

РОМАН ЗИНЗЕР

FAO

НЬЮ-ЙОРК



12+

Роман Зинзер FAQ Нью-Йорк

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=51635904

SelfPub; 2020

Аннотация

В книге «FAQ Нью-Йорк» – короткие, несвязанные между собой рассказы и моменты из жизни экономической столицы мира. Здесь нет ничего об Эмпаер Стэйт Билдинг, но есть об истории водоснабжения Нью-Йорка. Нет ни слова о нью-йоркских отелях и прокате машин, но есть – о гангстерский войнах.

Предисловие

Самый длинный мост, самая дорогая недвижимость, самое высокое здание, самый многоэтнический и многоязыковой город, самая важная финансовая биржа, самая большая свалка и самый крупный теракт. Первый миллионер, первая автокатастрофа, первый хайвей, первые хрущевки и первый штраф за превышение скорости.

Нью-Йорку есть о чем рассказать, правда?!

Эта книжка писалась как альтернатива путеводителям по известным местам на Манхэттене. Здесь ничего нет о Таймсквер и Эмпайр-стейт-билдинге и часах их работы, но есть истории о людях, которые принимали непосредственное участие в постройке Нью-Йорка, и о событиях, которые на эту самую постройку повлияли.

Я жил в Нью-Йорке, мне этот город близок, и из-за этого многие мои утверждения субъективны. Я не претендую на истину в последней инстанции и прошу вас рассматривать эту книгу не как академическое пособие, а как рассказ очевидца, разбавленный цифрами и фактами о городе. Цифры в книге точны на 2016 год, со всем остальным вы можете со мной поспорить по почте roman@zinzer.ru.

Спасибо за чтение.

Нью-Йорк и его части

Виллем Верхюлст. Все началось с Виллема Верхюлста. Сейчас уже ни один нормальный житель Нью-Йорка не вспомнит, кто это и что это был за человек, хотя именно директор Вест-Индской компании Виллем Верхюлст (язык сломаешь, правда?) выбрал заросший лесом остров для нового нидерландского поселения, получившего название «Новый Амстердам».

И история началась. Сразу после закладки одного поселения в два с половиной дома пришли индейцы Манахатта с вопросом, что, мол, тут за движение на наших землях. Индейцев вежливо отправили подальше в леса, но те, будучи гордым народом, отправиться не захотели. Тогда голландцы в 1626 году всучили краснокожим детям лесов и прерий товаров на 60 гульденов (или 600 долларов на наши деньги), и те отстали. Так был куплен остров Манхэттен, названный, как вы уже поняли, по имени этого самого индейского племени. Куплен за копые. Но не расстраивайтесь за индейцев. Совсем скоро голландцев с Манхэттеном тоже «обуют». Точнее, погонят.

Новый Амстердам тихо, спокойно рос на Манхэттене, иногда воюя и отгоняя индейцев все дальше от насиженных мест. В 1664 году на перспективный поселок обратили внимание добрые англичане, которые только в XX веке стали де-

мократами и гуманистами, а в XVII веке они решали все вопросы исключительно люлями в адрес соперников. Англичане приплыли и запросто надавали этих самых люлей нидерландцам, и Нью-Амстердам стал Нью-Йорком. Чтобы голландцы не сильно расстраивались, им в обмен за Нью-Йорк отдали Суринам. Повторюсь: Суринам за Нью-Йорк. Честно, прежде чем написать это, я гуглил, где же этот самый Суринам расположен. «Равноценный» обмен, да уж.

А что было потом, вы знаете. К концу XVIII века уже осевшим на нью-йоркской и прочей американской земле из 13 штатов, создавшим свои традиции и нацию американцам надоело платить налоги английскому королю. Король, как ранее голландцы и как ранее индейцы, был американцами послан, и случилась Война за независимость. В итоге были созданы США, и Англия лишилась своей огромной колонии.

С независимостью США Нью-Йорк стал крупнейшим и самым богатым городом Америки. Он все больше и больше подминал под себя соседние поселения: Бронкс, Бруклин, Квинс и Стейтен-Айленд. Тогда же город стал главной точкой притяжения европейских обездоленных. В XIX веке в Америку ломались все: голодные ирландцы, не менее голодные итальянцы, обиженные Российской империей жители Восточной Европы. Сюда же за какой-никакой свободой изредка бежали негры с южных плантаций. И именно вся эта куча бедного, дешевого в смысле оплаты труда народа явилась основной причиной того, что Нью-Йорк теперь эконо-

номический пуп Земли. Плюс удобное месторасположение. Плюс разумная экономическая деятельность городских властей, в первую очередь главного казначея Большого Яблока Александра Гамильтона (посмотрите на купюру в 10 долларов: чье лицо вы увидите там?). Америка – страна иммигрантов, а Нью-Йорк к XIX веку стал их главным перевалочным пунктом на пути к миллиону.

К началу XX века Нью-Йорк стал огромен. В 1898 году к Нью-Йорку – Манхэттену официально присоединили соседние агломерации Бруклина, Бронкса, Квинса и Стейтен-Айленда.

Когда началась Первая мировая война, Нью-Йорк обогнал Лондон по экономической мощи. На нью-йоркской бирже стало оборачиваться больше денег, чем на лондонской, и это было связано с промышленным бумом: железные дороги, автомобили, нефть – все деньги из этих отраслей плыли в Нью-Йорк, в то время как от Англии отваливались колонии. Тут, в США, построили первый хайвей. Сюда плыл «Титаник».

После Второй мировой войны, когда от европейских столиц не осталось камня на камне, Нью-Йорк набрал и политический вес: здесь расположилась штаб-квартира ООН, а нью-йоркские биржи собрали акции всех «голубых фишек» не только США, но и мира. Доллар стал международной валютой торговли. Почему доллар? Потому что после войны все другие валюты находились в таком месте, куда сам Макар телят не гонял.

