



Григорий Кубатьян

ЖИЗНЬ В ДОРОГЕ

# Григорий Степанович Кубатьян

## Жизнь в дороге

*Текст предоставлен правообладателем  
[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=11222026](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=11222026)*

*Жизнь в дороге: Санкт-Петербург; 2014  
ISBN 978-5-600-00287-6*

### Аннотация

«1997 год. Я был студентом, и почти без средств. Но мне очень хотелось увидеть мир, и я решил, что на каникулах буду путешествовать автостопом. Это оказалось дешево и увлекательно. Я путешествовал в одиночку или с друзьями, без денег, каждый день придумывая, что съесть и где переночевать. Знакомился с людьми, бывал в фантастических местах и попадал в разные переделки – жизнь никогда не казалась такой яркой. Проехал по России и СНГ, выбрался в Восточную Европу и на Ближний Восток. Добрался даже до Африки и Австралии. О своих похождениях я часто рассказывал друзьям, и со временем стал записывать эти истории...»

# Содержание

От автора	5
К зеленому континенту	7
Начало	7
В краю лошадей и юрт	12
Автостопом по Китаю, где невозможен автостоп	34
Конец ознакомительного фрагмента.	42

# **Григорий Кубатьян**

## **Жизнь в дороге**

© Г. С. Кубатьян, 2014

\* \* \*

# От автора

*1997 год.* Я был студентом, и почти без средств. Но мне очень хотелось увидеть мир, и я решил, что на каникулах буду путешествовать автостопом. Это оказалось дешево и увлекательно. Я путешествовал в одиночку или с друзьями, без денег, каждый день придумывая, что съесть и где переночевать. Знакомился с людьми, бывал в фантастических местах и попадал в разные переделки – жизнь никогда не казалась такой яркой. Проехал по России и СНГ, выбрался в Восточную Европу и на Ближний Восток. Добрался даже до Африки и Австралии. О своих похождениях я часто рассказывал друзьям, и со временем стал записывать эти истории.

Наверное, мне стоило учиться на журналиста или писателя. Но я получил диплом экономиста-чиновника, а деньги после окончания института зарабатывал в офисе, продавая промышленное оборудование – это почему-то называлось «менеджментом». Периодически я бросал работу и уезжал странствовать на полгода-год, изо всех сил экономя деньги, либо пытаясь зарабатывать по дороге.

Я хотел писать заметки о своих приключениях, но в журналистике у меня не было опыта, не было контактов в СМИ, и тексты давались мне с трудом. Все же мне удалось опубликовать свой рассказ в журнале «Эхо Планеты» и получить

первый небольшой гонорар – 20 долларов. Но я был счастлив и считал себя почти состоявшимся автором. Со временем я набрался опыта, обзавелся словарем синонимов и телефонами редакторов газет и журналов. Мои тексты перестали быть похожими на школьные сочинения и, в конце концов, я стал писать для таких крупных изданий, как GEO и АиФ.

В этой книге я собрал свои первые заметки и дневниковые записи, объединив их общей темой. Вернее двумя. Первая история – путешествие автостопом в Австралию, вторая – авантюрная миротворческая поездка по горячим точкам Ближнего Востока и Южной Азии. В книгу вошли интересные случаи и подробности, не попавшие в ранние тексты статей.

С момента описываемых событий уже прошло некоторое время: мир чуть-чуть изменился, да и я, как автор, стал по-другому смотреть на свои поступки. Тысячи мелких хитростей, которые я использовал в дороге ради выживания, сегодня покажутся смешными. Но глядя назад, я не жалею о том, что делал. По крайней мере, это было весело!

# К зеленому континенту

## Начало

Об Австралии я мечтал давно. В моих грезах это была счастливая страна бумерангов, кенгуру и высоких зарплат. Я мечтал добраться туда, найти работу и может быть пожить там немного. Существовала проблема – австралийская виза, получить которую было непросто. Для иммиграционной визы не подходила моя профессия – экономист, а для туристической у меня было недостаточно средств.

Но неужели сдаваться?! Я решил поспорить в изобретательности со строгими чиновниками консульства. Связался через Интернет с Австралийским географическим обществом, представился «известным российским путешественником и ученым-географом» и предложил провести на их территории «бесплатные лекции по географии». Всего-то и требовалось от них – письмо с приглашением в Австралию. Я не лукавил: благодаря моим африканским поездкам меня приняли в Русское географическое общество, где я уже выступал с лекциями. Почему не сделать то же самое в Австралии?

Я попросил коллег с противоположного полушария стать моими спонсорами и гарантировать мне, если не дорогу,

то хотя бы размещение. Через пару недель по почте пришел заветный конверт с приглашением. Австралийцы приглашали меня выступить в их учреждении и разрешали «поставить на их территории палатку».

