

Валерий Шанин

ВОКРУГ СВЕТА ЗА 280\$



ИНТЕРНЕТ-БЕСТСЕЛЛЕР
теперь на книжных полках!

«Если герои Жюль Верна объехали вокруг света за 80 дней, то Валерий Шанин задачи побить рекорд скорости перед собой не ставил. Цель была иная: доказать себе и миру, что можно совершенно бесплатно перемещаться по разделенной границами и языками планете».

Русская служба ВВС

Валерий Шанин
Вокруг света за 280\$. Интернет-
бестселлер теперь на книжных полках
Серия «Туристический бестселлер»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6650988

Вокруг света за 280\$: Интернет-бестселлер теперь на книжных полках / Валерий Шанин.: Эксмо;

Москва; 2013

ISBN 978-5-699-68944-6

Аннотация

Валерий Шанин отправился в дорогу, взяв российский паспорт с монгольской визой и 300\$. Через три года, проехав через Китай, Юго-Восточную Азию, Австралию, Новую Зеландию и Южную Америку, он вернулся назад в Россию, и 20\$ еще оставалось...

Книга, молниеносно ставшая бестселлером после размещения в сети Интернет, книга, о которой многие слышали, но не знали, где прочитать, – теперь в книжном формате!

Содержание

Часть 1	5
Россия	5
Как я дошел до жизни такой	5
Первый старт	7
Второй старт	7
Третий старт	8
Монголия	11
Автостоп в степи	11
Встреча в Улан-Баторе	12
Зимний Улан-Батор	14
Новый год в пустыне Гоби	14
Китай	16
Внутренняя Монголия	16
Австралийское посольство в Пекине	17
Первый опыт китайского автостопа	19
Помощники и хэлперы	23
Заснеженный монастырь Шаолинь	26
Сиань – древняя столица Китая	27
Мимо Великой Китайской стены	29
Бросок на юг	31
Автостоп в провинции Юньнань	32
Лаос	34
Первые настоящие джунгли	34
Поиск «спонсоров» в Луангпхабанге	36
Дорога № 13	38
Первый опыт «практического буддизма»	38
Трое пьяных европейцев	39
Таиланд	42
Датчанин на «Харлее»	42
Тайский народный буддизм	43
Аюттая – древняя столица Таиланда	45
Двухэтажная «монашеская келья»	47
Идем на север!	48
Суп из топора	49
Американец в лесу	50
Как мы жили в «телефонной будке»	51
Православная церковь в Бангкоке	52
Буддистские монастыри Бангкока	53
Буддистские монахини	54
Показной рис	55
Посвящение в монахи	56
Сонкран в Чианг-Мае	57
Три раза на одном джипе	58
От Мае-Хонг-Сона к Мэсаряну	59
Карма, настойчивость и мудрость	60
Ностальгия	61

Монахи – тоже люди	62
Первая Пасха в Юго-Восточной Азии	63
Не заниматься любовью. Ни в какой форме!	64
Тайский вариант «Дома Советов»	65
В Малайзию, срочно!	66
Малайзия	67
Христиане, индуисты и буддисты Пинанга	67
Христианское и мусульманское гостеприимство	69
У тайских буддистов	70
Первая ночь в сикхском храме	71
«Ассамблея Бога» в Куала-Лумпуре	72
Разошлись, как в море корабли	73
Попытка авиастопа	74
Изгнание духов	75
Есть австралийская виза!	76
Попытка гидростопа	76
Сингапур	79
Дорогостоящая чистота	79
Христиане и сикхи Сингапура	79
Индонезия	83
Остров Батам – ворота в Индонезию	83
Можно ли спать в мечети?	84
Христиане – братья и сестры	85
Три дня в Джакарте	85
Автостопом по Яве	87
Сожженная церковь	89
Конец ознакомительного фрагмента.	90

Валерий Шанин

Вокруг света за 280\$

Часть 1

Россия

Как я дошел до жизни такой

В детстве многие мечтают о дальних странствиях, приключениях, неизведанных землях. Но по мере взросления мы втягиваемся в рутину повседневной жизни с ее заботами, тревогами, планами, успехами и неприятностями – со всем, что принято называть борьбой за выживание и что поглощает все наше внимание. А дальние странствия так и остаются детскими мечтами в стране грез – где-то между Дедом Морозом и Бабой Ягой.

Из Советского Союза, окруженного по периметру колючей проволокой со смотровыми вышками и собаками, вырваться за границу удавалось лишь отдельным счастливицам. Легально это можно было сделать только в составе официальных делегаций, которые за рубежом находились под постоянным контролем и присмотром. Были, конечно, и нелегалы, которые сбегали с судна во время стоянки в порту, переплывали ночью пограничную реку, протискивались между рядами колючей проволоки и т. д. Они, даже в случае успеха, находились под постоянным страхом расправы или насильственного возвращения на Родину. И им, конечно, было не до путешествий.

