

今日の日本

ОКТЯБРЬ 2010





См. стр. 16-18



4



8



19



26

10 • 2010

Панorama

Все началось с храма

2

4

Из истории японского транспорта

Эх, дороги...

8

Перекрестки больших городов

12

Вверх-вниз на качелях бизнеса

14

100 японских слов

Васаби

15

Нара – 1300

Колыбель японского театра

16

Точка на карте

Курорт имени Диснея

19

Из Киото в Эдо

Магомэ, Цумагомэ и Митоно

24

Праздник с бородой

26

Ароматы японской кухни

Мифы о мясе из Кобе

28

ПОДПИСКА

ИНДЕКС 32022
В Объединенном каталоге
«Прессы России»



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ЯПОНИЯ СЕГОДНЯ» • Рег. № 012252 от 17.12.1993 г. • ИЗДАТЕЛЬ: Закрытое акционерное общество «Япония сегодня» • ШЕФ-РЕДАКТОР: В. Перфильев
 • ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР: А. Лазарев • РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ: А. Дроздов, А. Лазарев, В. Перфильев, С. Харламов • МАКЕТ: В. Хомяков • ПРЕДПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА: Н. Сайгина, Т. Суркова • КОМПЬЮТЕРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ: В. Гущин • РАСПРОСТРАНЕНИЕ: Е. Румянцева • АДРЕС РЕДАКЦИИ: 115419 Москва, ул.Орджоникидзе, д. 8/9, оф. 505.
 • Тел.: (495) 954-3921, Факс: (495) 958-1997 • E-mail: japan@jtm.ru Http://www.japantoday.ru • Журнал сверстан в компьютерном центре «Япония сегодня» • © ЗАО «ЯПОНИЯ СЕГОДНЯ»
 • Отпечатано в типографии ЗАО «Фабрика офсетной печати» • Заказ № 17289

Журнал включен в реферативный журнал и базы данных ВИНИТИ. Сведения о журнале ежегодно публикуются в международной справочной системе по периодическим и продолжающимся изданиям Ulrich's Periodicals Directory.

✓ В Японии растет популярность предметов из картона. Такие игрушки, посуду и даже мебель можно увидеть почти всюду, например в детских садах. Воспитатели говорят, что теперь можно не беспокоиться о травмах. Еще одно преимущество такого производства — безотходность. Прочная картонная посуда, отслужив свой срок, снова перерабатывается.

✓ В Японии входят в моду офисные огороды. Все больше компаний заводят приусадебные хозяйства прямо в холлах и кабинетах. Одна из крупных рекрутинговых компаний превратила коридор своего 9-этажного здания в рисовую плантацию. Ухаживают за ней сами сотрудники. Дело это добровольное, но руководители компаний говорят, что даже те, кто раньше тратил время на перекур, теперь с удовольствием занимаются поливкой и прополкой. А сами клерки уверяют, что рисоводство — отличный способ борьбы со стрессом. Ведь в отличие от цветов, выращивание овощей позволяет насладиться плодами своего труда. Весь урожай идет в дело: из собранного в офисе риса здесь же готовят обеды. А еще небольшой сноп можно унести домой, на память, или сделать оригинальный презент клиенту.

✓ Японские инженеры нашли новый способ борьбы со смерчами. Установлено, что для возникновения разрушительной воздушной воронки, возникающей над морем, нужны определенные условия — поверхность водной массы должна разогреться до 25 градусов и выше. Изобретатели придумали, как охладить воду в районе прохождения тайфуна. По замыслу конструкторов, в море выходят флотилии небольших подводных судов, оснащенных мощными насосами. Они забирают ледяную воду с глубины 30 м и выбрасывают ее на поверхность. За час можно охладить на три градуса 60 тыс. кв. м океанской глади. После этих процедур ураган должен стихнуть.

✓ Япония является крупнейшим в мире экспортёром научноемкой продукции, доля которой на мировом рынке составляет 30%. По сумме инвестиций в научные исследования Япония является второй в мире. Особенность современной исследовательской деятельности в Японии заключается в том, что ее расходы на НИОКР доходят до 4,5% ВВП, что является самым высоким показателем среди развитых стран, и составят в 2010 г. 140 млрд. долл. Большую роль в развитии научных разработок играют частные предприятия. В Японии используется приблизительно 95% инновационных идей и проектов. Причем малые и средние предприятия, через которые реализуется инновационная политика, составляют 99% общего числа предприятий, а их доля в ВВП страны достигает 52%, или 3 трлн. долл.

✓ В ближайшее время планируется создание межправительственной совместной российско-японской комиссии, которая будет заниматься воинскими захоронениями. На территории Японии находится порядка двух-трех тысяч погибших военно-пленных периода русско-японской войны 1905 г. В то же время на территории бывшего Советского Союза погибло около 42 тыс. японских военнопленных, которые находились в нашей стране после разгрома Квантунской армии в 1945 г.

✓ На гору Казбек совершили восхождение две японки. Им удалось это сделать, несмотря на весьма почтенный возраст. Одной женщине — Мицуэ Сакагами, исполнилось 67 лет. Вторая — Тосико Утида, взошла на гору в возрасте 79 лет. Подъем до вершины осуществлялся по пешеходному маршруту для туристов. И восхождение и спуск производились в сопровождении гидов. При восхождении пенсионеркам пришлось использовать и перила и кошки, так как на маршруте был обнажен лед — начал таять снег.

✓ Работа в Фотошопе уходит в прошлое. В Японии появилась съемочная аппаратура, способная автоматически улучшить внешний вид людей на фотографии. Все, что нужно, — это зайти в небольшую кабинку, заплатить несколько купюр, нажать кнопку, улыбнуться и протянуть руку за снимком, где вы будете выглядеть как звезда из глянцевого журнала. Как бездушная машина может подгонять облик людей под некий стандарт красоты, неизвестно. Но каким-то магическим образом круги под глазами, прыщи, ненужные родинки не попадают на фотографию. Горбинка на носу выглядит изящно. А полноватые щеки, которых многие стыдятся, вдруг становятся очень привлекательными. Но у этих чудо- машин существуют и свои недостатки. Вид людей на фотографиях получается не очень естественным, они становятся какими-то мультипликационными.

✓ В Японии самоубийства и депрессии среди населения в 2009 г. обошлись экономике страны в 2,68 трлн. иен (31,8 млрд. долл.). При подсчетах учитывались медицинские выплаты для граждан, находящихся в депрессии, потерянный доход самоубийц и их семей, а также ряд других факторов. Как выяснилось, в минувшем году недополученный доход 26,5 тыс. трудоспособных японцев в возрасте от 15 до 69 лет, которые покончили с собой, составил 1,9 трлн. иен (22,5 млрд. долл.). Напомним, что Япония является рекордсменом по числу самоубийств среди развитых стран. В 2009 г. 32,8 тыс. японцев покончили с собой. Следует отметить, что, по данным Всемирной организации здравоохранения, в Японии на 100 тыс. мужчин приходится в среднем 35,8 самоубийства в год, тогда как в Великобритании это соотношение втрое меньше. В мире есть всего семь стран, жители которых совершают самоубийства чаще, чем в Японии. Это, к примеру, Беларусь. Здесь на 100 тыс. мужчин ежегодно приходится 63,3 самоубийства.

✓ В Японии успешно запущен на орбиту навигационный спутник «Митибики». Спутники этой серии предназначены для получения пользователями данных систем спутниковой навигации в условиях города и высокогорья. В городах, где значительная часть небосвода закрыта домами, сигнал спутников часто не достигает навигационных приборов. Чтобы решить эту проблему, было решено запустить несколько спутников, орбита которых проходит точно над Японией. Предполагается, что один из таких аппаратов будет всегда находиться в зените с точки зрения жителей Японии и сможет успешно ретранслировать навигационный сигнал аппаратов системы GPS.

✓ Японский национальный институт информации и коммуникационных технологий работает над проектом разработки роботов, способных обучаться и обучать других. Причем обучать они смогут как людей, так и себе подобных роботов. На сегодня роботы могут управляться либо голосовыми командами, либо компьютерными управляющими программами, новый же проект предусматривает, что машины смогут понимать жесты и действовать автономно, руководствуясь ранее полученными практическими знаниями. Пока японские инженеры разработали робота, способного обучаться жестам и понимать человеческую речь. Размер робота составляет 155 см, вес 85 кг. В ближайших планах разработчиков создать информационную роботизированную систему, способную взаимодействовать с другими автоматизированными системами. Еще один амбициозный проект, создаваемый в Национальном институте информации и коммуникационных технологий, касается роботизированной системы, способной понимать интонацию и эмоциональную окраску речи людей. Первый прототип подобных машин был представлен на выставке Digital World Tokyo.

