которые следовали друг за другом изо дня в день, тропы то карабкались вверх, то падали вниз. Это было до того, как были проложены первые дороги, до эпохи автомобилей.

Я ехал на своём лежачем велосипеде «Кракене» по его стопам сто лет спустя, и единственное, что изменилось — это длина подъёмов. Четырнадцатикилометровый непрерывный подъём, чертовски крутой, сменялся восемнадцатикилометровым стремительным спуском, затем тринадцать километров подъём и пятнадцать спуск. Не самая лучшая для путешествий на велосипеде страна, мне нравятся плоские пустыни. У гор Гондураса нет чёткого главного хребта, это не горные цепи, а беспорядочная смесь разрозненных хребтов и долин, идущих в разные стороны. В Гватемале, поднимаясь в высокогорье, постоянно остаёшься на высоте. В Сальвадоре и Никарагуа остаёшься на уровне моря. В Гондурасе поднимаешься на тысячу метров, потом на столько

же спускаешься вниз, толкаешь велосипед на тысячу пятьсот метров вверх, потом двадцать километров спуска.

Американские горки стартуют на гватемальской стороне границы в Киригуа. Я выбрал короткий путь через небольшой горный городок Ла-Юнион. На карте казалось, что дорога в нём заканчивается, но я думал, что дальше, через холмы, ближе к границе и Копану будут грунтовые дороги.

В Ла-Юнионе я спросил водителя трёхколесного мотороллера.

— Да, там есть тропа, целая паутина, — он указал на крутой гребень за церковью. — Мало кто ездит по этой дороге, она слишком крутая, но как только перевалишь за холм, на другой стороне будут деревни, дороги, люди, транспорт. Только будь осторожен: дойдя до перекрёстка, поверни направо, на дорогу, которая ведёт обратно к шоссе и пограничному посту. Левая ветка ведёт прямо в Гондурас, и полицейским не нравится, когда там ездят гринго.

Холм над Ла-Унионом был настолько крут, что я мог преодолеть лишь пятьдесят метров за раз, после чего приходилось останавливаться, чтобы отдохнуть. Ни одна машина не проехала мимо, лишь проскрежетал какой-то странный мотоцикл. Пять километров до седловины, затем пятнадцать километров спуска по самой крутой, самой дикой и разбитой трассе, по которой я когда-либо ездил. Мой велосипед подпрыгивал, как мустанг, катаясь по валунам, торчащим из дорожного покрытия, сотрясая позвоночник, несмотря на подвеску. Я продолжал искать перекрёсток, ведущий в Гондурас. Их было девять. На каждом перекрёстке я останавливался и ждал мотоцикл, чтобы спросить водителя, в какую сторону ехать.

Солнце уже садилось, когда я проехал через пограничный переход в Гондурас. Граница закрывается с наступлением темноты. До первого города Копан Руинас было ещё десять километров, но день был долгий и можно было не волноваться. Я провёл велосипед в гору мимо длинной очереди грузовиков,

ожидающих открытия границы утром, и расстелил спальный мешок на земле вдоль дороги за бетонным барьером на повороте.

Сон не шёл. Начался дождь, я стал промокать. Быстро собрал вещи и в кромешной темноте поехал обратно к границе в поисках убежища. Укрыться было негде. Все крытые территории охранял вооружённый патруль, и никто не позволил остаться переночевать. В закрытой будке таможни я дождался, пока дождь утихнет и отправился в Копан.

По улицам Копана бродили пьяные маргиналы, которых выгнали из закрывающихся баров и пели по-испански. Думаю, что было уже заполночь. Не было смысла искать ночлег, всё уже было закрыто. На главной площади под крышей над грандиозным входом в Муниципальное здание спали пара бездомных. Я незаметно вкатил велосипед под ту же крышу, прислонил его к двери мэра и расстелил спальный мешок вдоль стены. В Риме, поступай как римляне. Мусорщик Чучо разбудил нас задолго до восхода солнца, круша своими ботинками пустые пивные банки.

Южное нагорье Гондураса — это отдалённая страна с горами, поросшими густым лесом, маленькими деревушками и одинокими лачугами. Крестьяне сдержанны и недоверчивы, причудливые городки разбросаны по холмам каждые сто километров или около того. Дальше в горы, над лесом, начинаются пастбища. Много мелких молочных ферм. Уровень гигиены шокирует. Коровы в загонах бродят по колено в грязи и дерьме, их вымя в той же грязи, и с дойки они приходят такими же грязными, как и вошли. Вода во всех речках и ручьях грязная, даже беднейшим крестьянам питьевую воду приходится покупать, она продается в пластиковых пакетиках.

Каждый день по нескольку раз шёл дождь, подъёмы становились всё длиннее и длиннее. К красивому горному городку Ла-Эсперанса я ехал тридцать километров в гору, а спускался не тронув педали на протяжении двадцати шести,

при этом не отставая от едущего впереди переполненного микроавтобуса. Это была лебединая песня «Кракена». На следующий день развалилось заднее колесо. В Колумбии я сделал новое, используя свой старый обод и новую ступицу. В Гондурасе после восьми лет жёсткой эксплуатации и нескольких серьёзных длительных путешествий алюминиевый обод развалился. Частое трение тормозных колодок и давление перегруженной шины разрушили его. Я попытался доехать до ближайшего города, но тут же лопнула покрышка. Я застрял. В Гондурасе не было возможности отремонтировать мой байк. На лежачем велосипеде весь вес приходится на заднее колесо, поэтому оно должно быть прочным, гораздо прочнее дешёвого китайского дерьма, которое можно найти в провинциальных веломагазинах.

Я сел рядом с велосипедом и спокойно оценил ситуацию. Заднее колесо было не единственным дефектом. Весь байк превратился в сплошную проблему. Что ещё более важно, мне это надоело. Я устал от бесконечных подъёмов, устал от насмешек надо мной детей, устал от дождя, устал от механических поломок. Я чувствовал, что прикован к своему велосипеду. Вместо средства обретения свободы, он стал бременем на моей шее. Так путешествовать не стоит. Это было здорово, но теперь нужны были перемены. Без каких-либо эмоций я отстегнул рюкзак от багажника, снял кофр с руля, взял резной рычаг тормоза на память и пошёл прочь, оставив свой верный байк. Я даже ни разу не обернулся взглянуть на него. Спускаясь вниз по склону, я прошагал десять километров до ближайшего города.

В следующие несколько дней я много гулял, чувствуя себя свободным как птица и ни разу не пожалел, что бросил свой велосипед таким бессердечным и хладнокровным образом. Я продолжил первоначальный маршрут, только теперь шёл пешком, а не на велосипеде. Мне не хотелось идти через столицу Тегусигальпу, поэтому я решительно двинулся на юг

вдоль границы с Сальвадором. Моя дорожная карта была подробной, но не очень точной. После целого дня блуждания по узким просёлочным дорогам и асфальтированным тропам я вышел на великолепное новое четырёхполосное шоссе, не отмеченное ни на одной карте. Казалось, оно вело в правильном направлении, но на нём не было совершенно никакого движения. Я спросил проходящего мимо крестьянина, ведёт ли оно в Ламани (следующий город, отмеченный на моей карте).

— Да, Ламани находится прямо за тем холмом, с шоссе поверни налево.

Ламани на моей карте был отмечен как настоящий город, а не деревня, и издалека он показался достаточно большим, чтобы в нём можно было найти отель и магазины. Я свернул с автострады и шёл, пока не наткнулся на группу парней, играющих в домино за маленьким столиком перед домом. Остановился и спросил, есть ли у них в городе гостиница или какое-нибудь другое жильё.

— Конечно, отель находится в самом начале этой улицы, мимо не пройдёшь.

Я пошёл в указанном направлении и быстро нашёл его. Одноэтажное здание, комнаты выходят во двор. Сквозь забор были видны приоткрытые двери пустых комнат. Я позвонил в колокольчик. Молодой парень открыл окошко в воротах и с угрюмым видом спросил, чего я хочу. Мне нужна комната на одну ночь, пожалуйста. Он осмотрел меня с ног до головы, долго раздумывал, и заявил, что мест нет. Я обернулся и посмотрел на пустые комнаты, выходящие во двор. Он проигнорировал меня. Понятно, для меня нет места. Я развернулся, чтобы уйти. "Откуда вы?" — не смог он сдержать своего любопытства. Мой ответ был коротким и непечатным.

Я снова прошёл мимо игроков в домино. Они удивились: "Что? Нет мест? Отель пуст". — "Я знаю. Неважно. Где ещё можно найти жильё в этом городе?" Они предложили

обратиться к профессору Лиму, который живёт в одном квартале от главной площади, он вроде бы сдаёт комнаты.

Я нашёл площадь, нашёл дом профессора Лима, но окна были заколочены, света под дверями не было видно, на стук никто не откликнулся. Удручённый я вернулся в парк на главной площади. Ламани странный город. Когда стемнело, я обошёл магазины вокруг площади, вошёл в продуктовый и спросил женщину за прилавком, открыты ли они ещё. Она долго смотрела на меня, затем рявкнула: «Нет» и исчезла в за дверью задней комнаты. В небольшом ларьке в парке продавались *тако*, поэтому я заказал порцию. Девушка передала мне тарелку, но прежде, чем я успел её о чем-то спросить, развернулась и ушла. Никто не хотел иметь со мной ничего общего.

В конце концов я сел в парке прямо перед полицейским участком на кованой скамейке под деревом со своим скромным багажом между ног. Парк едва освещался несколькими фонарями, но не пустовал. Подростки гуляли, тусили, занимались своими смартфонами. Всё очень чисто и спокойно. Однако моё внимание привлёк один персонаж. Плотный мужик средних лет кружил украдкой по парку, прячась в тени и постоянно смотрел в мою сторону. Было уже поздно, я устал и начал уже дремать. Каждый раз, когда я засыпал, парень приближался и протягивал руку. Как только я открывал глаза, он отскакивал прочь, как побитая собака. На третий раз я поймал его за руку. Он пытался украсть мой рюкзак. Глядя на его лицо с близкого расстояния, я понял: парень был сумасшедший, сумасшедший идиот.

К десяти часам почти все подростки разошлись по домам. Открылась дверь полицейского участка. Трое полицейских и двое местных подошли ко мне. Я рассказал, кто я такой и почему сижу на скамейке в парке.

— В парке спать нельзя, — сказали они.

— Я и не хочу. Есть предложения, куда мне податься?

Молчание в ответ.

— У вас есть тюрьма?

— Нет, тюрьмы здесь нет.

Я сказал им, что обычно ночевал в поле, но, похоже, сегодня вечером пойдёт дождь. Они пришли в ужас от такой мысли.

— Ни в коем случае, это слишком опасно, безопаснее всего здесь, на главной площади.

После непродолжительной бесплодной болтовни они вернулись в участок. Сумасшедший вор снова начал свой танец. В какой-то момент вышел полицейский, увидел его и они, очевидно хорошо зная друг друга, сильно о чём-то поспорили, город ведь маленький. Единственное, что я понял из их диалога, это то, что полицейский велел ему оставить в покое этого проклятого гринго, или что-то вроде этого.

Около полуночи дверь полицейского участка снова открылась. Вышел старый полицейский в майке с полотенцем на шее и зубной щёткой в руке. Он позвал меня и провёл в единственную комнату в полицейском участке: два стула и стол, голые стены. Сзади, за караульным помещением, располагался закрытый двор с большой крытой верандой. Коп указал на матрас в углу: "Спи здесь", — и ушёл. Я услышал, как поворачивается ключ в дверном замке. Я был заперт и счастлив как слон.

Перед рассветом я разбудил дежурного офицера и продолжил путь на голодный желудок. В Гондурасе кафе, закусочные и киоски открываются поздно, это я помнил из рассказов Гарри Фрэнка. Мне не хотелось ждать в Ламани полдня только для того, чтобы купить несколько несвежих вчерашних лепёшек.

Дорога выглядела сюрреалистично, словно что-то из постапокалиптической научной фантастики. Представьте себе совершенно новое четырёхполосное бетонное шоссе с центральной разделительной полосой, бордюрами, желобами,

водостоками, водопропускными тоннелями, мостами и дорожными знаками — всё сияет белым бетоном, но совершенно нет движения. Прошла старушка со связкой дров на спине, полчаса спустя проехал кабальеро верхом на лошади, в дренажном жёлобе играли дети. Проехала странная машина, очень ветхая, способная доехать лишь с одной фермы на другую. Шоссе поднималось по красивым диким горам, совершенно пустым — вокруг ни городов, ни деревень, ни посёлков. Уличные фонари у дорожных переходов, которые никуда не ведут... гладкие бетонные дороги заканчиваются в десяти метрах от шоссе.

Я шёл три или четыре часа, прежде чем меня подвёз фермер на грузовике. За всё это время я не встретил и полдюжины машин, словно человечество вымерло.

Я наблюдал за километровыми отметками. На шестьдесят первом километре фермер высадил меня на пыльном перекрёстке посреди пустыни: тут заканчивалось супер-пупер шоссе. Четырёхполосная скоростная автомагистраль прервалась, словно её обрезали ножом, превратившись в разбитую, всю в выбоинах грунтовую дорогу, по которой с трудом может проехать лишь грузовик с большим клиренсом. На отдалённом холме была видна широкая выработка, где землеройная техника приступила к следующему участку шоссе, но работы были прекращены. В полумиле дальше большой запертый двор, полный машин, бетонный завод, мобильные офисы... всё пусто. Деньги кончились, проект приостановили. Шестьдесят один километр шоссе, ведущего в никуда.

Мне сказали ждать на переезде: около полудня должен быть автобус, направляющийся в Каритас по дороге идущей влево, но дорожный знак указывал, что дорога в Каритас идёт направо. Я поднял свой рюкзак и направился туда, куда указывал знак. Перешёл через широкую реку по узкому мосту и через полчаса остановился, чтобы свериться с картой. На ней не были указаны дороги, но география подсказывала, что я

ушёл в Сальвадор. Дорога могла бы привести и в Каритас, но через территорию Сальвадора. Река была границей.

Граница между Гондурасом и Сальвадором существует только на картах. На местности она никак не обозначена, её точное положение оспаривается, и местные жители ходят через неё когда захотят. Можно проехать из Гондураса в Сальвадор и не понять, где заканчивается одна страна и начинается другая: ни постов, ни знаков, ни охраны.

Я вернулся назад и обнаружил, что автобус уже проехал. Около двух часов дня должен быть ещё один. На этот раз я сидел в тени и ждал. В расположенной рядом ветхой забегаловке еды не продавали, она открывалась только вечером, но я уговорил женщину на кухне сделать мне чашку кофе.

В двухчасовом автобусе я понял, почему на новом шоссе почти нет движения. Оно действительно никуда не ведёт. Там, в горах, до самых низменностей тихоокеанского побережья нет ни города, ни приличной деревни. Дорога, по которой мы ехали, была ужасной. Двадцать пять километров до маленькой живописной деревни Каритас заняли более двух часов. Истинно гондурасские дороги, крутой подъём вверх, крутой спуск вниз, переезд через сухое каменистое русло реки, карабканье на высокий хребет, снова и снова, всё так же, как Гарри Фрэнк писал столетие назад. Красивая дикая малолюдная страна, населённая фермерами, которые ведут практически натуральное хозяйство.

На моей карте из Каритаса на юг извивалась тоненькая красная линия. На самом деле дорога там есть, но для обычного транспорта она непроходима. Лишь индийские трёхколесные тук-туки Bajaj как горные козлы поднимаются по извилистой грунтовой тропе, а затем падают в широкую долину внизу. Там я смог продолжить свой путь на разбитом микроавтобусе. Я втиснулся в него, надеясь, что он привезёт меня куда-нибудь, где продают еду.

Той ночью я спал на скамейке в парке, посвящённом памяти героев, павших в футбольной войне между Сальвадором и Гондурасом в 1969 году. Гондурасцы не называют её "футбольной войной", у них для этого есть патриотический эвфемизм, но началась она из-за спорного футбольного матча между двумя странами. Это было бы смешно, если бы война не была настоящей и не погибли бы две тысячи ни в чём не повинных мирных жителей, а четверть миллиона стали беженцами — сальвадорские безземельные скваттеры были изгнаны с полей, которые они освоили в пустынных районах южного Гондураса. Речь шла вообще не о футболе, а о земле.

Сальвадор

Я люблю Сальвадор. Сальвадорцы — самые милые, дружелюбные и открытые люди Центральной Америки. Сальвадор считается одной из самых опасных стран на Земле. Это статистика — точная сумма неточных цифр. Да, в Сальвадоре убивают непропорционально большое количество людей, но чаще всего это бандитское насилие в городах. Это никак не отражает непринуждённой атмосферы сельской местности.

Местные банды называют *марас* — это городское явление. Деревенские доны и наркобароны успешно противостоят натиску *марас* в сельских районах. В Сальвадоре я слышал истории о том, как *марас* приезжали в небольшие провинциальные города, пытаясь организовать рэкет. Возмущённые местные торговцы, которые никогда не слышали о таком, чтобы платить деньги за возможность зарабатывать себе на жизнь, пожаловались своему покровителю. Несколько дней спустя на пятой странице местных газет появился короткий абзац, в котором сообщалось о четырёх молодых

людях, найденных на тихой проселочной дороге в своей машине с аккуратными пулевыми отверстиями в затылках. Полиция дело не расследовала.

Две самые крупные банды Barrio 18 и Salva Trucha обязаны своим происхождением улицам Лос-Анджелеса. Во время гражданской войны семидесятых годов тысячи сальвадорцев бежали из своей страны в землю обетованную — Калифорнию. Их дети, без профессий, без образования, без знания английского и без какой-либо надежды добиться успеха в жёстком мире эммигрантов, попали в местные уличные банды. Через несколько лет они подмяли под себя всё, благодаря своей численности. *Марас* начинали и всегда оставались бандой беспризорников, молодёжи. Самые старые члены составляют высший эшелон лидеров, и никому из них не исполнилось и сорока лет.

Когда банды повзрослели, янки озаботились. После тюремного заключения молодых гангстеров стали депортировать в страну происхождения. Они вернулись и организовали здесь свои банды. Дисциплинированные, организованные и безжалостные, они занимаются рэкетом в крупных городах. Каждый, кто хочет вести какой-либо бизнес, должен регулярно им платить. Альтернатива — пуля в голову, средь бела дня, публично. Каждый день газеты публикуют истории о водителях автобусов, убитых прямо за рулём потому, что они не могли или не хотели платить. Банды распространились от Сальвадора до Гондураса, а теперь они продвигаются и в Гватемалу. В Никарагуа гангстеров нет. Марксистское правительство Даниэля Ортеги подобных вещей не терпит.

Однажды я всё же столкнулся с гангстерами в Гондурасе. Я совершал подъём на бесконечный пологий холм из маленького городка под названием Ла-Энтрада — узкая дорога, окружённая с обеих сторон трущобами временных лачуг, миля за милей. Это было больше похоже на окраину мегаполиса,

чем на сельскую местность. Я забеспокоился, не слишком ли приблизился к столице. Этого я старался избегать.

Чёрный внедорожник очень медленно обогнал меня и остановился, преградив путь. Из машины вышли четверо парней в футболках и тёмных очках, двое из них полностью покрытые татуировками (даже руки и лица) и два щеголеватых плейбоя. Все чуть старше двадцати. Как ни странно, самый благообразный на вид головорез оказался самым страшным. Он подошёл, долго глядя на мой велосипед, и потом спросил: «Катрахо?», имея ввиду, местный ли я. Жители Гондураса называют себя «катрахо» в честь знаменитого генерала XIX века. Я ответил: "Нет, я австралиец". Видимо такого слова не было в его лексиконе. "Мне нравится твой велосипед", – сказал он. Я ответил, как обычно отвечаю на это: "Мне тоже нравится мой велосипед". "Сколько он стоит?" — спросил он. Я объяснил, что не покупал его, а построил сам. Но это и так было видно. Он взял меня за локоть: "Ты поедешь со мной и сделаешь мне такой же". Сидя по-прежнему в седле, я медленно высвободил руку из его хватки, рассказывая, чтó для этого нужно: мастерскую, сварочное оборудование, детали, трубы. В это время остальные внимательно осматривали меня; было видно, что взять с меня нечего, я просто старый бомж. Шеф достал смартфон и хотел меня сфотографировать, но он понятия не имел, как пользоваться своим гаджетом, очевидно, недавно украл его. Его людям стало скучно, двое из них вернулись в машину. После долгого чертыхания и тыканья в экран телефона водитель сдался и сел за руль. Когда я двинулся дальше, они поравнялись со мной и какое-то время ехали рядом со скоростью улитки пока я поднимался в гору, а потом, наконец, рванули прочь. Секрет безопасных и приятных путешествий по Центральной Америке состоит в том, чтобы держаться подальше от больших городов. Это значит путешествовать по сельской глубинке, по просёлочным дорогам и забытым тропам, необозначенным ни на одной

карте. Крупные города соединяет главная магистраль — Панамериканское шоссе.

Вдоль болотистого, поросшего мангрови побережья дорог нет. На тихоокеанской стороне отдельные пункты могут соединяться дорогами, и лишь на юге Коста-Рики есть двухсоткилометровый участок шоссе, идущего вдоль побережья. Всё остальное — второстепенные и просёлочные дороги, на которых очень редкое движение. Путешествовать автостопом сложно, а местные автобусы очень дёшевы, поэтому бессмысленно ожидать попутку, если только в карманах совсем пусто. На еду и воду за время ожидания уйдёт больше денег, чем на оплату проезда. По малым дорогам автобусы идут от одного городка до соседнего, поэтому приходится их постоянно менять. Комфортабельные автобусы дальнего следования ходят по главным магистралям в глубине суши. Они намного дороже и не останавливаются, чтобы подобрать путников по дороге.

В Сальвадоре хороший сёрфинг. Шагая по заброшенной тропе вдоль берега Тихого океана, постоянно встречаешь напоминания об этом. У каждой бухты установлены знаки, каких я раньше никогда не видел: "Осторожно! Сёрферы на дороге". Не знаю, сколько народу приезжает сюда в сезон, но в период дождей было пусто, лишь местные болтались словно пластиковые бутылки на воде возле мысов, ожидая волну. Западная половина побережья от границы Гватемалы до Либертад легко доступна по дороге. Другая часть, в сторону Гондураса, совершенно дикая. Я встретил двух испанских сёрферов на автостанции в Сан Мигель и поехал с ними на Ла Кука — один из немногих пляжей на востоке, до которых можно доехать по асфальту. Парни остановились чуть дальше, в аккуратном маленьком посёлке, до которого идти два часа пешком по просёлочной дороге вдоль берега — это самая дальняя точка, куда может добраться обычный транспорт. Раз в день туда ходит старенький автобус: отправляется утром и

возвращается после обеда. Ближайший магазин в десяти километрах и там мало что можно купить. Они закупают основные товары в супермаркете в Сан Мигель и докупают скоропортящиеся продукты, когда приезжает передвижная продуктовая лавка. Раз в два дня приезжает пикап с продуктами и торговец фруктами и овощами. Каждое утро сигналит клаксон хлебного фургона, после обеда сюда часто заворачивает мороженщик. Грузовик с бутилированной водой приезжает два раза в неделю.

