



Ю. И. Перцовский



Встреча
с заоблачной
Монголией



DirectMEDIA

Юрий Перцовский

Встреча с заоблачной Монголией

«Директ-Медиа»

2014

УДК 94.517
ББК 63.3(5Мон)

Перцовский Ю. И.

Встреча с заоблачной Монголией / Ю. И. Перцовский —
«Директ-Медиа», 2014

Книга Ю.И. Перцовского «Встреча с заоблачной Монголией» – глубоко личное для автора исследование страны, которой он был заморожен при первой встрече почти полвека назад. В Монголии все уникально и удивительно: флора, фауна; язык; редкое разнообразие народностей, обычаев, верований, обрядов и культов. «Пережить» с автором путешествие по Западной Монголии будет интересно всем: и специалистам-исследователям, и туристам, и путешественникам, и легкомысленным читателям. И помните – главное в этом путешествии «замечать и запоминать»...

УДК 94.517
ББК 63.3(5Мон)

© Перцовский Ю. И., 2014
© Директ-Медиа, 2014

Юрий Перцовский

Встреча с заоблачной Монголией

Чем запомнилась Монголия при первой моей встрече с ней, в апреле 1968 года? Наверное, языковым барьером, когда мне пришлось разговаривать с людьми, совершенно не знающими русского языка, а я – монгольского.

Я ехал в сомон Хархорин в кабине грузовой машины на свою новую работу в качестве механика ПСМК-2 на базе монгольского строительного батальона. В кабине разговор складывался путём узнавания названий предметов, животных, элементов ландшафта. Я рисовал на листе бумаги лошадь, овцу, сарлыка, сопку, камень и получал взамен слово на монгольском языке. Так примитивно я начал изучать язык.

А ещё запомнилась мне красная скала с древними белыми письменами на громадных плитах и маленьким буддийским полуразрушенным храмом у её подножия в городке Цэцэрлег Архангайского аймака.

Было безлюдно. Я поднялся на эту скалу, движимый каким-то тайным предчувствием. И только позже узнал, что скала эта называется «Великий Камень Гуннов». Узнал я также, что долиной реки Орхон шло уже до нашей эры великое расселение кочевых народов.

Отсутствие специальной литературы и ежедневная загруженность работой не позволяли мне тогда получить достойные знания по истории и географии Монголии.

Но тайное предчувствие неслучайности первой встречи не обмануло меня – спустя 40 лет я снова карабкался по красным гранитным плитам «Великого Камня Гуннов» вверх.

Эта уже третья встреча с Монголией была продиктована громадным неудовлетворённым интересом к этой красивой и богатой разнообразными природными ландшафтами стране; к великому и удивительному историческому прошлому, к уникальной флоре и фауне; к редкому разнообразию народностей, обычаев, верований и религиозных культов.

Первая встреча с Монголией была сосредоточена для меня в аймаке Убурхангай, в предгорьях Хангайского хребта, на реке Орхон. Но по работе приходилось бывать в южном Гоби (Даланзадгад, Улан-Нур), в Дархане и Улан-Баторе.



Автор книги на пути в Улан-Батор

Посёлок Хархорин (бывшая столица Монгольского Каганата Кара-Корум) был местом расположения центральной базы нашей передвижной колонны. Рядом с развалинами Кара-Корума, занесённого вековыми песками, стоял монастырь Эрдэни-цзу (построенный в XVI веке) Абатай-ханом. Окрестности посёлка и долина реки Орхон были местом захоронения древних номадов (кочевников). Маленький курган стоял рядом с домом, где мы жили.

Сам монастырь в те годы был музеем религиозных культов. К счастью, он избежал судьбы большого количества буддийских монастырей (хурээ) в Монголии, разрушенных народной революцией.

Монголия, как место совершения путешествий многих русских и иностранных исследователей, притягивала меня, уже на склоне лет, побывать в Гобийском Алтае.

На моём столе всё чаще стала появляться карта Монголии, и наконец, я стал собирать рюкзак для путешествия. Сподвижниками моими стали два товарища. В июне 2011 года мы уже были в Улан-Баторе, где столкнулись с организационными проблемами вплотную. Как и на чём совершить это гигантское путешествие длиной более трёх тысяч километров? Автобус, который возил западных туристов с ночлегами в отелях, нас не устраивал.