Несмотря на эту драгоценную бумагу, в консульстве потребовали доказать мою финансовую состоятельность. Но почти за год работы менеджером я скопил лишь смехотворную сумму в 400 долларов. Этого было недостаточно. К сожалению, в 2001 году зарплаты в России были невелики.

**В Австралии говорят словами  
Шекспира: «Друг при дворе  
лучше, чем пенни в кошельке.»**

Правильно говорят: «не имей сто рублей, а имей сто друзей». Знакомый из налоговой полиции сделал мне справку на бланке арестованной за мошенничество фирмы о том, что, дескать, данная фирма является моим спонсором и готова покрыть необходимые расходы экспедиции. Другой приятель, в подвале «на коленках» собиравший компьютеры на продажу, сделал спонсорскую бумагу от имени «компьютерного холдинга».

Малобюджетный московский журнал и петербургская студенческая газета прислали письма, что готовы «выплачивать гонорары по мере поступления материалов» о ходе экспедиции, маршрут и план которой я тщательно расписал



на нескольких листах бумаги.

Финальным аккордом авантюры был поход к приятелю-дизайнеру, профессионально рисовавшему бутылочные этикетки. Менее чем за час он нарисовал мне справку о том, что на моем счету в банке хранятся четыре тысячи долларов, а вовсе не четыреста, как было на самом деле. Собранные мною бумаги были посланы в консульство Австралии по факсу.

Консульские работники опасались мошенничества со стороны соискателей и потому звонили по указанным в документах номерам и все тщательно проверяли. Позвонили и мне домой, где проинструктированные мной родители должны были изображать офис спонсирующей меня компании. Мывшая посуду мама, когда зазвонил телефон, забыла, что нужно говорить, и в испуге бросила трубку. Но австралийцы перезвонили снова, и подошедший к аппарату отец уже не растерялся: подтвердил, что «да, Григория Кубатьяна знаем, спонсировали его уже не раз и планируем, по возможности, помогать ему и в дальнейшем».



Все эти хитроумные кульбиты оказались не напрасными, и через некоторое время я получил австралийскую бизнес-визу. Осталась легкая часть работы – доехать до страны людей, носящих шляпы с крокодильими зубами. Надев на спину рюкзак, взяв с собой недельный запас гречки и те самые четыреста долларов, которые я все равно, кроме как на визы, тратить не собирался, я вышел на трассу Петербург-Мельбурн.

За две недели я добрался автостопом до Байкала, и в *ноябре 2001 года*, достиг границы с Монголией...

## В краю лошадей и юрт

На контрольно-пропускном пункте в Монды я оказался в пятницу вечером, и потому рисковал надолго застрять на границе. Попуток в Монголию не было, а в выходные КПП не работал. Когда до закрытия оставались считанные минуты, к переходу подъехали грузовики с монгольскими коммерсантами. Они держали путь в Мурен, и наши пограничники уговорили монголов захватить меня с собой.

Два «Урала» были битком набиты товаром, так что досмотр на монгольской стороне затянулся. В ожидании я мерз на ветру. От границы до Мурена всего двести километров, и можно было надеяться, что к ночи мы туда доберемся. Но я напрасно на это рассчитывал... Каждый раз, проезжая очередную деревню, монголы останавливались, пили чай с местными жителями и решали коммерческие вопросы. Коробки и мешки с товарами, то покидали грузовики, то возвращались обратно.

На моей карте была отчетливо видна дорога на Мурен. Но на самом деле ее не существовало. Сначала мы ехали по раздолбанной колее, потом закончилась и она. Грузовики шли по степи, по холмам, через лес и даже через речки, чуть тронутые льдом. Вокруг все замело снегом и казалось, что небо и земля одного цвета. Лишь в свете фар можно было заметить пробегающую лису или кабаргу – мелкого оле-

ня. Миновали Хубсугул – величественное озеро, окаймленное горной грядой. Его называют младшим братом Байкала, глубже него озер в Монголии нет.

Выносливость нашего водителя Муко вызывала удивление: за всю ночь и последующий день он ни на минуту не сомкнул глаз. Когда под вечер мы добрались до Мурена, он пригласил меня ночевать к себе. Помимо Муко и его жены в юрте жили их дети – три сына и две дочери. Гостю были рады, меня накормили хлебом и привезенными из России шпротами, напоили чаем с молоком. Чай в Монголии подают не сладкий, а соленый и к тому же жирный. Это не восточный изыск: просто зачастую его заваривают в той же кастрюле, в которой варили мясо. Быстро, удобно, и кастрюлю мыть не надо.

**«Урал-4320» – грузовой автомобиль  
повышенной проходимости  
с колесной формулой 6×6.**

**Кабарга –похожее на оленя  
животное без рогов.**

Рано утром мы пошли гулять по Мурену. На базаре Муко купил младшему сыну варежки и игрушечный пистолет.