✓ Специалисты японской компании YDS, специализирующейся на разработках в сфере автомобильного дизайна, представили новое трехколесное транспортное средство с электродвигателем. Новая модель под названием WCV (Wheelchair Vehicle) предназначена для людей, прикованных к инвалидному креслу. Новое устройство весит 68 кг и оснащено тремя колесами. В конструкции установлен бесщеточный электродвигатель мощностью 0,7 л.с., который закрепляется в ступице переднего колеса. Источником питания служит 48-вольтная литий-ионная батарея на основе фосфата железа емкостью 10 Ач. Разработчики комплектуют модель опциональной второй батареей. Благодаря этой особенности общий запас хода сможет достигать 50 км при движении по ровной дороге на скорости 30 км/ч. WCV чрезвычайно проста в управлении, рычаги переднего и задних тормозов находятся на ручках руля, как у велосипедов. Справа расположена гашетка акселератора. Внешний дизайн машины напоминает минитрайк благодаря переплетению труб рамы, яркой расцветке, линзованной оптике и выступающим амортизаторам. На японском рынке появление новинки планируется весной следующего года.

✓ В недалеком прошлом карьера японцев развивалась по одному сценарию — специалист заканчивал колледж и поступал на работу в компанию, в которой обычно работал до выхода на пенсию. Однако за последнее десятилетие зарплаты в Японии снизились более чем на 12% на фоне нестабильного рынка труда, что приводит к тому, что молодые японцы едва сводят концы с концами, имея даже две, а иногда и три работы. Некоторые из них раздают листовки или работают в мини-маркетах, тогда как другие продают различные вещи на интернет-аукционах. Опрос, проведенный в январе 2010 г., показал, что 17% работоспособного японского населения в возрасте от 20 до 50 лет

имеют дополнительную работу. 90% опрошенных сказали, что основной причиной подработки является получение дополнительных средств. Уровень безработицы в стране составил в июле текущего года 5,2%, что является низким показателем по сравнению с другими странами, однако максимальным для Японии. По информации Национального налогового агентства Японии, средняя годовая зарплата снизилась до \$29,5 тыс. в 2008 г. с \$33,6 тыс. в 1997 г.

✓ Специалисты из университета Хирошимы разработали уникальную внешнюю автомобильную подушку безопасности, защищающую пешеходов при столкновении. В отличие от обычной подушки безопасности, новинка, получившая название iSave, постоянно находится в надутом состоянии. Она представляет собой своеобразную надувную панель, которая покрывает часть корпуса автомобиля и заметно уменьшает вероятность получения серьезных травм для пешеходов. При столкновении воздух из внешней подушки быстро перекачивается во внутреннюю, что позволяет эффективно обеспечить безопасность всех участников ДТП. Разработчики надеются, что изобретение удастся запустить в массовое производство уже в следующем году (стоить оно будет чуть более 11 тыс. долл.).

✓ В Японии выпустили первое в мире бескалорийное пиво. Этим производители будут привлекать любителей напитка, которые переживают за свою фигуру. Однако назвать новый напиток пивом истинных поклонников пенного напитка сложно. Оно хоть и выглядит, как пиво, и имеет аналогичный вкус и запах, но не содержит достаточного алкоголя и не является продуктом брожения. Пивной вкус напитка обусловлен наличием балластных веществ, регуляторов кислотности, аминокислот, ароматических веществ, витамина С в качестве консерванта и вкусовых добавок.



ВСЕ НАЧАЛОСЬ С ХРАМА

Помните древний схоластический спор о том, что раньше появилось на свет – курица или яйцо? Нечто подобное происходит и в дискуссиях по поводу основания одного из крупнейших городов Японии – Кавасаки. Одни считают, что приоритет надо отдать построенному на этом месте храму, другие – маленькому поселению, издревле существовавшему на песчаной косе у впадения реки Тамагава в залив на Тихоокеанском побережье (теперь он носит наименование Токийского залива).

Началось все примерно девять столетий тому назад. Во времена правления императора Сутоку (1123–1142) жил в провинции Овари самурай Хирара Канэмори. Как-то по ложному обвинению его изгнали из родных мест. Бывшему воину пришлось немало побродить по стране, пока ему не приглянулось местечко на пустынном мысу, намытом речным потоком. Там Канэмори построил хижину и стал добывать себе пропитание рыболовством.

Надо отметить, что Канэмори был глубоко верующим буддистом и с особым рвением поклонялся Кобо Дайси – знаменитому культурно-религиозному деятелю Японии VIII–XIX вв., поэту, скульптору, лексикографу, монаху и настоятелю монастыря.

Особенно истово Канэмори молился в тот год, когда ему исполнилось 42 года (для японских мужчин 25-й и 42-й годы жизни, а для женщин – 19-й и 33-й считаются критическими). Он жаловался богам на неудачно сложившуюся жизнь, одиночество, трудности в обретении хлеба насущного. И однажды к нему во сне явился дух Кобо Дайси. Он посоветовал Канэмори забросить сети в устье реки, и тогда он сможет выловить фигурку, вырезанную некогда из дерева самим монахом во время его пребывания в Китае и брошенную в море. Дух пообещал спящему Канэмори, что в таком случае все его желания сбудутся.

Так и получилось. Забросив сети, Канэмори вытащил фигурку самого Кобо Дайси. А за этим к Канэмори пришла удача. Его дела пошли на лад. В 1128 году разбогатевший рыбак приступил к строительству буддийского храма на речной косе (ее назвали Кавасаки – Речной мыс). Храм получил название Хэйкэндзи – Храм мирного времени. Со временем молва о чудодейственной скульптуре и о славном храме распространилась по всей стране. Хэйкэндзи (или как его чаще называли – храм Кавасаки Дайси) стал одним из наиболее влиятельных в стране. Сюда со всех уголков Японии стекались тысячи и тысячи паломников.

К устью реки Тама протянулись многочисленные тропы. Богомольцам надо было где-то останавливаться на ночлег. Так вокруг храма вырос целый городок из гостиниц, ночлежек, столовых, чайных

домиков. Позднее Кавасаки превратился в одну из наиболее оживленных почтовых станций на тракте Токайдо, соединявшем столичный Киото с Эдо, где обосновалась штаб-квартира военного правителя страны сёгуна Токугава. В 1600 году вместо паромной переправы был построен деревянный мост через Тамагаву. Но он простоял сравнительно недолго. В 1688 году его смыло мощным наводнением. Путешественникам пришлось опять прибегать к помощи лодочников. Новый мост на этом месте удалось построить лишь два века спустя. С той поры разделенные рекой города практически объединились в одно целое.

Со временем сугубо религиозные достопримечательности Кавасаки отошли на второй план. Почтовая станция была расположена очень удачно — на пересечении сухопутных, речных и морских путей. Сначала это место облюбовали купцы, выстроившие на речной косе свои склады и магазины. От Эдо (совр. Токио) его отделяло лишь русло реки Тамагава. На невысоких холмах нарастали жилые кварталы, а на востоке, вокруг железнодорожной станции Кавасаки постепенно формировалась промышленная зона, прилегавшая к берегу Токийского залива. В 1899 году Кавасаки получил статус поселка городского типа. А в 1924 году оправившись после разрушительного землетрясения и поглотив при этом 12 близлежащих деревень и два поселка, Кавасаки стал городом. В то время его население достигало 50 тысяч человек.







Еще до начала Второй мировой войны Кавасаки стал играть заметную роль в структуре японской индустрии. Один за другим вырастали заводы — судостроительный, металлургический, военный... Здесь в значительной мере ковалась военная мощь набиравшей силы милитаристской Японии. Но эта особенность местной индустрии, в конце концов, сыграла с городом дурную шутку. В 1944—1945 гг. американские бомбардировщики смели с лица земли не только производственные мощности военных заводов, но и окружавшие их городские кварталы. После окончания войны город Кавасаки как таковой оставался лишь на картах. А в жизни это были лишь дымящиеся руины. Был сожжен и храм Хэйкэндзи, правда, в дальнейшем он был восстановлен.

Тем не менее место около устья самой большой в Японии реки действительно было очень удобным. И на руинах старых заводов, а также на насыпных участках земли, отвоеванных у моря, стали быстро расти новые заводские корпуса. Здесь возникли мощный металлургический комплекс, ряд нефтеперегонных заводов, машиностроительные предприятия. Сейчас Кавасаки известен крупным портом, химическими мощностями по переработке нефти и угля, электротехникой, сталью, автомашинами, цементом, зерновыми мельницами, рыбоконсервной промышленностью. Здесь насчитывается около 2600 промышленных предприятий различного профиля. Это одна из основных частей промышленной зоны Кэйхин, сложившейся на берегах Токийского залива и объединившей индустриальные мощности Токио, Кавасаки и Иокогамы.