Только в 1993 году все россияне получили право свободного выезда. Казалось бы, самое время отправляться в неизведанные страны и на далекие континенты. Но как это делать не по путевке, под контролем турфирмы, а самостоятельно, на свой страх и риск, – никто не знал.

Первыми за границу рванули «новые русские», они стали частыми гостями самых фешенебельных отелей и ресторанов, дорогих курортов и пляжей. Те же, кто получил свободу, так сказать, в «чистом» виде, вспомнили об автостопе, лучшем способе путешествовать без больших финансовых затрат.

Именно автостоп дает возможность любому студенту, врачу или учителю объездить все страны Европы. Конечно, не всем по карману обедать в шикарных ресторанах и останавливаться в пятизвездочных отелях. Но на то, чтобы добраться до любой европейской страны, обеспечив себя по дороге всем необходимым, больших денег не нужно. За несколько лет путешествий в этом я убедился на своем опыте.

Как это обычно и бывает, только-только достигнешь одной цели, как на горизонте уже маячит следующая. Если поездки по Европе действительно доступны всем, то что можно сказать о трансконтинентальных и кругосветных путешествиях?

Путешествие вокруг света отличается от месячного вояжа по Европе так же, как марафонский бег от утренней пробежки вокруг дома. Сейчас на самолете всю планету можно облететь всего за пару дней. Но на поездку по земле даже героям полуфантастического романа Жюль Верна потребовалось 80 дней. Тем же, кто захочет повторить их подвиг с российским паспортом, этого времени не хватит даже на то, чтобы оформить все необходимые визы (при условии, что их вообще удастся получить!). При самом благоприятном раскладе на кругосветку требуется не меньше одного года.

Если следовать логике, то получается, что на такую поездку нужно зарабатывать одиннадцать лет. У нас за такой срок может произойти два дефолта и три деноминации. Значит, обычному человеку без спонсоров нельзя и претендовать на кругосветку?

А если все же попробовать? Конечно, на весь маршрут в нынешних российских условиях накопить деньги невозможно, но, возможно, удастся подзаработать где-нибудь по пути. Конечно, проще это делать в каких-нибудь развитых странах. Так появилась идея разбить маршрут на несколько этапов: через Азию до Австралии, там немного подзаработать, затем через Южную Америку в США и Канаду (опять же на заработки) и, наконец, в Европу и назад – домой. Тогда для старта достаточно примерно 300\$. Их, по моим приблизительным расчетам, должно было хватить на первый этап – до Австралии. А дальше посмотрим. Будем решать проблемы по мере их появления.

Когда у меня появилась эта идея, я стал искать попутчиков. К тому моменту у меня уже был опыт организации групповых заездов в Европу. Агитацию начал с ближайших родственников, друзей и знакомых. Но никто не рвался составить мне компанию. Одних страшили трудности такого длительного путешествия, другие не могли оставить на год любимую работу или учебу. Тогда через средства массовой информации я объявил на всю страну: «Все, у кого есть 300\$ и желание объехать весь мир, присоединяйтесь!» И народ потянулся.

Первым проявился Эдик Сухов – высокий, немного заторможенный парень двадцати шести лет с длинными, перехваченными резинкой волосами.

– Работал в Певеке слесарем и продавцом в ларьке. Но сейчас работы нет. А если и есть, то так мало платят, что прожить на эти деньги нельзя. Я на попутном ледоколе добрался до европейской части страны, но и здесь не нашел хорошей работы. Хочу куда-нибудь эмигрировать. Только еще не решил, в какую страну. Поэтому для начала хочу объехать вокруг света, посмотреть, где лучше всего живется. Туда потом и уеду насовсем.

В начале июля под Самарой на фестивале авторской песни имени Валерия Грушина я случайно познакомился с Татьяной Александровной Гузовой. Она оказалась человеком авантюрным и легким на подъем.

– Вам в команду, наверное, нужен врач. Возьмите меня с собой. Я тридцать лет проработала на «Скорой помощи», в кардиологической бригаде, а в сентябре как раз выхожу на пенсию. Опыт турпоходов у меня есть. Правда, только по России, за границей мне бывать не приходилось.

На очередной встрече «потенциальных кругосветчиков» появился Дима Становов. Он к двадцати трем годам успел отслужить в армии, поучиться в Калужском пединституте на преподавателя труда и поработать строителем на дачах для «новых русских» в Подмосковье. Мы познакомились еще два года назад на одном из «Чемпионатов Москвы по автостопу». В том же году он побывал за границей – в Польше и Чехии. И почему-то сразу же пропал из виду, неожиданно появившись именно тогда, когда в самом разгаре был набор участников кругосветки.

Свое желание к нам присоединиться выразила и Стася Миронова – аспирантка Института языкознания, знавшая английский и испанский языки.