Сейчас в Нью-Йорк-Сити, как официально звучит имя самого большого города США со всеми его районами, проживает более 20 миллионов человек. Тут говорят на 900 языках, а стоимость нормальной квартиры (не закуска в цоколе) не опускается ниже 1 миллиона долларов.

Манхэттен

Для 99% людей Нью-Йорк – это Манхэттен, а Манхэттен – это Нью-Йорк. Таймс-сквер – это Нью-Йорк. Статуя Свободы – это Нью-Йорк. Уолл-стрит и Эмпайр-стейт-билдинг – из той же оперы. А Кони-Айленд – это что-то далекое. Помойка на Стейтен-Айленде – еще дальше. Помните старый фильм с Джеки Чаном «Разборка в Бронксе» (вопрос, понятно, для мальчиков)? Я в юности думал, что Бронкс – это, вообще, где-то в Калифорнии. Хотя Бронкс вполне себе тоже Нью-Йорк.

Так вот. Манхэттен – это самый маленький район Нью-Йорка. По территории, не по значению, естественно. Но, правды ради, скажу, что вплоть до самого 1898 года Манхэттен и был Нью-Йорком. Все остальные районы: Бруклин, Бронкс, Стейтен и Квинс – жили себе самостоятельными городами.

На Манхэттен «сейчас» легко насмотреться в Сети: вытянутый остров, 21 с половиной километр в длину, 2-3 километра в ширину и с общей площадью 59 квадратных кило-

метров. Один конец острова упирается в гавань и Атлантику, другой – в Бронкс. Кстати, если вы до сих пор не открыли карту Нью-Йорка, то сейчас самое время это сделать, а то получится ситуация, в которой слепой объясняет глухому, как куда-то пройти.

Современный Манхэттен – это три больших района: *Даунтаун*, *Мидтаун* и *Аптаун*. Конец острова, который ближе к океану, есть *Даунтаун* (downtown) – самый-самый финансовый и туристический центр Нью-Йорка. Тут все нью-йоркские биржи, отсюда отправляются паромы к статуе Свободы, тут все тянут за яйца кота, то бишь быка, – монумент, символ игрока на бирже, расположенный рядом с Уолл-стрит. Света белого тут не видно, так как все здания упираются в небо. И каждое из них стоит (ударение на «о») как какой-нибудь город в российской провинции.

Мидтаун (midtown) – середина Манхэттена. Небоскребов тут меньше, солнца побольше, а ресторанов и магазинов – больше всего. Эмпайр-стейт-билдинг и Рокфеллер-центр – главные ориентиры Мидтауна. Еще Мидтаун поделен на множество маленьких этнических и не только округов. Чайнатаун, маленькая Италия, маленькая Бразилия, мафиозная Адская кухня так и тянут туристов к себе. Но скажу я вам вот что: хрень все эти маленькие бразильи, итальяи на Манхэттене. Никаких итальянцев/бразильцев/мафиози там давно нет, а есть мексы и пакистанцы, которые спят и видят, как впарить слюнявым от радости туристам магнит за 10 зе-

ленных рублей. Хотя китайцы на Манхэттене есть. Но живут они так тесно и несанитарно – штабелями по 100 человек на небольшом «оупен спейсе», – что вряд ли вы захотите это видеть. Настоящие италии, ямайки, сирии и прочие этносы с Манхэттена уже давным-давно съехали.

Ну и Мидтаун – это Центральный парк: «ароматные» конные экипажи, кучи туристов, бегуны и симпатичный ландшафтный дизайн. Все, как многие любят.

Где-то в середине Центрального парка начинается *Аптаун* (uptown) – верхний город по-нашему. И если в начале Аптауна идут дорогушие дома знаменитостей и миллиардеров, то потом начинается Гарлем. Гарлем – это черные. Место их более или менее компактного проживания. Раньше, в 70-80 годах XX века, в Гарлеме могли отстрелить ухо за неправильный взгляд. Сейчас гайки закручены, и в районе спокойно. Грязно, неудобно, но спокойно.

Сразу за гарлемскими красотами идут кампус Колумбийского университета – одного из лучших в мире вузов – и массивы социального жилья. Социальное, хоть оно и для бедных, не значит дешевое по российским меркам. На Манхэттене нет ничего дешевого. Самая крошечная квартира в аренду на острове обойдется в полторы тысячи долларов в месяц без учета коммуналки и Интернета. Сходить в простой ресторан – 50 долларов. Подняться на Эмпайр – тридцатка. А если вам приспичит тут парковаться, значит я хочу быть вашим другом. У вас явно есть лишние деньги. И много.

Бруклин

Бруклин в лохматые времена, так же как и Манхэттен, населялся индейскими племенами тумба-юмба, но ровно до тех пор, пока туда не пришли ушлые голландцы, а за ними англичане (Уважаемые индейцы, я назвал ваших предков тумбой-юмбой не с целью оскорбить, просто для меня это есть собирательное наименование ваших племен. Мое почтение). До середины XIX века Бруклин был поселком, после получил статус города. Попасть из Нью-Йорка – Манхэттена в Бруклин можно было только на пароме. В 1883 году достроили Бруклинский мост – невероятное сооружение по тем временам, и коммуникация между городами-близнецами, как их иногда называли, стала донельзя простой.