Выручили нас мои русские друзья, с которыми я работал во время второго моего пребывания в Монголии.

Это Анатолий Васильевич Алексеев (А.В.), профессиональный водитель, который родился, вырос и проработал шофёром почти всю свою жизнь в Монголии, исколесив её вдоль и поперёк. Сколько историй, случаев, порой безвыходных ситуаций поведал он нам во время поездки! Монголия его рассказов – суровый, не прощающий ошибок край. И в то же время, сколько радости подарила ему эта захватывающая скитальческая жизнь, сколько интересных встреч с людьми и природой! Он ездил по Монголии, когда ещё почти не было асфальтированных дорог и мостов, когда знание монгольского языка было ключом в хаотическом клубке

дорог. «Замечать и запоминать», – постоянно советовал он нам в дороге и очень обижался, когда мы пропускали мимо ушей его советы. Для нас он стал проводником, надёжным и опытным товарищем и просто чудесным, общительным и интересным спутником. Он стал тем же, кем был в путешествиях Арсеньева Дерсу-Узала. Знание Монголии, её людей и обычаев, умение найти общий язык, а порой и его старые знакомые часто выручали нас. Его машина, «Ленд-круизер», старый и надёжный товарищ, не подвела нас ни разу. Общение с машиной для А.В. было священнодействием – это и содержание её в чистоте, и наблюдение за расходом топлива (т. е. за состоянием топливного насоса и поршневой группы), и осмотр машины на предмет течи масла и охлаждающей жидкости, это чувство взаимного доверия и уважения. И нам он не позволял вольностей внутри машины: разбросанных вещей, грязной обуви. Машина, как бы сознавая своё главенствующее место в нашем путешествии, заставила нас в самом начале поволноваться.

Перед путешествием очень некстати «полетел» плунжер топливной системы, и пришлось ждать, пока сын А.В., Алексей (тоже водитель), привезёт с оказией эту деталь из Китая. Несколько дней ожиданий поставило под сомнение возможность нашего путешествия. Только телефонные разговоры А.В. с сыном на пути следования последнего по Китаю и Монголии добавляли нам уверенности в лучшем исходе.

Таких неожиданных сюжетов Монголия подбрасывает путешественникам достаточно: то это игра цен на дизельное топливо, то проливные дожди, сопровождающиеся катастрофическим подъёмом воды в реках. Я уже не говорю о карантинных мероприятиях в районах, где ведётся охота на тарбаганов. Кроме того, водитель, в случае серьёзной поломки машины в пути, становится заложником очень непростой ситуации. И тут, по рассказам А.В., часто выручала бескорыстная помощь простых монгольских водителей, тем более, что зимой на пустынных степных дорогах такая остановка становилась вопросом жизни и смерти.



Монгольские проводники

С окончанием ремонта «Лендкруизера» началась бешеная гонка по самым неотложным делам. Это поиск бензо-заправки в городе, где по сходной цене заправили две наши машины

и дали запас дизельного топлива в 300 литров для крайних ситуаций в безлюдных районах Гобийского Алтая. Затем на оптовом рынке мы взяли все необходимые продукты, которые ещё надо было упаковать. Комплект путевого снаряжения А.В. находился в гараже рядом с его домом. Находясь на пенсии, А.В. превратился в прекрасного туриста и частенько выезжал с женой и внучатами на природу.

Обязательным элементом любого путешествия в Монголии является разборная железная печка с трубой, топкой и отверстием под котёл со сферическим днищем. Посуда для приготовления пищи не ограничивалась котлом – была ещё большая сковорода и подставка для установки котла на землю. Фляга для воды, при проезде по пустынным безводным районам, была ёмкостью, не удовлетворяющей всех наших нужд, что было причиной быстрее достижения источника пресной воды (часто это была скважина с водокачкой в сомонах или ручей (ключ) в дикой местности). Иногда мы обедали в «гуанз» (кафе или столовая, часто примитивная) в сомонах или маленьких городках. Четыре палатки для пяти человек служили кровом и защитой от непогоды.



Ово

Наша группа состояла из трёх пассажиров: автор этих строк, мой испытанный товарищ по прежним зимним походам Вадим Леонидович Квадрициус и родственник, геолог из Красноярского края Юрий Вячеславович Саваньяк.