А я просто разглядывал выставленные товары. Потом зашли в дом коммерсантов, у которых я чуть раньше оставил свой рюкзак. В прихожей были сложены грудой шкуры кабарги. Во дворе шла разгрузка грузовиков – в большинстве коробок были сигареты или пиво. Из множества товаров, производимых в России, торговцы выбрали самые вредные.

Распрощавшись с Муко, я зашагал по дороге сторону монгольской столицы. Хотя нужное направление мне указали, скоро выяснилось, что не знаю куда идти. На карте была обозначена отличная федеральная дорога до самого Улан-Батора. Но передо мной лежала лишь пустынная степь, испещренная колеями от грузовиков. Я долго не мог решить, какая из колеи правильная, и наконец выбрал ту, что показалась более накатанной.

Мне повезло: как раз по ней из Мурена шел грузовик в ближайшую горную деревеньку. Я забрался в кузов и, спасаясь от ветра, завернулся в лежавший там брезент. Уже было задремал, когда машина остановилась, и шофер сообщил: здесь он сворачивает в свою деревню, а Улан-Батор – прямо. Передо мной опять была заснеженная степь без всякой дороги или хотя бы ее подобия.

Неподалеку возвышался ово – курган, в котором по местным поверьям живут духи. В Монголии такие курганы встречаются часто. Как правило, они расположены возле опасных мест – горных перевалов, обрывов, шатких мостов. Ово – это нагромождение камней и палок, к которым привязаны

голубые ленточки. Каждый, кто увидит святое место, останавливается, просит у духов поддержки в дороге и что-нибудь жертвует – камень, личные вещи, деньги.

Можно также положить сигарету или побрызгать водкой. Духам не чужды вредные привычки. Обычному человеку ово покажется скорее мусорной свалкой. Там встречаются тряпки, рваные ботинки, конские черепа, сломанные детские куклы, костыли и пустые бутылки. Монголы делятся тем, что есть, а духи не привередливы – благосклонно принимают любое подношение. Я подошел к кургану и положил российскую монетку, хотя и сомневался, что духи смогут что-нибудь приобрести на нее в Монголии. На всякий случай попросил для себя удачной дороги. Ово, кажется, ничего не имел против.

**Ово – «контактное место» между  
мирами, где боги и духи как-  
либо проявляли себя ранее.**

Однако куда идти? Дороги как не было, так и нет – одно бескрайнее заснеженное поле. Шагать напрямик по компасу рискованно: до Улан-Батора почти тысяча километров. Постояв в раздумье, я решил двинуть вслед за уехавшим грузовиком. Может, водитель что-то напутал, или я его неправильно понял? Не беда – уточню дорогу у первого же встречного.



По пути заметил одинокую юрту на склоне горы. Подняться к ней было слишком далеко. Зато я понял, что не одинок в этих горах. Через несколько километров встретил двух монголов на лошадях. Увидев меня, всадники удивились, и еще больше удивились, когда я начал расспрашивать о дороге на Улан-Батор. Они бы и хотели помочь, но, к сожалению, никогда про такой город не слышали. Пришлось отправиться дальше, размышляя, живут ли где-нибудь в России люди, никогда не слышавшие про Москву?

Вскоре я встретил еще одного человека, который, каза-



лось, знал, где находится нужная мне дорога. Надо было повернуть обратно и возвращаться в ту точку, от которой я прошел никак не меньше двадцати километров. В то же время монгол сказал, что можно и срезать. Если перейти через горную грядку, то за ними – как раз и будет дорога. Горы выглядели не очень большими, и я решил рискнуть.



На склонах было много снега, и иногда я проваливался по колено. Ноги замерзли так, что перестали ощущать холод. Я шел и шел, а горы, казалось, лишь отодвигались от меня. Начало смеркаться, и я с тревогой думал, что эту ночь при-

дется провести на снегу. Вдалеке слышался вой волков, что никак не прибавляло оптимизма.

И тут я заметил на горизонте какие-то постройки. На снежном фоне их было хорошо видно, и я устремился туда из последних сил. Уже совершенно стемнело, когда я добрался до построек и обнаружил, что это... загоны для скота. Они использовались летом, а зимой пустовали. Но нашелся и пустой домик, где я решил заночевать.

**В Улан-Баторе проживает 40 %  
населения Монголии. В Монголии  
более 100 тысяч волков, это больше,  
чем в любой другой стране мира.**

Пол был земляным, дверь висела на одной петле, а вместо окон зияли дыры. Найдя какие-то доски и картонные коробки с надписями «Союзплодоимпорт», я, как мог, законопатил дыры и развел костер из оставшихся досок. Дым быстро заполнил пространство крошечного домика, и я очутился в собственноручно сделанной газовой камере. Пришлось срочно открывать доступ сквозняку, чтобы выпустить дым. С ним ушло и драгоценное тепло. Сказка про дудочку и кувшинчик. Ну и ладно! Развел костер посильнее и стал готовить ужин: растопил в котелке снег и сварил макароны. Костер прогорел, жечь было больше нечего, а ломать на дрова промерзшие жерди изгородей не хватало сил. Я снова за-

ткнул все щели, и, убрав угли, улегся на прогретую костром землю в спальном мешке, не снимая одежды и накрывшись тентом от палатки. Пока от земли шло тепло, было вполне комфортно. Под завывания ветра я погрузился в полудрему. Постепенно земля остыла, и вновь стало холодно. Остаток ночи я чувствовал себя рыбой в морозильной камере.