Местные знают, где достать свежую рыбу и могут купить и для вас. Готовить можно на общественной кухне. Здесь настоящая сельская атмосфера, неторопливая и дружелюбная, уютно и недорого. Большое количество бунгало и неформальных хостелов разбросаны вдоль берега. На них нет вывесок и они не дают объявлений. Сёрферское сарафанное радио обеспечивает им клиентов. Здесь можно снять бунгало или койку в общежитии за четыре доллара в день или же подвесить гамак к стропилам и пользоваться всеми удобствами: душем, туалетом, холодильником и кухней. Идеальное место, чтобы остановиться и отдохнуть от путешествий.

В Сальвадоре местные автобусы ночью не ходят. Первый автобус выходит на линию в четыре утра, последний в пять вечера. Я по-прежнему обходил стороной крупные населённые пункты, передвигаясь по периферийным дорогам. Однажды во второй половине дня я вышел в маленькой рыбацкой деревушке Перла. Автобус, на котором я ехал, повернул в горы. Было ещё светло, но последний автобус, идущий вдоль побережья на запад, уже ушёл. Я попытался уехать дальше автостопом, но начался дождь и движения практически не было. Грузовики не ездят по этим извилистым, узким прибрежным дорогам, ведь параллельно им в глубине суши пролегает широкое, прямое шоссе. Я спрятался под крышей заброшенной лачуги в напрасной надежде, что какая-нибудь

добрая душа всё же будет проезжать мимо и подвезёт меня, но узкая полоса дороги оставалась пустынной. С океана доносился глухой рокот прибоя, но сегодня никто не катался на волнах. Пара местных болтали под той же крышей. Когда начало темнеть, я смирился, что сегодня уже никуда не уеду. Первый автобус отправится в четыре утра, он стоял прямо передо мной на парковке у перекрёстка. А пока шёл дождь.

Я был голоден и спросил у одного из парней, где здесь можно найти что-нибудь поесть. Тот выпятил подбородок, указывая в сторону дороги: "Там готовят еду". Я направился к одинокому дому по другую сторону дороги, на который он указал. На нём не было никакой вывески, но в одной из комнат с открытой стеной стояли два стола и два кресла. Голая, тусклая электрическая лампочка висела на проводе над столом. В соседней комнате тоже без стены пожилая женщина разводила огонь под плитой для выпечки тортильи, собираясь готовить. На лавке у плиты сидел мужчина. Я вежливо спросил: это частный дом, или они готовят также для проезжих? "Что бы ты хотел поесть?" — поинтересовалась женщина. Я сказал, что съем всё, что мне подадут. Она предложила сесть в соседней комнате за столом и подождать. Примерно через час она принесла блюдо фасоли, яичницу, немного сливок и три тортильи. "Что-нибудь попить?" Не знаю, для чего она спросила, потому как единственное, что они могли предложить, это стакан воды из-под крана. Я проглотил всё с благодарностью. Цена — один доллар.

Хозяева расслабились и завели разговор, задавая мне вопросы. В конце концов, глядя в окно на дождь, они спросили, где я собираюсь ночевать? Я пожал плечами. "Могу устроить вас под домом", — предложила женщина. — "У меня есть свой гамак", — с готовностью отреагировал я. — "Свой гамак? — Оживился мужчина. — Пошли со мной". Он провёл меня по лестнице вниз. Там, под домом, в бетонной балке, проходящей над головой, были вделаны два больших металлических

кольца для гамака. Он показал кольца и оставил меня. Им даже не пришло в голову взять деньги за ночлег. Так не похоже на отношение в Гондурасе.

Можно многое сказать о стране по тому, как проходишь её границу. Чем более уверенно чувствует себя страна, тем меньше проблем. Виза, сертификат о прививке от жёлтой лихорадки, обратный билет из страны, подтверждение наличия достаточных средств требуют во всех странах Центральной Америки. В Сальвадоре нет никаких формальностей: ни виз, ни билетов, ни сборов, ни печатей — ничего. Пограничник смотрит ваш паспорт, проверяет, есть ли выездной штамп страны, откуда вы приехали, и отдаёт его вам, без единого вопроса, с улыбкой: "Добро пожаловать в Сальвадор". То же самое при выезде: "Уезжаете? Хорошего вам дня". В этом есть смысл. Южноамериканцы путешествуют здесь, предъявляя лишь заламинированную карточку удостоверения личности, им не ставят печатей, поэтому не ставят и нам.

Никарагуа

Американцы обвиняют никарагуанского президента Даниэля Ортега в том, что он является диктатором. Они обвиняют в этом любого лидера, который склоняется слишком влево. При всех его ошибках Ортега не соответствует такому примитивному ярлыку. Он вёл партизанскую войну, которая свергла диктатуру Сомосы, десятилетиями управлявшего страной как своей частной вотчиной. Потом десять лет в качестве избранного президента он боролся против спонсируемых Штатами контрас. Следующие выборы он проиграл. Люди считали его некомпетентным, коррумпированным политиком. Ортега отступил, что южноамериканские правители делают очень редко, и следующие шестнадцать лет провёл в рядах оппозиции. Его

противники были ещё более коррумпированными и неуклюжими в политике, и народное голосование в 2006 году опять привело его к власти. Сегодня газеты опять жёстко его критикуют. Это совсем не похоже на типичного диктатора.

Определяющей особенностью Никарагуа является огромное естественное озеро. Озеро Никарагуа длиной восемдесят миль расположено на низкой высоте и занимает половину ширины перешейка. Теоретически это выглядело как вариант доставить «Кехаар» в Тихий океан. Все проекты канала, соединяющего Карибское море с Тихим океаном, включают это мелководное озеро. Я спрашивал людей в Никарагуа о канале. Все соглашались, что это была бы хорошая идея, но никто не верил, что его построят. Три группы выступают против: защитники окружающей среды, лидеры коренных народов и американцы. Так что канала не будет, и не из-за зелёных или индейцев. К тому же человек, продвигающий проект канала — китайский миллиардер из Гонконга — по-видимому, потерял своё состояние в результате краха фондового рынка в прошлом году. Фактически никаких строительных работ не проводилось, и официально канал достиг лишь стадии «намерения».

Что же касается варианта перевозки лодки на грузовике через весь перешеек в Никарагуа, то все считали его нереалистичным. В стране нет ни одного порта на Карибском побережье, нет даже более менее крупной деревни. Только одна узкая дорога пересекает его на самом севере, и она ведёт в никуда. Берег Москито настолько труднодоступный, дикий и болотистый, что там проводят приключенческие сафари. Поиск грузовика и крана стал бы настоящим приключением, без которого лучше было бы обойтись. Так что ещё один теоретический вариант разбился о реальность.

Мне нравятся *нико* (так называют себя никарагуанцы) — эти гордые, дружелюбные, любопытные люди. Возвращаясь из Коста-Рики, я добрался до границы с Никарагуа на закате. К

тому времени, как я оформил документы, заплатил штраф за отсутствие сертификата о жёлтой лихорадке, поменял оставшиеся колоны на кордобы, наступила ночь. Я вышел из терминала в кромешную тьму. Ни уличных фонарей, ни ресторанов, ни луны — жуткая темнота повсюду. Налетела толпа таксистов: «Такси! Такси!» Я проталкивался сквозь них, говоря, что еду на автобусе. «Слишком поздно, мистер. Автобусов больше нет. Придётся ехать на такси». Я продолжал идти и через несколько метров увидел едва освещённый автобус полный пассажиров, готовый отправиться в путь. Я запрыгнул на подножку и мы тронулись. С трудом протиснулся между людьми, чтобы попасть внутрь: автобус был битком набит нико, которые возвращались из поездки за покупками в Коста-Рику. Радуясь, что проскочили таможню, они толкались, кричали, спорили, смеялись, пели, шутили, показывали друг другу, что удалось провезти. Автобус был очень живой. Мы добрались до главной автомагистрали и поехали быстрее. Кто-то наконец заметил меня (ростом шесть футов и пять дюймов с длинной бородой): я возвышался надо всеми как пугало. Все места были заняты, поэтому я стоял в проходе, зажатый между двумя пассажирами. Потолок автобуса был слишком низким, чтобы стоять прямо, поэтому я подогнул ноги как калека, ведь каждая кочка и выбоина заставляли меня биться головой о потолок. Нико посчитали это смешным и принялись шутить над гринго. Все в хорошем настроении. Это было здорово. После двух недель очень серьёзных лиц в Коста-Рике, испытывая дефицит общения, было так приятно находиться среди нормальных людей, которые умеют смеяться.

Обычные люди всегда добры к тебе, а всё, что связано с туризмом и выкачиванием денег из иностранцев, привлекает жёлтую скользкую нечисть — это сутенёры, зазывалы, турагенты, гиды, все, кто связан с туризмом, являются открытыми мошенниками: «Отдай деньги, гринго, и иди на хер». Они даже не пытаются надеть цивилизованную маску. Я

слышал слишком много историй о вопиющем мошенничестве, презрении и жадности дельцов в сфере туризма. Это может полностью исказить впечатление о людях. Но я путешествую сам, поэтому мой личный опыт с никарагуанцами был замечательным.

В Латинской Америке полно хорошо сохранившихся городов колониальной эпохи, жемчужин средневековой архитектуры, живых музеев, превращённых в туристические центры. В Никарагуа их два — Гранада и Леон. Гранада лежит на берегах озера Никарагуа. Однако она отвернулась от него. Центр города находится в восьми кварталах от воды, а само побережье озера уныло и запущено. Мутная коричневая вода, взбаламученная сильным ветром, узкий пляж завален мусором, видимость всего несколько миль из-за густой дымки... Не видно ни острова, ни вулканов, ни противоположного берега озера.

Сам город чистый и ухоженный, как на Кубе. Отнюдь не важно, что чистота поддерживается силой кнута. Кнут — это единственное, что понимает среднестатистический житель. Гранада ориентирована на вытягивание долларов из туристов и делает это самым грубым образом. Цены в ресторанах завышены, еда несвежая, торговцы злые, если вы ничего у них не покупаете, туристические зазывалы хватают за руки прямо на улице. Мне Гранада не понравилась. Я приехал туда в поисках озёрного парома, чтобы переправиться на южную сторону в Сан-Карлос на границе с Коста-Рикой. Увы, оказалось, что он больше не ходит. Леон — ещё один колониальный реликт, и он мне очень понравился. Более расслабленный, чем Гранада, не такой холёный, более обжитый обычными людьми. Городские планировщики оставили старые деревья и они дают тень залитым солнцем улицам. Из окна второго этажа хостела виден лишь торчащий из моря зелени шпиль церкви. Люди спокойны и расслаблены. Покупая местные газеты, я всегда спрашиваю у продавца, какая из них самая серьёзная. В Леоне парень, продающий

газеты, посмотрел на тротуар, где был разложен его товар, и почесал щетину на подбородке: «Давай посмотрим. Эта — помойка. Эта врёт. Та тоже. Хочешь самую серьёзную? Возьми вон ту, там самое серьёзное враньё».

Социалистическое правительство тратит много денег на образование, здравоохранение и социальные проекты. В какие-то моменты в Леоне я чувствовал себя, как на Кубе. С одним большим отличием — еда. В Никарагуа её много, она дешёвая и хорошая. Чем больше вы удаляетесь от центра майя, тем меньше тортилий будет на завтрак. В Никарагуа они будут на тарелке вместе с рисом. В Коста-Рике это будет только рис.

В Никарагуа мне понравились вулканы. Пара знаменитых вулканов возвышаются посередине озера Никарагуа на острове Ометепе — два фотогеничных конуса над покрытым туманом озером. Сегодня это главная туристическая ловушка, и я её пропустил.

Леон лежит у подножия величественной Кордильера-де-Лос-Марибиос — короткой цепочки действующих вулканов, протянувшейся от дымящегося идеальной конической формы Сан-Кристобаль на востоке до такого же дымящегося конуса Момотомбо на западе. Вулканы Никарагуа не впечатляют своей абсолютной высотой, самые высокие из них около 1400 метров над уровнем моря, но они начинаются с плоской равнины примерно на уровне моря, в отличие от Гватемалы, где они находятся в высокогорье и их подножия лежат уже на высоте 2500 метров. Здесь вся высота — это конус, который вы видите. Выглядят они фантастически. Я провёл много часов, сидя на обочине дороги и глядя на них. Отправиться карабкаться по дымящимся холмам можно самостоятельно, избежав неприятных встреч с организованными операторами. Уровень преступности в Никарагуа самый низкий из всех стран Центральной Америки, даже ниже, чем в Коста-Рике, а крестьяне, которых вы встретите на своём пути, дружелюбны и

всегда готовы помочь — полная противоположность их соседям в Гондурасе.

Сначала я поднялся на Телика с её потрясающим кратером. Это лёгкая однодневная экскурсия из Леона. На рассвете я сел на первый автобус, который направлялся в Сан-Хасинто. Я смотрел в окно и вышел из автобуса когда почувствовал, что здесь дорога максимально близко к вулкану. Конус вулкана возвышался прямо передо мной, поэтому направление было очевидным. Я спрашивал встречных фермеров, где находится тропа, ведущая к вершине, и добродушные неторопливые люди каждый раз показывали мне, как до неё проще добраться. Здесь нет ни дорог, ни достаточно широкой тропы, чтобы проехать на машине. Предгорья испещрены пешеходными тропами. Столетия эрозии превратили их в глубокие, глубиной в десять-пятнадцать футов овраги, заросшие сверху кустарником, затеняющим тропу. Люди верхом на лошадях ехали на свои поля, мулы везли продукцию в долину, крестьяне в резиновых сапогах топали со своими мотыгами. Когда я проходил мимо, все останавливались поболтать. Когда выходишь из оврагов на более высокие склоны, открывается панорама местности. Лес был вырублен столетия назад, вокруг сельскохозяйственные угодья и поля с кукурузой, бобами. Фермеры распыляют гербициды из квадратных баллончиков, висящих на спине. Несколько раз я сбивался с пути, и люди на противоположном склоне свистели мне, указывая руками правильное направление. На последнем участке тропа поднимается через заросли кустарников и низкорослых деревьев. Все это занимает четыре-пять часов ходьбы от асфальтовой дороги, но время пролетает незаметно. Недалеко от вершины, под самым конусом, лежат открытые луга, пасутся тощие лошади. После недавнего дождя осталась лужа воды. Примерно в полумиле от вершины фермер построил немудрёный навес с жестяной крышей. Рифлёное железо зияет дюжиной неровных отверстий там, где на него

падали огненные камни с вулкана. Жестяная крыша — ненадёжное укрытие во время извержения. Стоял тихий день, дул лёгкий ветерок, было спокойно, вокруг ни души. Несколько чахлых финиковых пальм росли поодаль, погода солнечная, но не очень жарко.

Кратер огромен: яма диаметром около семисот метров с внутренними склонами, падающими почти вертикально в недра земли. Края выглядят сыпучими, и если соскользнёшь внутрь, выбраться будет невозможно — настолько там круто. Глубина кратера примерно двести метров, дно заполнено обломками, упавшими во время последнего извержения. Представьте, что газ с шумом вырывается из нескольких отверстий, в одном из углов грохочет облако плотного пара. Удивительное зрелище, и довольно пугающее.

Наиболее посещаемое место возле Леона — небольшой вулкан Серро-Негро, расположенный примерно в двадцати километрах от города. До 1850 года Серро-Негро не существовал, там был лишь склон, поросший сухим кустарником у подножия вулкана Ла-Хойя. В апреле того года произошло извержение, образовавшее ещё один кратер, извергающий лаву, камни, шлак и серу. Новый кратер получил название Серро-Негро — "Чёрный Холм". В последующие полтора столетия он извергался ещё дюжину раз, последний раз в 1995 году. Он не очень живописен: чёрный конус вулканического шлака около пятисот метров с двойным кратером посередине. Общая высота около тысячи метров, что кажется незначительным по сравнению с соседним конусом Ла-Хойя.

Серро-Негро, может быть, и гадкий утёнок, но он активен, дым поднимается из десятков отверстий вдоль края и из глубокой серной трещины в середине его конуса. Вулканическая порода разрушается, образуя плодородную почву, поэтому старые вулканы утопают в зелени, но Серро-Негро остаётся голой чёрной пустыней потому как для растений

там слишком жарко. Весь конус горячий на ощупь. Наверху я нашёл дымящийся кусок земли, выкопал в нём неглубокую ямку и закопал свою кофейную кружку из нержавеющей стали по самый край. Наполнил её водой, засыпал две ложки кофе и через десять минут у меня получился вполне пригодный для питья напиток. Он не кипел, но был слишком горячим, чтобы пить его сразу. Затем возникла проблема: где бы присесть, чтобы попить кофе, не обварив свои бубенчики кипятком.

Люди поднимаются на четырёхсотметровую вершину Серро-Негро для того, чтобы скатиться вниз на санях. Они называют это вулканбордингом. Поверхность конуса — крупный рыхлый гравий. При спуске по склону нога проваливается выше щиколотки. Подъём по нему — это убийство. К счастью, есть более лёгкая тропа для подъёма, извивающаяся широкой петлёй по твёрдой породе застывшего потока лавы.

Вулканбординг был изобретён австралийцем. Я так и не узнал, как его звали. Он пробовал доску для сёрфинга, он пробовал дверь от холодильника, матрас — всё, что могло скользить вниз. Постепенно он разработал адские сани, которые сегодня используются туристическими группами: лист фанеры около четырёх футов в длину и восемнадцати дюймов в ширину, покрытый пластиком Formica с рабочей стороны. Передняя часть слегка загнута вверх, небольшая поперечная перекладина позволяет упереться ногами. Верёвка, чтобы держаться — вот и всё транспортное средство. Для езды на нём не требуется никаких навыков. Четыре из пяти новичков, за которыми я наблюдал, в итоге вываливались на полпути. Ничего страшного, ведь они одеты в жёсткие комбинезоны с подкладкой, толстые перчатки и зелёные очки, предоставленные компанией. Нужно два-три спуска, чтобы освоиться, но, увы, тур предполагает лишь один заезд, после чего туристов грузят в грузовик и отправляют в Леон. Я видел фотографии парней, спускающихся по склону на сноубордах, но это требует тренировок.

Здесь француз Эрик Бароне установил абсолютный рекорд скорости на велосипеде в 2002 году. Спускаясь по склону крутизной в сорок один градус на стандартном горном велосипеде, он разогнался до ста миль в час, после чего упал и провёл три месяца в больнице в Леоне. Пока он восстанавливался в больнице, приехал австриец и разогнался до ста двух миль в час, что является рекордом и по сей день. Я собирался идти с вершины Серро-Негро дальше, но, посмотрев вниз, увидел, что недавние извержения стёрли все тропы, ведущие на север. Было бы безумием пробираться в кроксах по свежей поверхности лавы, поэтому я вернулся в Леон той же дорогой, что и пришёл.

Весёлый толстый парень на лошади догнал меня и замедлил шаг. Мы с ним чудесно поболтали. Со своей железной крестьянской логикой он пытался убедить меня в том, что Земля плоская.

Коста-Рика.

Коста-Рика стоит особняком среди банановых республик. Процветающая, стабильная, экологически благополучная, дорогая и скучная. Автобусы в сельской местности шикарные и чистые, водопроводная вода безопасна для питья. Экономический успех имел свою цену. Костариканцы живут в безликих американских кварталах, их города — невзрачные потребительские конгломераты, у них нет национальной еды, одежды или музыки. Уличная жизнь и уличные торговцы вымерли. Богатство породило посредственность. Однако огромное неравенство в благосостоянии сохраняется, но даже бедные здесь скучны.

Белые туристы, напуганные статистикой преступности соседних стран, приезжают сюда, чтобы заниматься сёрфингом, посмотреть на тропические леса и вулканы или

прожить остаток своей жизни. Коста-Рика открыла границы для богатых белых пенсионеров. Вид на жительство здесь не для нищих. Нужно инвестировать 200 000 долларов и показать регулярный доход в размере 1200 долларов в месяц. Инвестиции обычно осуществляются в виде покупки недвижимости (квартиры или дома для проживания). Две группы населения: коренные жители *тико* и приезжие пенсионеры не смешиваются социально и вообще не любят друг друга.

Многие местные законы плохо прописаны, что создаёт серые зоны и лазейки. В Коста-Рике можно жить и работать без каких-либо разрешений до тех пор, пока вы осторожны и не перейдёте кому-то дорогу. Если кто-то из местных захочет выкупить ваш бизнес, лучше продать. Если этого не сделать, он сдаст вас властям, вы потеряете свой бизнес и будете депортированы.

Правительство параноидально относится к наркотикам. Одного косяка травы достаточно для обвинения и депортации даже если у вас есть вид на жительство. Единственный раз, когда меня обыскивали во время этой поездки, случился на сёрферском пляже в Коста-Рике.

Пожилые люди, которые приезжают сюда на пенсию, никогда не жили в странах третьего мира. Они воображают, что смогут проводить лето в Штатах и сбегать от зимы в свой тропический рай. Покупают квартиру на пляже в закрытом комплексе и оставляют её на полгода на попечение какого-нибудь местного чувака. Смотрители требуют зарплату за сезон вперёд и, пока хозяева в Штатах, продают мебель и сваливают, оставляя квартиру плесени, паукам и всем, желающим проверить, не осталось ли в ней ещё чего-нибудь ценного. Многие экспаты считают коррупцию, взяточничество, мелкое воровство, высокую стоимость жизни и повседневные хлопоты просто невыносимыми, и уезжают через пару лет, горько разочарованные. То же самое происходит и в любой другой

стране пенсионерского рая: на Филиппинах, в Таиланде, на Мадагаскаре.