Два остальных и главных участника экспедиции (и одновременно водители, проводники) – уже упомянутый А.В. и мой коллега по прежней работе в фирме «Алтан Дорнот» (начальник базы в Улан-Баторе) Полишко Дмитрий Сергеевич. Благодаря помощи этих двух прекрасных людей и их настойчивости мы смогли совершить это не имевшее в самом начале никакой перспективы путешествие по Западной Монголии.



Семья Бямба Дорж

Жизненные обстоятельства уже давно не давали им возможности путешествовать на дальние расстояния, и они оба горели желанием снова побывать в знакомых или не совсем знакомых местах Монголии.

Внедорожники «Лендкрузер» и «Форд Рейнджер» надолго стали для нас средством передвижения, кроме того, вместе с нами передвигался наш путевой багаж. В «Лендкрузере» – палатки, спальники, коврики, рюкзаки, личные вещи и продукты, а в «Рейнджере» – запас топлива в 20-литровых пластмассовых канистрах, 38-литровая фляга с водой, личные вещи и палатка Д.С. Кроме того, с Д.С. ехал его пёс – пятнистый сеттер Джим.

Время ожидания, связанное с ремонтом «Лендкру-зера», мы использовали для знакомства с Улан-Батором, его музеями и окрестными достопримечательностями (памятник Чингис-хану за Налайхом, памятник Бодхисаттве (Будде) на горе Зайсан, а также «Долина Динозавров»).

Вечером 15 июня мы загружаем «Лендкрузер», а утром следующего дня подходим к гаражу А.В. с последним грузом: личными вещами.

Нитка нашего маршрута должна пройти вдоль южных оконечностей Хангайского хребта через Арвай-хээр, Хайрхандулаан, Баянхонгор, Бууцагаан, Дэлгэр, Алтай, Дарви, Зараг, Манхан, Ховд, Улгий, Цагааннуур, Улаан Гом, Баруунтуруун, Цэцэрлег (аймак Хубсугул), Мурен, Хатгал (озеро Хубсугул), а затем вдоль реки Идэр в Жаргалант, Тариат, Цэцэрлег (аймак Архангай), Хархорин (аймак Убурхангай), Улан-Батор.

Мы должны проехать через девять аймаков: Убурхангай, Баянхонгор, Гоби-Алтай, Ховд, Баян-Улгий, Улаан Гом, Завхан, Хубсугул, Архангай. Если рассматривать всё это через призму природных ландшафтов, то путь наш пройдёт по степям, горам, полупустыням, пустыням, пескам, солонцам, горным хребтам, около пресных и солёных озёр, через леса, перевалы, около хребтов с белыми шапками ледников. Наш путь пройдёт мимо Хангайского хребта, по пустыне

Шаргын-Гоби, вдоль отрогов Монгольского Алтайского Гобийского хребта; около озёр Хар-Ус-Нуур, Толбо-Нуур,

Ачит-Нуур, Урэг-Нуур, Цагаан-Нуур, Хубсугул; через реки Тола, Орхон, Ховд, Хархира-Гол, Баруун-Туруун-Гол, Дэлгэр Мурэн, Идэр, Тамир-Гол.



Памятник Чингис-Хану. Улан-Батор

Все эти дороги и сопровождающие их опасности в течение длинной шофёрской жизни отложились где-то далеко в памяти А.В., но при подъезде к очередному препятствию он вспоминает какие-то случаи, произошедшие здесь с ним или услышанные от других людей. Например, в дороге при подъезде к реке Хайд-Цэнхэр-Гол (на карте она обозначена как сухое русло) он неоднократно рассуждал вслух о предполагаемой переправе через эту реку вброд, так как из расспросов встречных шофёров он узнал о ремонте моста через эту реку. В действительности оказалось, что «сухое русло» было заполнено бушующим потоком, который спровоцировали дожди, уже три дня идущие в верховьях реки.

Мост действительно оказался на ремонте, и нам только с помощью деревянных подкладок с трудом удалось перебраться через реку по этому мосту.



Новый Улан-Батор

И это не один случай предчувствия, опережения событий со стороны А.В., что можно объяснить громадным опытом и знанием Монголии.

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.