В самом конце XIX века администрации городов решили слиться в объятых, и Бруклин со скрипом (население Бруклина на референдуме едва-едва дало добро на слияние) присоединили к Нью-Йорку. Слияние было своевременным. К этому времени сюда как раз привалило бедных иммигрантов, с одной стороны, а с другой, стало достаточно богатых людей, готовых платить за жилье и коммерческую недвижимость, и манхэттенские цены взлетели. Почти все бедняки утекли в Бруклин и его окрестности, а на Манхэттене началась небоскрежная стройка. В дело пошли промышленные и финансовые миллионы.

Мигрируя в Бруклин, ньюйоркцы селились диаспорами. Даже сейчас, несмотря на все попытки американских властей как можно скорее ассимилировать понаехавших, они продолжают жить в своих комьюнити и работать, учить детей друг у друга. Вы ведь и без меня знаете, где живут русские, украинцы, белорусы и другие, близкие к СССР нации? Брайтон-Бич и все, что рядом. Итальянцы живут с итальянцами в бруклинском районе Уильямсбург (правда, итальянцев и там уже мало), китайцы создали тут очередной Чайнатаун, ортодоксальные евреи живут тоже тесно и тоже в Бруклине. Продолжать можно долго. Бруклин многоэтничный. И он тоже дорожает, опять вынуждая новых иммигрантов переезжать глубже на материк.

Бруклин расположен на острове Лонг-Айленд, который тянется вдоль континента на сто с лишним километров (да, тут опять нужна карта). От самой крайней точки Бруклина, острова Кони-Айленд, где и расположен приснопамятный Брайтон-Бич, до Манхэттена час езды на метро. Не так уж далеко, учитывая, что цены на недвижимость как в собственности, так и в аренду на Кони-Айленде примерно в два раза ниже по сравнению с манхэттенскими.

Квинс

Вы по-китайски говорите? Нет? Если соберетесь жить в Квинсе, или Куинсе, знание китайского не помешает: тут

проживает, пожалуй, самая большая община иммигрантов из Поднебесной в США. Ну разве что в Сан-Франциско китайцев побольше. Квинс примыкает к Бруклину и территориально является самым большим районом Нью-Йорка, и естественно, тут живет куча иммигрантского народу.

Если вы летите в Нью-Йорк, почти точно вы прилетаете в Квинс: тут расположены оба аэропорта Нью-Йорка. Один международный – Кеннеди, другой больше для местных перелетов – Ла Гуардия. Квинс, как и Бруклин, развивался параллельно с Манхэттеном и был присоединен к нему только в конце XIX века. Тут есть свой центр, свои окраины, есть даже район элитного жилья – Форест Хиллс Гарденс, где стоимость домов вполне сопоставима с манхэттенскими квартирами.

Квинс, по сути, есть «спальник» Нью-Йорка даже в большей степени, чем Бруклин или Бронкс. До Сити, то бишь Манхэттена, из Квинса ехать около часа как на метро, так и на машине. Лишь цена будет разная. Метро стоит сейчас 2.50, а за въезд на машине в Манхэттен из Квинса с вас возьмут порядка 10 долларов.

В Квинсе голодным до пестрых достопримечательностей туристам делать нечего. Тут на путешественниках с большими фотоаппаратами никто не пытается заработать, и на туризм жителям Квинса фиолетово. С другой стороны, где еще вы сможете посмотреть на такое разнообразие народов от китайцев до доминиканцев. Именно тут самые, прости гос-

поди, аутентичные китайские и прочие забегаловки, кошерные супермаркеты (наряду с Бруклином), старые, «неприлизанные» здания и целый квартал автомобильной разборки, который выглядит абсолютно сюрреалистично в условиях небоскрежного мегаполиса.

В общем, Квинс разнообразен. Тут до сих пор есть и откровенно неприятные районы, и вполне живописные местности. Но еще раз в Квинсе туристов нет. Поэтому район продолжает пахнуть на всю улицу китайской лапшой, мексиканскими специями и сиять разводами от машинного масла на асфальте. Четверть жителей Квинса – иммигранты в первом-втором поколении.

Уотс ап нигга йо?! Бронкс

Район Нью-Йорка Бронкс на протяжении второй половины XX века часто называли *ass of the city*. Задница города. Все 70–80 годы Бронкс был в таком упадке, что из него съехала половина жителей. За это время тут вошло у местных в привычку жечь дома, чтобы получить страховку. Сюда же были вытеснены из Манхэттена все бандюки и проститутки. Здесь понастроили праджектов – социального жилья, которое бесплатно раздавалось бедным. Это был Бронкс. С тех пор законы стали построже, пар выпущен, и в Бронксе стало жить вполне сносно, а значит недешево.

Но есть нюансы. Нюанс первый и главный: 54% жителей

Бронкса, по данным переписи 2010 года, – это латиносы: мексы, сальвадорцы и прочие солнечные люди. Ничего против них не скажу, но у этих господ свой уклад жизни, свой уровень образования и своя культура. Многим не нравится. Нюанс второй: 30% жителей Бронкса – черные. И нет, я не расист, не горячитесь. Но 54 плюс 30 означает, что белых в этом районе ноль без палки. И нюанс третий: в Бронксе полно социального жилья. Бесплатного. Для бедных. Итого – латиносы, афры и бедные. Очень специфично жить в Бронксе. Хотя есть и тут приличные районы. Районы кладбищ, к примеру.

Кстати, о птичках. Вот я уже раз шесть употребил слова «бедный» и «богатый», говоря про ньюйоркцев. Тут нужно пояснить. Если с богатыми все понятно: долларовый миллионер – он и в Гондурасе миллионер, то вот понятие «бедный» различается от местности к местности.