Было еще несколько человек в возрасте от семнадцати до семидесяти лет. Они крутились вокруг да около, но никак не могли решиться. Я никому не отказывал, но и не уговаривал. Чтобы не было потом мучительно больно (в первую очередь – мне, ведь именно на меня как на организатора этой авантюры, естественно, и посыплются все шишки). А ведь в дороге всякое может случиться.

Георгий Канделаки, парень двадцати шести лет, под два метра ростом, жил в Гагре, учился в Кутаисском политехе, увлекался туризмом и альпинизмом. Но тут в Абхазии разразилась война. Ему, как грузину, пришлось оттуда бежать. Судьба забросила его в Москву, где он устроился работать барменом в ресторан. Про организацию кругосветной экспедиции

узнал из публикации в журнале «Учеба, работа, бизнес за рубежом» и пришел как раз на ту встречу, где я объявил об окончании отбора участников.

Количество потенциальных кругосветчиков постоянно колебалось – одни приходили, другие уходили, третьи болтались где-то посредине. К моменту официального старта было восемь участников. Мы разбились на пары: Эдуард Сухов со Стасей Мироновой; Дмитрий Становов с Татьяной Александровной Гузовой; Владимир Иванов с Аней Стешенко и я с Георгием Канделаки. Предполагалось, что пары эти временные, по дороге мы будем периодически встречаться (договариваясь о месте и времени через Интернет) и перегруппировываться. Только так можно избежать неизбежно возникающего в длительных поездках психологического напряжения и усталости друг от друга.

Первый старт

Я наивно полагал, что мы сможем оформить все визы еще в Москве, а затем быстро-быстро пробежимся по миру и уже через год вернемся назад. Но трудности с получением виз возникли у нас еще до старта и потом продолжались всю дорогу. Именно на визы во время этого путешествия была потрачена большая часть денег, времени и нервов.

Одна туристическая фирма – в обмен на рекламу в моих книгах – взялась бесплатно сделать нам все визы (мы должны были оплатить только консульские сборы). Началась бумажная волокита. Старт, назначенный на 19 сентября, пришлось отложить.

Туристическая фирма, потратив два месяца, наплотив кучу бумаг, заставив нас сделать прививки от желтой лихорадки (без них нельзя в Эквадор), визы нам так и не сделала. Надо признать, что не из вредности или отсутствия желания помочь. Оказалось, несмотря на большой опыт, в этой турфирме впервые сталкивались с проблемой оформления кругосветного путешествия. Поэтому-то не сразу осознали главное препятствие – большая часть виз оформляется с фиксированным коридором (время, в течение которого можно въехать в страну) – максимум до трех месяцев. А как за это время можно успеть доехать до какого-нибудь Эквадора или Перу?

Второй старт

Турфирма визы делать отказалась, а желание ехать еще оставалось. Пришлось мне самому заняться оформлением документов.

В китайское посольство очередь была недели на две – народ как раз собирался на праздник 50-летия КНР. Вася Лебедев, уже побывавший прошлым летом в Китае, посоветовал: «Езжайте через Монголию. Там за неделю в китайском посольстве оформляют месячные визы всего за 30\$ (в Москве – 50\$!). И без приглашения!»

В монгольском посольстве ко мне отнеслись радушно (я представил всех кругосветчиков как группу журналистов, которые «спят и видят», как только рассказать россиянам про удивительную страну Монголию). Там за 25\$ виза оформляется в течение 7 дней, за 50\$ – за 1 день. Но нам пошли навстречу и оформили срочные визы по цене обычных. В лаосском посольстве бюрократии оказалось больше. У меня взяли список «группы журналистов» и отправили запрос во Вьентьян. Через неделю ответа все еще не было, а старт откладывать уже не хотелось.

Пришлось договариваться с консулом, что он перешлет нам разрешение (если оно будет) в лаосское посольство в Пекине. Во вьетнамском посольстве меня сразу предупредили, что ответа из Ханоя нужно ждать не меньше трех недель. Тоже облом! Так и пришлось отправляться в кругосветку с монгольской визой в паспорте. Хорошее начало!

7 декабря все кругосветчики, за исключением Татьяны Александровны (она должна была присоединиться к нам по пути) и Ани Стешенко, которая на последней тренировке по айкидо вывихнула ногу, собрались на выезде из Москвы в полной походной выкладке.

Но и этот старт для большинства из нас оказался лишь очередной репетицией. Уехали только Дима с Георгием. Всего за сутки они добрались до Самары и на следующий день соединились в Новокуйбышевске с Татьяной Александровной. Стася, как выяснилось, должна была еще неделю работать переводчиком на международной выставке. Она с Володей и Эдиком собиралась догнать первую тройку на поезде. У меня тоже нашлись неотложные дела. Нужно было закончить рукопись книги «Карьерные игры» и сдать в типографию «Уроки автостопа».