За ночь температура опустилась до 30 градусов мороза. К рассвету я так замерз, что едва мог пошевелиться. Долго согревал руки дыханием, по одному разгибая скрюченные от холода пальцы. Кое-как натянул ботинки и на негнущихся

ногах двинулся дальше по горам.

Целый день я куда-то шел, и наконец, скатившись с крутого склона, попал на накатанную колею. «Вот она дорога на Улан-Батор!» – торжествующе подумал я и устроился на обочине ждать попутку. Через пару часов показался «уазик», он подбросил меня до поселка Тосэценгел.

Задерживаться там я не стал и, выбравшись на дорогу, скоро увидел необычный грузовик: тюки, коробки и мебель были связаны веревками и возвышались над кузовом огромной горой, нависая над бортами. На всей этой гряде сидели два десятка человек. Я помахал пассажирам рукой, те замахали в ответ. Машина остановилась, я вскарабкался на тюки, и мы тронулись в путь.

Потом я снова шагал пешком, затем ехал на очередном «уазике» и уже под вечер оказался в поселке Тариалан. Высадили меня рядом с гостиницей, но от цивилизованного ночлега я уклонился, чтобы сберечь деньги, и спросил у местных жителей, где можно переночевать. Удалось узнать, что в поселке есть большая школа, куда можно обратиться.

Компания «Союзплодоимпорт» – основной экспортер водки «Столичная», «Московская» и «Русская».

Мое появление в школе вызвало переполох. Начальство отрядило учеников на поиски учителя английского, который мог бы выступить в качестве переводчика. Появившийся переводчик слегка запыхался – видимо бежал. Узнав, что я из России и мне нужен ночлег, он пришел в совершенный

восторг и тут же предложил пойти с ним. Новый знакомый привел меня ночевать в юрту где, как выяснилось, жил другой учитель английского – американец Дин. В Монголию он был делегирован «Корпусом мира». Одной из целей этой организации было обучение детей «отсталых» стран английскому языку. Сытую и благополучную жизнь в Америке Дин поменял на жизнь в юрте, обед из конских потрохов и зарплату 80 долларов в месяц.

**Корпус мира – независимое агентство,  
созданное конгрессом США с целью  
поддержания экономики США.**

Мы быстро подружились. Американец жил в Тариала-не уже год, но вскоре собирался перебраться в Улан-Батор. У него в юрте хранилась куча книг, и вообще было интересно. По словам Дина, это жилище местные жители собрали ему всего за полтора часа. Вот как быстро решается в Монголии квартирный вопрос. Сверху юрта была покрыта войлочными попонами и брезентом, а изнутри утеплена коврами. Посередине стояла печка буржуйка, а в углу на огромном сундуке – магнитофон.



Седам, так звали монгольского учителя, весь вечер слушал какую-то местную песню. Когда она заканчивалась, он перематывал пленку назад и включал снова. Великодушный Дин предложил монголу забрать понравившуюся кассету с собой, чтобы послушать ее дома. Но смысла в этом не было, так как во всем поселке магнитофон был только у американца.

Мне так понравилось в гостях, что я захотел пожить у Дина денек-другой. Хозяин не возражал. На завтрак мы приготовили суп из нескольких картофелин, а затем вместе пошли в школу на урок, который вел Дин. Занятие было посвящено

теме: «Где я проведу свои каникулы?». Ученики хором повторяли: «Where will you be on your holidays?», а затем вместе сочиняли самые фантастические ответы. При этом все понимали, что в любом случае проведут каникулы в родном Тариалане.

После урока мы побывали на водочной фабрике, в гостях у мэра Тариалана и в буддистском монастыре. Дин везде чувствовал себя как дома, все показывал и объяснял, относясь к монголам как к экспонатам краеведческого музея. Зашли в местный магазин, где я, не имея монгольских денег, купил колбасы на доллар. А Дин в качестве эксперта помог убедить продавца, что доллар – тоже деньги.

Потом мы пилили и кололи дрова во дворе Дина, их привезли целый грузовик, чтобы хватило до весны. После генеральной уборки в юрте вернулись в школу. Встречные ребята с удвоенной силой кричали нам: «Хэллоу!» Они ликовали: ведь теперь вместо одного иностранца у них было целых два. В школе на уроке Дин спросил, где я работаю. Я ответил, что пишу статьи для журнала, и мы стали всем классом повторять по-английски: «Когда я вырасту, то буду писать статьи для журнала».