Первое, что я заметил, когда пересёк границу с Коста-Рикой в Пеньяс-Бланкас, были группы худых высоких африканцев, слоняющихся по пограничному переходу, которые стояли группами или сидели в тени, прося милостыню у выстроившихся в очередь туристов, играющих со своими смартфонами и просто убивающих время. Все молодые, худые и очень смуглые. Они никуда не собирались уходить. На границе застряло около восьми тысяч человек, и каждый день на автобусах прибывало всё больше. Они говорят, что приехали из Африки, Анголы и Конго, спасаясь от репрессивных режимов, но на самом деле многие из них гаитяне. Сюда они приехали по суше из Бразилии и направлялись в США. Настоящие африканцы прилетали в Бразилию из Африки. Гаитяне приехали после землетрясения, случившегося несколько лет назад, которое разрушило большую часть их страны. Они работали в Бразилии в качестве рабочих, строя объекты для Олимпиады. Теперь, когда Олимпийские игры закончились, а бразильская экономика в глубоком дерьме, работы для них не стало, и они влились в чёрный поток, движущийся на север в сторону Рио-Гранде. Они прошли пешком через Дарьенский проход (сто километров болотистых джунглей между Колумбией и Панамой). Шестидневный поход часто растягивается на восемь или десять дней. Многие погибают там, когда их бросают проводники. В Панаме их стараются пропускать как можно быстрее. На самом деле в страну их не пускают, но в Дарьене границу никто не охраняет, и раз уж они оказались в Панаме, лучше всего пропустить их дальше, пусть они будут чьей-то чужой проблемой. Коста-Рика с её безупречной гуманитарной репутацией делает то же самое. Никарагуа же меняет свою политику каждые несколько месяцев. Сейчас они закрыли границы и не пускают в страну никого без визы, билета на

вылет из страны и достаточных средств. В нескольких сотнях ярдов от границы возникли импровизированные лагеря. Сначала они были из пластика и картона, затем вмешались правительство и некоторые НПО, построив палаточный городок с основными удобствами, туалетами, водопроводом, столовой для бездомных. Некоторые мигранты уезжают на автобусах вдоль границы в поисках возможности перейти её, и иногда им это удаётся. В Рио-Дульсе полицейские остановили автобус, полный африканцев, направлявшихся в Петен и джунгли на границе с Мексикой. Этот автобус остановили, но кто знает, сколько из них проскочили. У меня очень личное отношение к беженцам — людям, которые никому не нужны. Сорок лет назад, после того, как я сбежал от коммунистов, ни одно правительство не желало коснуться меня даже десятифутовым шестом, все хотели отправить меня обратно, туда, откуда я приехал, или, по крайней мере, прогнать куда-нибудь ещё. Более десяти лет я скитался как нелегальный иммигрант из страны в страну в поисках места, где мне позволят жить спокойно. Я не могу помочь этим ребятам в Коста-Рике, но я знаю, что они испытывают.

Дороги в Коста-Рике асфальтированные, но узкие. Даже на Панамериканском шоссе всего две полосы и нет обочин. Путешествовать автостопом сложно. Я проходил по пятнадцать-двадцать километров, прежде чем кто-то подвозил меня до следующего города. На большие расстояния подвозили только иностранцы: семья из Перу на отдыхе, ветврач из Гондураса, едущий по работе, старый гринго, направляющийся на серфинг. Единственными местными жителями, которые останавливались, были работяги на своих драндулетах. Более обеспеченные *тико* либо игнорировали меня, либо грозили кулаками и выкрикивали оскорбления из окон. Это отличный способ по-настоящему увидеть страну: наполовину пешком, наполовину автостопом, но когда нужно

куда-либо добраться, дешевле сесть на автобус. Еда очень дорогая.

Страна, безусловно, живописна, даже возделанные поля, бесконечные апельсиновые рощи вдоль озера Никарагуа или тысячи акров африканской масличной пальмы на юге. Реки и ручьи чистые, можно мыться и купаться, не беспокоясь о том, чтобы подхватить брюшной тиф. На побережье зелёная тропическая Ривьера с ресторанами, отелями, шале, множеством просторных автобусных остановок, где можно переночевать. Запрещено убивать животных в дикой природе, даже вредителей (например, диких коз или свиней). Всё защищено. Дикие животные бродят повсюду. В лесу алые ара, красные ревуны и множество забавных птиц. Флуоресцентные бабочки сотнями гибнут на стёклах и радиаторах автомобилей. Влажные, парящие джунгли останавливаются лишь у самого асфальта. Это как ехать по Ботаническому саду, полному рекламных щитов. Продается, сдаётся в аренду, в лизинг, ресторан, вилла, кондоминиум, национальный парк, пляж, школа... Огромные вывески каждые несколько метров. И постоянно идёт дождь. Дождь, дождь, дождь... от границы до границы, каждый день. Однажды лило так сильно, что автобус шёл по воде глубиной в фут, а когда остановился, чтобы высадить людей, они отказались выходить в поток дождя, несущийся по асфальту. Не зря лес здесь называется тропическим. На юге теснятся большие горы и сезон дождей на тихоокеанском побережье длится весь год. Дождь может пойти в любой день, и большинство дней без него не обходится. Кто же хочет жить на пенсии в таком климате?

Панама.

Впервые идея пройти через Панамский перешеек пришла мне в голову в старших классах школы, когда я читал книги о путешествиях Ричарда Халибертона. Этот американец, в период между двумя мировыми войнами, пересёк Альпы на

слоне, прыгнул в священный колодец майя в Чичен-Ице и преодолел вплавь Панамский канал, зарегистрировавшись как судно «Ричард Халибертон» водоизмещением 154 фунта (около 70 кг). Да, в те дни управление каналом было разумным. Халибертон погиб в начале Второй мировой войны. Он покинул Гонконг на борту китайской джонки, направлявшейся в Сан-Франциско, и попал в тайфун. Никаких следов лодки так и не нашли. Я не планировал повторять ни одного из трюков Халибертона, но его истории порождали различные безумные мечты. Пройти Америку поперёк за несколько дней было одним из заветных желаний.

Люди ходили через перешеек Америки с тех пор, как там впервые высадился белый человек. Другого пути из Атлантики в Тихий океан не было в течение трёхсот пятидесяти лет. Васко Нуньес де Бальбоа был первым. В 1513 году он отправился с островов Сан-Блас в Байя-Каррето (в нескольких милях от современной границы Колумбии) и проводник провёл его через Кордильеры в залив Сан-Мигель. Испанцы построили свою столицу на тихоокеанской стороне — Панаму. Богатства Перу прибывали в Панаму на кораблях, их перевозили на мулах и людьми по суше через панамский перешеек в Портобелло — конечную точку великого пути галеонов, ходивших в Испанию. Мощёная дорога, по которой ходили караваны, называлась Камино-Реал. Малярия, жёлтая лихорадка, дизентерия и множество неизвестных болезней вымостили тропу костями. Другой путь был из Панамы пешком к верховьям реки Чагре по Камино-де-Крусес, а затем на каноэ к Карибскому морю. В сезон дождей в реке достаточно воды, чтобы сплавляться по течению, что делало переход короче.

Сегодня старые испанские маршруты затоплены озером Алахуэла — водохранилищем, созданным плотиной Мэдден для контроля уровня воды в Панамском канале. Но сохранилась мощёная дорога, по которой предприимчивые операторы водят туристов в двухдневный конный поход из

Карибского бассейна в Панама Сити. От первоначальной реки Чагре осталось только два участка: верхний и нижний. Янки перекрыли её плотиной, в результате чего образовалось озеро Гатун. В какой-то момент я подумал, что было бы круто прогуляться вдоль канала, но даже этого сделать нельзя, по большей части это вообще не канал, а огромное озеро с множеством заливов, окружённое девственными джунглями.

В Панаме есть две дороги, идущие от океана до океана. Одна из них — это главная трансконтинентальная автомагистраль от Колона до Панама Сити, но кому захочется идти по четырёхполосной автостраде в дыму дизельного топлива, изрыгаемом грузовиками? Другая дорога, пересекающая перешеек, проходит недалеко от границы с Коста-Рикой от Бокас-де-Торро на карибской стороне до города Давид на Панамериканском шоссе, около 100 км узкого асфальтового шоссе, пересекающего впечатляющие вулканические хребты. Я выбрал именно эту дорогу.

Бокас-де-Торро — популярное у яхтсменов место. Множество защищённых бухт, острова, рифы, пляжи, тропические леса, ненаселёнка, Карибское море в лучшем виде, если у вас есть деньги. Все туристические достопримечательности находятся на островах. Материк представляет собой настолько грязную дыру, заросшую манграми, что круизные лоции о нём даже не упоминают. Оформление прихода в Бокас может сильно навредить вашему кошельку. Мой друг Пол заплатил семьсот долларов только за оформление документов.

Дорога проходит у залива через порт Альмиранте, занимающийся экспортом бананов, но потом поворачивает и ведёт в Чирики-Гранде в южной части залива. Это грязная маленькая деревушка, полная пьяниц и китайских лавочников, в которой вы увидите сломанный причал и ни одного приличного заведения, чтобы поесть. Ближе к вечеру я макнул палец ноги в маслянистую воду гавани, купил дешёвый зонтик в

китайском магазине и начал свою прогулку через Америку под хмурым небом, грозящим разразиться дождём. Без помпезности, спонсорства и блога, без идеологического багажа, духовных поисков и благотворительных целей, просто так, потому что захотелось.

Когда я вернулся из Чирики-Гранде к главной дороге, уже стемнело. Поужинал в круглосуточной китайской закусочной у перекрёстка и отправился ночевать на ближайшую автобусную остановку.

Рассвет застал меня шагающим по асфальту в гору. В низинах лес давно вырублен под пастбища для выпаса скота и лошадей. Рядом с поселениями неухоженные сады с кофе, какао, сахарным тростником и апельсинами. Висят плоды гуавы, которые никто не думает собирать.

Я поднимался по долине реки вверх, луга превратились в холмы, а затем в лесистые горы. Когда начался первый утренний ливень, я укрылся на автобусной остановке. Выше последней деревни Мали дорога стала очень крутой и начался лес. Деревья покрыты вьющимися и ползучими растениями и эпифитами. Даже столбы забора живые, на них прорастают новые листья. Пара придорожных ресторанчиков пытаются зарабатывать на жизнь за счёт проезжающего транспорта, а здесь это только автобусы. Они проходят каждый час и похоже, что они везут на выходные людей из Панама Сити в Бокас-дель-Торро.

Дальше встречаются небольшие туземные деревушки: крутые конические крыши из пальмовых листьев без стен; татуированные индейцы лежат в своих гамаках, голые дети возвращаются из леса с пучками листьев, которые мама приготовит на ужин. Я увидел красивый водопад, похожий на сияющий занавес, обрамлённый миниатюрными зелёными папоротниками, и у дороги был знак с его названием: «Волосы Ангела». Примерно милей дальше ещё один прекрасный

водопад, название которого портит всё очарование: «Волосы Ангела II».

Последние семь-восемь километров подъёма на вершину континентального водораздела убийственно круты. Высота тысяча метров над уровнем моря, потрясающие виды на Карибское море, Бокас и острова, сияющие в синем океане в сорока километрах. Дорога продолжает подниматься выше. Через Панаму протянулись несколько параллельных хребтов, и самая высокая точка из них — Кордильера-де-Таламанка имеет 3475 метров — это вершина вулкана Бару.

Дорога петляет вверх-вниз по горам, которые густо поросли лесом. Карибская сторона почти безоблачна, но как только я поднялся на первую седловину, густые серые облака, плывущие с Тихого океана, окутал туман и начался дождь. Настоящий тропический ливень, сильный, холодный и с ветром. Я раскрыл зонтик, наклонился против ветра и продолжил идти, пытаясь найти укрытие. Лес начинается от самой дороги, и ещё минуту назад стекавшие по склонам маленькие ручейки превратились в бурные потоки: вода падала со скал водопадами, поднялся свистящий ветер и всё это превратилось в проливной дождь. Дорога уходила вверх. Пройдя так около мили, я нырнул в большую водопропускную трубу под дорогой. По какой-то причине её проложили высоко над уровнем долины и поэтому в ней было сухо.

Через пару часов дождь ослаб. Не было смысла сидеть в трубе, ожидая, когда он прекратится совсем. Он мог лить несколько дней. На тихоокеанском побережье, пока я ехал на юг по перешейку, дождь шёл большую часть времени. Я выбрался обратно на дорогу и продолжил свой путь, морось чередовалась с короткими ливнями, за которыми следовал густой туман, затем снова дождь. Зонт создавал иллюзию, что я остаюсь сухим там, где это было важно. Дважды я натыкался на крабов посреди асфальта. Подняв вверх розовые клешни, он словно вызывал меня на дуэль. Краб? На высоте четырёх

тысяч футов в горах? И что это за краб? Тихоокеанский или атлантический? Видимо, морская фауна двух океанов сильно отличается. Я уверен, что какой-нибудь биолог сделал карьеру, разбираясь в тонкостях их классификации.

Первое убежище я нашёл на плотине Фортуна — крупном гидроэнергетическом проекте на высоте 1200 метров. Это были прочные кирпичные помещения по обе стороны плотины. Я был удивлён тем, что у плотины не было охранника. В наши дни, кажется, охраняют всё, но здесь никого не было. Трудно было определить время дня, всё слилось в серое облако, туман и дымку. Плотина была почти на полпути моего маршрута, я прошёл достаточно много за день и решил дождаться утра здесь, под крышей. Дождь усилился, рваные облака заполнили глубокие долины вокруг. И никого, только странный автобус с бешено мечущимися дворниками пронёсся мимо.

В сумерках моё одиночество нарушил появившийся из стены дождя индеец: коренастый, голый по пояс крестьянин с мотыгой в руке. Он остановился под крышей, чтобы вылить воду из сапог и надеть футболку. Отработав на своём поле на холме, он теперь возвращался домой в Кальдеру, что лежит в двух часах ходьбы отсюда. Я помнил по карте это место — ещё на тысячу метров выше, на склонах вулкана. Местные жители на перешейке полностью игнорируют дождь, они к нему привыкли. Я не видел, чтобы кто-то использовал зонтик, дождевик или любую другую защиту от дождя. Однажды ночью на Кросс-роуд в Коста-Рике я видел девушку в униформе (горничную с курорта), ожидающую попутку, чтобы уехать с работы домой. Она стояла под проливным дождём со своим смартфоном, полностью игнорируя сухую чистую автобусную остановку в пяти метрах от неё.

За ночь дождь иссяк, наступило ясное солнечное утро. Бредя вверх и вниз по лесистым хребтам, я вышел на седловину и впереди в пятидесяти километрах (на добрый километр ниже меня) внезапно открылся вид на Тихий океан с бесконечными,

глубоко изрезанными заливами и зарослями мангровых деревьев. Я чувствовал себя как сам Бальбоа, который впервые увидел Великое Южное море с вершины Кордильер. Трёхчасовой спуск привёл меня в Валье де ла Мине — посёлок со множеством закусочных и кафе, с разбросанными повсюду туристическими хостелами, ресторанами и киосками. Было воскресенье и всё было открыто — очевидно, в ожидании воскресной толпы туристов. Я очень хорошо поел, затем выпил приличный кофе с тортом на веранде в окружении величественного леса со всех сторон. "Одна из самых красивых стран в Центральной Америке", — гласит запись в моём журнале.

Гуалака — первый населённый пункт, который я встретил, спустившись с гор. Чистая маленькая деревня процветающих скотоводов. Там не было дешёвой закусочной, еда была только в модном загородном клубе рядом с местом, где проводилось родео. В это воскресенье проходил какой-то ковбойский турнир: ловля телят с помощью лассо или что-то вроде этого. Всадники были одеты как кабальерос девятнадцатого века, скакали на потных лошадях, арканили скот на арене, при этом зрителей на трибунах не было. Их нарядные жёны скакали на белых арабских лошадях по песчаным дорожкам. Некоторые оставляли своих лошадей у столбов загородного клуба, другим подавали напитки прямо в седло, но большинство ковбоев дули пиво в клубе. Я отведал замысловатой еды, выпил кофе и поспешил дальше.

После полудня большая чёрная туча окутала горы, с которых я только что спустился, чёрная стена дождя двигалась в долину. Оглядываясь через плечо, я продолжал идти и искать укрытие. Местность равнинная, пастбища, пастбища и опять пастбища... Потоп настиг меня, когда я переходил по мосту через речку Чирики. Я спрятался под мостом. Сухо, тихо и чисто. Привязав за болты, торчащие из бетона, я повесил свой гамак и устроился на ночь. Река, разбухшая от дождя, ревела

подо мной, шум эхом отражался от моста наверху. Пока я наблюдал, как порхают вокруг синие бабочки, уровень реки продолжал подниматься. Глядя на воду, я пытался подсчитать, сколько времени пройдёт, прежде чем мне придётся укорачивать верёвки гамака. Проснулся я посреди ночи из-за тишины. Дождь прекратился, уровень реки упал, небо было полно звёзд. Я собрал вещи и снова отправился в путь. Было так тихо, что я слышал, как в десяти километрах грохочут грузовики по Панамериканскому шоссе. Шоссе появилось из темноты неожиданно безо всяких дорожных знаков. Две круглосуточные заправочные станции оказались закрыты на ночь, рядом была маленькая деревня Чирики (названия повторяются, не так ли?) Я нашёл крытую баскетбольную площадку и уснул до рассвета.

Ни на одной из моих карт не было указано никакой дороги к югу от Панамериканского шоссе, но, похоже, что от него до края мангровых зарослей на побережье было пять-шесть километров. Я прошёл по улицам деревни на юг мимо кладбища и оказался на узкой фермерской тропе, петляющей между холмами и сочными пастбищами. Большие быки-брахманы[59] с любопытством наблюдали за мной сквозь забор. Там никто не живёт, никто не ездит по этой каменистой тропе. Большие деревья выстроились вдоль дороги как столбы забора, дятел с красной шапочкой занимался своими делами. Через час тропа закончилась у грязного скотного двора и запертых ворот. Заглянув за забор, я увидел мангровые заросли. Мангры растут только в солёной воде, а это значит, что сюда доходят приливы с Тихого океана. Самого океана было не видно, но я дошёл. Экспедиция Бёрка и Уиллса[60] — первое пересечение Австралии с юга на север закончилась в мангровых зарослях залива Карпентария таким же образом, и они так и не увидели моря. Ну если это было хорошо для Бёрка и Уиллса, то и для меня достаточно.

Днём снова пошёл дождь, я сдался и повернул на север, домой, в Рио-Дульсе. Мне надоели дожди. Казалось, что между пальцами ног у меня начинают расти перепонки. Кроме того, приближался октябрь, и я хотел увидеть гигантских воздушных змеев, которых запускают в высокогорье Гватемалы в День мёртвых в начале ноября. Можно было ещё заглянуть в Мексику на пару недель, прежде чем снова отправиться в плавание.

Глава 21. Атлантика.

Моя любимая благополучно вернулась в Дарвин, проведя месяц в Штатах. Сезон ураганов закончился, пора было идти в Тихий океан и возвращаться домой. Пока я бродил по шоссе Центральной Америки, я принял решение. Решил не везти лодку через горы Гватемалы. Я не собирался отдавать её на откуп неблагонадёжному дельцу. И я не был уверен в себе. Если он остановит грузовик на горном шоссе и потребует тысячу долларов, я вряд ли поведу себя как кроткая овца. Карлос, как и все гватемальские бизнесмены, ходит вооружённым, и не хотелось думать, к чему может привести

такой конфликт. Вариант по умолчанию — Панамский канал — тоже меня не привлекал. Болтаться по Панаме, искать кого-то, кто отбуксирует меня через канал, умолять этих снобов, владельцев яхт... Нет. Хотелось чего-то более достойного. Должен быть другой путь в Тихий океан. Так я думал в Рио-Дульсе.

Атлантику с Тихим океаном соединяют два естественных маршрута: Северо-Западный проход через ледяную Арктику Канады был нереален, хотя не так давно там проскочила австралийская джонка. Они много шли под мотором. На самом юге находится мыс Горн и Магелланов пролив — только мысль о них вызывает мурашки на коже. Я шёл не с того направления и не в то время года. Ледяные штормы пятьдесят пятого градуса южной широты посреди зимы, когда день длится едва восемь часов... Слишком холодно и слишком сурово для обитателя тропиков. Я работал на рыболовных судах в Новой Зеландии, гоняясь за атлантическим большеголовом[61] далеко на юге, и с тех пор у меня здоровое уважение к высоким широтам, хотя это было летом и на большом рыболовном судне.

Третий вариант появился в прошлом году — ещё одно место, где можно переправить лодку на грузовике через горы в Тихий океан — на юге, где американский континент сужается конусом. Богатые яхтсмены из Аргентины и Бразилии, направляющиеся в круиз по чилийским каналам, но не желающие огибать патагонскую глушь, пользуются этой услугой уже много лет. От Буэнос-Айреса в Аргентине до Вальпараисо в Чили. У меня не было ни подробностей, ни ценника, но несколько аргентинских шкиперов утверждали, что это постоянный бизнес.

Буэнос-Айрес далеко от Рио-Дульсе, но у меня было время. Чтобы начать плавание в южной части Тихого океана, мне в любом случае пришлось бы ждать до апреля пока там не закончится сезон циклонов. Это ожидание займёт пять месяцев. "Достаточно времени, чтобы добраться туда

окружным путём", — подумалось мне. Я не собирался ломиться 4000 миль по Карибскому морю против пассата и сильного течения вокруг бразильского выступа. В Жакаре я встретил две лодки, которые прошли этим путём, и им обеим требовался серьёзный ремонт. Все традиционные источники предлагают вместо этого преодолеть широкую петлю через Бермуды в Северной Атлантике, затем пройти почти до африканского побережья через экваториальную зону и спуститься вниз к Рио-дель-Плата в Уругвай. Длинная кривая вниз по Атлантике с единственной остановкой на островах Кабо-Верде — переход в девять тысяч миль. Уругвай с его социальными экспериментами был интересен сам по себе.

Выход из Рио-Дульсе был отложен на десять дней, так как я ждал, когда пройдёт поздний ураган-изгой, зародившийся у побережья Никарагуа. Прогнозировалось, что он пересечёт перешеек и пойдёт в Тихий океан. Сезон и синоптическая ситуация были точно такими же, как в 1998 году, когда депрессия переросла в ураган Митч пятой категории, который уничтожил острова залива и убил сотни людей в Центральной Америке. Я ждал.

В Мексике я купил у местного торговца безделушками крошечный керамический кулон — глиф майя на верёвочке, один из их календарных знаков. Я превратил его в «quita-pena»: куклу беспокойства. Майя использовали крошечные куклы, которые клали под подушку перед сном. Они впитывают ваши кошмары и плохие флюиды. Когда они выполнили свою функцию, их выбрасывают вместе со всеми переживаниями. Я носил свою *quita-pena* в кармане. Каждый раз, когда мысли возвращались к предстоящей поездке, я сжимал символ беспокойства в кармане и направлял на него все свои мысли, неуверенность, двусмысленности, вину и разочарования. Это меня очень успокаивало. Маленький ритуал, игра со своим сознанием. У меня не было никаких иллюзий относительно предстоящей задачи. В течение следующих восьми месяцев я

намеревался пройти на своей лодке восемнадцать-девятнадцать тысячь миль до Дарвина. Для сравнения, экватор земли имеет длину 21 600 миль.