15 декабря я пожелал счастливого пути второй тройке кругосветчиков. Но и с ними все оказалось не так, как планировалось. На следующее утро мне позвонила Стасина мама:

– Я вчера провожала Стасю. Была на вокзале вплоть до отхода поезда. А Эдик так и не пришел. Что случилось?

Вот-те раз. Как началось, так и продолжалось – через пень-колоду. Оказалось, Эдик, последние шесть месяцев томившийся в Москве в ожидании старта, опоздал на 5 минут. Пришлось ему брать еще один билет. Но следующий поезд в Улан-Удэ уходил только через сутки.

Третий старт

Для меня кругосветка началась ранним утром в воскресенье 19 декабря 1999 года. Ровно на три месяца позже, чем планировалось. Вместо дня рождения автостопа – в день рождения Леонида Ильича Брежнева. Такой вот получился бестолковый символизм.

Хлюпя по раскисшей грязи и обходя огромные лужи, я пошел к пересечению Дмитровского шоссе и МКАД. Тишина. Падающий пушистыми хлопьями снег заглушал редкие в этот час звуки.

Выйдя на Рязанской объездной из «ГАЗ-66», я встретил «коллегу». Старенькая бабуля пожаловалась:

– Стою здесь уже три часа. Совсем замерзла, а никто не берет.

– Будем голосовать вместе, – предложил я.

И нас как «бабулю с внуком» вскоре забрал «КамАЗ».

На следующем посту ГАИ я увидел сразу трех автостопщиков. Они стояли один за другим на расстоянии ровно пятидесяти шагов – в полном соответствии с «правилом приоритета». С одной стороны, было приятно, что автостоп стал в России таким популярным, а с другой – досадно: нужно гнать, а придется становиться в самом конце – четвертым.

Но долго стоять не пришлось. Первый же «жигуленок», медленно проехав мимо всех голосующих, остановился прямо возле меня:

– Садись. Те трое наверняка только до ближайшей деревни просят подбросить. Ничего, и пешком дойдут. А ты, сразу видно, турист! Видимо, далеко собрался – вон какой у тебя рюкзак!

А тогда действительно он был у меня огромный. По наивности мне казалось, что для кругосветки снаряжения нужно больше, чем для обычной одно-двухмесячной поездки в Европу.

За Нижним Ломовым на посту ГАИ я подсел в «Газель» до Самары. Водитель попался из заядлых рыбаков и всю ночь травил байки. Одна история мне особенно запомнилась.

– Лед на реке еще не окреп, но мне уже надоело ждать. В это воскресенье я пошел рыбачить и прямо возле берега провалился по колено в воду. Вернулся домой, поменял штаны.

Пошел опять. На этот раз провалился по пояс. Еще раз переоделся. Пошел снова. Провалился по шее. Опять вернулся домой и больше на реку не пошел.

– Неужели испугался? – удивился я.

– Нет. Сухой одежды больше не было!

Вот она, русская настойчивость. Ну что ты сделаешь с таким бесстрашным народом!

Добравшись до поста ГАИ, стоящего перед началом длинного ряда закусочных, заправки и небольшого поселка, я надолго застрял. Дорога обледенела, и тяжело груженные грузовики скопились перед одним особенно крутым подъемом. Мимо проходили только редкие легковушки. Да и те были исключительно местные.

Когда у меня исчезла надежда хоть куда-нибудь уехать из этой «ловушки», появился «Икарус». Шофера долго убеждать не пришлось – салон все равно был наполовину пустой. Поэтому через час я был на станции Бугульма, где как раз шла погрузка на уфимский поезд. Зайдя в битком набитый, душный, но теплый общий вагон, я забрался на верхнюю полку, закутался в спальный мешок и, наконец, впервые за тот день согрелся.

С уфимского вокзала я вернулся на трассу и весь день тащился на «КамАЗе» до Миасса. Когда стемнело и голосовать в полной темноте на малооживленной трассе стало бессмысленно, пришлось опять переходить на железную дорогу. Добравшись на электричке до Челябинска, я провел остаток ночи в общем вагоне новокузнецкого поезда.

Утро 22 декабря – самого короткого дня в году – встретило меня в Кургане. Там я опять вернулся на трассу и сравнительно быстро уехал на «КамАЗе», но только на тридцать километров. Там на пустынном безымянном повороте, недалеко от какой-то занесенной снегом по самые крыши деревни я надолго застрял. Впереди были Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск... Даже если бы я продолжил гнать в том же режиме: днем – автостопом, ночью – на поезде, у меня все равно уже не оставалось шансов догнать своих попутчиков в Улан-Баторе. Пришлось «поступиться принципами». Впервые за всю свою автостопную практику я перешел на другую сторону дороги и поехал в обратную сторону.