Если вы американец или гринкартовец (то есть человек с правом на ПМЖ), живете в Нью-Йорке и зарабатываете меньше 25 тысяч долларов в год или меньше двух с копейками тысяч долларов в месяц (что равно 140 тысячам рублей по нынешнему курсу 2016 года), вы официально бедный. Бедный. Бедный, бедный, бедный. Можете претендовать на «фудстемпс» – талоны на еду, Medicare – кое-какую бесплатную медицину и даже, даже на соцжилье. Понятно, цифры из года в год меняются, но идея ясна. От себя добавлю, что 25 тысяч – сумма, явно заниженная для жизни в Нью-Йорке.

Я бы бедными считал всех, кто в год делает меньше 35-40 тысяч долларов. Seriously. Посчитайте сами. Хорошо, если у вас есть свой дом или квартира (но это уже автоматом исключает вас из бедного слоя), а если нет, то в месяц вы платите минимум 1500 долларов за приличное жилье, где тепло зимой и не бегают клопы по кровати. Добавьте расходы на транспорт – минимум 300 долларов, платежи за коммуналку – 100-300 долларов, еще мобильная связь, еще нужно что-то есть, что-то пить и покупать хоть какую-то одежду. А если с вами случится медицинская неприятность, счет за больницу может уйти в бесконечность. Все это, а я беру самый-самый минимальный набор, явно больше двух тысяч в месяц. Да, можно снимать не квартиру, а комнату, но, во-первых, удовольствия в этом мало, и, во-вторых, в комнате с семьей не поживешь. А если вы считаете, что еще как поживешь, то зачем вообще ехать в Нью-Йорк, чтобы забиваться в угол 3 на 6 метров?

Вернемся в Бронкс. Негры, мексы и пособники. Особенно эта история актуальна для Южного Бронкса, того, что ближе к Манхэттену. Дальше идут зажиточные хозяйства, к Бронксу как таковому имеющие мало отношения. В Бронксе с яркими достопримечательностями также туго, как в Квинсе: тут люди живут, а на работу ездят в Манхэттен. Здесь, например, выйдя на одной из станций метро, легко можно уткнуться носом в мусороперерабатывающий завод. Но если решитесь заехать в Бронкс, то колорита хапнете на долгое время.

Нью-Йорк – город контрастов, а Бронкс – его почти главное впечатление. И Бронкс – единственный район Нью-Йорка, расположенный в континентальной части США.

Хасиды

Так. Давайте сначала договоримся о терминах.

Хасиды – евреи, последователи ультраортодоксального иудаизма, не признающие государства Израиль в связи с его светскостью и компромиссностью по отношению к Торе и поэтому живущие везде по миру, кроме самого Израиля.

Кашрут – свод ритуальных правил, которым обязан следовать иудей. Чаще всего термин «кашрут» и производное от него слово «кошерный» применимы к пище, которая дозволена к употреблению у иудеев в плане своей чистоты и «правильности».

Пейсы – отращенные волосы на висках у мужчин, отличительный признак внешнего вида всех хасидов. Согласно Торе.

Шаббат – седьмой день недели, суббота, когда Тора запрещает работать. Вообще.

Все. Хватит. Не лезу дальше в дебри иудаизма, так как боюсь все перевернуть и быть закиданным помидорами.

Как вы себе представляете хасида? Вот и я никак до тех пор, пока не приехал в Нью-Йорк. Хасид-мужчина – это одетый в черные брюки, черный плащ, черные туфли, черную

шляпу и белую рубашку человек. Все. Никаких других вариантов не существует. Хасид-женщина – это мадам без косметики, в длинной бесформенной юбке, в черной или серой кофте и иногда в парике. В женском, пардон, прикиде вариантов тоже немного.

А теперь представьте подобно одетых людей на улице современного, яркого Нью-Йорка. Вот и у меня брови разъехались по лицу в свое время. И хасидов тут едва ли не миллион жителей.

Хасиды – это точно такой же символ Нью-Йорка, как статуя Свободы. А может, даже символ поярче. Америка – страна иммигрантов, а Нью-Йорк – их главный пункт назначения. Кто еще, как не хасиды, сильнее всех выражает идею иммигрантского существования? Потерянной Родины? Образ скитальцев? Согласно вере для них не существует нынешнего государства Израиль. Не в том виде они хотят его получить. А значит, нужно скитаться. И это очень глубокая история, если проникнуться и вчитаться. Ведь даже у голодных и гонимых ирландцев XIX века какая-никакая родина была. А тут полная финита.

Хасидов очень много в Нью-Йорке (особенно в Квинсе и Бруклине) именно потому, что тут им позволили создать свой микромир. Город в городе. У нью-йоркских хасидов свои районы обитания, свои школы, понятно, свои синагоги, свои рынки и транспорт. Почти все свое. Их частная жизнь редко пересекается с нью-йоркскими обывателями. В то же

время обычные ньюйоркцы часто заходят в кошерные супермаркеты и даже открывают свои в расчете на хасидских клиентов. Слово «kosher» – одно из самых популярных на вывесках в Бруклине.

Число хасидов в Нью-Йорке растет год от года. Это, вообще, самая быстро растущая религиозная группа. У хасидов культ семьи. У них редко бывает меньше 7 детей на семейную пару и автомобиль, который не минивэн.

Хасиды официально в Нью-Йорке считаются людьми, живущими на грани бедности. Тут две причины. Первая, уже обозначенная: у хасидов семьи многодетны, и если поделить количество ртов на количество официальных доходов, то выходит немного по меркам Нью-Йорка. Второй момент: хасиды в Египте видели все американские налоги, официальные зарплаты и пенсии. Хасиды далеко не бедны, но они часто работают в кэш. Они занижают или не платят сборы – большие семьи опять же неплохая причина для налоговых льгот. У них своя система образования и даже больниц, и деньги, потраченные там, не учитываются в городской и государственной казне. Плюс у хасидов сильнейшая система взаимопомощи. Хасиду, попавшему в беду, поможет община. Хасиду, оставшемуся без жилья, дадут жилье. И никаких лишних налогов.