В ночь перед отъездом я прошёл по мосту Рио-Дульсе и бросил свой символ беспокойства в реку с высоты девяносто футов. Все мои беспокойства ушли вместе с ним. Я был готов, у меня не осталось никаких сомнений. Наглый, самоуверенный ублюдок, как оказалось.

Правительство установило новые правила, по которым взимались безумные сборы за оформление документов на выход из Гватемалы, и это после того, как я уже заплатил сотни долларов за разные разрешения. Возмущённый постоянным изменением законов, я отфотошопил собственное разрешение, и в конце ноября, когда ураган прошёл и погода установилась, спустился вниз по реке. Ржавая лодка береговой охраны Гватемалы подходила с проверкой у Кабо Трес Пунтас. Я сказал им, что просто собираюсь походить денёк и завтра вернусь в Рио Дульсе. Мои документы на пребывание в Гватемале всё ещё были действительны, поэтому они оставили меня в покое. Через неделю вооружённая до зубов береговая охрана США у Ки-Уэста продошла на шикарном РИБе, но когда дело дошло до документов, они оказались не намного хитрее. Естественно, их данные из системы не совпадали с моими документами, но их компьютерная система — это не моя проблема, верно?

Я поймал хорошее течение вдоль побережья Юкатана — продолжение *травелатора*, который принёс нас к побережью Гайаны в Карибское море пару лет назад. Океанические течения не возникают из ниоткуда, они все связаны друг с другом в непрерывный поток как бесконечная лента. Юкатанское течение проходит через одноимённый пролив, поворачивает направо вдоль северного побережья Кубы и становится Гольфстримом. Вероятно, это единственное

океаническое течение, о котором все люди когда-либо слышали.

Гольфстрим — огромная тёплая река, текущая по центру океана, которая смягчает зимы в Европе совершенно непропорционально их широте. Если бы не согревающее воздействие Гольфстрима, центральная и северная Европа были бы ледяной пустыней, похожей на север Канады. Несмотря на всю его важность, трудно показать, как именно он выглядит. Невозможно сделать наглядную фотографию Гольфстрима. У него нет берегов, нет чёткой границы, он создаёт временные водовороты и противотечения, его края все время закручиваются и изгибаются, как яма со змеями. В книгах утверждается, что можно узнать Гольфстрим по его тёмно-синему цвету. Чушь. Любое тропическое море глубже четырёх тысяч метров имеет тот же нереальный цвет индиго.

Гольфстрим несёт много воды. Во Флоридском проливе он заполняет всю ширину канала (50 миль от Флориды до берегов Багамских островов) и движется на север с довольно большой скоростью. Не пытайтесь плыть по проливам против течения без двигателя. Каждой смене ветра предшествуют длительные штили, а течение сильное. Двигаясь со скоростью два-три узла, оно снесёт вас на север. Однажды в феврале была зафиксирована скорость течения пять узлов. Огибая южную оконечность Флориды, я столкнулся с сильным северным ветром в тридцать-тридцать пять узлов, а порывы были ещё сильнее. Это был один из тех холодных фронтов, которые в зимнее время спускаются с равнин каждые пять-семь дней. Бодаясь с кошмарной короткой зыбью, я шёл в бейдевинд через пролив под ледяным дождём совершенно вслепую: лишь судоходная линия служила в качестве ориентира, за который нельзя заходить. Ночью берега Флориды подсвечены заревом — это дальний свет застроенных территорий. Всё побережье от южной оконечности до мыса Канаверал светится ярким оранжево-красным сиянием, поднимающимся высоко в небо,

как огромный лесной пожар. Я не подходил настолько близко, чтобы видеть отдельные огни, но навигация была лёгкой. «Кехаар» сотрясался от ударов разбивающихся волн, возникших из-за того, что течение было направлено против ветра. Они останавливали лодку словно кирпичная стена, но мы продвигались на север со скоростью семьдесят пять миль в день, причём круто к ветру против шторма. Всё продвижение было благодаря течению.

Едва миновав Багамские банки, я повернул на восток, выйдя из течения в открытый океан, так как не хотел подниматься выше на север. Гольфстрим идёт вдоль американского побережья, и у мыса Гаттерас, встречаясь с северным ветром, образует идеальный шторм с чудовищной зыбью, из-за которой затонуло немало грузовых судов. Самых пугающие фотографии аномальных волн высотой в сорок футов были сделаны с грузовых судов в Гольфстриме (около тридцать пятого градуса северной широты). Зима — не время для тусовки в этом районе.

Я в открытом океане, впереди вся Атлантика. Лоция «Океанские пути мира» предполагает, что для того, чтобы попасть в Уругвай, нужно сначала пересечь Атлантику, почти до побережья Африки. К югу от двадцать пятого градуса северной широты находится зона северо-восточных пассатов с их собственным течением, и двигаться на восток там могут лишь крепкие крупные суда с командой из мазохистов. Предлагаемый маршрут с выходом из южноамериканских портов сначала идёт на восток вдоль сорокового градуса северной широты по периферии депрессий, просле чего начинает изгибаться вниз к экватору. Летом это было бы терпимо, но зимой речь идёт о штормах со снегом и ветрами в пятьдесят узлов. Издание британского гидрографического офиса говорит, что «большие парусные суда способны противостоять и использовать в своих интересах ожидаемую непогоду». Нет уж, спасибо. В итоге мне остался узкий пояс

возле зоны переменных ветров (или конских широт). Полоса относительно благоприятной погоды довольно небольшая. Зимой шторма бушуют вплоть до 35° северной широты, поэтому я выбрал промежуток между 28°и 32°, по которому можно двигаться на восток.

От Флориды до Бермудских островов постоянно дули северные ветра, но было терпимо — не более тридцати пяти узлов. По мере того, как холодный континент оставался всё дальше позади, каждый последующий фронт был мягче, чем предыдущий. Тем не менее, было холодно: я надевал четыре слоя тёплой одежды, толстовку с капюшоном и перчатки без пальцев. Спал полностью одетый в двух спальных мешках. За Бермудскими островами дальше на восток простиралась зона Азорского антициклона. Он отклоняет все шторма на север, погода стабилизируется, преобладающий ветер устанавливается с северо-востока. Некоторые называют его продолжением пассатов, но ветер изменчив: три-четыре дня подряд он может дуть с юго-востока или установиться полный штиль на сутки, который сменит лёгкий восточный ветерок. Раздражающее встречное течение около половины узла присутствует вплоть до самой Африки. Оно отнимало от десяти до пятнадцати миль каждый день. Если бы я проходил сто миль в день, потеря была бы терпимой, но идя в бейдевинд против ветра всего в четыре узла, за сутки получалось едва сорок миль, и потеря пятнадцати миль из-за течения сильно портила настроение.

Чем глубже в зону антициклона, тем ветра становятся слабее и всё больше склоняются к востоку. Дневные переходы становились всё меньше. В день, когда я прошёл всего одиннадцать миль за двадцать четыре часа, я очнулся из оцепенения, сверился с картами и повернул на юго-восток, надеясь, что уже достаточно далеко поднялся на ветер, чтобы выйти на острова Кабо-Верде. Я боялся даже мысли о том, что не попаду туда, если меня снесёт слишком далеко под ветер.

Английский пират Бартоломью Робертс, который ходил из Вест-Индии через Атлантику грабить побережье Западной Африки, в 1720 году вышел с Виргинских островов к побережью Гвинеи. Идя примерно тем же путём, что я сейчас, он собирался выйти на остров Брава — самый южный в архипелаге Кабо-Верде на 13° северной широты, чтобы набрать воды, но не сумел. Процитирую летописца: «Но снова из-за невыносимой глупости и недостатка суждения они вышли так далеко с подветра от порта, что отчаявшись достичь его или любой из наветренных частей Африки, были вынуждены повернуть с пассатом в Вест-Индию, что едва не привело их к гибели». На всё плавание обратно в Южную Америку «у них осталась только одна бочка воды, чтобы напоить 124 человека во время этого перехода». Даже при строгом нормировании вода закончилась до того, как они прибыли. Многие из команды умерли от жажды и голода. Через два дня после того, как была использована последняя чашка воды, они подошли к побережью и встали на якорь на глубине семи саженей у берегов Суринама. На берег отправили шлюпку, и той же ночью привезли питьевую воду, которую набрали в реке.

История показывает, что в старину моряки не считали плавание напрямую из Вест-Индии в Западную Африку чем-то необычным. У Робертса появился лучший штурман, и на следующий год он без проблем дошёл до Сенегала.

Бермудский треугольник — это пространство в океане, ограниченное тремя точками: Бермудскими островами, Майами и Пуэрто-Рико. Я не буду здесь обсуждать, что там происходит на самом деле: книги, посвящённые этому, могут занять несколько книжных полок.

Для меня Бермудский треугольник — это очень личная история. В течение многих дней я шёл по его северной границе: воображаемой линии от Майами до Бермудских островов. Не по какому-либо плану, просто так сложились ветер и течение. Судоходство в Северной Атлантике действительно

интенсивное. Не было дня, чтобы я не видел корабль хотя бы дважды. Несколько раз приходилось менять галс, чтобы избежать столкновения. Одиночка не может всё время быть начеку и неизбежное рано или поздно произойдёт. Однажды утром на рассвете мы соскребли краску с борта китайского сухогруза. Учитывая количество миль, которые я оставил позади, мне повезло, что столкновения с кораблем не произошло раньше. Мои ангелы-хранители усердно работают и на этот раз сумели предотвратить катастрофу. Мне просто повезло. На рассвете, когда было уже светло, я ещё спал, а на сухогрузе никто не смотрел вперёд. Мы сошлись под небольшим углом, оба идя в одном направлении. Разбудил меня сильный порыв ветра, отражённого от высокого борта корабля. Он сработал как буфер и отбросил лодку назад после первоначального контакта. Я высунул голову в люк и увидел вертикальную чёрную стену, движущуюся слева направо. Прежде, чем я успел отвязать румпель и что-то сделать, увидел название на транце: «To-Fu 8», Гонконг. Слава Богу, он шёл не очень быстро.

Примерно через две недели после встречи "To-Fu" я снова оказался на волосок от смерти. Вскоре после заката я осмотрел горизонт: ни огней, ни кораблей. Я спустился вниз для того, чтобы приготовить поесть, и пока возился с примусом, услышал глухой рокот мощных двигателей. Я высунул голову наружу — большой корабль обгонял меня параллельным курсом на расстоянии меньше длины корпуса лодки. Я не преувеличиваю. Чтобы увидеть его палубу, мне пришлось вытянуть шею далеко назад, его носовая волна качнула «Кехаар» с борта на борт от планширя до планширя. И снова, прежде чем я успел изменить курс, он уже прошёл мимо. Этот шёл на полной скорости, я видел на транце название: «Agulhas Stream». Они тоже не смотрели вперёд. Если бы они это делали, то увидели бы меня и не прошли так близко. Я наблюдал за ним, пока огни не скрылись за горизонтом — он вообще не менял направления.

Ночью навигационные огни грузового судна можно увидеть примерно с восьми-десяти миль, а супертанкера — ещё дальше, поскольку они выше. Если их скорость около двадцати узлов, а вы идёте четыре-пять, у вас есть двадцать-тридцать минут, чтобы убрался с дороги. В общей сложности одно и то же судно находится в зоне видимости около часа: сначала когда приближается, потом когда удаляется. Если наши курсы сходятся, у меня есть полчаса, чтобы уйти с его пути. В зависимости от направления ветра я либо уваливаюсь, либо меняю галс. Если же стоит полный штиль — это очень неприятная ситуация, решения которой я не нашёл до сих пор.

Я лишь срезал вершину Бермудского треугольника, но легендарное Саргассово море обещало более продолжительное приключение. Это странное море. О нём написано много бульварной литературы, и практически вся она не имеет под собой никакой реальной основы. Это единственное море без береговых линий, без чётких границ и фиксированного положения. Колумб — самый известный мореплаватель, который пересёк Саргассово пятно во время своего первого плавания на Багамы, но существование моря водорослей было известно на протяжении тысячелетий., Карфагенский мореплаватель Гимилько говорил о нём за пять столетий до времён Христа, доказывая, что древние люди заплывали гораздо дальше, чем мы думаем.

Сарсгассы — эта огромная область водорослей, которые собрались в центре североатлантического круговорота течений, идентичная с положением мусорного пятна Северной Атлантики — плавающего пластика, скопившегося благодаря завихряющимся течениям в том же месте. Я нарисовал длинный овал на карте Атлантики, где, как говорили книги, находится Саргассово море. Мой курс пролегал прямо посередине на протяжении двух тысяч миль, и я с нетерпением ждал этого приключения — плавания через легендарную область затонувших кораблей, заброшенных судов и вечных

штилей. В своё время я прочитал кучу бульварного чтива и теперь хотел это увидеть.

Потребовалось несколько недель, чтобы пересечь этот овал на карте, и я не увидел ни одной водоросли. Ни одной нити. Вся область движется, поскольку течения меняют направление в соответствии с сезонами на севере и юге. Где я действительно видел много саргассов, так это гораздо южнее: у северного побережья Бразилии по пути в Гайану пару лет назад. Много дней подряд мы пробирались сквозь густые охристые острова водорослей, вытянутые длинными полосами по ветру. Стальной корпус издавал протяжое шипение, когда прорезал очередной остров из саргассов. Моя любимая сделала несколько прекрасных фотографий этих водорослевых островов, но тогда мы не осознавали, что на самом деле идём через внешние пределы Саргассова моря, которое должно было быть на 10° севернее нашего пути.

Водоросли сбиваются в комки, редко превышающие размер лодки, и они недостаточно глубоки и плотны, чтобы помешать движению судна даже при очень слабом ветре. Они никак не могли бы запутать винт. Парусные суда застревали в Саргассовом море не потому, что запутывались в водорослях, а из-за частых и продолжительных штилей и завихряющихся течений конских широт — то есть условий, которые как раз и приводят к скоплению водорослей.

Пройдя без происшествий Саргассово море и не обнаружив его, я подхватил северо-восточный пассат. Я люблю пассаты: надёжные, предсказуемые, мягкие, полные летучих рыб. Переходы стали более комфортными и линия движения обещала, что к островам Кабо-Верде мы подойдём с наветренной стороны, в отличие от Бартоломью Робертса в своё время.

Кабо-Верде на протяжении столетий были трамплином для дальних плаваний. Последняя твёрдая земля Старого Света, дюжина островов у самой западной точки Африки, последнее

место, где можно запасти воду перед выходом в необъятную Атлантику. Яхтсмены по-прежнему останавливаются здесь, чтобы запастись свежими скоропортящимися продуктами перед тем, как отправиться в Вест-Индию. Кроме того, это прекрасное место для посещения: такая себе цивилизованная версия Африки, где всё действительно функционирует. Есть только одна неприятная вещь на Кабо-Верде: каждый год на несколько месяцев они пропадают из виду. Они никуда не исчезают, их просто нельзя увидеть, пока не подойдёшь вплотную, так как всё скрыто пылью, которую несёт из Сахары ветер харматтан.

Харматтан — пустынный ветер, дующий в том же направлении, что и пассаты. Он несёт песок и пыль, сокращая видимость до двух-трёх миль, а иногда даже меньше. Острова Кабо-Верде вулканического происхождения — это впечатляющие высокие скалистые утёсы, настоящие высокие горы, но когда дует харматтан, вы не увидите их, пока не окажетесь в зоне прибоя. С ноября по март в сезон пересечения Атлантики харматтан дует несколько дней, затем стихает, а затем снова начинается. Несмотря на то, что он несёт много пыли, здесь не бывает захватывающих кроваво-красных закатов, которые случаются в пыльной пустыне в Австралии. Харматтан поглощает солнце своей бежевой завесой и растворяет его во мгле — это происходит примерно в пяти градусах над горизонтом. Заката просто нет. Небо над головой чистое, горизонт чёткий, поэтому навигация с секстантом верна, но островов не видно. До появления спутниковой навигации это было большой проблемой. После семидесяти одного дня в Атлантике я быстро приближался к Кабо-Верде. Жёлтая дымка висела в воздухе, опять дул харматтан и острова стали невидимыми. Пришлось искать их с помощью секстанта. Главная проблема была в том, что я не знал точное время. У моего хронометра (дешёвых китайских часов) порвался ремешок крепления. Пришивая новый, я случайно нажал кнопки, которые сбрасывают секунды времени.

Я достал коротковолновый радиоприёмник, чтобы проверить часы по сигналам точного времени, но три разные радиостанции дали мне три разных времени, которые расходились на двадцать секунд. Двадцать секунд на часах означают пять миль на земле. Когда видимость ухудшается до трёх миль, ошибка в пять миль становится неприемлемой. Я не мог направиться к островам напрямую в надежде, что погрешность моей навигации не более двух миль — расстояния видимости. Мне нужен был запас на возможную ошибку. Я видел только один способ сделать это — воспользоваться древним методом навигации, который использовался до появления точных хронометров, то есть навигацией по широте, которая не требует точного времени. Нужно просто выйти на широту цели, а затем идти строго на восток (или запад), пока не достигнешь её. Волнение было слабое, небо ясное — идеальные условия. Я был уверен, что по полуденному меридиану получу линию положения с точностью до одной мили. Я подобрал паруса и сделал большой крюк, пока не оказался выше по ветру от островов миль на двадцать пять - тридцать. Вышел на предполагаемую широту по счислению и дождался полудня. Секстант дал мне точную широту. Теперь я знал, что к западу от меня ниже по ветру лежала цепочка гористых островов, разбросанных поясом шириной около двадцати миль — под углом, слева направо. Двигаясь на запад, я не мог их пропустить. Я поднял всю парусину и полетел по ветру. У меня было время до заката, чтобы найти острова.

Мой ветропилот при попутном ветре великолепно держит курс, но сильно рыскает. Реальный курс — это продвижение с учётом его зигзагов, но рыскание увеличивает пройденное расстояние. Я устроился в люке, чтобы рулить вручную: так я мог держать прямой курс и компенсировать течение, сносящее лодку на юго-запад. Под полной парусиной на лёгкой зыби «Кехаар» летел с предельной корпусной скоростью. Я был

взвинчен и дёргался, мой пульс был как после третьего капучино, хотя выпил лишь одну маленькую чашку кофе в пять утра, так что это не из-за кофеина. Я был заряжен адреналином и не мог спокойно сидеть на месте. Нужно было во что бы то ни стало достичь островов, прежде чем их поглотит ночная темень. Я прочертил линию положения, интерполируя время полудня. Погрешность в направлении на запад не должна быть больше пяти-восьми миль.

Я предположил, что около двух часов дня смогу что-то увидеть, и в половине второго начал вглядываться в дымку впереди. «Кехаар» шёл со скоростью 6 узлов, пролетая милю каждые 10 минут. С таким же успехом можно было вглядываться в гороховый суп: идеально чистое небо над головой и белая пелена вдоль горизонта. Без десяти два мне показалось, что прямо по носу в молочной дымке начал проявляться более тёмный силуэт. Он не менял своей формы, как это бывает с облаками. Пять минут спустя пропали все сомнения. "Я нашёл его!" — прокричал я трижды во все лёгкие, так, что у меня заболело горло. Мы достигли берега! Большой остров с настоящими горами, примерно в десяти милях.

Я слегка подправил курс, направляясь прямо к туманному острову и через десять минут увидел разбивающийся о скалы прибой. Это не был тот большой гористый остров, и не в десяти милях. Это был крошечный островок с невысокими холмами всего в полутора милях. Туман был настолько густой, что с трёх миль я не мог его разглядеть. Снова изменив курс, я пробил ещё одну линию положения. Она показала мне, что это вероятно был небольшой необитаемый остров Санта-Лузия. Моей же целью был Сан-Визенте, лежащий дальше по ветру. Пролив между ними всего пять миль в ширину, но видимость была гораздо меньше. Я пересёк канал по компасу, и теперь во мраке возвышались действительно большие горы Сан-Визенте. Когда уже стемнело, ориентируясь по нечётким очертаниям берега в дымке, обошёл оконечность острова. С подветренной

стороны гор видимость была получше, где-то около пяти миль, и я увидел мерцающие огни города Минделу — гавани, в которую направлялся. Не люблю входить ночью в неизвестные порты, но в этом случае я даже не колебался. Отыскав это место, я не мог упустить его из виду, пока якорь не коснётся дна. Потеряв, его можно никогда больше не найти, учитывая тот факт, что в проливе между Сан-Визенте и Сан-Антан очень сильное течение.

За время этого перехода мой организм практически впал в состояние спячки. Было очень холодно, диета была однообразная, поэтому я ел очень мало, двигался очень мало, только тогда, когда было необходимо, и, сам того не замечая, постепенно впал в летаргический ступор. У меня не было никакой физической работы, ничего не ломалось, не было никаких авралов, только нудное медленное движение против слабых встречных ветров, неделя за неделей. Я превратился в едва живого зомби, мой метаболизм замедлился донельзя. Это проявилось за пару дней до прибытия на острова, когда я попытался перенести якорное хозяйство. На время длинных переходов я переношу якорь и якорную цепь с бака в трюм, в полый киль. Таким образом перемещаю их вес туда, где ему место, и там всё это меньше ржавеет. За пару сотен миль до суши приходится перетаскивать всё обратно на нос. Это не такая уж тяжёлая работа и в нормальном состоянии она занимает у меня пятнадцать минут. На этот же раз, после семидесяти дней ленивого существования, это стало таким шоком для организма, таким жестоким пробуждением от спячки, что мой пульс пришёл в норму лишь к концу дня. Я реально впал в спячку, как медведь.

Кабо Верде — это Африка. Там можно пить воду из-под крана, почтовые отделения работают, в супермаркетах приличный выбор консервов, а в маленьких магазинчиках продаются редкие детали, которые я безуспешно искал по всей

Центральной Америке. Я знаю, вы не так представляете себе чёрную Африку, но это мой личный опыт.

Четыреста миль под ветер от Сахары... Дожди здесь редкость. Лишь одна большая гора на самом северном острове собирает достаточно осадков, чтобы выращивать овощи, и их выращивают в большом количестве.

Яхт-клуб Минделу может предложить вам лишь швартовку для тузика за четыре евро в сутки. Доступ в душ и туалет только для клиентов марины. К счастью, на берегу есть общественные душевые за двадцать центов, довольно чистые, но с холодной водой. Вода из-под крана, за деньги — это Сахара. За переход из Гватемалы я израсходовал двести пятьдесят литров, поэтому докупил их в марине.