Следующие двое суток я смотрел, как за окном плацкартного вагона «Харьков – Владивосток» проплывала сибирская тайга. В разговоры соседей не вмешивался, наслаждаясь редкой в автостопной поездке возможностью помолчать, но мое внимание привлек рассказ дорожного мужика лет пятидесяти о поездке в Китай:

– Там все очень дешево, но если не знаешь китайского языка, тебя обязательно обманут. Мы сходили в ресторанчик пообедать. Заплатили, по нашим понятиям, немного – по 50 юаней. Но, когда мы зашли туда с переводчиком и заказали практически то же самое, обед нам обошелся всего по 10 юаней!

Другой сосед почему-то тоже вспомнил о Китае (или это я обращал особое внимание на всякие, даже беглые, упоминания тех стран, через которые собирался проехать?):

– Мой друг из Чехии по дороге в Австралию специально заезжал в Пекин, чтобы в австралийском посольстве оформить визу, которую в Праге дают только по приглашению.

От Улан-Удэ на местном поезде я за ночь добрался до пограничной станции Наушки. Но перейти границу пешком там нельзя. Ближайший переход находится возле города Кяхты. Опять начался автостоп!

«УАЗ» с пограничным нарядом проехал мимо. А ведь в советское время у меня наверняка проверили бы документы и поинтересовались пропуском в погранзону. Зато на следующей «Ниве», водителем которой оказался спешивший к началу своей смены таможенник, попал сразу к автопереходу. Там меня «по благу» – как путешественника – пропустили в обход длинной очереди «челноков» с огромными тачками и тележками, заваленными прохладительными напитками (это в конце декабря!), сгущенкой, бананами, яблоками, тряпками...

Быстро перейдя через нейтральную полосу, я попал на монгольскую сторону. И здесь столкнулся с точно таким же разделением на «своих» и «чужих». На этот раз уже мне пришлось стоять на морозе, наблюдая, как монгольские пограничники пропускают «блатных». В результате переход границы занял почти четыре часа.

Монголия

Автостоп в степи

При слове «Монголия» воображение сразу же рисует бескрайние степи и пески, караваны верблюдов, стада овец, табуны лошадей Пржевальского и дикие орды Чингисхана. Но все это было где-то далеко впереди. За пограничным переходом я увидел только все тех же челноков, грязный поселок и стоянку таксистов-частников.

Пошел по дороге, надеясь поймать попутную машину прямо на ходу. Километра через три мне удалось остановить легковую «Мазду». Там уже сидели четыре женщины.

Водительница молча открыла багажник, помогла положить туда мой рюкзак. Всю дорогу до Сухэ-Батора она ни одного слова не проронила. Но, как только мы остановились у железнодорожного вокзала, вдруг сообщила:

– 1500 тугриков.

– Вообще-то я автостопом еду, – удивился я.

– Давай деньги! – завопила она и вцепилась в мой рюкзак, призывая на помощь других таксистов и демонстрируя решимость биться до последнего тугрика.

– Тугриков все равно нет, – попытался я ее успокоить. – Могу дать тридцать рублей (их я оставил для того, чтобы заплатить за выезд из Бурятии «экологический налог», но его почему-то не взяли).

– Тридцать мало, нужно пятьдесят, – таксистка попыталась торговаться, но, убедившись, что больше с меня все равно не получишь, смирилась: – Хорошо, давай тридцать рублей.

Так я познакомился со спецификой монгольского автостопа, а заодно и избавился от остатков российских денег.

Этот случай меня не обескуражил. Подобные недоразумения иногда встречаются и у нас в России. Таксисты иногда путают автостопщиков с клиентами. Но не может же такого быть, чтобы в Монголии не нашлось ни одного альтруиста! Видимо, как и при поездках на попутках по российским городам, нужно сразу же предупреждать о своей безденежности.

Пытаясь вспомнить, как по-монгольски звучит фраза: «У меня нет денег», я продолжал идти по дороге, голосуя всем проезжавшим мимо машинам. Но они даже не притормаживали. Постепенно стемнело. Ночь выдалась ясная, все небо усыпано яркими звездами – красота, да и только. Но мороз стал крепчать. По моим ощущениям, было уже никак не меньше -40 °С. Тащиться пешком до самого Улан-Батора я, конечно, не собирался. Но и простоять на одном месте больше пяти минут без риска обморозиться было невозможно. Идти приходилось хотя бы для того, чтобы согреться.

Вокруг тянулась безбрежная заснеженная степь. С каждым шагом я все дальше уходил от жилья, и мне все больше и больше хотелось повернуть назад. Посреди бескрайней пустоты я чувствовал себя очень неуютно. И тут, совсем некстати, вспомнилось, как путешественник Юрий Рерих, побывавший в этих местах в тридцатые годы XX века, писал о живущих здесь одичавших собаках. Однажды ночью они напали на караульного. С помощью ружья и сабли ему удалось убить несколько псов, но оставшиеся лишь рассвирепели и разорвали здорового крепкого мужика на куски. На следующее утро нашли только ружье, саблю и часть одежды – шапка, сапоги и даже патронташ были растерзаны на части.