У местных жителей редко бывают проблемы с колоритными, черноодетыми хасидами. Они давно считаются себе на уме и крепко стоят друг за друга.

Хасиды в Нью-Йорке живут очень локально: это районы Уильямсбург в Квинсе и Боро-Парк в Бруклине. Есть ультраортодоксы и на Стейтен-Айленде, но там их существенно меньше. Если вы не оголтелый турист, признающий только Манхэттен и шопинг, то обязательно съездите в один из этих районов. Узнаете много нового о жизни. Только сильно не пяльтесь: хасиды хоть и привыкли к вниманию, но вряд ли их ваши взгляды порадуют.

Брайтон

Вы знаете, несколько лет назад были популярны в России так называемые шуб-туры: вам оплачивают билет, в условную Турцию при условии, что вы там купите шубу. К чему это я? В Советском Союзе перед самым его схлопыванием были популярны «колбасные туры», когда «нерадивые» граждане, польстившись на блага тлетворного Запада, валили туда, как моль на упомянутую турецкую шубу.

Советская пропаганда (я стараюсь быть максимально нейтральным, но, честно, не могу подобрать другого слова) называла людей, вырвавшихся на ПМЖ в Израиль, Германию или США, «колбасными иммигрантами». Смысл прозвища прост. В США на прилавках было полно колбасы и прочей снеди, а в Союзе в гастрономах давно повесилась вся популяция советских мышей. Значит, «колбасники продались за жрачку». Родину на батон променяли. Кто тут прав, вопрос

третий. Из Советского Союза было несколько волн иммиграции, когда ОВИР приоткрывал «занавеску» границы: 1) сразу после революции 1917 года (еще до создания СССР); 2) невозвращенцы после Второй мировой; 3) 70-е годы; 4) перестроечное время; 5) сразу после развала Союза. Маршрутов было много, но основные я уже указал: Израиль, Германия, США. В первую волну, после революции, уезжали все, кому хватило рублей, позже уезжали евреи или те, кто мог сделать себе бумаги «еврея». Точнее, им давали уехать.

Многие советские/российские иммигранты оседали в Нью-Йорке, в прекрасном Брайтон-Бич. Почему там? Первое: потому что все сначала приезжают в Нью-Йорк. Второе: Брайтон-Бич, бывший очень дорогой курортной зоной Нью-Йорка, после войны, стал очень дешевым. Американцам и европейцам тогда было особо не до курортов, Брайтон быстро завшивел, и цены на жилье тут упали. Это даже странно: в двух шагах от Брайтон-Бич – Атлантика, песчаный пляж и осыпающиеся от неухоженности дома. И, ко всему прочему, район Брайтона был свободен от других проживающих там диаспор именно потому, что раньше был курортом. И наши осели. Точнее, оседали там на протяжении последних лет 50. Ведь жить рядом с человеком, который говорит на твоём языке (а английский жители «русской колонии» как не знали, так и не знают), который, так же как ты, без денег и с такими же проблемами, проще. Почти как дома, только без «воронков», антисемитизма и голода.

Брайтон-Бич – это центральная часть полуострова Кони-Айленд (с нидерландско-английского – Кроличий остров), самого удаленного района Бруклина от центра Нью-Йорка. Сам Кони-Айленд, как и понятно из названия, раньше был островом, но для удобства протоку засыпали. И да, повторюсь, Кони-Айленд и Брайтон были курортами для богатых ньюйоркцев и заезжих европейцев. Тут любил побродить прохиндей и писатель О’Генри, здесь выгуливали Маяковского и Фрейда. Тут была куча ярких отелей.

Сейчас, после почти 50 лет запустения и российско-еврейской иммиграции, район Брайтон-Бич начинает вновь дорожать. В последние годы на Брайтоне были построены несколько кондоминиумов для богатых горожан, и стало немного почище. Хотя Брайтон-Бич все еще русский (еврейский). Здесь много русских магазинов и вывесок на языке Кирилла и Мефодия, что привлекает некоторое число туристов. Да, здесь все так же хреново с английским: в городских библиотеках Брайтона книг на русском больше, чем на языке Шекспира. Здесь полно юридических фирм для свежих иммигрантов. И все те же согнутые русские бабушки с тележкой идут по делам.

Я в свое время полгода жил в соседнем с Брайтоном районе, и вот вам пара личных впечатлений. Я не могу сказать, что русские иммигранты так уж поддерживают друг друга, будь то Брайтон или какое другое русскоязычное комьюнити. Скорее, присутствует эффект «я в 70-е хлебнул тут гов-

на, и ты обязательно хлебнешь. Я опытной, поэтому закрой рот, малец, сиди и слушай». Та же невеселая бабушка передет вам ногу телегой и пошлет вас подальше за то, что вы вкрячились у нее на дороге. Доброжелательности в согражданах осталось немного. И выбраться из этого ментального «Брайтон-Бича» сложно, так как у местных нет денег, нет хорошего английского языка, население района возрастное, у него нет признаваемого в США образования, а значит, придется многим иммигрантам первых волн продолжать жить в Брайтоне, ходить в ресторан «Татьяна» и закупать продукты у Мойши на перекрестке Оушен и Брайтон-авеню.

Хэмптонс и его обитатели

В конце 80-х годов прошлого века, когда ваш покорный слуга еще даже под стол не ходил, избранный в 2016 году президент США Дональд Трамп организовал компанию по вертолетным перевозкам. Вертолеты Трампа должны были летать между Нью-Йорком и *Хэмптонсом* – самым дорогим районом острова Лонг-Айленд, к которому, собственно, и примыкает Нью-Йорк. На машине до Хэмптонса – два-три часа. Вертолет долетает минут за 30. Вертолетные дела у Дональда пошли настолько хорошо, что тот загорелся на волне успеха создать свою авиакомпанию – Trump Shuttle. И ведь создал. Накупил самолетов. Отделал их в своем стиле: хромом и деревом – и отправил летать в Вашингтон и Бостон.