Якорные стоянки в Минделу есть ветренные и очень ветренные. Дно держит хорошо, но грести к берегу против ветра в двадцать узлов может быть непросто. Большинство шкиперов не заморачиваются с якорем и идут прямиком в марину, считая это более безопасным и комфортным. Но это не всегда так. Марина совершенно не защищена от ветра и у понтонов дует так же, как на якорной стоянке, что создаёт множество проблем. За несколько дней до моего прихода случилось происшествие с большим чартерным катамараном. Шестидесятифутовый катамаран с большой надстройкой высадил пассажиров на понтон и стал разворачиваться в тесном проходе, когда один из его винтов намотал плавающий трос от одного из мурингов. Двигатель заглох. В свежий бриз катамарану для маневрирования нужны оба двигателя. Его развернуло и понесло прямо на пришвартованные лодки. Сильный ветер навалил его на тридцатипятифутовый немецкий шлюп. Хозяин шлюпа увидел, что на него надвигается монстр и вовремя спрыгнул с лодки на понтон, однако его жене повезло меньше. Передней балкой катамаран порвал форштаг, потом внутренний штаг и, в конце концов, повалил мачту прямо на несчастную женщину, ей сломало таз в двух местах. Это

произошло так быстро, что никто не успел ничего предпринять. Полторы минуты и всё было кончено. Когда я прибыл, яхтсмены занимались организацией медицинского чартерного рейса для отправки раненой женщины в Германию.

Так что же это было, что я тщетно искал по всей Латинской Америке? Это запасные горелки для керосиновой плиты, моего старого примуса. Один из анахронизмов на Кехааре: я всё ещё готовлю на керосине. Если я найду безопасное место для хранения газового баллона вне каюты и абсолютно надёжные шланги, то с радостью перейду на газ. Готовка на газе в каюте — это медленная русская рулетка. Я видел слишком много лодок, в которых взорвался газ, просочившийся в трюм. Шкипер мечтательно закуривает свой первый утренний косяк — бум! И нет бровей. Даже если вы выключаете газовый баллон после каждого использования, китайских резиновый шланг может потихоньку травить газ тогда, когда вы готовите, и в конечном итоге трюм заполнится газом. Газ тяжелее воздуха, он стекает вниз внутри лодки и скапливается там. Когда трюм заполнен газом, есть только два способа удалить его: мгновенное сгорание с потерей бровей и окружающей мебели или трудоёмкое вычерпывание ведром. Я видел, как мужик с пустым сухим ведром выходил из каюты в кокпит и с серьёзным видом опрокидывал его за борт в реку, после чего возвращался внутрь за новой порцией. Он не был сумасшедшим, просто обнаружил утечку газа. Использование пылесоса для откачивания газа даёт тот же эффект, что и выключатель света: искры в электродвигателе, гарантированный «бум!» и впечатляющий взрыв пылесоса. Это я тоже видел.

Раньше во всех бедных районах мира, где невозможно было использовать дрова или сухой навоз, готовили на примусах. В Юго-Восточной Азии уличные торговцы всё ещё жарят свою жирную еду на различных вариациях примуса. Моя собственная плитка прослужила мне более тридцати лет, и я

купил её уже подержанной на блошином рынке Камбервелл в Мельбурне. На Филиппинах керосиновый бак дал течь. Я обратился к местному деревенскому мастеру, и он пропаял все соединения. С тех пор прошло 15 лет. Каждые несколько лет мне приходится менять определенные детали, чаще всего горелку.

По мере того, как прогресс распространяется в сельскую местность, керосиновые плиты заменяются более чистыми и удобными газовыми. Последний раз я видел магазин, продающий керосиновые плиты, в Ричардс-Бей, в Южной Африке. Я купил тогда совершенно новую плиту и несколько горелок про запас. Увы, они сгорают, я много готовлю. У меня осталась последняя горелка, и она плевалась пламенем по сторонам, требуя новой форсунки. В Латинской Америке я смотрел повсюду, где бывал, но там все готовили на газу. В Коста-Рике я видел красивый полированный примус в витрине кофейни. Я спросил о нём у хозяйки и она заверила меня, что запчасти для него можно купить в городе. Где именно, в городе? Дама отправила меня на поиски диких гусей по соседним фермерским городкам. Под проливным дождём я ходил от одного магазина к другому, от одной лавки старьёвщика к другой, но так ничего и не нашёл. Никто больше не пользовался керосином. Дама из кофейни жила представлениями, устаревшими лет на двадцать.

В Рио Дульсе моя любимая купила мне на E-Bay б/у плитку. Логистика доставки предмета стоимостью десять долларов из Великобритании до марины заняла три месяца и потребовала усилий моего шурина в Штатах, хитрого дельца из Маями и курьера из Гватемала Сити. Пересылка обошлась в небольшое состояние, но плита всё же была доставлена — это был оригинальный блестящий примус производства Швеции. Однако оказалось, что какая-то сволочь заменила конфорку на некомплектную горелку от паяльной лампы. В результате её

нельзя было использовать ни для готовки, ни как паяльную лампу.

Придя на Кабо Верде, я втайне надеялся найти там нужные запчасти. На то были две причины. Первая — это история страны. Это бывшая колония Португалии и у них сохранились тесные связи с метрополией. Португалия же до сих пор производит оригинальные запчасти для примусов, я раньше использовал их. Вторая причина — Кабо Верде. Это Африка, а в Африке всегда происходят невероятные вещи.

В Минделу я взял с собой старую горелку и начал свой поход по магазинам. Я показывал её продавцам, но результат был предсказуем: все они знали, что это такое, но в продаже их не было. Керосин дорог на Кабо Верде, и никто на нём больше не готовит. Но я не сдавался. Мы же в Африке, чёрт возьми! И вот, когда я спрашивал в очередном большом хозяйственном магазине, на меня обратил внимание босоногий рыбак, покупавший крючки и леску рядом со мной. У него были налитые кровью белки глаз, кривые зубы, шорты в заплатках и дырявая футболка. Он с интересом рассматривал мою горелку, потом, закончив свои покупки и уже направляясь к двери, проскрипел: "Тебе нужно к Гаспару, он торгует подобными штуками". Прежде, чем я успел спросить, кто такой Гаспар, мужик исчез.

Стоя на тротуаре возле хозяйственного магазина, я оглядывал толпу прохожих в поисках кого-то, кто, по-видимому, мог что-то знать о Гаспаре. Оказалось, что в Минделу все знают Гаспара. По крайней мере все, кого я спрашивал. Его крошечный магазинчик — что-то вроде местной достопримечательности, туристы приходят сфотографировать его. Лавка Гаспара находится на углу квартала в старом городе, не имеет названия, без вывески, и ничто не указывает на то, что эта треугольная маленькая комната на самом деле является магазином. Высокая тёмная халупа забита хламом и всякими предметами первой необходимости. Туалетные и

школьные принадлежности, проволока, рыболовные снасти, подержанные запчасти, скрученные много лет назад с неработающих машин, пыльные поделки, сигареты, грог, гвозди и старые инструменты, шланги, корзины, висящие на стропилах, сушёные травы. Рядом на вешалках качается одежда, бывшая модной поколение назад. Всё это распихано в полумраке тускло освещённой комнаты. Гаспар — невысокий худой мужчина лет шестидесяти. Я показал ему свою горелку. Он поднял одну бровь, поправил на носу бифокальные очки, внимательно осмотрел горелку и заявил, что с ней всё в порядке, просто нужен новый жиклёр. Он повернулся к высокому тусклому антикварному шкафу за спиной (такой характерный блеск дерево приобретает, когда на протяжении десятилетий его касаются руками), открыл ящик и вытащил пакетик с деталями примуса. Там были форсунки, кожаные шайбы для насоса, тарелка для разогрева спиртом — детали, которые мне тоже были нужны. Я купил по три штуки каждой. "А горелка?" — "Нет, мой друг, у меня нет горелки в сборе. Но я знаю, у кого они есть — тебе нужно в "Дзефферино", на холме. Я уверен, там они есть". — "Как его найти?" Он провёл меня к двери и указал на угол улицы в двух кварталах, сказав: "На этом углу сядешь на автобус номер пять, идущий на холм. Скажи водителю, что хочешь выйти у "Дзефферино". Автобус останавливается прямо у его дверей". И он так и сделал, именно так, как сказал Гаспар. Zefferino — это голубая мечта человека, разбирающегося в гайках и болтах. Склад с запасными частями для всех видов техники, когда-либо импортированной на Кабо-Верде. Полдюжины молодых людей шныряют под гирляндами из ремней вентиляторов, шлангов и гидравлических соединений; вдоль всех стен расположены шкафы от пола до потолка, полные ящиков со всевозможными болтами в любой системе измерения, и где-то в глубине есть расширение этого королевства, потому что, когда я показал свою горелку, молодой человек исчез где-то в недрах магазина

и не возвращался минут пять. Он вернулся с новой горелкой, сделанной в Португалии. Я тут же послал его за второй.

На обратном пути в центр города я не стал ждать автобус и зашагал вниз с холма по шлакоблочным кварталам пружинистым шагом. На сердце было легко и радостно. Люблю Африку, там всегда происходят удивительные вещи.

Экономика Кабо-Верде держится на трёх китах: рыболовство, туризм и иностранная помощь. На Сан-Мигеле работает рыбоконсервный завод, сама рыба дешевле воды или масла, поэтому их банки плотно заполнены рыбой, без экономии, как например в консервах, которые поставляются из Азии. Для туристов есть отличные пляжи, на внешних островах можно совершить захватывающие пешие походы по пустыне и горным тропам. Если не дует харматтан, виды должны быть потрясающими. Иностранная помощь видна в магазинах. Хороший ассортимент, цены примерно такие же, как в Австралии. В небольших магазинах за тот же товар берут меньше, чем в крупных супермаркетах. Я покупал там печенье из Индии, консервированные грибы из Испании, бельгийский клубничный джем, аргентинский попкорн, какао Nestle из Мексики, консервированное мясо из Голландии и Дании. Я хорошо запасся, пытаясь внести разнообразие в своё меню. При закупке продуктов для камбуза в Гватемале выбор был ограничен: кроме вездесущих банок с тунцом и четырёх видов сушёного перца чили мало что можно было купить. Я взял сто банок тунца, и на Кабо-Верде в трюме всё ещё оставалось двадцать четыре.

Я остановился в Минделу всего на неделю с небольшим: не хотелось застрять здесь надолго. Я мог легко представить, как это произойдёт. Кабо-Верде — хорошее место, но у меня была миссия: я возвращался домой. Путь был ещё долгим, и первым препятствием на пути были зоны экваториальных штилей. Экваториальный пояс, долдрам, ITCZ, внутритропическая зона конвергенции, тропический фронт, ширлайн — всё это одно и

то же, разные названия зоны около экватора, где встречаются два пояса пассатов, дующих с разных направлений. В Индийском океане и западной части Тихого их нет из-за муссонов.

Экваториальная зона не означает постоянный штиль. Естественно, случаются короткие штили после каждого шквала и более длинные перед крупными изменениями ветра, но большую часть времени ветер там есть. У меня был только один двадцатичасовой штиль перед окончательным выходом из неё. Всё остальное время дул лёгкий и очень лёгкий бриз, два-три-пять узлов, со всевозможных направлений. На зимней стороне экватора ветер более устойчивый. Февраль на севере — это зима, поэтому лёгкий устойчивый северный ветер сопровождал меня почти до самого экватора. После перехода на летнюю сторону, в южное полушарие, начались штили, шквалы, грозы, ветер менял направление на S – NW – S – NE – S в течение пяти дней, пока я, наконец, не вышел в зону юго-восточного пассата. Дальше постоянно дул лёгкий южный ветер с дождевыми шквалами по два-три раза в день, но штилей больше не было, ветер стабилизировался каждый день, заходя к юго-востоку.

Зона конвергенции движется вместе с Солнцем на север и юг, отставая от него примерно на шесть-восемь недель. Она также пульсирует, сжимается и расширяется в зависимости от силы пассатов по обе стороны от неё. В Атлантике она всегда находится к северу от экватора в поясе переменных слабых ветров шириной двести-триста миль с частыми шквалами. Ветер во время шквалов непредсказуем, могут налетать порывы в пятнадцать-двадцать узлов, затем наступает штиль. У меня на борту есть три отчёта о пересечении экваториальной зоны одиночками на лодках без двигателя: от Слокама, Муатесье и до Нокс-Джонсона, а также издание «Океанские маршруты» Британского Адмиралтейства с его сезонным анализом. Гидрограф ВМС заканчивает свою учёную речь

заявлением о том, что «фактически погода в экваториальной зоне плохо изучена». Я ему верю. Некоторые облачные образования, которые я там наблюдал, вели себя очень странно.

На Кабо-Верде я провёл два дня в интернете, просматривая свежие спутниковые снимки, метеокарты и данные с океанских погодных буёв. Пассаты дуют не всегда одинаково, они колеблются. То дуют сильно целую неделю, затем затихают на несколько дней. Цикл регулярный и довольно предсказуемый. Время отправления с Кабо-Верде нужно было рассчитать так, чтобы подойти к экваториальной зоне с наиболее сильным ветром, который позволит пройти большую часть пути, ведь сильные пассаты значительно сужают штилевой пояс.

Я решил перейти в южное полушарие гораздо ближе к Африке, чем обычно рекомендуется, и пересёк экваториальную зону около 18°W-19°W. Конвекция на этой стороне должна была быть слабее, значит будет меньше гроз и южный пассат обещал мне более благоприятный угол к ветру. Нужно было также принять во внимание сильное западное течение (сразу ниже экватора), которое понесёт лодку в Бразилию со скоростью сорок миль в день.

Традиционно Южная Атлантика всегда считалась свободной от ураганов, штормов, питаемых тёплой водой, у которых сила ветра около центра достигает шестидесяти четырёх узлов и более. За последние несколько десятилетий Бразилия пережила несколько тропических штормов и депрессий на класс ниже полноценного урагана. В 2004 году такой шторм развился в ураган второй категории — Катарина, при этом ещё два сильно приблизились к ураганной силе. В отличие от Вест-Индии все штормы в Бразилии являются автохтонными, развиваются локально. В северном полушарии около половины ураганов развиваются в зоне Карибского моря, в то время, как другая половина проходит через открытую Атлантику, начинаясь тропической депрессией в Западной Африке. В

Южной Атлантике все они начинаются в Бразилии как депрессия, движутся в сторону от берега, усиливаются над тёплой водой, а затем возвращаются к бразильскому побережью. Наиболее вероятное время возникновения штормов — это конец лета, начало осени. Я планировал переход в феврале — марте.

Первые десять дней, когда я делал хорошие суточные переходы, закончились. Южная граница пассата проходит по линии от Салданьи в Южной Африке до острова Тринидад. Изменение погоды очень резкое. Вместо предсказуемого юго-восточного и восточного направления пассатов и ясного неба я вошёл в пояс постоянно меняющихся ветров с тяжёлой облачностью. Каждые пять-семь дней ветер делал полный оборот по направлению. Каждый фронт приносил несколько часов дождя и изменение ветра на южный. Направление между юго-восточным и юго-западным стало доминирующим. По мере продвижения на юг каждый фронт и последующий южный ветер становились сильнее. При подходе к Южной Америке я держался в двух-трёх сотнях миль от суши, так как не хотел сильно приближаться к подветренному берегу. Это также удерживало меня в основном потоке попутного бразильского течения.

Я не поворачивал к земле, пока не достиг широты своей цели: Монтевидео (35° южной широты). Море постепенно становилось всё более мелким, меняя цвет с тёмно-синего на серый, затем бутылочно-зелёный и, наконец, мутно-коричневый. Приближаясь с северо-восточным штормом к реке Ла-Плата, я всё больше рифил парус, но лодка всё ещё была неуправляемой. Ещё риф, ещё, пока от паруса не остался крошечный треугольник. "Не может же дуть так сильно", — подумал я. — "Такие рифы берутся при ветре в пятьдесят узлов, и этого не случалось с тех пор, как я огибал мыс Доброй Надежды в Южной Африке". Следующий порыв сорвал и унёс

мой ветропилот. Он отломил его напрочь, осталась лишь голая ось триммера. Возможно, всё же дует действительно сильно.

Остаток ночи я рулил вручную. На рассвете слабое мерцание маяка на острове Исла-де-Лобос подсказало мне, что я уже у входа в Рио-дель-Плата. Они называют его «рио» — река, но здесь между Уругваем и Аргентиной она более ста миль в ширину. Обогнув Пунта-дель-Эсте, я оказался на подветренной стороне суши, но сложные приливные течения, течение реки и постоянный северо-восточный ветер превратили дальнейшее продвижение в битву. Пунта-дель-Эсте — центр яхтинга в Уругвае, чрезмерно застроенный, дорогой и очень снобистский. Все приходящие в Уругвай останавливаются в Пунта-дель-Эсте, но мне вход туда показался очень сложным. За несколько часов лавировки я к нему не приблизился — сильно сносило течение. Я посмотрел свои карты и нашёл место под названием Пириаполис — пляжный курорт примерно в двенадцати милях выше по реке. Судя по карте там должна была быть небольшая лодочная гавань, поэтому я растравил парусину и пошёл туда, хотя ничего не знал об этом месте. Ещё один погодный фронт дышал мне в затылок: после сильного северо-восточного ветра обычно приходит жестокий юго-западный. В открытом море это не проблема, но я был близко к земле и нужно было срочно найти укрытие.

Эти двенадцать миль вглубь сильно поменяли погоду. Когда я бросил якорь перед волнорезами Пириаполиса, условия были мягкими и приятными. Утром Армада отбуксировала меня в марину, как раз когда задул сильный юго-запад, который выл как в аду следующие два дня.

Глава 22. Уругвай.

У меня были две веские причины для крюка в девять тысяч миль через Уругвай. Одной из них был настойчивый слух о грузоперевозках через Анды в Чили. Это был больше, чем слух, я разговаривал с аргентинцами, которые действительно перевозили там свои лодки. Глядя на карту устья Ла-Платы (заиленного и покрытого сетью искусственных судоходных каналов), я решил сначала остановиться в Уругвае, чтобы получить более подробную информацию о подходе к Аргентине. И правильно сделал. То, что я услышал на набережной, удержало меня от прямого плавания в Буэнос-Айрес. Степень бюрократической волокиты была пугающей, а высокомерие чиновников безграничным. Заход под парусом без мотора запрещён. Движение тщательно контролируется. Обязательно предварительное уведомление и постоянная связь по УКВ-радиостанции, а при несоблюдении арест судна. Австралийцы должны до прибытия платить сбор в размере ста долларов с помощью кредитной карты (онлайн), в противном случае им будет отказано во въезде. В связи с борьбой с коррупцией оплата наличными по прибытии невозможна.

Я слышал много странных историй от аргентинских яхтсменов. Один янки пришёл в небольшой порт на юге Аргентины. Какому-то мелкому чиновнику приглянулась его лодка, и он решил прибрать её к рукам. Американцу отказали в разрешении на выход под предлогом того, что он нарушил

аргентинские правила, поскольку техническое освидетельствование его спасательного плота было просрочено. Единственное место, где можно было сертифицировать спасательный плот — это столица, и он был вынужден отправить плот в Буэнос-Айрес. Три месяца спустя ему сообщили, что плот был потерян при транспортировке. Другого спасательного плота в кратчайший срок достать было негде. Лодку конфисковали, потому что владелец «отказался соблюдать аргентинские правила». Американца депортировали, лодка осталась в Аргентине. Этот несчастный всё ещё пытается судиться. Конечно, рассказанные истории могут быть лишь отдельными инцидентами, но марины Уругвая полны аргентинских яхт, которые никогда не пересекают реку и не заходят в свою страну из-за страха коррумпированных чиновников. Я встретил нескольких владельцев, которые были на своей второй лодке, так как первую у них отжали жадные бюрократы в Буэнос-Айресе. Я решил узнать, можно ли перевезти лодку через горы из Уругвая, ведь это всего на двести километров дальше, чем из Буэнос-Айреса.

Второй причиной захода в Уругвай был Пепе Мухика — его бывший и очень харизматичный президент. За пятьдесят лет наблюдения за международной политикой я встретил только трёх государственных деятелей, которыми искренне восхищался. Не за их идеологию, а за их личную честность. Это Фидель Кастро, Вацлав Гавел и Хосе Мухика. Я не всегда был согласен с их платформами, и есть немало аргументов, по которым я бы поспорил и с Фиделем, и с Гавелом. В случае с Фиделем я категорически против его основных положений, но в их непоколебимой честности и полной преданности служению своему народу им нет равных. На фоне нынешних политиков у власти (от Белого дома до Кремля) эти трое просто духовные гиганты. Друзья в Пириаполисе предложили мне съездить на ферму Мухики в Ринкон-де-Серро и встретиться с ним самим. Уже десятилетия он проводит у себя дома по вечерам

открытые заседания, легендарные ночные философские дискуссии, как мудрецы Древней Греции, с бутылочкой вина и без охраны. Я постеснялся принять это приглашение, так как это была бы односторонняя встреча. Я бы мог только слушать, мне было нечего предложить старику взамен. "Оставьте его в покое", — подумал я. — "Он этого заслужил, он достаточно сделал для людей". Местные жители говорят: «Мы можем позволить себе расслабиться и жить легко, мы никого и ничего не боимся». Требуется гражданская смелость, чтобы избрать своим президентом бывшего грабителя банков и одного из ведущих террористов своего времени. Пепе Мухика был одним из лидеров легендарных «тупамарос» — городских партизан шестидесятых-семидесятых годов, которые вели в Монтевидео вооружённую борьбу против военной диктатуры. Мухика попадался четыре раза, дважды бежал из тюрьмы и был изрешечён градом пуль. Он до сих пор везде носит с собой свою «Беретту». Военные продержали его в тюрьме без суда тринадцать лет, из них одиннадцать в одиночной камере в старом резервуаре для воды. Когда диктатура пала в 1985 году, Мухику освободили. Он публично отказался от насилия, стал зарабатывать на жизнь выращиванием цветов на ферме, которую купил со своей дамой, занялся политикой, постепенно поднявшись от депутата до сенатора и, наконец, президента. Будучи убеждённым анархистом, он отказывался носить галстук даже во время аудиенций с коронованными главами государств, продолжал ездить от своей фермы до президентского офиса на побитом авто "Фольксваген Жук" и жертвовал семьдесят процентов своей зарплаты в фонд строительства дешёвого жилья для бедных. «Быть президентом — это просто работа, как быть сантехником», — говорил он, намекая на то дерьмо, в котором погрязла система и которое он пытался разгрести. Он издал закон, по которому каждый избранный мэр должен был повесить на своём

муниципальном здании большую табличку с указанием своего имени и размера зарплаты.