У всего есть обратная сторона. Неконтролируемые выбросы промышленных отходов привели к превышению всех допустимых экологических норм в Кавасаки. Пассажиры поездов и автомобилей, проезжавших через город, спешили закрыть окна, чтобы не надышаться вредной и вонючей гарью. Местные жители страдали от астмы, хронических бронхитов. Город буквально задыхался.

В 1971 году городские власти вынуждены были принять план радикального улучшения качества окружающей среды. Он получил название «Жизнь горожан — высший приоритет». Были модернизированы и построены новые очистные сооружения, вошел в практику постоянный мониторинг чистоты воздуха, почвы, речной и морской воды в городской черте, восстанавливались зеленые зоны в жилых кварталах. Все промышленные отходы подлежали переработке и утилизации. К концу XX века промышленные предприятия Кавасаки вышли на «нулевой уровень загрязнения».

Изменилось не только отношение к промышленным отходам. Изменилось и лицо города. Теперь в Кавасаки насчитывается более 200 научных и исследовательских институтов и лабораторий. Доля научных работников в пересчете на общее число работающего населения здесь наивысшая во всей стране — 2,74%. В городе работает специализированный университет кинематографии. Всего же в Кавасаки на площади в 144,35 кв. км проживают (на конец 2008 г.) 1 385 000 человек. Это ставит Кавасаки на 9 место в списке наиболее крупных японских городов.

А. Сашин



ЭХ, ДОРОГИ...

Автомобилизация с большим трудом пробивала себе дорогу в Японии как в переносном смысле, так и в прямом. Первый автомобиль был завезен в Японию в 1899 году, и спустя всего три года на свет появился первый отечественный образец авто. Казалось бы, вот тут-то и начнется массовый выпуск автомобилей. Но этого не произошло. Причина тому весьма прозаична. В Стране восходящего солнца в тот период в ходу был столь хорошо знакомый россиянам бином «дураки и плохие дороги».

В тоталитарной стране, каковой была Япония столетие назад, основные рычаги власти были сосредоточены в руках военных. И кто-то из генералов, ответственных за развитие национального транспорта, решил, что автомобиль имеет сугубо военное предназначение. На легковых авто должно разъезжать высшее офицерство, а грузовики использоваться для перевозки солдат и военных грузов. Иметь автомашину в частной собственности для представителей среднего класса было странным и

даже вызывающим. Предпочтительнее было пользоваться услугами рикш. Это убеждение продержалось в Японии вплоть до 60-х годов прошлого века.

С того же времени правительство стало заботиться и о строительстве дорог, пригодных для автомобильного транспорта. В 1955 году менее 14% японских дорог имели твердое покрытие. Даже шоссе № 1, соединявшее крупнейшие города страны — Токио и Осака, — было заасфальтировано на две трети длины. Подавляющее большин-

ство дорог было с грунтовым покрытием, которое в случае дождей расползалось, превращаясь в ловушки для автомобилей. В соответствии с феодальной традицией все сухопутные пути — от троп до почтовых трактов — были рассчитаны в основном на пешее передвижение (знать путешествовала по этим дорогам на носилках). Сказывался и пересеченный характер местности. Приходилось преодолевать крутые подъемы и спуски, форсировать реки бродом, к чему автомобиль в то время был не приспособлен.

Период восстановления разрушенной Второй мировой войны экономики довольно быстро сменился временем ускоренного роста. Это нашло отражение как в росте автомобильного парка страны (за 36 лет — с 1960 по 1996 г. число используемых в стране автомобилей выросло с 1,5 млн. до 72 млн.), так и в строительстве современных дорог.

Точной отсчета в этом процессе считается создание в апреле 1956 года полугосударственной Японской корпорации скоростных автодорог (JHPC), а первым модернизированным шоссе — 71-километровый отрезок пути на маршруте Нагоя — Кобе (японское название этой дороги — Мэйсин). К 1965 году Мэйсин вступила в строй на всем протяжении — 190 км. В это же время скоростную дорогу стали пробивать и на запад от столицы. Почему мы здесь используем слово «пробивать»? Горный рельеф не давал возможности строителям проложить сравнительно ровную скоростную автотрассу даже вдоль береговой линии океана. Приходилось строить десятки мостов и туннелей, чтобы автомобили могли двигаться с приемлемой скоростью. В 1969 году шоссе Томэй (таково название дороги между Токио с Нагоей) соединилось с Мэйсин, образовав современную альтернативу старому почтовому тракту Токайдо, проложенному в начале XVII века.

В государственной казне средств на столь масштабные

проекты не было. JHPC приходилось одолживать деньги в банках, других финансовых учреждениях, обещая расплатиться за все из средств, получаемых с водителей за проезд по новым дорогам. Надо сказать, что были введены весьма высокие тарифы за проезд. Например, чтобы добраться из Токио до Нагоя на автомашине, нужно было оплатить 7100 иен (около 80 долларов). При въезде на скоростную трассу водитель получает специальную карточку с указанием точки тарифного отсчета, съезжая с магистрали оплачивает проезд по пройденному километражу. Каждый километр дороги обходился хозяину легковушки в 24,6 иены, грузовика — 40,6 иены, трейлера — 67,7 иены. Это примерно вдвое выше соответствующих расценок во Франции, в три раза выше, чем в Италии.

Национальным планом, принятым в 1966 году, было предусмотрено строительство скоростных магистралей общей длиной 7600 км. Предпочтение при этом отдавалось маршрутам вдоль береговой полосы, как менее затратным. В 1987 году план был пересмотрен. Сеть классных дорог должна была вырасти до 14 тыс. км.

Но с каждым годом выполнять задуманное становилось все труднее. Горные работы отнимали много средств и времени. К тому же строительство шло в сейсмоопасной зоне, что заметно увеличивало расходы. Был и политический аспект, негативно отражавшийся на поставленных задачах. В парламенте Японии образовалась довольно сильная лоббистская группа, требовавшая дальнейшего разветвления скоростной дорожной сети с тем, чтобы шоссе подходили к избирательным округам парламентариев. В случае успеха этим политикам гарантировалась поддержка на выборах. А то, что расходы на эти стройки ложились непосильным грузом на счета JHPC, депутатов парламента не волновало. В результате долг компаний, зани-







мавшихся дорожным строительством, достиг астрономической суммы — 40 трлн. иен.

Перспектив покрыть эту недостачу за счет дорожных сборов не было. Поэтому в 2005 году по настоянию администрации премьер-министра Дзюнъитиро Коидзуми JHPC была приватизирована и разукрупнена. Вместо нее строительством дорог — в центре, на западе и востоке страны — стали заниматься три частные компании. Они приняли на себя долги JHPC, пообещав погасить их в течение ближайших 45 лет. Основным источником средств оставалась плата, взимаемая с водителей за пользование дорогами. Строители пообещали отменить плату, как только долг будет выплачен. Бу-

дет ли выполнено это обещание, сказать трудно. Сомнения связаны с хитрым финансовым зигзагом. По подсчетам экономистов, расходы на строительство первых скоростных дорог — *Мэйсина* и *Томэя* — были в 1990 году компенсированы доходами. Но плату за их использование, причем очень высокую, взимают по сей день, оправдывая это тем, что заработанные таким образом средства поступают во всеяпонский строительно-дорожный фонд и делятся между еще не расплатившимися должниками. Не исключено, что к 2050 году дорожники придумают очередной финт, чтобы продлить коммерчески-выгодный период.

Сейчас сеть скоростных платных дорог протянулась по

всей стране, соединив в единое целое (мостами и туннелями) дорожные системы островов Хонсю, Кюсю и Сикоку. На Хоккайдо, также как и на Окинаве, существуют собственные скоростные шоссе. Чаще всего эти магистрали имеют по 4–6 полос с центральной резервной зоной. Минимальная скорость движения составляет 50 км/ч, максимальная — 100 км/ч. Не способным вписаться в эти лимиты машинам (тракторам, мопедам) доступ на магистрали закрыт. Все скоростные дороги оборудованы зонами отдыха, закусочными, магазинами, бензоколонками.

Если бы не дорожевизна, такие дороги были бы просто великолепны.

Л. Махов



ПЕРЕКРЕСТКИ БОЛЬШИХ ГОРОДОВ

Япония на 70% покрыта горами. Каждый удобный клочок земли распахан и засеян. Значит, для городских кварталов остается очень мало места. Но современные города требуют широких площадей, улиц с многорядным движением, наконец парковок для автомобилей. Иначе крупные города ждет транспортный коллапс, с картинками которого все подробнее знакомятся и жители российских мегаполисов.