И хотя авиакомпания Трампа через пару лет существования пошла по миру из-за дороговизны билетов и долгов самого Трампа, однако вертолеты в Хэмптонс продолжали летать. Его жителям на цену было плевать.

Так вот. Хэмптонс. Если московская Рублевка начала появляться в 90-х годах XX века, то Хэмптонс – десяток поселков, объединенных общим названием, – сложился за сто лет до этого. И если Рублевка есть, по сути, лесное прибежище чиновников и людей, дружных с властями, то Хэмптонс – укрытие исключительно очень богатых бизнесменов, профессионалов и деятелей шоу-бизнеса. Зарплаты американского чиновника тут хватит, если только что-то скромное снять на лето в аренду.

Что же есть Хэмптонс в деталях? Восточный конец Лонг-Айленда, где до конца XIX века находились устричные фермы и рыбацкие поселки. Потом вдоль Лонг-Айленда главный железнодорожник США Корнелиус Вандербильт и сотоварищи проложили железную дорогу, коммуникация стала простой, и там начали покупать участки и дома зажиточные ньюйоркцы. Нью-Йорк уже тогда был шумным мегаполисом, и жить подальше от всего этого шума хотелось многим. Теперь это стало осуществимо. Хоть каждый день гоняй в Нью-Йорк на работу и в Хэмптонс обратно. Земля там мигом стала дорожать.

Затем, уже в начале XX века, появился автомобиль, и из Нью-Йорка в Хэмптонс был построен самый первый ско-

ростной автомобильный хайвей. Земля Лонг-Айленда стала еще дороже. Сейчас же вы сотрете подошвы своих башмаков, но не найдете в Хэмптонсе домика дешевле 6 миллионов долларов. То есть 380 миллионов рублей по курсу на конец 2016 года. Это самый минимум. К цене надо еще добавить налоги и так называемые «кооперативные» платежи за содержание – тысяч на 50 ежегодно получится. Трамп знал, куда пускал вертолеты.

Хэмптонс – это прибрежная полоса с лесами, скачущими оленями, устрицами и прочей живностью. Всего в сотне километров от ревущего небоскрежного Нью-Йорка. Идиллия. Сидеть на берегу, смотреть на океан, читать Тургенева, пардон, Твена, и пускать пузыри удовольствия. В Нью-Йорке это стоит дорого. Тишина вообще стоит тут дорого.

Главные владельцы недвижимости в Хэмптонсе – банкиры, «старые» промышленники, голливудские звезды, юристы, врачи. Эти два последних класса, кстати, часто зарабатывают побольше актеров из Калифорнии. Ньюйоркцы условно «победнее» тоже любят Хэмптонс: тут очень легко взять домик в аренду хоть на месяц, хоть на все жаркое лето. В этом есть определенный смысл: летом в Нью-Йорке даже со всеми американскими кондиционерами от жары можно подохнуть. А тут заплатил каких-то тридцать тысяч долларов и живи. В шлепках и с удочкой. Тихо и без «лакшери вилладжей».

Самый первый хайвей

Самое первое скоростное шоссе – *хайвей* – было построено в Нью-Йорке в 1910 году. «Хайвейным» первопроходцем был правнук миллионера Корнелиуса Вандербильта (о нем еще поговорим) Уильям Киссам Вандербильт.

Уильям Вандербильт родился в правильной семье: единственной проблемой его жизни было как поистратить заработанные родичами миллионы и миллиарды. И, на удивление, Уильям был не самым худшим транжирой в истории. Да, из-за доступности всего часто мистеру Вандербильту было скучно, и он бросался в разные экстремальные предприятия. Одним из таких были гонки. Сначала он гонял на конях, потом под парусами и даже выиграл пару заплывов, но скорость для миллионера явно была не та. И к началу XX века он стал одним из первых в США профессиональных автогонщиков.

Как вы понимаете, автомобили тогда делали из сундуков и с деревянными колесами, которые ездили на пару и дымили, как бабушка Гарика Сукачева. «Фордом» на американском рынке еще и не пахло; он, Генри Форд, сидел в гараже, испытывал и искал денег на свое производство. А Вандербильт рулил. На тех самых сундуках. На одном из них, «мерседесе», он поставил рекорд скорости на 1904 год – 92 мили с копейками, то есть примерно 150 километров в час. По грунтовке. С деревянными колесами и мужиком-механиком на

заднем сиденье на случай, если в машине что-то отвалится и надо будет ее срочно чинить. Вот скажите мне, имея в карманах миллионы и современную машину со всем «фаршем безопасности», стали бы вы так рисковать? По колее-то? 150 км в час?

Вандербильт побеждал, но ему было мало. В том же рекордном 1904 году он создает гоночные соревнования имени себя, заказав кубок гоночного чемпиона у Тиффани и назначив награду победителю в 2 тысячи долларов. Первые Vanderbilt Cup Races проходили по грунтовкам общего пользования на Лонг-Айленде. И понятно, что светофоров тогда еще не было, машины ездили по дорогам попеременно с конными бричками, а пешеходы сновали под колесами, не беспокоясь за свою жизнь. И кончились такие грунтовые гонки так, как и должны были, увы, кончиться. Одна из машин во время соревнования вылетела с трассы и убила зеваку. Чудом, что только одного.