Мухика — провидец, он видит на тридцать лет вперед. К сожалению, за короткие пять лет своего правления он не смог пробить стену корыстных интересов и реализовать свои главные цели: упорядочить раздутую бюрократию и реформировать закостенелую систему образования. Бюрократы победили. Вероятно, он войдёт в историю потому, что провёл закон, который молодёжь называет «законом Мухики» (о легализации марихуаны). Лично он против марихуаны, но будучи реалистом, понимал, что запрет не работает, если люди хотят что-то употреблять, и они всегда найдут способ это сделать. Если не можешь победить, присоединись, а затем захвати власть. Его целью было избавить страну от наркотрафика. Он преуспел в этом. Он не отменил антинаркотическое законодательство, он превратил государство в производителя и поставщика ганджи.

Я пришёл в Уругвай спустя два года после того, как законы были приняты парламентом и начали применяться. Владение до унции (около 25 граммов) было законным. Люди могли выращивать до шести растений для личного пользования. Если объединились пять или более человек, они могли зарегистрироваться как фермерский кооператив и выращивать до ста растений в статусе фермеров. Государство остаётся единственным производителем коммерческих количеств, лицензируя нескольких крупных фермеров на выращивание ганджи. Владельцем урожая является государство. Каждый взрослый уругваец может зарегистрироваться в департаменте здравоохранения в качестве пользователя, что даёт ему право покупать в аптеках десять граммов марихуаны в неделю. Трава наилучшего качества стоит пятьдесят долларов за унцию, и это стандартная цена, как официальная, так и неофициальная. На чёрном рынке нет ставок. Уругвай не страна третьего мира,

пятьдесят долларов здесь не так уж много. Еда стоит примерно столько же, сколько в Австралии.

Все, с кем я говорил, одобряли закон Мухики. Водители открыто хранили свою травку в стеклянных банках на приборной панели. Студенты приходили вечером в парк возле марины посмотреть на закат над рекой, с удовольствием скручивали косяки, потягивая мате. Пепе был избран президентом большинством в пятьдесят пять процентов. Пять лет спустя, когда он покинул свой пост и решил не баллотироваться на второй срок из-за состояния здоровья (ему было около 80), его рейтинг одобрения составил феноменальные восемьдесят два процента. Пепе — один из лидеров новой волны популистов в Латинской Америке. Они отвергли безудержную жадность капитализма Рейгана-Титчера, отвернулись от иллюзий коммунизма Кастро и Чавеса и пытаются найти достойную систему для двадцать первого века. Экономический рост и прибыль транснациональных корпораций не являются их главной заботой. Они меряют предлагаемые законы с помощью другой линейки, задаваясь вопросом: «Станет ли лучше моему народу с этим новым законом?» Если нет, предложение отклоняется. В Уругвае в настоящее время есть три оппозиционные партии, во главе которых стоят три высокопоставленных государственных деятеля. Несмотря на их разнородные идеологии, эти трое регулярно собираются вместе, чтобы обсудить текущие проблемы, пока не придут к консенсусу. Только когда они все согласны, новый законопроект вносится в парламент, принимается и немедленно реализуется. Если соглашение не достигнуто, они отказываются от идеи и начинают думать снова.

Реформы не спускаются сверху. Люди глубоко вовлечены в общественную жизнь. Они осознают проблемы, с которыми сталкивается общество и думают сами, что с этим делать. Их президент-философ говорит так: «Я не хочу, чтобы вы соглашались со мной. Я хочу, чтобы вы думали сами».

Однажды я остановил кого-то на улице, чтобы спросить дорогу. Мы начали разговор как два незнакомца, но два часа спустя мы всё ещё стояли там же на углу улицы, обсуждая популистскую экономику Эквадора и проблему безработных выпускников школ. («Призовите их в армию на два года на полную зарплату. Это даст им дополнительные навыки, права на вождение автомобилей, закалит их, научит дисциплине и поможет накопить немного денег, чтобы начать жизнь».)

Монтевидео больше не окружают трущобы. Государственная программа предоставила людям достойное жильё, но большую часть работы выполняли сами жители. Прежде всего, муниципалитет признал фактическое место жительства и предоставил людям законное право собственности на клочок земли, который они занимали. Правительство заплатило архитектору за то, чтобы тот разработал проект небольшого дешёвого жилья, его одобрили и разместили в интернете бесплатно. Проекты можно было скачать, распечатать и начать строительство. Они были уже одобрены, так что не было никакой бумажной волокиты. Правительство предоставляет грант в размере две тысячи долларов на материалы и услуги одного опытного плотника, который возглавит бригаду. Все соседи вносят свой вклад и через четыре недели у них есть настоящий дом. Небольшой простой дом с неокрашенными бетонными блоками и жестяной крышей, но структурно прочный, да ещё и с электричеством, водой, канализацией и законным правом расширять его по мере поступления денег. Я прошёл через одну из бывших трущоб. Каждый дом был выкрашен в свой цвет, на верёвках висело бельё, у входных дверей цветы и трава в горшках, а одна мамаша даже пригласила меня на чашку чая, чтобы показать их новый дом.

Правительство, профсоюзы и армия очень сильны в Уругвае, но это не всегда хорошо. Некоторые правила просто смехотворны. Правительство решило, что соль вредна для здоровья, поэтому теперь по закону все рестораны и

общественные кухни готовят без соли, а солонка не ставится на стол как само собой разумеющееся. Об этом нужно просить отдельно.

В Уругвае нет проблем с воровством, пристани яхт открыты для публики. В Пириаполисе семьи спускаются к причалам, чтобы посмотреть на гигантских морских львов, спящих на солнце, развалившись на ступеньках роскошных яхт. Два огромных самца каждый день забираются на причал перед кофейным киоском, чтобы поспать в сиесту, совершенно не обращая внимания на толпы людей с камерами.

Я стоял в марине Пириаполиса. Ожидая, когда утихнет шторм, я осмотрел свою лодку. Первоочередной задачей было починить ветропилот. Сам флюгер унесло ветром, но триммер и механизм блокировки остались целыми. Мне нужно было приварить новый флюгер к сборке. В Уругвае используется то же напряжение в сети, что и у нас в Австралии — двести сорок вольт. Я мог бы подключить свой сварочный аппарат напрямую к сети, но в марине запрещено самому производить сварочные работы. У них есть свой сварщик. Его услуги, как и услуги любого другого сварщика в мире, я позволить себе не мог. Немецкой паре на соседнем понтоне нужно было приварить два кронштейна на кормовых шлюпбалках — работы на полчаса. Они вызвали местного сварщика. Прибыли четверо парней, провели на лодке шесть часов и выставили счёт на триста шестьдесят долларов.

Моим единственным соседом на дальнем внешнем понтоне был сорокафутовый стальной рабочий катер, перевозивший сменные экипажи на проходящие коммерческие суда. За неделю, что я там стоял, они ни разу не покидали причал. На борту жили двое парней. От скуки они иногда рыбачили с лодки, а однажды провели весь день, приваривая кронштейн для спутниковой антенны кабельного канала. Я познакомился с ними: инженер Рубен и приветливый рыбак средних лет с

опытом работы в Антарктике. Я сказал, что мне нужно кое-что приварить по-тихому. У меня есть всё оборудование, нужно только электричество. Рубен махнул рукой:

— Не проблема, кинем тебе кабель из машинного отделения.

Я посмотрел, какой у них разъём на кабеле, и купил такой же. Пириаполис — это пляжный курорт. Там есть лишь одна сварочная мастерская на вершине холма в пригороде. Я хотел купить у них металл. Парень покачал головой: "Нет ни одного лишнего куска". Он показал на полосы, лежащие на полу в мастерской: он заказывает ровно столько стали, сколько требуется для работы, дилер привозит её из Монтевидео. Он ничего не может продать.

— Кто-нибудь ещё может? — спросил я.

— Нет. Не в этом городе. И вообще, все закрываются на Страстную неделю. Заказать можно будет только после Пасхи.

Ветропилот, который я собирался построить, был Jeremy Mark VII. В одной из предыдущих инкарнаций я прикрутил простой лист фанеры к двум поперечным перекладинам. Он работал удовлетворительно несколько лет, пока его не снесло во время тайфуна, когда «Кехаар» перевернулся на 360°. Я снова оглядел всю лодку. Придётся использовать то, что есть в наличии. Две плоские перекладины на заднем сиденье особо не нагружены, можно их срезать. Внутри каюты я нашёл толстостенную нержавеющую трубу длиной два фута: она станет новой осью. Я вернулся в город, чтобы поискать фанеру. Магазины закрывались на Пасху, но в одном хозяйственном мне продали лист дешёвой десятимиллиметровой фанеры. Немного толстовата, да и качество было ужасным, но имея целый лист я могу позволить себе заменять флюгер часто.

В пасхальное воскресенье я соединил все удлинители, срезал нержавейку, которая была частью моей лодки, и принялся за сварку. Я знал, что охранники прибегут, как только увидят из офиса вспышки сварки. И действительно, когда я уже

заканчивал последний шов, юноша с прыщавым лицом и блокнотом шёл по понтонам, чтобы положить этому конец. Когда он подошёл, я снял маску. Я не сказал ни слова, просто спокойно посмотрел на него. Спокойно, как это определяют мои русские друзья: я невозмутим и спокоен, как удав. В этот момент Рубен высунулся из своей лодки и весело прокричал: "Ну, как дела? Всё получилось?" — "Почти готово", — ответил я. Мальчик что-то записал в своём блокноте, чтобы отчитаться в офисе и ушёл.

Даже с учётом того, что зимние тарифы ниже на треть, марина Пириаполиса была слишком дорогой. Шторм закончился, я дошёл до префектуры и получил штамп на выход из порта. В Уругвае полиция отслеживает все перемещения лодок. Если бы я выходил из страны, я бы не стал беспокоиться, но я собирался пройти примерно на сто миль вверх по течению в гораздо более дешёвую марину, которая всё ещё в пределах Уругвая. Пока я разбирался со швартовыми на палубе, прежде, чем успел поднять парус, прибежали два полицейских: "Стой! Стой! Ты не можешь выйти без УКВ-радиостанции. Шеф сказал, что ты должен установить радиостанцию, без неё выходить запрещено". Я объяснял, умолял, обещал, но всё напрасно.

Я бродил вокруг в унынии, пока не наткнулся на знакомого дельца-решалу. До сих пор он мне ничем не помог, только много говорил, но на этот раз предложил одолжить мне свою портативную УКВ-рацию. Я позвонил в префектуру и попросил разрешения на выход. "Подождите, мы приедем, чтобы проверить вашу рацию".

Оказалось, ручной УКВ-радиостанции не достаточно. Я вернул её хозяину, обошёл округу в поисках стационарной рации, купил единственную, которую смог найти и установил её. Полицейские снова пришли, чтобы проверить мою установку, и только тогда разрешили выход.

Моя цель перевезти «Кехаар» в Тихий океан была пока под большим вопросом. Я начал расспросы как только сошёл на берег в Пириаполисе и не расслаблялся ни на минуту все шесть недель. Разговаривал с аргентинскими шкиперами, с местным решалой, с водителями грузовиков, подвозивших меня автостопом: со всеми, кто был готов слушать. Я листал глянцевые журналы о яхтинге, телефонные справочники и брошюры марин. Проверял все номера телефонов и адреса электронной почты, которые мне давали, но повсюду словно натыкался на невидимую резиновую стену, как в романе Кафки, или пробирался через болото густой патоки, которое меняется, когда на него смотришь. Как только одна дверь закрывалась перед моим лицом, тут же захлопывалась и другая. Вся реклама подобных услуг в Буэнос-Айресе прекратилась примерно два года назад. До этого было несколько парней, перевозивших лодки из одного места в другое. Я посмотрел старые номера яхтенных журналов и попытался позвонить по указанным в рекламе номерам. Все они были мертвы. Парни, занимавшиеся бизнесом двадцать лет, внезапно исчезли. Аргентинцы, с которыми я говорил в марине, заверяли, что это работающий бизнес, но все контакты, которые мне давали, оказывались пустышкой.

Кто-то предложил рассмотреть возможность отправки «Кехаара» вокруг мыса Горн в качестве палубного груза. Я написал всем ста тридцати четырём зарегистрированным экспедиторам в Монтевидео. Большинство не потрудились даже ответить. Один спросил, предпочитаю ли я осуществить перевозку самолётом или морем. Ближе всего к решению проблемы я был, когда нашёл парня, занимавшегося обустройством лодочной верфи в Хуан-Лаказе, то есть в том самом порту, где стоял. У него был грузовик, на котором был установлен пятнадцатитонный кран. Он строил ветрогенераторы для правительства, но также перевозил яхты в пределах страны. Он даже составил приблизительную смету,

однако через три недели проволочек сказал, что Департамент транспорта не даст разрешения, так как он не был зарегистрированным международным перевозчиком. Для регистрации нужно было иметь шесть грузовиков, а у него было только два.

Это просто не имело объяснения. Я лично знал людей, которые перевозили лодки, реклама была разбросана по всем старым журналам, но ни одного свежего. И лишь когда я поехал автостопом по Аргентине к водопадам Игуасу, бразильские водители грузовиков объяснили мне загадку. Пограничные переходы открыты для туристов, но для всех других целей границы Аргентины закрыты. Очевидно, из-за напряжения в отношениях, страны снова что-то не поделили. В регионе происходило немало войн, которые каждый раз сильно сдвигали линии границ. Фолклендская война была лишь одной из них, белые люди редко слышали о других. Никто не остался доволен результатами. Буэнос-Айрес по-прежнему считает Уругвай своей отколовшейся восточной провинцией. Водители грузовиков говорили, что хорошо оформленный контейнер на пересечении чилийской границы со стороны Аргентины тратит не менее трёх дней. Перевозка чего-то нетрадиционного, например яхты гринго, не будет иметь никаких шансов. При этом чиновники никогда не скажут прямо «нет». Они будут продолжать отправлять меня обратно в столицу за дополнительными несуществующими разрешениями, будут доить досуха, пока у меня не закончатся деньги, а затем заберут лодку. В этом водители были единодушны: "Забудь. Ты не провезёшь её. Не сейчас".

Неделя путешествия по Аргентине была прекрасной, а водопады Игуасу не поддаются описанию. Обратно я вернулся на автобусе: это было дешевле, чем еда на неделю, если возвращаться автостопом. Началась зима, погода была адски суровой, холодной и ветреной. Я терял время. Каждый раз, когда метео объявляет штормовое предупреждение, полиция

закрывает все порты и никому не разрешается входить и выходить, пока штаб не сочтёт погоду подходящей. Неважно, каковы фактические условия, порядок есть порядок, и самоволие строго наказывается. Во время осенних штормов порты оставались закрытыми в среднем пять дней в неделю. Нужно было уходить. Я даже думал вернуться тем же путём, что пришёл, но огибание Африки зимой меня не прельщало, а встреча с Индийским океаном в неподходящее время года была бы безумием. Впереди был только один маршрут — в Панаму, и я пошёл, поджав хвост.

Глава 23. Панама.

С Панамой мне повезло. Тысячу миль от Гренады я пролетел с сильным пассатом за неделю. Около десятого градуса северной широты, когда за островами Сан-Блас поднялись в

далёкой дымке Кордильеры, ветер стих, и последние пятьдесят миль до Порто-Линдо заняли три дня.

Я сделал остановку на Гренаде, чтобы купить свежих фруктов и овощей, а также оформить какие-нибудь бумаги. Я слышал, что в Панаме штрафуют на пятьдесят долларов, если документы не соответствуют их стандартам. Уходя из бюрократического Уругвая, я решил, что проще будет отбыть, не беспокоя их. Я был на Гренаде пару лет назад, и тогда оформление документов было очень простым. На этот раз я предстал перед накрахмаленным офицером иммиграционной службы с непонятным листком бумаги, который, как я утверждал, был разрешением на выход. В Уругвае мне вообще не выдали никаких новых документов. По прибытии проштамповали обратную сторону моих документов с Кабо Верде, и затем Армада добавляла несколько каракулей в каждом порту и очередной штамп на том же потрёпанном листе.

— Откуда, говорите, вы прибыли? Из Уругвая?

Он загрузил свой компьютер и набрал в Google «Уругвай». Я слышал, как он бормотал: "Южноамериканская страна, испаноговорящая…" Офицер указал на мой грязный листок:

— Это на испанском? — Я с радостью согласился и указал на слово «Панама», которое сам ранее нацарапал шариковой ручкой между подписями. — Иду из Уругвая в Панаму и остановился здесь, чтобы пополнить запас продуктов.

Офицер не хотел выглядеть глупо, поэтому больше ничего не стал спрашивать, поставил штамп внизу и выдал мне визу на девяносто дней. Когда же я сказал ему, что уйду в тот же день, он выдал мне красивое официальное разрешение на отход в Панаму. Хотелось бы, чтобы формальности всегда проходили так гладко.

Правила въезда в Панаму постоянно меняются. На этот раз изменения облегчили задачу. Визовый сбор в размере ста долларов был отменён и Порто-Линдо был объявлен

официальным портом въезда. Чиновник куна смотрел фильмы в своём офисе-контейнере в марине Порто-Линдо. Дружелюбно болтая по-испански, он заполнял бесчисленные формы, тройные квитанции и компьютерные отчёты, затем вручил мне счёт. Я просмотрел список услуг. Один пункт привлёк моё внимание: "Отказ от досмотра судна — двадцать долларов США". Я повернулся к капитану порта с улыбкой:

— Это значит, что вы берёте с меня двадцать долларов за то, чтобы не досматривать моё судно?

Он кивнул, действительно так.

— Вы хотите осмотреть его?

Лёгкое покачивание головой прояснило его позицию. Ему было наплевать на мою лодку. Это был псевдозаконный способ получить свою долю при оформлении въезда. Я не мог себе позволить разозлить всемогущего капитана порта из-за жалких двадцати долларов и заплатил. Он остался доволен и с готовностью оформил выход в Австралию через канал, проштамповав открытую дату выхода. Всё, что угодно, за небольшую сумму денег.

На якорной стоянке я столкнулся с Хансом Клааром, которого не встречал с Дурбана (мы виделись двадцать лет назад). Я наконец-то хорошо рассмотрел его нынешнюю лодку «Ontong Java». Великолепное семидесятипятифутовое полинезийское двойное каноэ, которое он построил в Западной Африке всего за шесть недель. Один его корпус на десять футов короче — "Мне не хватило материалов", — сказал он. Оснащённый парусом «клешня краба», свой первый пробный переход он сделал из Гамбии в Западной Африке через Атлантику на Барбадос.

Порто-Линдо и Панама в целом идеальное место, чтобы передохнуть какое-то время. Дружелюбное, дешёвое, достаточно цивилизованное, чтобы комфортно жить, но цивилизованное пока ещё не слишком, нет. Из Порто-Линдо идёт дорога с дешёвым и надёжным автобусным сообщением с

Портобелло и супермаркетами в Сабанита и Колоне. Я был не единственный, кто наслаждался сдержанным гостеприимством этого места: здесь я встретил несколько запоминающихся персонажей.

Мой план в Панаме был прост: доставить наконец чёртову лодку в Тихий океан. Я разрабатывал несколько вариантов одновременно: 1) пройти по каналу, 2) перевезти на грузовике пятьдесят километров через перешеек, 3) неопределённое «другое». Я был готов потратить немного денег, чтобы сделать это чьей-то чужой проблемой. Проблема была ещё в том, что на берегу девять парней из десяти — мошенники, готовые забрать ваши деньги и не дать ничего взамен. Нужно было найти этого десятого, который действительно сделает. Я перебрал всех девятерых мошенников, прежде чем наткнулся на честного парня.

Перевезти «Кехаар» на грузовике казалось самым простым способом. Через несколько дней я уже толкался в нескольких местах. Был там один толстый янки, родившийся в Зоне канала — по сути скользкий посредник, который не смог прижиться в Штатах и вернулся в Панаму. Он перегонял большие скоростные катера из марины Порто-Линдо в Панаму и у него были связи. Поначалу мы хорошо ладили, его смета была разумной и мне казалось, что он заинтересован. Но когда он узнал, что я сам здесь и буду присутствовать во время операции, сразу остыл, начал придумывать идиотские оправдания и через неделю слился.

В Колоне меня направили в местную команду водолазов, которые занимались подводной сваркой и регулярно перегоняли яхты в Панама Сити. Их менеджер, холёный молодой чернокожий парень с безупречными манерами, показался мне честным. Да, у них есть собственный грузовик и прицеп. Да, они могут. Около трёх с половиной тысяч долларов, но как только их кран вернётся на базу, да... скорее всего, на

следующей неделе, на следующей неделе, на следующей неделе, на следующей неделе... И так далее.

В Порто-Линдо я встретил Яапа — молодого голландского шкипера пятидесятифутового моторного парусника. Он предложил провести меня через канал. Не так давно он провёл через канал другую лодку и был уверен, что всё получится. Мы прошли последние тридцать пять миль до Колона, на северной конечной точке канала и заказали обмер. Два инспектора пришли проверить наши лодки. Яапа приняли, «Kehaar» не прошёл. Буксировка в канале больше не допускается. Ни при каких условиях. Судно должно «начать транзит собственным ходом». Только если двигатель выйдет из строя во время транзита, лодку проведёт через канал специальный буксир за 14 000 долларов наличными.

Я застрял в Колоне. Вопреки информации из интернета, там есть разрешённая безопасная якорная стоянка, удобная и бесплатная. Вам не нужно платить состояние в белом гетто марины Shelter Bay. Просто встаньте на якорь у Clube Nautico в северо-западном Колоне примерно в пятидесяти метрах от причала. Дно держит хорошо, безопасность не проблема, просто платите три доллара в день клубу за швартовку динги у их причала. Такси в любое место стоит один доллар или меньше, супермаркеты рядом с клубом. Вокруг множество промышленных верфей, и вскоре я вёл переговоры с техасским байкером, у которого на барже прямо рядом с клубом был установлен пятисоттонный кран. Его цена была разумной, у него был приятель с грузовиком, он знал обстановку на другой стороне... где-то я уже слышал такое раньше..? Мы разошлись по вопросу страховки, которая мне была бы нужна на другой стороне, когда придётся спускать лодку в Тихий океан в марине. Никто не хотел страховать «Кехаар». Поскольку предполагаемые расходы сильно превысили мой бюджет, я написал парню с "Харлеем", что бизнес у нас не получится. Он

пришёл лично на следующий день, заверяя меня, что можно найти другой способ...

Тем временем я рассылал электронные письма повсюду. Есть зарегистрированные лицензированные агенты, занимающиеся транзитом канала — это дорого, но есть также нелицензированные опытные «помощники». У меня было несколько имён, я писал им из Гренады с просьбой о помощи. Два лучших контакта молчали. Человек №1, как оказалось, отбывал срок в Колумбии (его поймали с чемоданом кокаина), а человек №2 не удосужился ответить. Разочаровавшись, я даже взялся за «другие» варианты. Я начал узнавать, нельзя ли приобрести подержанную лодку на тихоокеанской стороне в Панаме. Может быть, дешевле купить другую лодку, загрузить свои пожитки и отплыть домой?