Проблема еще и в том, что нынешние городские кварталы Японии в своей основе повторяют городскую планировку феодальных призамковых посадов. Узенькие улицы зачастую закручены такими спиральями (это делалось специально, чтобы затруднить врагу возможность пробиться к замку), что подчас не знаешь, в какую сторону тебя вынесет. Можно часами тыркаться из переулка в переулок в поисках нужного выхода.

Однако что хорошо было для средневековья, теперь никуда не годится. Городам нужны скоростные магистрали. Но их строительство — кошмар для любого городского архитектора. Выкупить земельные участки у собственников для строительства более или менее прямого проспекта невозможно. И дорого, и хозяева не хотят съезжать с насиженного места. Приходится уводить дорожное полотно под землю или возносить вверх, высоко над домами. Естественно, за пользование этой дорожной сетью с водителями взыскивают плату.

Подобной вспомогательной дорожной инфраструктурой обладают ныне Токио и Осака, Нагоя и Хиросима, Китакюсю и Фукуока. Эти по-своему любопытные архитектурные сооружения заставляют удивляться фантазии их авторов. Дорожные эстакады зигзагами петляют над жилыми домами, которые стоят так близко, что из проезжающей машины можно заглянуть на кухню или в офис. А если пробка возникнет и на эстакаде (так иногда бывает в часы пик, недаром токийцы называют свою скоростную дорожную сеть «самой длинной платной автостоянкой в мире»), то при желании можно перекинуться словами с обитателями третьих этажей.

Чтобы не конфликтовать с собственниками земли, проектировщики стремятся проложить эстакады или над уже существующими улицами, или

над руслами городских рек и каналов. Тогда жалоб на постоянный шум от местных жителей будет меньше. Иногда городская теснота заставляет прокладывать скоростную трассу прямо сквозь дом. Подчас воздушные развязки бывают очень любопытными, даже грациозными. Но это — на взгляд приезжего. Самим же горожанам это доставляет немало неприятных ощущений — постоянный рев автомобильных моторов, дизельная и бензиновая гарь, небо, скрытое от пешеходов петлями эстакад... Это конечно же, не улучшает облика города.

Чтобы как-то исправить положение, в столице ее мэр Синтаро Исихара решился на беспрецедентную меру. Он предложил снести в Токио 50 км воздушных эстакад и загнать всю скоростную сеть глубоко под землю, под линии метрополитена, на глубину до 200 м. На осуществление такого проекта мэр запросил 12 трлн. иен. Расчет делается не на государственную помощь, а на привлечение частных инвесторов. По выкладкам мэра, такой проект даст столице 400-500 тысяч новых рабочих мест.

Стас Цветков



ВВЕРХ-ВНИЗ НА КАЧЕЛЯХ БИЗНЕСА

Не секрет, что становой хребет японской экономики составляют крупные корпорации, которые неформально объединены в финансово-промышленные группы. По числу таких крупных корпораций, входящих в 500 ведущих компаний мира (соответствующий рейтинг периодически рассчитывает британское деловое издание «Файнэншл таймз») Япония (42 фирмы) сегодня уступает только США (163).

Список компаний постоянно изменяется. Ежегодно из него выбывают свыше шести десятков корпораций, капитализация которых по тем или иным причинам уменьшилась.

Японское представительство в списке, опубликованном газетой в 2010 году, пострадало существенно. Из него выбыли сразу десяток компаний, а вошли — всего три. Еще шесть японских корпораций скатились минимум на 100 строк рейтинга вниз. Тогда как вверх минимум на 100 позиций подскочили лишь две фирмы — Nissan Motor и Nomura.

Следует также отметить, что несмотря на вторую позицию по числу представленных в рейтинге фирм, Япония занимает лишь 4 место по их капитализации (1 443 231,9 млн. долл. США), пропустив вперед Великобританию и Китай. Иными словами, средняя величина капитализации японских корпораций ниже, чем у компаний означенных выше стран. Тем самым на японские корпорации приходится лишь 6,14% суммарной капитализации фирм из списка 500, тогда как доля США составляет 36,86%, Великобритании — 7,98% и Китая — 7,45%. Для сравнения можно заметить, что доля тех одиннадцати российских компаний, которые вошли в список, составляет 2,18%.

В списке представлены многие известные японские корпорации из ряда ведущих отраслей экономики страны. В нем больше всего компаний — восемь — связаны с электронной и информационной индустрией. Пять фирм связаны с финансами. Японская экономика, автомобилестроение, связь, машиностроение и торговля представлены по четыре компании от каждого сектора. Электроэнергетика, а также химическая промышленность, включая фармацевтику, делегировали в список по три корпорации. Среди 500 крупнейших фирм мира представлены по две японские компании сталелитейной промышленности и железнодорожного транспорта, а также по одной энергетической и табачной корпорации. Все три фирмы, вошедшие в список крупнейших компаний мира в 2010 году, связаны с машиностроением, прежде всего электрическим и энергетическим. Тогда как аутсайдеры, выбывшие из него, принадлежат к различным секторам японской экономики.

Крупнейшей японской корпорацией в списке британского издания стоит Toyota Motor (138 192,6 млн. долл.). Кризис оказал на нее негативное влияние, опустив с 22 на 32 место в списке, но не поколебал лидерство Toyota среди японских



фирм. За автомобилестроительной корпорацией следует банковский гигант Mitsubishi UFJ (74 194,3 млн. долл.), но он стоит в списке лишь 72-м. В первую мировую сотню фирм вошли также две японские корпорации связи — NTT DoCoMo (83), которая предоставляет услуги мобильной связи, и NTT (84), которая занимается связью фиксированной, одна фирма — Honda — из автомобилестроительного сектора (87) и электронный гигант Canon (93). Примечательно, что в 2010 году все эти фирмы были понижены в рейтинге (Honda, правда, всего на одну позицию) и лишь Canon вошел в первую сотню со 104-й позиции в 2009 году. Впрочем, Canon не единственная японская компания, которая повысила свой рейтинг. Однако перевешивают в числе фирмы, которые переместились на несколько строк списка вниз.

Таким образом, на основе рейтинга можно констатировать, что в годы кризиса японская экономика просела, но не утратила свои ведущие позиции в крупном бизнесе. Интерес инвесторов к ней, выраженный показателем капитализации, хоть и понизился, но в целом сохранился на достаточно высоком уровне.

Алексей Баландин



ВАСАБИ

Это острая приправа, которую часто называют «японский хрен». Растение *Wasabia japonica* входит в одно семейство с капустой, хреном и горчицей. Растет по берегам горных ручьев, там, где имеется доступ к кристально чистой воде. Его корень используют как пряность. Для этого его надо измельчить на терке, лучше не на металлической, а на традиционной, изготовленной из кожи акулы. Для долгого хранения измельченный васаби превращают в сухой порошок, который при смешивании с водой мгновенно приобретает потребительские качества. В пищу идет в виде светло-зеленой пасты, которую маленькими порциями разводят в соевом соусе.

Васаби обладает обеззаражающим действием, замедляет рост микробов, поэтому японцы, употребляющие в пищу сырую рыбу, издавна использовали его на всякий случай в качестве при-

правы к суши и сасими. На вкус *васаби* гораздо остree горчицы или хрена, поэтому надо быть очень осторожным с дозировкой. При употреблении чуть больше нормальной порции ощущается резкое жжение, прежде всего в носовой полости, хотя оно и быстро проходит. Пары *васаби* по своему воздействию на человека напоминают нашатырь. Кстати, это свойство было использовано в Японии при разработке пожарной сигнализации для глухих.

Культивировать *васаби* довольно сложно. Лучше всего это удается в префектурах Сидзуока, Нагано, Симанэ, Яманаси и Иватэ. В связи с большим спросом плантации *васаби* удалось обустроить в Канаде и США. *Васаби* в виде порошка или пасты (в тубах) является предметом японского экспорта.

Открытая паста *васаби* в обычных условиях сохраняется с трудом, быстро теряя вкусовые качества. Поэтому в многочисленных японских ресторанчиках, существующих в разных странах мира, местные повара нередко идут на подделку, изготавливая острую пасту из смеси хрена, горчицы, кукурузного крахмала и красителей.



КОЛЫБЕЛЬ японского театра

Основными достопримечательностями старой японской столицы, отмечающей в нынешнем году тринадцать веков со времени своей закладки, являются храмы и монастыри. Многие из них имеют статус Национального сокровища, почитаются как шедевры истории, культуры, архитектуры. Но в Наре есть еще одна достопримечательность, относящаяся к великим достижениям культуры японского народа. И хотя ее история лет сто уступает возрасту седых храмов, культурная ценность ее поистине огромна.