После этого случая Вандербильт решил построить бетонную дорогу, где машинам ничего не будет мешать двигаться вперед максимально быстро. Без доступа пешеходов, без светофоров, перекрестков, серьезных скоростных ограничений и крутых поворотов. Другими словами, Вандербильт задумал хайвей. И построил.

Два года, с 1906 по 1908, Уильям Вандербильт выкупал земли в Нью-Йорке и на Лонг-Айленде, где и должна была пройти гоночная трасса. Два года дорогу строили, и к 1910

году в США появился первый хайвей длиной в 72 километра и стоимостью 6 миллионов долларов. Хайвей в том самом смысле, в каком его понимают и сейчас. Прямая быстрая дорога, где только машины. Назвали это дело «Лонг-Айленд Мотор Парквей».

Лишь пару раз на этом Парквее проводились соревнования Вандербильта. Их потом перенесли в штат Висконсин, а сама дорога осталась в частной собственности миллиардера и служила добрую службу богатым жителям Лонг-Айленда. Хайвей сделали платным, и проезд по нему стоил 2 доллара. Большие деньги по тем временам.

Обычная история: «Мотор Парквей» спустя 20 лет после постройки перестал справляться с возросшим потоком машин, и в 1938 году был куплен штатом Нью-Йорк. По настоянию главного по стройке в Нью-Йорке Роберта Мозеса хайвей был реконструирован и разбит на отдельные участки, тем самым перестав существовать как что-то единое, но сохранив отдельные участки дороги, которые до сих пор используются как пешеходные, вело- и даже автодороги. Возле каждого сохранившегося участка американцы установили именную табличку, и при большом желании по самому первому хайвею все еще можно проехать и местами пройти.

Самый «прыгучий» мост США

Нет, мост имени Джорджа Вашингтона, достроенный в

1931 году и соединяющий Манхэттен и Нью-Джерси, никуда не прыгает. Но суицидники с него сигают так, что дежурные водолазы только успевают вылавливать трупы.

Мост Вашингтона считается одним из самых «самоубийственных» в мире. Народ тут не корми хлебом – дай с него прыгнуть. Два, три, четыре случая в неделю – нормальные цифры для этой конструкции. При всем при том сам Нью-Йорк по самоубийствам во всех США болтается где-то внизу списка. Люди здесь работают. На мысли о высоком времени совсем нет.

Почему мост Вашингтона так любят разочарованные в жизненных радостях люди? Он очень высокий. Пока долетишь до воды, успеешь в уме решить дифференциальное уравнение. Или жизнь свою унылую промотать в памяти. Расстояние от пешеходной части моста до воды реки Гудзон – 65 метров. Полноценно выживших после прыжка за всю историю моста было только двое, при том что один из них был морпехом и плавать умел как дышать, а другая мадам прыгнула почти на голову водолазу, вытаскивающему тело предыдущего страдальца. Водолаз эту самую мадам и спас.

У моста очень низкая ограда – еще одна причина «облюбованности» его самоубийцами. И перестроить эту ограду стоит каких-то конских денег: мост Вашингтона огромен, а выделять миллионы долларов на это дело налогоплательщики Нью-Йорка не согласны. При всем их гуманизме и сострадании. И так на полицейские патрули этого моста и на пси-

хологов, дежурящих поблизости, уже уходит по миллиону в месяц. Я сам пару раз был на этом мосту, копов и врачеватель душ, правда, не видел, но заметил, на каждой опоре моста висит по телефону с большой надписью на английском: «Нужна помощь?». Впечатляет.

Сам мост построили в разгар Великой депрессии, первая свая была забита в 1927 году, а сдан он в эксплуатацию в 1931 году. Позже к нему были добавлены уровни и переходные пути. Сейчас, на 2016 год, по мосту в сутки проезжает по триста тысяч машин.

Мост Вашингтона, помимо «отличного» способа решить свои личные проблемы, является одной из удачных попыток решения проблемы пробок в Нью-Йорке. Проезд через мост на Манхэттен платный – 10-15 долларов. Обратный – бесплатно. В месяц, каждый день гоня на работу на личном транспорте через мост Вашингтона, можно накатать 600 долларов. Плюс оплата парковки – еще столько же.

Других вариантов, кроме моста, въехать на моторе из соседнего штата Нью-Джерси на Манхэттен нет. Точнее, они есть, но стоят не дешевле и занимают больше времени. Причем нигде в Нью-Йорке нет такого, что вы платите за въезд в город. Нет. Вы платите за мост. Подобная позиция легче воспринимается приезжающими в Нью-Йорк на работу или путешественниками. В Москве, например, в 2016 году прошел слух, что платить придется именно за этот самый въезд, и это решение будет крайне непопулярно.

И последнее. Благодаря платному проезду и огромному количеству машин, проезжающих через мост Вашингтона в Нью-Йорк, один только он зарабатывает больше, чем любой российский город, кроме Москвы и Питера. Можете погуглить: в Интернете есть конкретные цифры.

Такси

Нью-йоркское такси началось еще в XIX веке. В 1898 году в Манхэттене появились первые электрические такси-кэбы, которые хоть и быстро были заменены на бензиновые, но успели войти в историю. Именно водиле электрокэба в 1899 году был выписан первый в США, а может, и в мире штраф за превышение скорости. Повторю. В 1899 году. Спиди-гонщиком оказался некто Якоб Герман. А годом позже появилась первая жертва ДТП: Генри Блисс был сбит такси. Совсем-совсем сбит. Насмерть. Еще один странный способ стать знаменитым.

Именно желтое такси как явление появилось в Нью-Йорке в 1907 году. Автор идеи – Гарри Аллен, владелец таксопарка, который подумал, что такси должно быть хорошо видно издали, поэтому желтый цвет тут есть лучшее решение. И пошло-поехало.