Пока я продвигался в отчаянном направлении, мой контакт №2 по имени Тито прислал ответ. Я не особенно обрадовался. Если ему потребовалось три недели, чтобы ответить на моё электронное письмо, чего от него ожидать? Но Тито был настойчив. Нет двигателя? Никаких проблем. Он делал это раньше, много раз. Двадцать пять лет опыта, ни одного прокола. У него была хорошая репутация в сети, поэтому через три дня торга я согласился встретиться с ним в «моей» колумбийской кофейне за углом. Ровно через неделю «Кехаар» оказался в Тихом океане.

Тито — местный парень. Он вырос с рыбаками на пляже в Колоне, служил моряком, а когда женился, остепенился и занялся этим «помогательным» бизнесом, переправляя гринго через канал. Теперь, когда опытный яхтсмен может делать всё сам, в сети, бизнес Тито пошёл на спад, и остались лишь трудные случаи вроде «Кехаара». Он работал над разрешениями для двух других яхт, но, увидев, что я немедленно исполнял всё, что он мне говорил и готов был раскошелиться, стал работать с «Кехааром» на постоянной основе. Тито сносно говорит по-английски, но все его партнёры

говорят только по-испански, поэтому я согласился. Это очень помогло.

Оказалось, отсутствие двигателя было лишь одной из моих проблем. «Кехаару» не хватало ряда других важных опций, которые я должен был предоставить: навигационные огни, УКВ-радиостанция, туалет, поручни, тент для лоцмана, швартовы, кранцы, четыре швартовщика... Буксировка не разрешалась, но подвесной двигатель допускался, если им можно было управлять с палубы и он мог обеспечить скорость более пяти узлов.

Мы занялись этим вопросом. Тито нашел рыбака Элиаса, который одолжил мне почти новый подвесной двигатель мощностью тридцать лошадиных сил по разумной цене. Элиас и сам пришёл, чтобы присматривать за своим мотором. На побережье Панамы доверие в дефиците. Рядом с баржей техасца стоял большой паром "RORO", переоборудованием которого занималась сомнительная банда из Кюрасао. Я пришвартовал «Kehaar» к нему. Капитан — весёлый сварщик кубинец с сигарой в зубах — изготовил и приварил к транцу кронштейн. Мы подвесили мотор и на первом пробном испытании получили пять узлов. Двое сыновей Элиаса пришли с масками для дайвинга и почистили «Кехаар» ниже ватерлинии. Следующий тест показал шесть узлов на половине газа. Моя электрическая система деградировала из-за постоянной облачности, но в Колоне можно купить абсолютно всё, если знаешь, куда идти. Хороший таксист отвезёт вас в нужное место за лишний доллар. Я купил новый солнечный регулятор и автомобильный аккумулятор, установил китайские навигационные огни на уровне палубы и свою маленькую УКВ-радиостанцию из Уругвая. Убрал все верёвки с палубы, чтобы освободить достаточно места для швартовщиков, установил поручни и тент над сиденьем. Тито принёс переносной химический туалет, большие бухты дюймовых канатов, кранцы из покрышек — всё, что было нужно для осмотра. Через четыре

дня мы были готовы и снова заказали обмер. Тито знает всех инспекторов по именам, и нас одобрили для прохода через канал. В тот же день, когда «Kehaar» вернулся и пришвартовался перед клубом, мы на такси съездили в банк в Колоне, где оплачивается транзит. Лодка длиной до пятидесяти футов в целом платит чуть меньше тысячи долларов США. Ещё девятьсот долларов вносятся в качестве депозита на случай, если что-то пойдёт не так. Всё оплачивается наличными, кредитные карты не принимаются. Панама называет свою валюту «бальбоа», но это настоящие американские доллары. Независимое государство Панама было создано США в начале двадцатого века, чтобы они могли спокойно прорыть свой канал. Угодливое отношение к американцам сохранялось вплоть до вторжения их солдат в страну: целью было сместить президента, который не нравился Белому дому (1989).

На чёрном рынке мы купили кучу пластиковых канистр из-под растительного масла (по доллару за штуку) и наполнили их топливом. Потребовалось около ста литров, чтобы провезти «Кехаар» через канал со скоростью пять с половиной узлов. Последнее требование — еда. Лоцмана нужно кормить. Но не стоит готовить пасту или блюда из риса, они предпочитают жареную курицу KFC и китайскую еду, по крайней мере в первый день, а на следующий день подойдут любые сэндвичи, какие вы сможете раздобыть.

Панамский канал — впечатляющее произведение инженерного искусства. Он работает круглосуточно и без выходных уже более ста лет. За столетие он останавливался всего четыре раза. В начале 1900-х годов его закрыли на неделю из-за сильного оползня. Однажды он закрылся на двадцать минут из-за забастовки недовольных лоцманов, а во время вторжения в Панаму в 1989 году генерал Норьега заявил, что заминировал ворота, и охране пришлось прочёсывать шлюзы. Наконец, в 2010 году катастрофические дожди заполнили озеро Гатун так сильно, что оно грозило

переполниться и смыть инфраструктуру. Движение было остановлено, тихоокеанские ворота открыли, чтобы спустить воду. Проход яхт начинается ближе к вечеру. Ряд шлюзов поднимает лодку на двадцать с лишним метров над уровнем моря. Бетонные стены шлюзов побиты тысячами судов. Оригинальные шлюзы — это 100-летние клёпанные железные конструкции, построенные непосредственно на месте. Ворота для новых больших шлюзов, которые открылись в прошлом году, были изготовлены в Италии и установлены позднее. Старые шлюзы имеют длину ровно тысячу футов. Десятилетиями суда строились так, чтобы плотно входить в шлюзы канала, оставляя всего пару футов зазора с каждой стороны. Для буксиров в шлюзах места нет. Шлюзы Гатун на карибской стороне представляют собой три камеры, соединённые в одну, и суда перемещаются между ними с помощью небольших электрических кареток, как на альпийских железных дорогах. Несколько наборов рельсов расположены параллельно шлюзам, прочные тросы идут от судового крюка к восьми кареткам, и они могут тянуть мамонта в шлюзе. Иногда большое гружёное судно всё же слишком тяжело для них, и судну приходится подрабатывать винтом. Яхтам лучше не попадать в струю от винта.

Длина канала чуть больше пятидесяти миль и большая часть пути проходит не по каналу, а по искусственному озеру Гатун. После наступления темноты в первый день лодки швартуются к большому бую на озере недалеко от шлюзов, затем катер службы канала снимает лоцмана и вы проводите ночь со своими швартовщиками на озере. Нас было много на «Кехааре»: Тито, его сын-подросток и дочь в составе экипажа (каждый платил по 120 долларов за проход), молодой толстяк по прозвищу Мелон, швартовщик, Элиас (управляющий своим двигателем) и я. Утром привезли другого лоцмана и мы пошли зигзагом по озеру. Страна прекрасна: нетронутые джунгли со всех сторон. Мы даже проплыли мимо каймана. После озера

Гатун идет Кулебра — семимильный искусственный канал, прорытый через главный хребет. Слово «кулебра» означает змея (видимо, название дали из-за её первоначальной извилистой формы), но столетие дноуглубительных работ, расширения и обслуживания выпрямило змею до плавных изгибов. Обслуживание продолжается постоянно и в работы вкладывается много денег. На тихоокеанской стороне геологи обнаружили тектонический разлом как раз в том месте, где должны были быть шлюзы, поэтому они разделили их на две части с небольшим озером над самим разломом. В Тихом океане серьёзные приливы у побережья Панамы достигают шести метров, поэтому внешние ворота шлюзов самые высокие.

Катер забрал лоцмана уже в сумерках перед портом Бальбоа, и мы ещё час шли вдоль дамбы к якорной стоянке в Амадор. Яхты и рабочие катера занимают мелководье, но места хватает всем. Места для швартовки динги постоянно меняются. Мне повезло, я наткнулся на свободное место у пирса Береговой охраны, где останавливается автобус до Панама Сити. Моя команда сошла со своими бонусами, "Кехаар" мирно покачивался на волнах Тихого океана. Доля Тито составила около 1300 долларов включая четырёх проводников, кубинского сварщика, аренду двигателя, топливо, охранников на причалах и все прочие услуги. Я всё ещё думаю, что это была хорошая цена. Наш транзит прошёл как по маслу и через две недели управление канала вернуло депозит в размере девятисот долларов на банковский счёт моей любимой в Дарвине. Я сделал все необходимые покупки в Колоне, только свежие овощи и фрукты ждали на Центральном рынке Панама Сити. Через два дня после прохода через канал я ушёл.

Глава 24. Тихий океан.

Я облажался. Я не знал, что в Центральной Америке есть свой муссон. Столько всего я ещё не знаю! Слово «муссон» происходит от арабского «маусим» и означает «время года». Муссонный ветер — это сезонный ветер, смена муссонов — сезонная смена. Самый известный муссон — азиатский. Его влияние простирается от Мадагаскара до Японии и от Австралии до Персидского залива. Летом азиатский континент нагревается, горячий воздух поднимается и на его место притекает более холодный воздух с прилегающих территорий. Зимой картина меняется на противоположную. В некоторых других местах есть свои муссоны, но гораздо меньших масштабов. Я встречал муссонные ветры на северо-востоке Бразилии, я читал о муссонах в Западной Африке, но я никогда не предполагал, что в Центральной Америке существует подобное явление, хотя в книге «Океанские маршруты мира» оно описано подробно. Читая, я как-то пропустил целый раздел.

Летом Северо-Американский континент нагревается и сдвигает погодные системы далеко на север. Экваториальная зона (узкий пояс, где встречаются пассаты двух полушарий) оттесняется к северу от экватора на мексиканское побережье Тихого океана до четырнадцатого или даже семнадцатого градуса северной широты. Юго-восточные пассаты южного полушария следуют за ней, смещаясь далеко к северу от экватора, где их быть, по идее, не должно. В северном полушарии под действием силы вращения Земли они меняют направление и становятся юго-западными. Эффект наиболее выражен в разгар северного лета, то есть в июле и августе, и

постепенно уменьшается и исчезает зимой, начиная с декабря. Зима — время плавания на юг от Панамы. Штилевой пояс висит примерно на четвёртом-пятом градусе северной широты, а юго-восточный пассат начинается в районе экватора.

Я вышел из Панамы через Тихий океан в середине сентября. На борту пятимесячный запас провианта и воды. Первоначально направился на юг в направлении Маркиз. До Галапагосов ожидались слабые ветра, потом, после экватора, быстрый переход с пассатом до Фату Хива. Я рассчитывал примерно на шесть-восемь недель, возможно пару месяцев. Увы! Через три с половиной месяца я прибыл на совсем другой архипелаг, встал на якорь у Мауи, на Гавайях, после ста четырёх дней в море.

Я вышел из Панамы в неподходящее время. Зона конвергенции стояла прямо здесь, на широте около десяти градусов к северу. Каждый день лило как из ведра. Дожди были такие сильные, что однажды наполнили мой динги водой дважды за день. На тихоокеанской стороне, в Панама Сити, погода была очень переменчивая, дули слабые ветра — это был морской или береговой бризы, тяготеющие к южному направлению. Несколько дней спустя в Панамском заливе установился юго-западный ветер и продолжал дуть в этом направлении. Очень слабый ветерок в точности с того направления, в котором мне необходимо следовать. Строго в нос, с самого первого дня. Непрерывный слабый юго-запад силой в два-три узла, неизменный в течении многих дней. «Кехаар» не особенно хорошо лавируется против слабого ветра. Течения абсолютно беспорядочные. Мощный океанский поток упирается в материк и закручивается как клубок змей. Я планировал остановиться на островах Перлас и почистить дно, покрасить ватерлинию, нанести ещё слой необрастайки. Но попасть туда без продолжительной борьбы у меня не получалось. Я был не расположен бороться.

Пространство от Панамы до Галапагосов как правило проходят под мотором (бóльшую часть пути) даже в

благоприятный сезон. Лодки обычно пересекают экватор и там ловят юго-восточный пассат. С течениями тоже не стоит шутить, можно попасть в западню. Эдуард Ингрис на бальзовом плоту «Ла Кантута» в 1955 году вышел из Эквадора. Сдрейфовав слишком далеко на север, они оказались у Галапагосов. Выйдя из зоны течения Гумбольдта, попали в круговой поток диаметром в шестьсот миль (между Галапагосами и Панамой). Спустя девяносто семь дней экипаж был спасён проходящим экспедиционным судном. Альберто Торроба в девяностых годах вышел из Панамы на долблёном каноэ и тоже попал в водоворот между Панамой и Галапагосами. При постоянных штилях, не продвигаясь на юг, он израсходовал провиант и на вёслах вернулся в Панаму, чтобы начать всё заново.

Неделями я сражался со слабыми встречными ветрами, дрейфуя к колумбийскому побережью. Однажды я оказался всего в ста десяти милях от экватора, но материк и встречное течение преградили путь, мне пришлось лечь на галс в море и больше так и не удалось снова приблизиться к экватору. При юго-западных и юго-юго-западных ветрах лучшее, что я мог сделать — это ползти на запад со скоростью в один узел. В полном отчаянии я перестал считать время и расстояние, перестал планировать и даже думать. Я не заглядывал в будущее дальше чем следующий приём пищи или просвет в облаках, чтобы взять высоту солнца с помощью секстанта. Было холодно. Течение Гумбольдта, идущее от берегов Перу, покрыло небо сплошной серой пеленой.

Это были долгие тридцать семь дней. Тридцать дней ушло на то, чтобы пройти первые тысячу миль. Тридцать дней! Абсолютный антирекорд в моей карьере. Пару дней спустя я пересёк меридиан Галапагосов. Ближайший остров остался в пятидесяти милях к югу вне зоны видимости. Я изучал погодные карты и «Океанские маршруты». Они обещали изменение ветра после Галапагосов. Юго-восточный пассат позволил бы мне добраться до экватора и выйти к Фату Хива.

Но этого не произошло. При почти полном штиле круговорот течений отнёс меня на север в зону экваториального противотечения, которое понесло меня обратно в Панаму со скоростью двадцать пять миль в сутки. При слабом северо-западном ветре выбраться из него на юг было невозможно. Я пробовал лавироваться и за следующие двадцать четыре часа прошёл три мили назад. Бороться против встречного течения было невозможно. У меня оставалось два варианта: повернуть назад и вернуться в Панаму (после пяти недель усилий потраченных на то, чтобы дойти сюда!), либо идти по ветру и попытаться выйти из течения на север.

Я хорошо представлял себе последствия. Ещё до того, как я выйду из потока противотечения, которое имеет ширину около трёхсот-четырёхсот миль, попаду в штилевой пояс. А к северу от него зона слабых ветров от тени мексиканских гор, простирающаяся на две тысячи миль на запад. Там можно будет рассчитывать лишь на северные ветра и у меня не будет ни малейшего шанса вернуться на континент. Всё это происходило в конце сезона ураганов. Следующая суша, куда я мог реально надеяться добраться, были Гавайи — посреди океана, в трёх тысячах шестистах милях впереди. Потребуется много времени, чтобы выбратся из ветровой тени Америки в открытый Тихий. Я сделал запасы на весь путь до дома, на борту было продуктов и воды на четыре месяца, но я сказал своей любимой, что выйду на связь через два, максимум два с половиной месяца. Она будет беспокоиться, если я пропаду надолго.

Особого выбора у меня не было. Дрейфовать обратно в Панаму я не хотел, и с чисто парусной точки зрения имело смысл идти через Гавайи. Это не делало переход через Тихий океан более длинным. Я мог последовать маршруту галеонов Акапулько-Манила: их описания утверждают, что как только мы выйдем из-под защиты мексиканских гор, полетим со свежим ветром. Гавайи находятся прямо посередине пути Панама-Филиппины, на тысячу миль ближе к Азии, чем Маркизы. В

моём первоначальном плане, из Фату-Хивы мне пришлось бы снова пересекать экватор на север из-за сезона циклонов в Южном полушарии, пробираться через экваториальную зону и область со встречным течением (они тянутся прямо по всей ширине океана), а затем взять курс на Филиппины. Идя через Гавайи я уже преодолел бы все сложные участки.

Ещё тридцать семь дней я тащился вперёд, преодолевая встречное экваториальное течение, через штилевую зону в подветренную сторону Мексики, ловя северные бризы, изнемогая от штилей. Дважды я нырял и соскребал с днища морских уточек. Бесчисленное количество раз опускал порванный парус и латал его, как мог. Чинил сломанное рулевое управление. Продвижение шло очень медленно: сорок-пятьдесят миль в день. Тихий океан — огромный участок воды, десять тысяч миль в поперечнике.

«Кехаар» отрастил крылья. Крылья олуш. За всё время перехода я вообще не видел рыбы, но каждый вечер стая сварливых толстых олуш прилетала на ночлег на мою палубу. Так что вместо рыбы я питался олушами. Олуша — большая птица, в ней много мяса, и это самые глупые существа, которых я когда-либо встречал. Прилетая с пустынных необитаемых островов, они совершенно не боятся людей и очень медленно учатся этому. Отдельные стаи сопровождали «Кехаар» по три сотни миль, затем вдруг улетали, после чего прилетала другая стая. Их много по обе стороны Галапагосских островов, Клиппертона и многих атоллов Микронезии. Только глупые молодые особи с коричневыми перьями садились на палубу. Пролетая над лодкой и готовясь к неуклюжей посадке, они опорожняли свой кишечник, заляпывая весь парус. Четырнадцать птиц, устроившихся на носовой палубе, так сильно её загадили, что даже энергичная чистка не помогала. Хуже всего было когда они пытались приземлиться на солнечную панель — самую высокую и удобную поверхность. Они гадили на неё, и никакие попытки их согнать не имели успеха. Единственный способ освободить панель — подойти и

схватить одну птицу за хвост (никакой скрытности тут не требовалось), быстро стукнуть её о палубу и использовать тушку, чтобы смести остальных с панели. Когда я поймал одну олушу, остальные просто уставились на меня, не понимая, что произошло, и даже не думали улетать. Когда я смёл их в море, они пронзительно кричали и хлопали крыльями, отрываясь от волн, но через пять минут снова попытались приземлиться на ту же панель. Я ограничился одной олушой в день. Не стоет убивать больше, чем можешь съесть. Водоплавающую птицу я не ощипываю. Отрезаю конечности и голову, затем снимаю с неё кожу и потрошу, оставляя печень и сердце для быстрой готовки. У олуш стоит оставить грудные мышцы, ноги и шею. После того, как сварите суп, шею лучше выбросить. Дабы не подпускать птиц к лодке, я привязал крылья по всей длине перекладины, окружающей солнечную панель. Одну стаю это отпугнуло, но при смене караула новая толпа просто приземлилась прямо на них. Привязывать крылья к поручням на носовой палубе было пустой тратой времени. Олуши их совсем не боялись. Возможно, им было неудобно приземляться на шатающиеся перья, но они нашли другое место.

Как приготовить олушу? Снимите с птицы кожу, выпотрошите её, затем сварите мясистые части с бадьяном и перцем чили. Без скороварки дайте ей постоять около сорока пяти минут, затем оставьте на несколько часов в горячей (остывающей) воде, чтобы она стала мягче. Отделите кости от тушки, выбросив шею. Нарежьте лук, батат, овощи. Варите до тех пор, пока овощи не станут мягкими. Перед подачей на стол порвите два листа сушёных водорослей «нури» и положите их в суп. Подавайте с рисом. Оно определенно стоит трудов, даже если ваши трюмы полны вкусных консервов. Между обитаемыми островами, как в Индонезии, даже молодые птицы гораздо умнее, охотиться на них сложнее.

Во время длинного одиночного перехода нужно крепко держать свою крышу. Она не обязательно съедет, но будет двигаться в этом направлении, и это выглядит интересно. При

отсутствии внешней стимуляции весь ваш мир сжимается до размеров собственной головы, и с этим приходится как-то справляться.

Язва желудка, которую я подхватил в Атлантике, снова обострилась. Я противостоял ей медитацией три раза в день. «День вины» — два с половиной месяца после выхода из Панамы — крайний срок, когда я обещал связаться с домом, и он наступил, а вместе с ним и прозрение. Перечитав «Голографическую вселенную»[62], я понял, что действительно важно в моей жизни и как этого добиться. Я начал визуализировать исцеление всех болей и недомоганий, которые мне принесла старость и моё разочарование. Язва исчезла. Не буду вдаваться в подробности. Это довольно личные вещи, которыми не хочу вас утомлять.

На семьдесят шестой день я вырвался из зоны муссонов в открытый Тихий океан со свежим северо-восточным пассатом, и мы помчались. За следующие четырнадцать дней было пройдено тысяча пятьсот миль. Я проснулся от летаргии и начал писать письма всем, кого мог вспомнить. Зарядное устройство ноутбука сломалось через несколько дней после прибытия в Панаму, поэтому писать электронные письма было невозможно и я писал на бумаге.

Я вышивал настенные украшения и понял концепцию вышивки как колдовства, как его практикуют нивхи с Сахалина. Парус «Кехаара» украшен одним из их узоров.

Примитивный подсчёт показывал, что Рождество я проведу на Гавайях. Как думалось: "До Гавайев триста миль. Я делаю сто миль в день. Значит ещё три дня". Но уже на следующий день пассат стих и продвижение за день составило всего двадцать девять миль. На следующий день на восемь миль меньше. А затем какое-то завихрение течения отнесло «Кехаар» на юг и пришлось идти круто к ветру, чтобы вернуться на нужную широту. Рождество наступило и прошло.

У меня на борту была лишь единственная фотокопия карты, на которой был изображён весь архипелаг целиком. Она была

настолько старой, что острова на ней именовались как Сэндвичевы — это оригинальное имя, которое капитан Кук дал архипелагу. Я абсолютно ничего не знал о Гавайях. Пришлось заглянуть в атлас мира Ридерз Дайджест, чтобы посмотреть, на каком острове находится Гонолулу. Но Оаху был слишком далеко на севере. Первая суша на пути, Биг Айленд, не имел натуральных гаваней на подветренной стороне и крупных городов, где можно найти укрытие. На следующем острове Мауи был большой залив с подветренной стороны гор, пологие пляжи и значок с якорем, обозначающим якорную стоянку. Я направился туда. Гавайи — это США, и я понятия не имел, какой приём меня там ожидает, дадут ли мне вообще ступить на берег без визы. Но я особо не беспокоился, мне нужен был лишь интернет, чтобы сообщить любимой, что я в порядке, вода и свежие продукты. Они не могли мне в этом отказать. Деньги, чтобы оплатить всё необходимое, у меня были. Всё остальное было не обязательным.