На следующий день я выбрался из Тариалана на «трассу» – накатанную степную колею. Если по ней шла машина, столб пыли был виден издалека. Идти было веселее, чем стоять на месте, и я пошел по колее в сторону Улан-Батора. Солнце грело так, что я не верил, неужели еще недавно стра-

дал от холода? Пришлось даже снять куртку.

**Чингисхан – основатель Монгольской империи, полководец и просветитель, научивший монголов основам делопроизводства и уйгурскому алфавиту.**

Вдали показался всадник, неспешно ехавший мне навстречу. «Вот еще один друг степей монгол», – подумал я, размышляя о суровых кочевниках, обитавших здесь со времен Чингисхана. Когда конник подъехал поближе, стало видно, что это – девушка. Я вежливо поздоровался с ней по-монгольски. Она улыбнулась, спрыгнула с лошади и протянула мне уздечку, что-то при этом говоря. Всаднице явно хотелось, чтобы я прокатился на ее маленькой мохнатой лошадке.

Я забрался на лошадь и немного покатался по степи. Пускаться вскачь не решался, чтобы не пугать девушку, и не свалиться самому, а ездить шагом быстро наскучило. Спустившись на землю, я укрепился во мнении, что стоять на своих двоих приятнее, чем на чужих четырех. Девушка открыла потрепанную кожаную сумку и достала тетрадку, что-то вроде дневника или альбома, куда девчонки пишут стихи, вклеивают фотографии и газетные вырезки (так было до появления «Фейсбука» и «Контакта»).

Юная монголка хотела как-то запечатлеть в своей тет-



радке встречу со мной. Нужно было подарить ей открытку или фотографию, но как назло ничего приличного в карманах не нашлось, кроме бесплатных календарей с портретом украинского кандидата в депутаты – товарищ вручил мне перед отъездом целую упаковку. В Азии подарки приходилось дарить постоянно. Но мой бюджет был скуден, поэтому я дарил что попало: рекламные листовки, бесплатные буклеты, старые советские значки, дешевые белорусские рубли, мелкие металлические монеты. Предвыборный «сувенир» в тот момент оказался единственным, что было под рукой. Так украинский кандидат в депутаты перекочевал в девичью тетрадку, заняв почетное место между поп-певцом и котятками в корзинке.

А я отправился дальше. За день навстречу проехали три машины. Это был хороший признак: значит, и в нужном направлении кто-то может проехать. Уже стемнело, когда на дороге показался попутный «уазик». Когда голосуешь в Монголии, машина обязательно остановится, даже если она переполнена. В этой пассажиры сидели друг на друге. Сложившись вдвое, втиснулся и я. Попутчики всю дорогу курили, пили водку и пели песни, причем не монгольские, а русские: «Катюшу», «Подмосковные вечера», «Миллион алых роз» и почему-то «Маленькую страну» Наташи Королевой. Кто не знал слов, подпевал по-монгольски.



Когда мы достигли ближайшей деревеньки с придорожной харчевней, я решил не ехать дальше, а заночевать там. Мне выделили кровать и одеяло, и я устроился спать у стены. Ко мне забрался пушистый кот, тщательно обнюхал меня и, решив, что я заслуживаю доверия, улегся рядом. Ночью в харчевню еще пару раз приходили посетители. Хозяйка сердито шикала на шумных гостей, чтобы те не беспокоили путешественника. А кот нервно вздрагивал и сильнее прижимался ко мне.

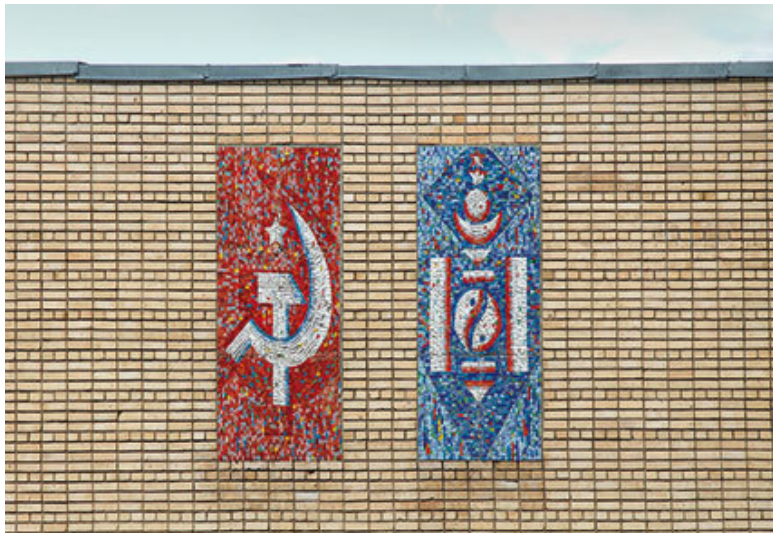
Утром я вышел из дома и увидел новогоднюю сказку. Повсюду сугробы, а деревья заледенели так, что казалось, буд-

то они тоже из снега и льда. Прошел по дороге не больше двухсот метров, когда послышался шум мотора. Грузовик! Да еще наш родной ЗИЛ. Махнул рукой, и через несколько минут ехал в теплой кабине. Водитель и его пассажир пытались активно общаться со мной. Несмотря на их слабое знание русского и мое незнание монгольского, разговор получался. Примерно так: «Ты откуда? Русский? Хорошо... Это русская машина. ЗИЛ. Хорошая машина! ГАЗ – плохая.