Парк такси Нью-Йорка рос. К 1930-м годам такси расплодилось настолько, что мэрии пришлось вмешаться. Таксистам стали выдавать лицензии в виде железных медальо-

нов на машину, а сами желтые такси получили название «medallion taxi cab». В 30-х годах было выдано порядка 11 тысяч лицензий. В наше время немногим больше – 13 тысяч.

Теперь по сути. Что такое желтое нью-йоркское такси? Это система, где лизинговые компании покупают установленные городом модели автомобилей и сдают их в аренду водителям, как частникам, так и таксопаркам (последним, понятно, чаще). Потом таксопарки и частники получают лицензию. И все. И вперед «бомбить» по городу Нью-Йорку. Тут важно вот что. Только желтые такси могут подбирать пассажиров в Манхэттене и везти их, куда им приспичит. Только для желтых такси регулируется, на каком автомобиле они осуществляют развоз. И, наконец, только желтые такси могут возить вас из аэропортов. Основные нацидиаспоры водителей желтых кэбов: бангладешцы, пакистанцы и доминиканцы.

Если в Нью-Йорке вы хотите заказать такси по телефону, это не про желтое такси. Такими услугами занимаются специальные такси-сервисы.

Если вы хотите поймать машину не в Манхэттене, а, скажем, в Бруклине, то вам нужно такси светло-зеленого цвета: именно они занимаются извозом по Бруклину и всем остальным районам Нью-Йорка. При этом им запрещено соваться в Манхэттен, в смысле подбирать там пассажиров. По крайней мере, в центральном Манхэттене. GPS-навигатор завязан на счетчике, который просто не сработает, если кэби, он

же таксист, поедет с пассажиром из Манхэттена.

Есть еще такси черного цвета – эти действуют вроде российских маршруток: колесят по кругу и собирают пассажиров на остановках. Понятно, делать им это не очень разрешено, но в удаленных районах Нью-Йорка, где с официальными такси и автобусами дела идут не очень хорошо, на подобных черных ямщиках на «линкольнах» власти закрывают глаза. Да и стоит такая маршрутка недорого – всего пару долларов от остановки до остановки.

Да, и по ценам. В среднем ньюйоркцы платят за поездку на желтом такси 10 долларов. За эту сумму можно проехать 5–15 кварталов (или блоков, как их тут называют) в зависимости от пробок. Самый минимум поездки – это 3 доллара, а дальше по счетчику. Путь от главного аэропорта Нью-Йорка Кеннеди до любой части Манхэттена стоит строго 52 доллара. И если раньше в аэропорту были толпы частных бомбил-разводил, то сейчас их всех оттуда повыгоняли, и остались только желтые кэбы, метро и еще вертолеты.

Таксисты (понятно, не те, которые Uber) работают сменами: откатал 12 часов – отдал машину напарнику. Предварительно, перед завершением смены, таксист должен машину заправить и прибрать. Средняя зарплата нью-йоркского таксиста – около 25 долларов в час чистыми плюс чаевые. Не фонтан, но жить и кормить семью можно.

Современные машины желтых таксистов – скучные гибридные «ниссаны» и «тойоты». Ранее, буквально пару лет

назад, в Манхэттене доминировали старые нарядные «Форды Краун Виктория».

Метро

Если вы никогда не были в Нью-Йорке и спросите меня, понравится ли вам город, знайте, Нью-Йорк вам не понравится. Не ездите. Это огромный мегаполис с кучей, прости господи, «нерусских» (мопед не мой), ни у кого до вас и ваших копеек, с которыми вы туда едете, дела совершенно не будет, еда там ужасная, цены на отели дикие (100 баксов за две звезды в китайском Квинсе), статуя Свободы на самом деле маленькая (что, кстати, за фаллическая радость? От каждого второго, вернувшегося из Нью-Йорка, слышу: «Ой, а Статуя, оказывается, маленькая!»), и прочие подобные вещи. И номер один в этой минутке нью-йоркской ненависти: «Метро в Нью-Йорке ужасное и грязное!».

На самом деле, со всем вышесказанным трудно спорить, иммигрантов тут, и правда, пруд пруди: пакистанцы в такси, бангладешцы в официантах, мексиканцы в разносчиках пиццы. Но вы ведь тоже сюда зачем-то приехали?

Ладно, заканчиваю с нравоучениями, и говорим про метро. Метро тут, и правда, не первой свежести. Но тому есть ряд причин.

Первая. Метро в Нью-Йорке было открыто примерно тогда, когда в России отменили крепостное право. Окей, чуть-

чуть позже – в 1868 году. Понятно, какой тогда был уровень технологий. Самая первая линия нью-йоркского метро проходила вдоль Манхэттена над дорогой. Только потом для целесообразности почти все манхэттенские линии убрали под землю, а наземные конструкции снесли.

Вторая. Если сравнивать метро нью-йоркское и московское, то московское всегда будет шире, просторнее, красивее. Метро в Нью-Йорке строили две частные компании, не государство. А когда что-то строят частные компании, они руководствуются в первую очередь функциональностью, а не эстетикой, то есть метро должно выполнять свою функцию – развозить людей до любого места в Нью-Йорке, а то, что в метро низкие потолки, узкие перроны и отсутствует лепнина на стенах, – это дело десятое. В Москве же строительство метро происходило под присмотром товарища Сталина, который ради показухи перед собой и Западом никогда людских и денежных ресурсов не жалел (вы ведь знаете, что при освобождении Киева в годы Великой Отечественной погибло примерно на 100 тысяч человек больше, чем могло бы погибнуть, просто потому, что известному господину приспичило взять этот город к 7 ноября – годовщине Октябрьской революции?).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.