Местом рождения классического японского театра Но является буддийский храм-монастырь Кофукудзи в Наре. Предшественник этого храма был воздвигнут в Ямасина (ныне территория Киото) в 669 году. Он был построен на средства

влиятельного придворного рода Фудзивара. Спустя почти четыре десятилетия правители Японии решили заложить свою новую столицу Хэйдзёкё (ныне — Нара). Это произошло в 710 году. Тогда же было решено перенести в пределы новой столицы храм

Кофукудзи. Участок, отведенный под этот храм, стал местом возведения и другого храма — Касуга тайся, — на сей раз синтоистского, также считающегося родовым святилищем рода Фудзивара.

Подобное «сожительство» двух религий в те годы никого не удивляло. Национальная религия синтоизм постепенно сдавала позиции, уступая давлению завезенного с материка буддизма. Для японцев, издавна веривших в существование мириад богов, буддийские «пришельцы» не стали антагонистами синтоистских ками, а лишь пополнили пантеон религиозного поклонения.

К концу VIII века императорский двор перебрался на новое место, в Хэйанкё (ныне Киото), но религиозная аура покинутой вельможами и чиновниками Нары сохранилась. Более того, именно в Наре было принято проводить наиболее пышные и значительные молебны. Так вот, на общей территории Кофукудзи и Касуга тайся в 869 году состоялось первое представление, ставшее предтечей театральных мистерий театра Но.

Специального здания для театральных постановок в те годы



не было. В храмовом дворе каждый раз воздвигали временную сцену с деревянным полом, бамбуковыми столбами, перевязанными между собой священными веревками из рисовой соломы. Наиболее удобное время общения с богами — это вечер, с уютным полумраком, когда божественные тени собираются у алтарей. Вот и спектакли во дворе Кофукудзи стали проводить с заходом солнца, на сцене, освещенной зыбким пламенем горящих факелов.

Актеры выходили на сцену под звуки незамысловатой мелодии в исполнении флейт и барабанов. Их одежда потрясала своим вычурным богатством, лица актеров были скрыты под лакированными деревянными масками.

Изначально спектакли Но предназначались не для общественных просмотров, а для умиротворения буддийских и синтоистских богов. Это был прямой диалог между жрецами и небесными силами. Зрителям, собравшимся вокруг сцены, позволялось лишь молча наблюдать за священным действом. Ни выкриков, ни аплодисментов, ни иного выражения эмоций со стороны публики не допускалось до самого окончания представления. Эта традиция, кстати, сохранилась и до наших дней.

Ныне в репертуар театра Но входят и танцы, и песни, и юмористические скетчи (кёгэн), служащие перебивками для отдыха после участия в серьезном, требующем мобилизации всех духовных сил действе. Но традиционный метод общения с богами со сцены Но ограничивался тирадами, произносившимися нараспев, с подыванием, и медленными величавыми танцами. Суть представления — общение живых людей с миром мертвых. И это неудивительно. По стране частенько прокатывались эпидемии, многих жертв требовали и феодальные междуусобицы. Проблемы жизни и смерти волновали всех. Истоки мистического действия, совершившегося на сцене в Кофукудзи, лежали в





ритуальных молебнах синтоистских и буддийских жрецов.

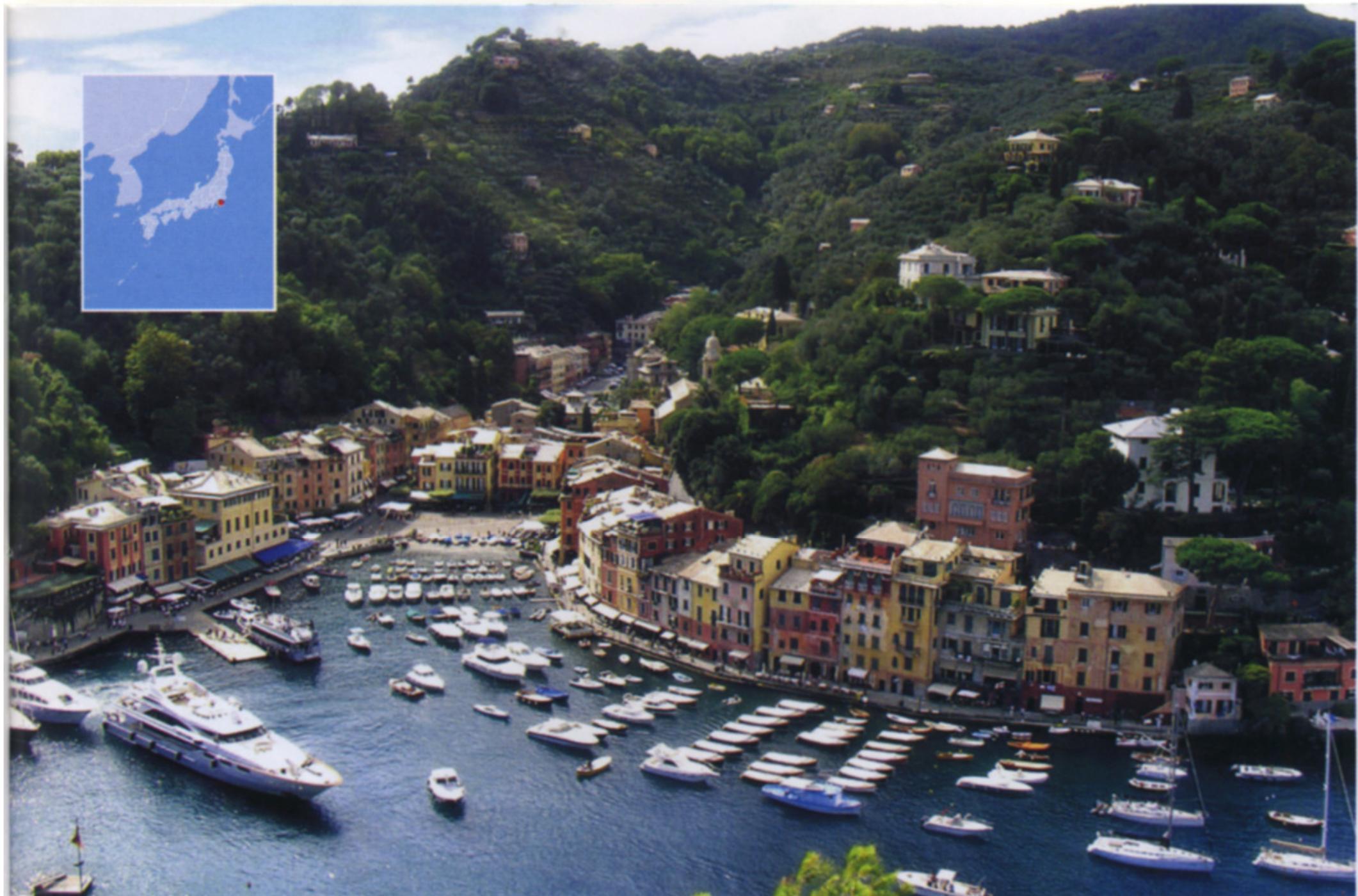
Представления в жанре Но проводились во дворе Кофукудзи дважды в году — в октябре (их называли *Тоэй-Но*) и в мае (*Такиги О-Но*). К этому времени в храм завозили специальную освященную древесину *такиги* для изготовления факелов.

С 869 года храмовые представления в Кофукудзи совершались ежегодно, в течение всего тысячелетия, вплоть до 1870 года. После реставрации Мэйдзи (1868) правительство издало указ о запрете на проведение единых (синтоистских и буддийских) молебнов и других церемоний. Предполагалось, что это способствует восстановлению самобытного менталитета японцев, очищению от зарубежных заимствований. В результате бывший храм-монастырь рода Фудзивара был разделен на два самостоятельных храма — буддийский Кофукудзи и синтоистский Касуга-тайся. Буддийскую часть при этом закрыли. Так продолжалось до 1881 года. Но и с возобновлением служб в Кофукудзи представления Но не проводились. Восстановить древнюю традицию спектакль-молебнов в жанре Но удалось лишь в 1952 году.

С первых представлений, данных в IX веке, театр Но получил признание по всей стране. Его постоянные и временные сцены воздвигали в самых разных городах. Произошли и значительные изменения в сценографии и характере игры артистов, в репертуаре появились элементы, рассчитанные на развлечение зрителей. Лишь только в Наре придерживаются древних стандартов игры. Это — как эталон, с которым сверяют истинность исполнительских усилий.