**В советское время УАЗ был не только  
«ульяновский», но еще и «имени Ленина».**

КАМАЗ – очень хорошая. И УАЗ – хорошая. Я хочу купить УАЗ. Ты где живешь? В Санкт-Петербурге? Не слышал... А это далеко от Ульяновска? Я заработаю денег, поеду в Ульяновск и куплю УАЗ. А здесь чего делаешь? Почему пешком идешь? Здесь нельзя пешком. Здесь везде волки! А где работаешь? Журналист? О Монголии пишешь? А о нас напишешь?»

Вскоре я расстался с общительными монголами и дальше отправился на попутном УАЗе, направлявшемся в Булган. Помимо прочей публики в машине ехала учительница русского языка. Очень общительная, она всю дорогу пыталась петь русские песни, а я ей подпевал. Внезапно женщина спросила меня, что означает слово «шаманские».



Много лет назад влюбленный русский офицер сказал ей: «твои шаманские глаза». Слова показались красивыми, но непонятными, и она их запомнила. Наверное, офицер хотел сделать романтический комплимент. Я постарался красиво объяснить женщине смысл этих слов, но почему-то в голову приходили только колдуны, ведьмы и тувинские шаманы, пляшущие с бубнами вокруг костра. По приезду выяснилось, что водитель хочет от меня денег: его машина не просто попутка, а такси. Я предложил в подарок советский металлический рубль с Лениным. Шофер недоверчиво повертел его в руках, а учительница перевела: «Он недоволен». Я добавил

к монете две открытки. Учительница сообщила: «Он хочет посмотреть твой паспорт». Я достал свой паспорт. Водитель полистал странички и протянул паспорт мне обратно. «Теперь он доволен», – улыбнулась учительница. Я попрощался с монголами и пошел гулять по городу.

**Ульяновск основан в 1648 году  
для защиты границ Московского  
государства от набегов кочевых племен.**

Булган с кирпичными домами советской постройки был первым городом, действительно похожим на город. Он напоминал крошечные провинциальные российские городки с аллеями деревьев, маленькими магазинчиками и мозаичными изображениями рабочих и колхозников на стенах домов. Погуляв, и съев огромный мешок купленных на доллар пирожков, я отправился дальше. Выезд пришлось искать долго – никто из местных жителей не знал, где он находится, но все же я умудрился выбраться из города и застрять окончательно возле одинокой станции техобслуживания. Было холодно, время от времени я ходил на станцию греться и пить чай. Там и заночевал.

На следующий день случилась удача – меня принял на борт «уазик» директора колхоза. Он гнал табун лошадей на мясокомбинат в Улан-Батор. Там животных перерабатывали на консервы, лепили этикетку «Завтрак туриста»

или «Говяжья тушенка», и отправляли в Россию. По словам директора, в нынешней партии было около 20 тысяч лошадей. Табуны стекались в монгольскую столицу со всех концов страны. Директор гнал на мясокомбинат свою долю – 150 лошадок, надеясь выручить по 50 долларов за голову. Табун двигался с частыми остановками. На первой же я познакомился с пастухами. Старшего звали Чингизхан. Пастухи разлили местную водку в импровизированные стаканы, сделанные из половинок сигаретных пачек «Наша Прима», и выпили за мое здоровье.



Потом меня обучали пастушескому делу – посадили на коня и вручили длинную палку с петлей на конце. Управляя этим инструментом, я должен был возвращать отбившихся лошадок в табун. Все бы хорошо, но когда мой конь шел галопом, приходилось вставать в стременах, чтобы не отбить важные части тела о жесткое монгольское седло. Маленькие и мохнатые монгольские лошадки весело резвились, не подозревая, какая участь их ждет. Быть съеденной – судьба большинства монгольских лошадей. Так уж повелось в этой диковатой, но дружелюбной стране.

Если ехать с остановками на выпас лошадей, до цели доберешься не скоро. Поэтому, распрощавшись с пастухами и директором, я стал ловить очередной попутный транспорт. На этот раз им оказался бензовоз. Он тоже направлялся в Улан-Батор и двигался крайне медленно, да еще часто ломался. Это означало, что приехать в столицу мы сможем только поздно ночью, и как искать ночлег у меня не было ни малейшего представления. Однако я решил дожидаться конца пути и действовать по обстоятельствам.