Когда я уже совсем решился повернуть назад в Сухэ-Батор, вдалеке показался одинокий огонек. Он вселил надежду и придал новые силы. Подойдя немного поближе, я разгля-

дел, что это светилось оконце маленького глинобитного домика, служившего блокпостом монгольской дорожной полиции.

Скучавший в одиночестве полицейский принял меня радушно – как своего личного гостя. Он сразу же предложил горячего чая и вареной баранины. А узнав, что я путешественник из России, показал на свободную кровать.

– Оставайся на ночь.

Я стал отказываться.

– Кровь из носа, но утром мне нужно быть в Улан-Баторе. Вот сейчас немного отдохну и пойду наружу голосовать.

– Зачем тебе ночью торчать на морозе, – он вышел, поставил знак «стоп» и вернулся назад. – Сиди спокойно. Теперь водители сами будут останавливаться и заходить отмечаться.

Голосовал я с комфортом: прислонившись к жарко натопленной печке с пиалой горячего чая в руке, смотрел по телевизору французскую кинокомедию на монгольском языке. Время от времени на пост заходили водители. Но все, как сговорившись, ехали в Сухэ-Батор.

Часа через два такого автостопа я уехал в «Жигулях» до Дархана. По дороге пытался женщине-водителю и ее сыну-подростку объяснить, почему принято подвозить попутчиков на попутных машинах. Но безуспешно. Они не понимали самой сущности явления. Хотя об оплате даже не заикались, но, видимо, исключительно потому, что я попал к ним по протекции полицейского.

В Дархан мы приехали очень поздним вечером. На автостоп надежды уже не было. Обстановка на железнодорожном вокзале была как в какой-нибудь российской глубинке. На скамейках спали бомжи; к закрытому окошку билетной кассы тянулась длинная очередь. Примерно посередине в ней стоял высокий парень в очках. Хорцог, как и все мало-мальски образованные монголы, говорил по-русски.

– Примерно через два часа в Улан-Батор пойдет поезд. В этой кассе будут продавать на него билеты.

Мне не пришлось становиться в самый конец очереди. Хорцог купил билет и для меня. И вообще он взял надо мной шефство. И это оказалось очень даже кстати. Когда на перрон подали пустой состав, пассажиры сразу же рванули к дверям. В наш общий вагон пыталось проникнуть человек двадцать, причем одновременно! Картина была, как в старых фильмах о Гражданской войне. Люди с огромными мешками и котомками карабкались друг другу по головам.

Я пропустил Хорцога вперед, и он оправдал мое доверие, ухитрившись проникнуть внутрь одним из первых и занять сразу две полки. Мой рюкзак положили в багажный ящик под нижней полкой, на которую лег мой новый знакомый. Я же забрался на верхнюю, переложив на плечи своего попутчика заботу о сохранности и моего рюкзака, и сумки с видеокамерой.

Поезд пришел в Улан-Батор рано утром, и к девяти часам утра я был уже у дверей консульского отдела китайского посольства. Там, как мне и говорили в Москве, визы оформляют без приглашения и всего за 30\$.

Встреча в Улан-Баторе

Улан-Батор раскинулся между высокими горными хребтами в долине реки Тола на высоте полутора тысяч метров. Склоны к югу от города заросли хвойным лесом, а на севере видны одни камни: ни кустика, ни травинки. Но именно там почему-то и строятся новые городские кварталы. Хотя зародился город внизу, на берегу реки с кристально чистой водой.

Центр застроен сталинскими домами, на окраинах можно увидеть типичные российские спальные микрорайоны, застроенные панельными высотками. А вокруг хаотично раз-

бросаны войлочные юрты. Из труб буржеек идет удушливый дым от сжигаемого навоза, отчего в воздухе висит неповторимый аромат.

Когда стемнело и стало быстро холодать, я озаботился поисками ночлега. Пройдя по гостиницам, выяснил, что иностранцы должны платить в несколько раз больше, чем местные жители, – от 10\$ за ночь. Из опроса прохожих выяснилось, что частники предлагают туристам койкоместа в своих квартирах всего за 3–5\$. Искать же их лучше всего у железнодорожного вокзала. Туда я и отправился.

На привокзальной площади мужчина с пухлым портфелем ловил такси. Он, оказалось, не только свободно говорил по-русски, но и учился в Москве в Институте народного хозяйства им. Г. В. Плеханова.

– Я не знаю, где найти частников, сдающих квартиры за деньги. Но одну ночь можно переночевать и у меня, причем бесплатно.