В 2001 году ЮНЕСКО включило представления театра Но в список Мирового культурного наследия. Тем же, кто хочет познакомиться с этим экзотическим искусством в оригинале, следует в мае или октябре побывать в Наре.

А. Лиханов



КУРОРТ имени Диснея

Очевидная успешность (и прежде всего финансовая) проекта Токийского Диснейленда воодушевила его владельца, японскую компанию Oriental Land расширить размеры предприятия. Детский парк развлечений, достаточно удаленный от жилых кварталов столицы и потому посещаемый «набегами», решено было превратить в курортную зону, сочетающую в себе как набор аттракционов, так и зону отдыха с дорогими гостиницами, где можно остановиться на несколько дней, ресторанами, местами развлечений с учетом вкусов и взрослой аудитории.

Не только детям, но и взрослым

Идея поэксплуатировать морскую тематику применительно к приключениям в духе диснеевских фильмов первоначально родилась не в Японии, а у тех же американцев. Предполагалось, что парк DisneySea будет построен в калифорнийском городке Лонг-Бич. Но блестящая

задумка не нашла реального воплощения. Американская компания Уолта Диснея, которой принадлежали и все зарубежные диснеевские парки, за исключением японского, попала в полосу финансовых затруднений. Это было вызвано явным провалом европейского Диснейленда, работавшего во Франции. Многообещающий проект был положен под сукно и забыт. Лишь на рубеже XX и XXI веков представители японской Oriental Land

попросили американских партнеров уступить им право первенства в реализации идеи. На строительство японского DisneySea была выделена фантастическая сумма — 338 млрд. иен (более 4 млрд. долларов). Новый парк принял своих первых посетителей 4 сентября 2001 года.

Огромная стоимость проекта объясняется не только привлечением дорогостоящих технологий. Как и Токийский Disneyland, парк DisneySea пришлось возводить на отвоеванной у моря, в данном случае — у Токийского залива, территории. Под новый парк было отведено 71,4 га насыпной земли (что в 1,5 раза больше, чем у Диснейленда), и 9,2 га водной акватории. На осущенном участке высадили около миллиона растений, 6 тысяч деревьев.

Организационно DisneySea был построен так же, как и его сосед, Tokyo Disneyland. Логическим центром обоих парков являются условные вертикали, в одном случае — Замок Золушки, в другом — гора Прометеус, кстати, точно такой же высоты, как и шпили замка. А вокруг размеще-

Продолжение. Начало см. в № 9 за 2010 г.



но несколько развлекательных зон, каждая со своим набором аттракционов. Только в DisneySea эти зоны именуются «портами захода».

Чтобы попасть на территорию DisneySea, надо пройти туннелем, начинающимся аркой в фасаде грандиозной гостиницы Hotel MiraCosta. Уже у входа можно накупить различных сувениров, бутербродов и прочих вариантов легкой закуски.

Выход из туннеля раскрывается на огромную площадь. Впрочем, это даже не площадь, а гавань, по водам которой скользят лодки, у пирсов приткнулись корабли и кораблики, а над водой беспрестанным хороводом кружатся чайки. Догадаться, где ты очутился, в общем-то несложно. Это — один из портов южного Средиземноморья. Прогулочные лодки выполнены в виде гондол, что безошибочно позволяет определить адрес этого «порта захода». Очевидно, что это старая

Венеция. Догадку подтверждают и многочисленные подробности сугубо итальянского антуража — маленькие ресторанчики, разбросанные по склонам бухты, белье, сушащееся на веревках, протянутых от дома к дому, доносящийся с берега перебор струн мандолины, да и сам венецианский дож, с которым можно невзначай столкнуться на здешней улочке...

Из Средиземноморской гавани можно отправиться — пешком или водным транспортом — в другие порты захода, на выбор. Но и сама гавань предоставляет немало возможностей окунуться с головой в мир развлечений. Вас ждет знакомство с крепостными фортаами и их таинственными подземелями, получасовое шоу The Legend of Mythica, красочный спектакль BraviSEA-to!, декорациями для которого служат волны гавани, с качающимися на них barkами и лодками, пироэфекты и фейерверки.



Далее, как и в Диснейленде, следует определиться с маршрутом. Как и в предыдущем случае, пойдем слева направо по часовой стрелке. Следующая остановка — Таинственный остров. Правда, в данном случае это — не совсем остров, а часть суши, врезанной в склон горы Прометеус. Гора представляет собой вулканический конус, причем достаточно активный. Он дымит, периодически выбрасывая в воздух тучи искр. У подножья вулкана и происходят действия, положенные в основу аттракционов. Их программа базируется на книгах великого французского фантаста Жюля Верна. Здесь можно с капитаном Немо на его знаменитом «Наутилусе» пережить наиболее яркие страницы книги «20 тысяч лье под водой», опустившись на дно моря.

Не менее привлекательно «Путешествие к центру Земли». Посетители сначала знакомятся с подземными лабораториями



капитана Немо, а потом усаживаются в разработанные им капсулы «терраваторов», способные прогрызать туннели в почве. Станция назначения расположена на полмили ниже поверхности земли. Под скрежет и грохот фрез капсулы углубляются в землю. По дороге есть возможность полюбоваться таинственными пещерами с цветными кристаллами. Потом капсулы попадают в подземный Лес грибов, в котором водятся странные и, очевидно, опасные насекомые и земноводные. Внезапно случается землетрясение. Туннель, уводящий прямо к цели, засыпает обвал, приходится сворачивать в узкий обходной штrek, заполненный какой-то странной неожижью. Наконец, «терраватор» вырывается к Подземному морю, над которым гремят грозы. Далее предстоит встреча с потоком жаркой лавы, но отважным землепроходцам удается счастливо избежать всех опасностей

и выбраться на поверхность земли. Надо сказать, что подобное приключение требует немало самообладания и от взрослого.

А вот следующий порт захода — Лагуна русалки — позволяет даже самым маленьким посетителям без особых испугов пережить эпизоды любимой сказки и изготовленного на этой основе диснеевского мультфильма «Русалочка». Дети вместе с родителями оказываются в подводном дворце короля Тритона, где могут поиграть с веселой морской живностью. В шоу задействованы куклы, живые артисты и элементы аудиоаниматроники, совместными усилиями доставляющие юным зрителям немало приятных минут. Кстати, история Русалочки — единственная тема во всей экспозиции DisneySea, которая полностью основана на фактуре фильма Уолта Диснея. Все остальные действующие лица аттракционов выходят за эти рамки и под-

час очень далеки от своих мультпрототипов.

В этом легко убедиться, зайдя в следующий порт, именуемый Арабский берег. Там события принимают непредвиденное развитие. Так, например, хорошо известный всем любителям мультфильмов джинн Джинни из сказки об Аладдине почему-то расстается с любимыми товарищами и завязывает дружбу с Синдбадом-мореходом. Но и без помощи джинна Аладдин и Жасмин умудряются преодолеть всех врагов в рамках аттракциона, построенного на историях «1001 ночи», а Синдбад вместе с Джинни совершает различные путешествия, воспроизведенные весьма жизненно, хотя и в миниатюрном масштабе с помощью аниматроники. После таких приключений хорошо покрутиться на огромной двухпалубной карусели, рассчитанной на 190 человек, побывать на представлении театра «Волшебная лампа», по-



бывать на восточном базаре и в заключение подкрепить силы в кафе, где подают арабские, индийские или японские угощения, любуясь танцами живота.

Далее гостей парка опять ждет приключение, рассчитанное скорее на взрослых, нежели на детей. Об этом предупреждают объявления, развешанные при входе на территорию очередного порта захода — Дельты затерянной реки. Истинным героем в этом уголке парка служит Индиана Джонс, разыскивающий Хрустальный череп. Идя вслед за Инди, посетители оказываются в непроходимых джунглях, окружающих древнюю пирамиду — Ацтекский храм в Южной Америке. Обливаясь холодным потом от встреч с живыми и мертвыми чудищами, люди пробираются по лабиринтам храма. Острых ощущений добавляет аттракцион *Raging Spirits*,

где вагонетка, пущенная вниз с горы, совершает под дружный визг пассажиров виток в 360 градусов. Бывает, что кто-то не удерживает в желудке съеденное в ресторане на Арабском берегу. Перевести дух можно лишь на маленьком пароходике, чинно доставляющем желающих в Средиземноморскую гавань.