### **Консервы «Завтрак туриста» выпускались в СССР с 1978 года.**

Водитель оказался классным парнем. Его звали Терео, и он немного говорил по-русски. Терео ехал вдвоем с братом, чей бензовоз катил в ста метрах впереди нас. Когда

мы остановились в кафе, чтобы перекусить, по телевизору передавали местные новости. Показывали новую фабрику, построенную в Улан-Баторе немцами. Толстый уса́тый немец рассказывал журналистам о большой пользе фабрики для монгольской экономики. «Смотри, пфасист! Гитлер!» – воскликнул брат Терео, указывая на немца, и громко засмеялся. Я не стал с этим спорить и осторожно ответил: «Гитлер – капут!»

Добрались до Улан-Батора поздно, но проблемы с ночлегом разрешились сами собой: Терео пригласил переночевать у него. Он жил в отдельной благоустроенной юрте на окраине Улан-Батора. В жилище было три кровати, железная печка, японский телевизор, магнитофон и огромный холодильник.

### **Капутт в переводе с немецкого – «разбит», «уничтожен».**

Терео познакомил меня со своей семьей: «Мой сын – Сашка! Моя жена – Машка!» Изначально у мальчика было другое имя, но отец звал его так, потому что сынок был бело-брысый. У трехлетнего «Сашки» – абсолютно монгольские черты лица, но – светлые волосы, что для монголов невероятно. Мать мальчика была чистокровной монголкой, причем очень красивой. Но Терео упорно звал ее «Машкой», видимо подозревая ее причастность к появлению у мальчика светлых волос. Это не было семейной драмой, а скорее



любимой шуткой. Когда вечером в юрту пришли родственники, все весело сравнивали меня с «Сашкой», утверждая, что мы выглядим как братья, и теперь Терео должен меня усыновить. На утро я распрощался с радушной семьей и отправился в центр столицы. Передо мной раскинулся огромный и удивительный город, куда я так стремился. От Санкт-Петербурга до Улан-Батора было пройдено пешком и авто-стопом немалое расстояние, но до Австралии было еще далеко – много стран и океан.



Для начала я отправился искать консульство Китая.

## **Автостопом по Китаю, где невозможен автостоп**

*28 ноября 2001 года.* Пешеходный переход на границе с Китаем отсутствовал, пришлось долго ругаться с пограничниками, чтобы позволили переехать границу на автобусе бесплатно. Пройдя китайскую таможню, я сразу попал в город.

Какой удивительный контраст! Буквально в ста метрах позади осталась унылая монгольская степь с пронизывающим ветром, а здесь кипела жизнь: люди спешили по делам, в воздухе носились необычные запахи, а дома были нарядно украшены яркими иероглифами.

Местное население сразу проявило ко мне интерес. Мне предложили поменять валюту, приобрести сувениры и поселиться в гостиницу. Конечно, я проигнорировал эти предложения. Китаец, пересекавший границу вместе со мной, попытался убедить меня ехать дальше на автобусе. Он знал английский и даже, по его словам, был как-то раз в Европе. Я сказал, что поеду автостопом. И получил ответ, что автостоп возможен только в Европе, а в Китае невозможен абсолютно. Что ж, стоило это проверить. Я прошел мимо автобусных «зазывал», и отправился пешком к выходу из города.

Впереди было какое-то оживление. Подошел поближе,

чтобы понаблюдать за происходящим. Похоже, тут набирали на работу. Посреди улицы стоял грузовик, в его кузове находился важный китаец. Вокруг толпились соискатели. Работодатель что-то выкрикивал – из толпы выбирались люди и запрыгивали в кузов. Когда количество работников оказалось достаточным, грузовик тронулся, а оставшиеся уныло разбрелись по прилегающим улочкам.

**Мандарины, как и апельсины, родом из Китая. Главный китайский диалект так и называется – «мандарин». А слово «апельсин» в переводе с немецкого означает «китайское яблоко».**

Проходя мимо продуктового рынка, я решил избавиться от тяжелого и ненужного палаточного тента, и обменял его на мешок мандаринов. Вид иностранца меняющего свои вещи на фрукты вызвал на рынке столпотворение и даже привлёк внимание полиции.

Вскоре я мчался на грузовике в сторону Пекина. Потом были пикап, микроавтобус, старенькая легковушка. Практически все подвозящие меня китайцы были убеждены, что автостопа в Китае не существует. И тем не менее, ехал я довольно быстро.