Так я попал к Шагдару Дашнаму. Он с женой, сыном и дочерью жил в большой четырехкомнатной квартире в одном из новых высотных домов. Хотя в семье все говорят по-русски, порядки дома – монгольские. В то время как я с Шагдаром и его сыном сидел за столом и смотрел по телевизору передачи из Москвы, его жена и дочь проводили вечер на кухне, появляясь в нашем поле зрения только для того, чтобы принести новые кушанья или забрать пустые тарелки.

Гостеприимный хозяин предложил мне позвонить в Москву. Так я узнал, что мои попутчики живут в студенческом общежитии местного филиала Плехановского института народного хозяйства, и на следующий день к ним присоединился.

Официально общежитие было закрыто на ремонт: паркет сорван, многие внутренние перегородки разрушены, двери сняты с петель. Но в кранах была холодная вода, а в батареях – горячая, да и свет не отключали. И все двухэтажное здание было предоставлено в наше полное распоряжение.

Впервые все кругосветчики собрались в полном составе. Татьяне Александровне, для которой Монголия была первой в жизни заграницей, не терпелось рассказать, как ей удалось добраться до Улан-Батора.

– В Улан-Удэ мы получили по Интернету сообщение о том, что Эдик опоздал на поезд и приедет через два дня. Стася с Володей и Георгием отправились в Улан-Батор, а мы с Димой остались ждать. Прошли по тем адресам, которые нам дал Санта Дергачев. Только в одной квартире нашлись живые люди. Два пьяных мужика радушно предложили оставаться у них на ночь, но мы отказались. Проходя мимо Дома культуры железнодорожников, заметили оживление – там как раз готовились к встрече Нового года. Заведующая, потрясенная встречей с кругосветчиками, проявила неожиданное гостеприимство и предложила на пару ночей остановиться у них. Спали мы, правда, прямо на сцене. Зато скучно не было. Нового года мы не дождались, но попали на день рождения одного из танцоров. Когда приехал Эдик, мы вместе поехали на автобусе в Кяхту. После пересечения границы нас обступили таксисты. Еле-еле от них отбились. Монгольский автостоп у нас не заладился. С огромным трудом добравшись на попутках до Сухэ-Батора, мы сели в поезд до Улан-Батора.

О том, как в Улан-Батор попали остальные, рассказал Володя Иванов:

– Из Улан-Удэ мы втроем – я, Георгий и Стася – выехали на автобусе. По пути познакомились с женщиной, сидевшей на соседнем сиденье. В Кяхте она пригласила нас к себе ночевать, а утром накормила пельменями и отвезла на погранпереход. А по Монголии мы проехали автостопом. Правда, страшно намучились и замерзли. Попутки приходилось ждать подолгу, но и в машинах здесь не согреться. Подвозят обычно на «Газелях». Для Стаси, как правило, удавалось найти место в кабине, а мы с Георгием мерзли в открытом кузове. Может, летом и приятно проехать по степи с ветерком. Но сейчас-то по ночам мороз под сорок! И еще одна проблема. Монгольские водители привыкли подвозить за деньги. Прихо-

дилось каждому из них объяснять, что мы не богатые туристы, а безденежные путешественники. Зато, как только это удавалось сделать, отношение к нам сразу же менялось. Например, шофер «Газели», на которой мы приехали в Улан-Батор, даже пригласил к себе в гости. Так мы впервые попали в настоящую монгольскую юрту. В ней тепло даже в самый лютый мороз. На деревянном полу лежит толстый войлок, а в самом центре стоит раскаленная докрасна железная печка. Есть и электричество, но мебели мало. Только у стенок юрты стоят огромные яркие деревянные сундуки. Ни диванов, ни кроватей нет. Монголы предпочитают сидеть на корточках или на разложенных вдоль стен толстых матрацах.

Зимний Улан-Батор

Несколько дней в Улан-Баторе, ожидая китайские визы, мы провели в экскурсиях по городу. В дацан Геген, основанный тибетским монахом Ундур Гегеном в 1649 г., вошли через главные ворота. Вход в монастырь бесплатный. Но, как только я попытался снять на видеокамеру гигантскую скульптуру Будды, ко мне наперерез с истерическими криками: «Пять долларов! Пять долларов!» – бросился монах-охранник. Вот уж действительно, национальное достояние – священо. Если и продается, то только за доллары!

Стася с Володей, видимо, из любопытства, зашли на консультацию к тибетским ламам-врачевателям. Они всего за 1000 тугриков предсказывают будущее и проводят диагностику. Найденные болезни потом сами же и лечат, но это стоит уже значительно дороже. А за отдельную плату, наверное, смогут и будущее «подправить».

Стася вышла вся в слезах, но не захотела рассказать, чем ее так расстроили. А Володя Иванов сообщил, что, по мнению ламы, ему осталось прожить только 10 лет, да и то, если повезет. Если это сообщение его и расстроило, то вида он не подал.