А тех, у кого еще достает сил, ждут приключения в порте Дисковери. Это место еще называют Морем будущего. По своей задумке порт Дисковери близок к зоне Завтрашней страны соседнего Диснейленда. Здесь можно посетить пока еще фантастический Центр регулирования погоды; промчаться через бурю на стормрайдере; покататься в лодке, управляемой в автоматическом режиме, по Акватопии, счастливо избегая водопадов и затягивающих омутов. Побывав в будущем, можно

за считанные минуты добраться до Америки.

Это — отнюдь не воспроизведение плавания Колумба. Путешествие во времени уводит гостей не столь глубоко в прошлое. Просто вы оказываетесь в Нью-Йоркской гавани в самом начале прошлого века. У причала возвышается борт пассажирского парохода «Колумбия» — идеальная сценическая площадка для различных театрализованных шоу. А в трюме расположен довольно уютный ресторанчик, весь антураж которого, да и само меню напоминают о модах и вкусах вековой давности. Можно погонять по старым улицам на машинах, полюбоваться представлением, как бы перенесенным из театра на Бродвее. Взрослым (без детей) можно пощекотать себе нервы, прокатившись в заброшенном отеле «Хайтаяэр» на стареньком лифте. Его



кабина, достигнув верхнего этажа, вдруг обрывается с канатов и неудержимо летит вниз, грозя пассажирам неминуемой гибелью. А на этажах отеля есть большой шанс повстречаться с привидениями и убийцами.

И вот снова перед вами открываются уютные уголки Средиземноморской гавани. Здесь, завершив тяжкие труды путешественника и исследователя, можно подкрепить силы в одном из итальянских ресторанов (где, кстати, в отличие от более детского Диснейленда, подают и горячительные напитки), поболтать о жизни с диснеевским Плuto, получить автографы у Микки Мауса и его жены Минни.

Естественно, рассказать обо всех аттракционах DisneySea невозможно, так же как и пытаться обойти их в течение одного дня. Вот почему вокруг парков развлечений – Disneyland и DisneySea выросла довольно значительная инфраструктура, позволившая компании Oriental Land говорить о создании специальной курортной зоны Tokyo Disney Resort. Здесь были построены три отеля высочайшего класса – упомянутый выше Hotel MiraCosta (500 номеров, 4 ресторана, плавательные бассейны, банкетные залы и даже часовня для проведения свадебных церемоний), Disney Ambassador Hotel и Disneyland Hotel. Стоимость одно-

дневного пребывания в этих гостиницах может доходить до полумиллиона иен. Можно себе представить, что за такие деньги уровень оказываемых в отелях услуг вряд ли уступает качеству сервиса на лучших курортах мира. Дополнительное удобство – из окон дорогих номеров или с балконов и террас можно наблюдать за всеми событиями в парке развлечений – карнавалами, концертами, фейерверками, – причем посетители DisneySea вряд ли ощутят на себе любопытные взгляды, так как со стороны парка стена гостиницы отлично замаскирована под высокую скалу.

Есть, конечно же, рядом с развлекательными парками гостиницы и попроще. Их – шесть. Там останавливаются семьи, готовые потратить на ознакомление с миром Диснея не один, а 2–3 дня. Для удобства приезжающих работают рестораны, кафе, магазины, сувенирные лавки, кинотеатры и дополнительные развлекательные центры, ориентированные на посетителей самых разных возрастов. Эту торгово-развлекательную зону, расположенную вне пределов парков, именуют «Иксалии». Передвижение по ней осуществляется в монорельсовых поездах, циркулирующих по периметру Disneyland и DisneySea.

А. Лазарев



СТАНЦИИ МАГОМЭ, ЦУМАГОМЭ И МИТОНО

Оба знаменитых художника — Кэйсай Эйсэн и Андо Хиросигэ, сотрудничавшие в создании серии гравюр «69 станций почтового тракта Кисокайдо», не смогли удержаться от соблазна проиллюстрировать этот отрезок дороги. Маршрут, серпантином петляющий между гор, предоставляет как путешественникам, так и живописцам великолепную возможность полюбоваться окружающими пейзажами.

Свое знакомство с гравюрами, рассказывающими о данном участке почтового тракта, мы начнем со станции Магомэ, числящейся под номером 44 в списке остановок, если считать от Эдо. Самой почтовой станции на этом рисунке практически не видно. Лишь где-то вдали, внизу можно разглядеть несколько крыш. Эйсэн предпочел сделать акцент на пейзаже, открывающемя с горного перевала Магомэ (801 м над уровнем моря). Его приходилось преодолевать путникам между станциями Магомэ и Цумагомэ, разделенными 8-километровой дистанцией. Хорошо просматривается вершина горы Эна к югу от перевала. Эти места считаются одной из культурных достопримечательностей Японии. В городке Магомэ, выросшем вокруг почтовой станции, в 1872 году родился известный японский писатель Симадзаки Тосон. Эти места стали литературными декорациями для его произведения «До рассвета».

43-ю станцию называли Цумагомэ или Цумакомэ. С давних времен у этой почтовой станции сходились две дороги — тракт Кисокайдо и дорога, ве-

дущая из долины Ина на запад. Этот перекресток всегда был оживленным за счет большого количества странников. Отсюда и зажиточность деревни, и сравнительно большое число станционных строений — гостиниц, складов, конюшень, столовых, чайных домиков. Ныне деревня Цумаго, где ранее располагалась почтовая станция, получила статус «охранной зоны для группы важных традиционных строений». Автором данной гравюры является Андо Хиросигэ. Художника прельстил вид, открывающийся с перевала Магомэ, правда, для обзора, в отличие от коллеги, он выбрал точку поближе к станции № 43.

Следующая станция — Митоно — была не менее процветающей, чем ее соседка Цумагомэ. Здесь





располагались храмы, как буддийский, так и синтоистский, служившие объектами регулярного паломничества японцев. На гравюре, принадлежащей кисти Хиросигэ, изображены крестьяне, работающие в поле, заросшем травой сусуки (мистикантом китайским). Чуть выше на горе видны *тории* — врата синтоистского храма. За ними проглядывают ветви в бело-красных лепестках. Этим символом художник четко обозначает сезон года — раннюю весну, когда начинают цвести сливы. Левее — череда крыш деревенских домов. Где-то за

ними расположен буддийский храм Токакудзи со знаменитой статуей Будды, хранящейся в нем. Автором статуи, к подножию которой богомольцы несли свои дары и мольбы, являлся странствующий монах Энку (1632–1695), поклявшийся обойти всю Японию и изваять 120 тысяч статуй Будды для каждого из посещенных им храмов. Удалось ли ему выполнить свой обет, неизвестно, но ныне около 7 тысяч японских храмов могут похвастаться работами самобытного скульптора.

С. Ц.





Праздник с бородой

Октябрь — время уборки рисового урожая с полей. Маленькие комбайны неспешно ползают по крохотным террасированным участкам земли, стремясь не потерять ни единого колоска. Легкий дымок от сжигаемой мякины чуть подкапчивает сохнущие на ветру снопы. Часть урожая тут же передается виноделам — производителям сакэ. Но кое-где в глубинке крестьяне предпочитают готовить для себя возбуждающее питье из риса нового урожая самостоятельно. Любопытен в этом смысле многовековой опыт жителей полуострова Кунисаки, расположенного на северо-востоке острова Кюсю.

Деревушка Ота с населением 1700 человек расположена на восточном берегу полуострова. На карте ее обнаружить вряд ли удастся. Несколько лет назад она объединилась в единое целое с городком Кицуки и поселком Ямага, образовав новый муниципальный блок городского типа СинКицуки-си. Впрочем, слава Ота, завоеванная за прошедшие века, не исчезла. 17 октября каждого года на машинах и автобусах сюда прибывают десятки тысяч гостей, большинство из которых причисляет себя к истинным знатокам древних японских спиртных напитков.

Дело в том, что в деревне Ота с незапамятных времен существует

вует синтоистский храм Сирахигэ Тахара. Как и у любого японского храма, у Сирахигэ Тахара есть свой праздник — мацури, отмечаемый именно 17 октября, то есть через несколько дней после окончания уборочной страды на рисовых полях. К празднику местные жители готовят напиток добуроку. На самом деле это полуфабрикат сакэ. Сброшенное рисовое сусло, не фильтруя и не подвергая иным обработкам, прямо из бочонков разливают по бокалам. Внешне добуроку напоминает скорее беловатый не прозрачный суп, в котором плавают раздавленные пестом зерна риса. Пить его надо большими глотками, вместе с рисин-

ками. У напитка есть свой градус — около 20% содержания алкоголя. Сначала вкус кажется странным, необычным, но если не ограничиваться одним бокалом, скоро привыкаешь и начинаешь получать удовольствие.