Дымовые трубы Гавайев можно увидеть с поразительного расстояния. Биг Айленд (Гавайи) был окутан облаками, но я мельком увидел Мауи с расстояния в 70 морских миль. С другой стороны, сухой подветренной части гор, вершину Мауна-Кеа было видно в течение двух дней, если знаешь, куда смотреть и чего ожидать. Вулканы были увенчаны короной снега, но выглядели как гигантские коровьи лепешки, а не как величественные конусы вулканов в Центральной Америке. Я наблюдал огромные перевернутые воки, поднимающиеся на высоту четыре тысячи метров над уровнем моря, с крошечными прыщами астрономических обсерваторий около вершины. Из-за дымки пассата я потерял их из вида, когда они были в девяноста милях.

Пролив Аленуихаха между Биг Айленд и Мауи представляет собой классическую воронку Вентури, где ветер сдавливается высокими горами с обеих сторон. Если на открытом пространстве скорость пассата пятнадцать-двадцать узлов, то в проливе тридцать-тридцать пять с порывами до сорока и

более. Как только огибаешь нижний угол Мауи, ветер стихает, наступает штиль, и лодка медленно дрейфует по течению. В канун Нового года я покачивался на лёгкой зыби, ожидая, когда подует дневной бриз. Большой залив Маалайя, в котором я находился — известное место для наблюдения за горбатыми китами. Десятки чартерных лодок переправляют клиентов на крошечный остров Молокини (затонувший вулкан), где они гарантированно могут увидеть выпрыгивающего из воды кита. Я заштилел в двух или трёх милях от пляжей Мауи, все чартерные лодки подходили с севера, но, продвигаясь глубже в залив, я не видел ни леса мачт, которые можно было бы ожидать в марине, ни волноломов, ни других признаков города. На якорь можно было встать в самом начале залива в восьми милях к северу, но где город? Ведь все эти яхты откуда-то пришли. И есть ли здесь город вообще? Моя старая карта таких подробностей не отражала.

Несколько парусных лодок, заполненных туристами, прошли рядом, чтобы сфотографировать странный профиль «Кехаара». Я остановил одну из них и спросил шкипера, где находится гавань в этой бухте.

— Ты не знаешь, куда плывёшь? У тебя нет карт?

Я снова спросил, где находится город или марина, объяснив, что карта у меня старая и не очень подробная. Шкипер указал на север и сказал, что никакого города там нет, марина маленькая и переполненная, мест в ней нет, но лодки стоят на якоре у берега. Он дал мне копию местной карты. Уходя, он бросил через плечо: "Ты голландец, не так ли?" Я крикнул в ответ: "Ошибаешся, приятель. Здесь нет никаких чёртовых голландцев". — "Тогда что у тебя за акцент?" — "Русский акцент". Я видел, как глаза шкипера расширились от ужаса, он схватил УКВ-рацию, чтобы сообщить о нелегальном российском судне, проникшем в США.

В конце концов днём подул ожидаемый бриз, и я шёл в крутой бейдевинд, скользя между двумя вулканами, до якорной

стоянки оставалось шесть миль. Примерно через час прибыл изящный патрульный катер береговой охраны и осторожно обошёл «Кехаар» вокруг. У меня на транце был австралийский флаг и флаг Штатов, который я нарисовал на куске холста. Береговая охрана приблизилась: "Вы австралиец?" — "Да, приятель". — "Каков ваш последний порт?" — "Панама". Судно отошло и начало вызывать базу. Понемногу они вытягивали из меня всю необходимую информацию, каждый раз немного отходя в сторону. Ветер усилился и мы легли в дрейф на галсе в сторону открытого моря, чтобы облегчить общение. Ближе к вечеру, когда мы отошли слишком далеко, я попросил разрешения повернуть к берегу. К тому времени они проверили мой паспорт, удостоверение личности и прочее. Они были довольно дружелюбны и обещали организовать таможенное оформление, как только я встану на якорь. Убедились, что я ни в чём не нуждаюсь и даже написали моей любимой в Дарвин, чтобы сообщить, что со мной всё в порядке. Наступил вечер, катер снова подошёл, и капитан спросил, не хочу ли я, чтобы меня отбуксировали. "Куда?" — поинтересовался я. Он указал на север в сторону пляжа, к которому я направлялся: "На якорную стоянку. Мы всё равно направляемся туда на ночь". — "Вы выставите мне счёт?" — "Нет, нет. Просто не хочется, чтобы вы провели ещё одну ночь здесь в штиль, когда до пляжа всего несколько миль". Был канун Нового года и парни тоже хотели домой.

Я с радостью принял предложение и ребята быстро завели длинный буксирный трос. Я был впечатлён. Хорошие моряки, профессиональные, эффективные, вежливые и дружелюбные. Через полчаса я уже стоял на якоре у Шугар бич в заливе Маалайя. Утром должны были подъехать официальные лица и я пообещал дождаться их на борту.

Однако под Новый год никто не пришёл. Это меня не удивило, ведь Новый год — это большой праздник в большинстве мест. Но на следующий день, опять же, ничего не

произошло. Это уже было странно. Я кого-то разозлил? Третьего утром большой толстый парень с огромной бородой подплыл на каяке к «Кехаару» и пожелал мне счастливого Нового года: "А вы знаете, что вы на первых полосах всех газет?" Я не знал, поэтому спустил на воду свой тузик, чтобы пойти разобраться.

Высадившись на берег, привязал тузик к дереву и прошёл две мили до станции береговой охраны в Маалайе.

— Что? Никто до сих пор не пришёл, чтобы вас оформить? Это неправильно.

Из береговой охраны позвонили ответственному лицу, и было слышно, как на другом конце провода кто-то медленно протяжно спросил: "У него есть документы?" Парень из береговой охраны поднял бровь в мою сторону. Я кивнул и похлопал себя по карману. У меня были все документы. "Да, у него всё с собой. Да, пятнадцать минут. Спасибо".

Вскоре прибыл помощник шерифа — вылитый мультяшный персонаж с пивным животом, низко висящим шестизарядным револьвером и набором чудовищных наручников. Мы сели за столик в пункте береговой охраны. "У вас есть паспорт?" Я протянул ему свой австралийский паспорт. Удовлетворённый, он начал листать страницы: "У вас есть виза?" Я избавил его от необходимости искать дальше: "Нет". — "Почему нет?" — "Я не намеревался посещать США. Шёл из Панамы в Австралию, но ветер не благоприятствовал". Даже не задумываясь, он кивнул в знак согласия: "Понятно. Обойдёмся без визы. Как долго вы собираетесь здесь пробыть?" Я давно уже подсчитал. Со всем, что мне было нужно, можно было управиться за неделю, поэтому я попросил 10 дней. Он не поверил: "Десять дней? И всё?" Бац! Въездной штамп оказался в моём паспорте. Он протянул его мне через стол: "Если нужно будет больше, приходи ко мне в офис. Добро пожаловать на Гавайи". Он отодвинул стул и встал, чтобы уйти. Я был поражён. Всё так просто. А как насчёт разрешения на выход? "Ты что, серьёзно

собираешься покинуть США через десять дней?" — Он очень удивился. Я подтвердил, что иду домой, в Австралию, и не намерен зависать на Гавайях.

Он перевернул мой въездной документ и шлёпнул штамп выезда с датой. Затем указал на заполненную мной выездную иммиграционную карточку: "Перед выходом оторви эту нижнюю часть и отправь мне по почте. Это и будет твоё разрешение". Полицейский передал мне визитку со своим адресом электронной почты и ушёл. Всё это стоило мне девятнадцать долларов. Во второй раз я был впечатлён. Я сужу о стране по её пограничным формальностям, и Гавайи продемонстрировали, что это сильная уверенная страна, которая никого не боится. Я вышел из офиса береговой охраны налегке и перешёл через дорогу в бургерную. Формальности окончены! Маалайя — это не город и даже не деревня, это туристическая структура, обслуживающая бизнес по наблюдению за китами. Я съел праздничный бургер и выпил кофе, что обошлось мне в ту же сумму, что и таможня: целых девятнадцать долларов. Я взглянул на местные газеты, лежавшие на столе. «Кехаар» на первой странице «Мауи Ньюс» с идиотской статьёй на третьей странице: "Дезориентированный австралийский моряк спасён у западного побережья Мауи". За прошедшие годы у меня было много похожих случаев с новостями, но никогда настолько глупого. И это было только начало. Сразу после Нового года газетам было не о чем писать, поэтому мировые агентства подхватили эту глупость и, ничего не проверив, раздули её до невероятных размеров. "Гуардиан", "Вашингтон Пост"... Хуже всего были ребята из "Сидней Морнинг Геральд", которые прочесали интернет в поисках моего имени и выдали бессвязную мешанину, которую нашёл Гугл: "Известно, что он продаёт кофе на улицах Дарвина..." Наша местная газетёнка в Дарвине внесла свои пять копеек мудрости, завершив свою статейку словами: "Мы надеемся, что он усвоил урок". Никто из них не

пришёл поговорить со мной, никто не связался с береговой охраной, чтобы что-то проверить. Откуда взялась эта история? От того придурка-шкипера, который запаниковал, услышав, что у меня русский акцент? Он считал себя «добрым самаритянином», который спас меня, когда я заблудился в море. Погуглив моё имя, журналисты нашли адрес моей любимой в Дарвине, и не имея возможности связаться со мной, вместо этого приставали к ней с просьбой рассказать «историю». Бедная девочка только что пережила месяц тревожного ожидания, не зная объявлюсь ли я живым, и всё, что у неё было — это короткое текстовое сообщение от береговой охраны. И вот они требуют подкаст, интервью, Skype и всё такое. Я был в самой развитой стране мира, но мои средства связи оставались крайне ограниченными. В Штатах нет общественных интернет-кафе. У каждого своё подключение. Без телефона и подписки на интернет мне пришлось тащить свой почти мёртвый ноутбук на общественном транспорте в торговый центр в Кахулуи на северном побережье Мауи. У ноутбука не было батареи, поэтому пришлось найти розетку рядом с кафе "Старбакс" и сесть на тротуаре, чтобы воспользоваться их Wi-Fi. Через полчаса охранник прогнал меня, соединение было прервано.

Вдохновляющим исключением среди клеветы в СМИ стали несколько красноречивых людей, которые встали на мою защиту. Помимо моей любимой, которая действительно выпустила когти, это были совершенно незнакомые люди, которые ничего обо мне не знали. Мои друзья в Дарвине написали в местные новости в таких крепких выражениях, что газета не осмелилась напечатать их мнение.

От Гавайев я шёл на запад с северо-восточным пассатом до самых Филиппин. Примерно в ста милях от Минданао ветер стих и я повернул налево, через экватор, через штилевую зону, через Индонезию, медленно двигаясь на юг со слабыми переменными ветрами и частыми грозами.

Когда проходил Амбон, в лодку попала молния, причём очень странным образом. Я прошёл под большой грозовой тучей, которая больше пугала своим видом, чем доставляла неприятности. Прогремели несколько трескучих молний, но дождя не было. И когда я уже вышел из под неё и впереди виднелась полоска голубого неба, в лодку ударило. Я сидел в люке, наблюдая за небом, как вдруг нержавеющие стальные утки в полуметре от меня заискрились, будто кто-то резал высоковольтные провода под напряжением. Поток искр, треск, а затем прямо над головой раздался чудовищный раскат грома. Если бы не гром, я бы вообще усомнился, что это молния. В полуметре от неё я ничего не почувствовал. Она не ударила в стальную мачту: верхушка мачты хорошо выкрашена эпоксидной смолой. Молния заземлилась в самом центре лодки, рядом с люком, где к палубе приварена батарея блестящих нержавеющих уток. Я нырнул внутрь, чтобы проверить электрику: светодиодные фонари работали, напряжение батареи тринадцать вольт. Всё в порядке, на борту нет другой электрики.

В середине марта, пробиваясь против слабого встречного ветра, я проскользнул между Серматой и Бабаром — двумя последними островами Индонезии. И угораздило меня за триста миль до конечной цели вляпаться прямо в развивающийся циклон... Для того, чтобы понять, что приближается циклон, не нужен спутниковый метеофакс. Огромная зыбь с юго-запада, горизонтальный дождь в течение двадцати четырёх часов, ветер тридцать узлов и более, низкие облака... Я взял рифы и развернулся, направляясь обратно в Индонезию, убегая прочь от центра депрессии. Циклон второй категории (ему присвоили имя Маркус) обрушился на Дарвин в следующее воскресенье, вырвав с корнем сотни деревьев и лишив город электричества на несколько дней. К моему приходу там уже был полный штиль, и мне пришлось вставать

на якорь с каждой сменой прилива. Последние двадцать миль до дома заняли два дня.

Больше мне добавить нечего. В Дарвине я вернулся к нашим разговорам с Полом о трудностях в общении, тщетности попыток поделиться опытом, о времени, потраченном на написание книг. Я писал об этом на первых страницах. Один из домоседов в нашем клубе сказал у меня за спиной: "В чём смысл? Неужели Крис не понимает, что всё это уже было?" С таким же успехом он мог бы спросить: "В чем смысл жизни? Всё это уже было."

Примечания

1. Динго завтрак — от названия австралийской дикой собаки динго. На сленге означает отсутствие завтрака как такового.
2. Чьяпас — штат Мексики. Производит до 60 процентов всего мексиканского кофе.
3. Бритва Оккама — методологический принцип, названный по имени английского монаха францисканца Уильяма из Оккама. В кратком виде он гласит: "Не следует множить сущее без необходимости."
4. Вулворт — международная сеть розничной торговли.
5. Сундук Дэви Джонса — морское дно на пиратском сленге .
6. Мыс — имеется ввиду мыс Доброй Надежды.
7. Алекс — Алекс Клаар. Один из членов семейства Клаар — известных мореплавателей, авантюристов, кладоискателей.

8. Барака, бараках, баракат — слово арабского происхождения, в переводе означающее «благословение», «благодать», «небесный дар».
9. Кунгу (на суахили) — тропическое дерево терминалия катаппа или индийский миндаль.
10. Африканеры — европиоидный народ в Южной Африке, потомки колонистов голландского, немецкого и французского происхождения.
11. BMX — разновидность велосипеда, изначально придуманная взрослыми любителями мотокросса для тренировок детей. Потом BMX уже перерос в отдельный вид спорта, разделённый на несколько дисциплин, три из которых являются олимпийскими видами спорта: BMX freestyle, BMX dirt, и BMX racing.
12. Лигерад (другое название — рикамбент) — лежачий велосипед, предусматривающий посадку велосипедиста полулёжа или лёжа на спине.
13. Пап — распространённое блюдо в Южной и Юго-Восточной Африке; представляет собой густую кашу или пюре сваренные из кукурузной муки.
14. Рисунки Брэдшоу — древние наскальные рисунки, обнаруженные в Кимберли, западная Австралия. Названы в честь Джозефа Брэдшоу (1854-1916), который был первым европейцем, столкнувшимся с ними в 1890-х годах.
15. Английская поговорка: "Верблюд — это лошадь, разработанная комитетом". Поговорка о бесполезности различного рода собраний, комитетов, комиссий и т.д.
16. Эрнст Ге́нрих Ге́ккель — немецкий естествоиспытатель и философ. Широко известны рисунки Геккеля, использованные им во многих работах.

17. Надпечатки на банкнотах с увеличением номинала применялись в Германии в период гиперифляции (1923-1924), в Никарагуа (1987-1990) и в Приднестровье (1996 — 1998). В России подобная практика не применялась.
18. Йобург — Йоханнесбург. Так его называют местные жители.
19. Август Гейгер — архитектор, спроектировавший особняк во Флориде, который называют «индуистский храм» или «индийский дворец».
20. Серпентинит или змеевик — плотная горная порода, состоящая преимущественно из одного или нескольких минералов группы серпентина, название которой происходит от сходства текстуры породы с текстурой кожи змеи.
21. Се́сил Джон Родс — южноафриканский политик и предприниматель. Он приложил много усилий для реализации своего видения железной дороги от Кейптауна до Каира.
22. Хендрик Маттис ван Зил (ван Зейл) - первый африканерский поселенец в Ганзи, Ботсвана. Бывший политик в Трансваале. (1828-1880)
23. Лонгграс (Long grass) — на дарвинском жаргоне так называют бездомных. Они часто ночуют в высокой траве в окрестностях города.
24. Билтонг, также бельтонг, билтон — южноафриканская разновидность вяленого мяса. Национальное блюдо африканеров (буров).
25. Большой камень — имеется ввиду Чишкулубский астероид, упавший на полуостров Юкатан около 66,5 миллионов лет назад. В результате его падения образовался кратер диаметром 180 километров и глубиной до 17-20 километров. Выброс почвы, землетрясение и цунами, произошедшие в результате

падения метеорита, привели к одному из крупнейших массовых вымираний в биосфере Земли.

26. Ом или Аум — в индуистской и ведийской традиции — сакральный звук, изначальная мантра. Считается, что воспринимаемая вселенная произошла от вибрации, вызванной этим звуком.
27. Хулиганы Индийского океана — семейство мореплавателей и авантюристов Клаар, представитель которого, Алекс Клаар, упоминался выше.
28. Ахе (Аше) музыка — популярный музыкальный жанр, зародившийся в Сальвадоре, штат Баия, Бразилия, в 1980-х годах и объединивший различные афро-карибские жанры, такие, как марча, регги и калипсо.
29. Апвеллинг — подъём воды из глубины в верхние слои океана.
30. Бахаи — монотеистическая религия, возникшая в Иране в XIX веке. Основатель Бахаулла (1817—1892).
31. Фи́кусы-души́тели, или фи́ги-души́тели — общее название нескольких видов тропических и субтропических растений, которых объединяет специфический «душащий» образ жизни. Они обвивают своими побегами ствол растения-хозяина, стремясь подняться выше лесного полога, где больше света. Хозяин, не выдержав этого, умирает, и тогда душитель становится словно бы колоннообразным «деревом» с полым центром, поскольку ствол погибшего дерева-хозяина постепенно разрушается.
32. Сока (soca, soka) — музыка сока — это музыкальный жанр, зародившийся на Тринидаде и Тобаго в начале 1970-х годов. Его создатель лорд Шорти определил его как «Душа Калипсо», на который влияют африканские и восточно-индийские ритмы.

33. Тепуи — столовые горы, расположенные на Гвианском плоскогорье, большей частью на территории Венесуэлы.
34. Гран Сабана — область, расположенная на юго-востоке штата Боливар в Венесуэле.
35. Арепа — лепёшка из кукурузной муки. Повседневный продукт в Колумбии, Венесуэле и Боливии.
36. Яцек Йерка — польский художник сюрреалист.
37. Эмпанада — пирожки в испаноязычных странах. Множественное число — эмпанадас.
38. Дерро (derro) — австралийский сленг. Опустившийся, неряшливый человек. Бездомный, бомж.
39. Экскемелин — Александр Оливье Экскемелин. Медик, пират, путешественник и писатель, автор одного из самых важных источников по пиратству XVII века — книги «Пираты Америки».
40. Сантерия — распространённая на Кубе, а также в среде афрокубинских эмигрантов в США религия.
41. Кандобле — религия, в основе которой лежат африканский анимизм и поклонение духам.
42. Дагомея — государство, существовавшее на протяжении 280 лет на побережье Западной Африки.
43. Отважные (Мужественные) всадники — прозвище, данное 1-му добровольческому кавалерийскому полку США, который участвовал в боях испано-американской войны.
44. Элеггуа — ориша, повелитель силы и хозяин дорог в религии Сантерия.
45. Ориша́ — духи единого бога Олодумаре в ряде африканских и афро-бразильских религиозных культов. Посредники между миром духа и миром земли.

46. Капок — сейба, хлопковое дерево. Тропическое дерево, достигающее высоты 60-70 метров. Диаметр ствола до трёх метров с развитыми досковидными корнями.
47. Джон Сандерс — австралийский яхтсмен, совершивший одиннадцать кругосветных плаваний, в том числе тройное, одиночное, безостановочное, без внешней помощи.
48. Габо — Габриэль Гарсиа Маркес, колумбийский писатель-прозаик, журналист, издатель и политический деятель.
49. Самуэль Джонсон — английский литературный критик и поэт эпохи Просвещения.
50. Теосинте — виды растений семейства злаков из рода эвхлена (Euchlaena). Чаще всего так называют Эвхлену мексиканскую — однолетник высотой до 3 м., похожий на кукурузу. Мужские колоски собраны в верхушечные метельчатые соцветия, женские — в небольшие двухрядные колосья, расположенные в пазухах листьев. Плод — зерновка. Произрастает в Мексике (сорняк в посевах кукурузы). Культивируют теосинте на юге Северной Америки и в некоторых других районах. Используют как зелёный корм для скота, на сено и иногда как зерновое растение.
51. Постклассический период — период истории майя примерно с 900 по 1521 года.
52. Дрезденский Кодекс — одна из четырёх найденных рукописных книг майя, сохранившихся до наших дней. Хранится в музее книг Саксонской государственной и университетской библиотеки в Дрездене.
53. Глиф — элемент письма, конкретное графическое представление графемы. И если графема — единица текста, то глиф — единица графики.

54. Иероглифическая лестница — лестница храма №26 в городе майя Копане. Лестница является самой длинной известной науке надписью на памятниках майя, её длина достигала 21 метра.
55. Пермакультура — подход к проектированию окружающего пространства и система ведения сельского хозяйства, основанные на взаимосвязях из естественных экосистем.
56. Киче (кече, кечелах) — коренная народность Америки, жившая в горах Гватемалы, одна из представителей этнической группы майя.
57. Дэвид Джозеф Бом (1917-1992) — учёный физик, известный своими работами по квантовой физике, философии и нейропсихологии.
58. Каури (ципреи, ужовки или фарфорки) — род брюхоногих моллюсков из семейства каури, раковины которых служили валютой во многих странах мира.
59. Брахман или Брахма — порода зебу, выведенная в США, одна из самых популярных пород крупного рогатого скота мясного направления, широко используется в Аргентине, Бразилии, Парагвае, США, Колумбии и Австралии.
60. Экспедиция Роберта О'Хара Бёрка и Уильяма Джона Уиллса — первая европейская экспедиция, которая пересекла Австралийский континент от южного до северного побережья.
61. Атлантический большеголов — вид крупных глубоководных лучепёрых рыб семейства большеголовых. Живёт в холодной воде на глубине 180-1800 метров в Атлантическом, Тихом и Индийском океанах. Является объектом рыбной ловли.
62. "Голографическая вселенная" — автор Майкл Талбот. Книга о голографической теории мироздания.