Стемнело, и я остановился на ночлег в придорожном кафе. Хозяева были радушны и гостеприимны. Старик-повар

тут же начал что-то готовить. Для меня роскошно сервировали стол, поставили керамический горшок с жареными кусками курицы (без преувеличения мне порубили целую курицу!) и бараньим мясом, капустой, картошкой, лапшой и бездной других загадочных ингредиентов. Сюда же добавились два вида салатов, несколько тарелочек со специями, огромное блюдо с булочками из вареного теста и чайник с зеленым чаем. Я сидел и про себя ужасался, во сколько же мне обойдется этот банкет? Однако получилось всего 10 юаней (чуть больше доллара), что с учетом ночлега (мне предоставили комнату с кроватью) было совсем дешево.

Позже в кафе пришли другие посетители и пытались со мной познакомиться. Мое имя Григорий никак не усваивалось. «Гри-го-рий!» – повторял я. «Га-ли-го-ли? Ка-ли-ко-ли?» – переспрашивали меня. «Хватит! Зовите меня Иван!» – наконец сказал я в сердцах. «Йи Ванг?!» – радостно закивали китайцы. Так я стал Йи Вангом. А что, практически китайское имя – любой запомнит. Китайцы вообще переделывают все сложные европейские названия на свой лад. Например, «Россия» по-китайски – «Олосы», а «Санкт-Петербург» – «Шен Бидебао».

Утром в городке было оживленно. Спешили на работу китайские крестьяне, вечно что-то несущие или толкающие в телегах перед собой. Даже легкие мотоциклы выполняли полезную работу – на их багажниках помещались, например, две живых свиньи, бычок, несколько овец, полсотни ку-

риц или двухкамерный холодильник. Никто не бездельничал, все торопились по делам. Тем сложнее был автостоп: неудачно махнув рукой можно было сбить спешащего крестьянина или велосипедиста.

**Другое название китайского юаня – «жэньминьби», то есть «народные деньги».**

Наконец меня подобрал тяжелый грузовик. Возможности перевозки грузов в Китае ограничиваются лишь выносливостью техники и фантазией самих китайцев. Мне попадались шаланды, везущие в кузове шесть крупных грузовиков, или двадцать маленьких, или шестнадцать микроавтобусов поставленных вертикально в два ряда – по восемь с каждой стороны. Дорожная полиция боролась с перегрузом, но без весов, а при помощи... бамбукового шеста, измеряя высоту груза. Главную угрозу тяжеловозы представляют не для дорог, их в Китае строят качественно, а для мостов и дорожных развязок. Перед особо хрупкими мостами стоят указатели ограничения веса – не больше 55 тонн.



Вот и мой грузовик вез груз, на несколько метров возвышающийся над кузовом. В кабине уже сидело три китаец. В Китае где три, там и тридцать три – меня взяли без проблем. По дороге мне что-то говорили, но я не понимал. Для большей доходчивости пытались рисовать на бумаге иероглифы. Было забавно, но совершенно бесполезно – китайской грамоты я не понимал, чем сильно удивил своих спутников. В Китае говорят на разных диалектах, но письменность одна. Когда китайцы из разных провинций не понимают друг друга, то общаются при помощи иероглифов. Вот и меня приняли за китаец...



По огромному Пекину я блуждал долго и бесцельно, удивленно впитывая в себя его атмосферу – величественные небоскребы и, притулившиеся внизу, крошечные лавочки, неоновые вывески супермаркетов, красные фонари ресторанов, шум мотоциклов и крики уличных продавцов. Однако пора было подумать и о ночлеге. Идти в гостиницу было дорого, но и на улице спать не хотелось.

Я остановился в корпункте ИТАР-ТАСС, представившись начинающим журналистом (что было чистой правдой). Меня приняли хорошо. Всю ночь, что я провел в редакции,

жужжал телетайп и длинной бумажной лентой непрерывно выдавал мировые новости, создавая на полу информационный хаос.

На следующий день, в последний раз восхитившись столицей Китая, я отправился в Бадалин, чтобы посмотреть на Великую Китайскую стену. Ее элементы встречаются по всей стране, ведь Стена строилась в разное время и с разными целями. Можно сказать, что это много разных стен и оборонительных укреплений, соединенных в одно целое. Но в Бадалинге находится самая известная и посещаемая часть Стены. Место, куда в обязательном порядке привозят всех руководителей государств, прибывших с визитом в Пекин. Из Пекина в Бадалин ведет отличная скоростная дорога.

**Слово «иероглиф» древнегреческого происхождения и означает «высеченные на камне священные письма».**

В Китае существует несколько типов дорог федерального значения. Самые ровные, прямые и огороженные забором называются *Express Way*, сокращенно EXPRW. Они платные для автотранспорта, а для пешеходов закрыты совсем. Тем не менее, я вышел на EXPRW и пошел по нему пешком. Очень быстро передо мной остановилась полицейская машина. Стражи порядка объяснили, что по этой дороге хо-



дить нельзя, но, сменив гнев на милость, решили подвезти меня до Бадалина.

**Вопреки распространенному мифу,  
невооруженным глазом Великая  
Китайская стена не видна не только  
с Луны, но даже с земной орбиты.**

# 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.