Надо сказать, что добуроку не является сугубо местным изобретением. Этот напиток издревле знаком всем жителям страны. Но как утверждают местные хроники, первый раз добуроку изготовили в Оте в 710 году. Таким образом, в нынешнем октябре жители и гости праздника отметят 1300-ю годовщину добуроку. Очевидно, это придаст торжествам особую парадность. Организаторы этого мацури распространили по Интернету несколько рекомендаций, которые могут пригодиться неопытному туристу. Главная из них — в город лучше добираться автобусом из Хакаты. А если на машине — то надо иметь с собой кого-то непьющего, кто смог бы усесться за руль и провести экипаж мимо бдительных полицейских постов.

Знакомство с добуроку начинается сразу же при посещении храма Сирахигэ Тахара. Едва гость успевает зайти в помещение, как добродушно улыбающийся служитель культа преподносит ему бокал с напитком. За угощение платы не берут, поэтому не возбраняется попробовать добуроку еще несколько раз. А в



это время у входа в храм, где развертывается довольно оживленная крестьянская ярмарка, уже потчуют стаканами с добуроку всех прохожих. Это не обычная пьянка. На сцене под барабанные ритмы исполняются древние (как мир или хотя бы как сам храм) танцы *кагура*. Когда самодеятельные артисты устают, танцевать начинают все присутствующие, уже изрядно разогретые даровой выпивкой.

Праздник не утихает до позднего вечера, и вновь, как от тлеющих искр костра, вспыхивает с утра. Танцы, музыка, песни, выпивка... Обязательным элементом данного *мацури* станет соревнование бородачей. Ведь слово *сирахигэ*, входящее в название храма, буквально означает «белобородый». Как представители монголоидной расы японцы редко могут похвастаться пышной растительностью на подбородках. Тем не менее в деревне есть свои аксакалы, кстати, пользующиеся большим уважением. Так вот, в день праздника они выходят на сцену, позволяя зрителям спорить о длине, пышности и цвете их бород.

Кульминацией праздника становится прибытие на площадь священного паланкина *микоси*, в котором якобы размещается на время *мацури* дух почитаемого в храме божества. Паланкин приносит на плечах группа молодых парней, находя-



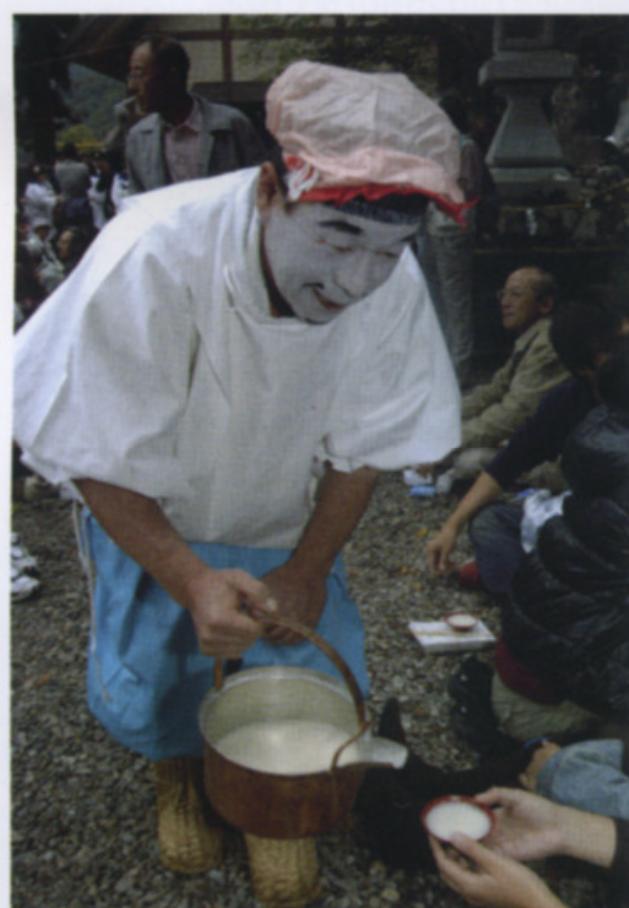
щихся уже в изрядном подпитии. Желающие в это время пройти в храм вынуждены, согнувшись, проходить под носилками. Прошел — получил стакан добуроку. Захотелось еще выпить — нагнись во второй, третий... десятый раз. Иные из богомольцев после такого угождения бывают уже не в силах преодолеть ступени, ведущие ко входу в храм.

Священное добуроку не продается, оно принадлежит богам. К тому же без лицензии гнать на продажу спиртные напитки в Японии нельзя. Но если появится желание увести волшебное питье с собой, это сделать не-

сложно. У соседнего с паланкином столика можно внести пожертвование в фонд храма. А жрецы отдаются бутылкой. Внес, например, 3000 иен, получи трехлитровую бутыль, 5000 иен — две бутыли. Списки жертвователей, исполненные каллиграфическим почерком, будут храниться в храме до следующего октября. А вот добуроку может продержаться, не скисая, не более недели.

Ознакомившись с праздничной процедурой, можно понять ценность совета не приезжать в Оту на машине без трезвого сопровождающего.

М. Кавицкий





МИФЫ о мясе из Кобе

Когда слышишь термин Кобе биф (мясо из Кобе), на ум приходят легенды не только о неповторимых вкусовых качествах этого японского продукта, но и о том, какими способами скотоводы добиваются столь великолепных результатов. По всему миру ходят рассказы о том, что в префектуре Хёго, административным центром которой является город Кобе, крупный рогатый скот живет райской жизнью. Откармливаемых на мясо бычков под звуки классической музыки поют пивом, ежедневно устраивают им сеансы массажа. Тогда их мясо становится «мраморным» — удивительно нежным с легкими прослойками жира.

Правда тут густо перемешана с выдумками. Надо сказать, что говядину можно считать новинкой в диете японцев. Чуть более ста лет назад японцы мяса вообще не ели. Это было категорически, под страхом жесточайшего наказания запрещено буддийской религией. Японских коров и быков — их тогда называли *вагю* — использовали лишь в качестве рабочего скота. В мемуарах, посвященных пребыванию в Японии первого американского консула, можно найти упоминание о том ужасе, который испытали японские власти, когда прибывший в страну и обосновавшийся в Симоде консул Гарри Таунсенд потребовал от них регулярных поставок говядины к своему столу. Табу со временем удалось преодолеть,

поскольку после 1868 года в Японию зачастали иностранцы, не желавшие ограничиваться в питании только рыбой и овощами. Постепенно появлялись рестораны с мясными блюдами, пользовавшимися спросом и у японцев. Лучшим мясом в стране была признана говядина от коров породы Тадзима, выращиваемых в Хёго. Хитрые рестораторы, работавшие в других городах страны, стали выдавать любые мясные блюда за столь популярную и дорогую говядину Тадзима.

Чтобы навести в этом деле порядок, в 1983 году в Японии была создана Ассоциация по продвижению на рынок мяса из Кобе. Право именоваться Кобе биф получила лишь говядина от выращенного в Хёго скота, соот-

ветствовавшая лучшим стандартам А-4 и А-5. Мясо более низких стандартов получало торговое наименование Тадзима. Соответственно, и рестораны, где можно было отведать Кобе биф, должны были обладать соответствующими сертификатами.

А теперь о мифах, связанных с производством и потреблением Кобе биф:

- коров и бычков не поят пивом. Эта байка родилась три десятилетия назад, когда в одном из местных ресторанов в рамках рекламной кампании стали уговаривать теленка разливным пивом;
- животных не балуют массажем. Чтобы провести массаж большого стада в несколько десятков голов, работникам фермы не хватит и целого дня;
- в хлевах не звучит классическая, впрочем, как и любая другая музыка;
- блюдами, приготовленными из Кобе биф, не удастся полакомиться за пределами Японии.

Аутентичное Кобе биф не экспортируется, его едва хватает на удовлетворение внутренних потребностей Японии. Все, что подается в зарубежных ресторанах под этим названием, — подделка. У каждого куска настоящей «мраморной говядины» есть сертификат с 10-цифровым номером, по которому можно узнать не только от какого животного он получен, но и проследить весь его путь от фермы до ресторанных столов.

Так что, дорогие читатели, если хотите полакомиться несравненным Кобе биф, приезжайте в Японию и будьте готовы выложить за это яство кругленькую сумму.

А настоящий секрет получения «мраморного мяса» состоит в заботливом уходе, тщательном подборе смеси из трав, рисовой соломы, соевых бобов, ячменя и кукурузы при полном отсутствии гормонов и антибиотиков. Ну и, конечно же, в несравненном качестве используемой на фермах чистой воды, стекающей со склонов горного хребта Рокко в префектуре Хёго.

Д. Т.