– Я еще не был почти в 200 странах. Успею ли?

Улан-Батор по внешнему виду напоминает российский областной центр. Дома построены советскими строителями; в магазинах большинство товаров российского производства; машины на дорогах тоже все наши; по телевизору – Останкино, по радио – «Маяк», все маломальски образованные монголы говорят по-русски.

За мостом через реку Тола возвышается Баян-гол – одиночная гора, которую можно увидеть со всех концов города. Мы пошли к ней напрямик, через заснеженное поле. Нам пришлось перелезть через высокий железный забор, долго блуждать в сухих зарослях, взбираться наверх по скользкому склону. И все для того, чтобы увидеть на вершине стелу, обрамленную бетонным поясом с мозаикой, на которой изображены русские солдаты, помогавшие Монголии в отражении японской агрессии в 1939 г.

Воздух был удивительно прозрачный, лишь легкая дымка висела над вершинами гор. Можно было окинуть взглядом сразу всю долину и раскинувшийся внизу скучный город: построенные в конце восьмидесятых годов братским советским народом микрорайоны высотных жилых домов, пара теплоэлектростанций, кожевенный и деревообрабатывающий заводы. Вот, собственно, и все...

Новый год в пустыне Гоби

31 декабря немного потеплело – до 30 градусов мороза, но поднялся сильный ветер. От Улан-Батора до китайской границы около 600 километров, вначале по степи, а потом по заснеженной пустыне Гоби. Само ее название в переводе с монгольского означает «пустынная местность». Находится она на высоте около двух километров над уровнем моря. Температура воздуха летом поднимается здесь до +40 °С в тени, а зимой опускается до -40 °С (на солнце!). Китайский путешественник в 500 г. писал: «Сколько ни вглядывайся в пустыню,

не узнаешь, как пройти через нее, единственный указатель на песке – это высохшие кости погибших здесь путников». Зимой же и этих «указателей» не увидишь!

Что такое монгольский автостоп, мы уже прекрасно представляли – пустые дороги и долгие утомительные объяснения с водителями. Обморозиться можно не только во время бесконечных часов ожидания попутки, но и в машине, вернее, в холодном кузове. Те, кто сможет пересечь автостопом зимнюю пустыню Гоби, будут достойны не только занесения в Книгу рекордов Гиннесса, но и ордена Мужества. Правда, скорее всего, посмертно.

В нашей компании героев, готовых пойти на такой риск, да еще в самом начале кругосветки, нашлось только двое. Стася с Эдиком тогда были твердо уверены в том, что на Земле нет такой дороги, по которой нельзя было бы проехать автостопом. И взялись это доказать.

Остальные пятеро предпочли поехать до китайской границы на поезде (билет в общий вагон – 4\$). Билеты продают с местами. Да и желающих ехать в предновогоднюю ночь было мало – максимум 20–30 человек. Но, видимо, привычка неискоренима: все пассажиры рванули к дверям одновременно, создав страшную толкотню и давку. А потом долго носились по полупустому вагону.

У монголов свой календарь, но 1 января они тоже празднуют – как хороший повод выпить. С приближением двенадцати часов пассажиры стали собираться компаниями, выставляя на столы водку и нехитрую снедь. Когда именно наступил Новый год, мы смогли определить только приблизительно. В поезде не было ни традиционного поздравления президента, ни боя курантов. А часы – у тех, у кого они были, показывали время с разбросом в десять минут.

Когда смолк звон граненых стаканов и эмалированных кружек, с разных концов вагона стали доноситься застольные песни. А поезд все так же мчал нас вперед, через заснеженную пустыню. На редких станциях заходили укутанные с головы до пят монголки с огромными корзинами и громко кричали.

– Цары, цары! Цары-гуцары! – Так здесь называют пельмени с бараниной, похожие на среднеазиатские манты.

Первое утро 2000 г. мы встретили на монгольской пограничной станции Дзамын Уд. Там нас ждал сюрприз: поездов в Китай в ближайшие сутки не будет!

Отбиваясь от назойливых таксистов, мы отправились к границе пешком. Но долго идти не пришлось. На посту у входа в погранзону дорогу нам преградил молодой солдатик в зеленом ватнике и шапке-ушанке с красной звездой, с автоматом Калашникова наперевес. К границе он нас пропускать не хотел, но, видимо, опасался, что одновременно с пятерыми может и не справиться, поэтому по телефону вызвал подмогу.

Вскоре на военном «уазике» приехал лейтенант. Естественно, как и все образованные монголы, он прекрасно говорил по-русски.

– У нас есть соглашение с китайцами, что на этом погранпереходе границу пешком переходить нельзя. – И тут же предложил: – Садитесь ко мне в машину, я вас отвезу.