

Николай Берченко

Круиз вокруг Европы
полвека назад



ММФ СССР

Николай Николаевич Берченко

Круиз вокруг Европы

полвека назад

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=51393768

SelfPub; 2023

Аннотация

Воспоминания участника круиза вокруг Европы на теплоходе "Тарас Шевченко" в мае 1966 года. Здесь нет описаний архитектурных памятников и прочих туристических объектов. Автор пытается передать специфическую атмосферу советского зарубежного туризма. Рассматриваются все этапы подобной поездки – подготовка документов, экскурсии, жизнь на теплоходе, и, наконец, завершение круиза. Драматизм этому тщательно регламентированному сверху мероприятию в данном рейсе придали два чрезвычайных происшествия – несчастный случай на прогулочных катерах по Сене и пожар на теплоходе в Одессе. Сделана попытка проанализировать, насколько достоверно подобное обращение к прошлому. Воспоминания иллюстрированы сканами документов, связанных с круизом.

Содержание

Вступление	4
Общая характеристика морских круизов в СССР	10
О достоверности моих воспоминаний	21
Подготовка к круизу.	26
Скандинавия	38
Великобритания	47
Франция	64
5 дней в море	91
Италия	98
Греция и Турция	109
Одесса и возвращение во Львов	114
Приложения	131
Характеристики	131
Судьба теплохода «Тарас Шевченко» и его капитана	138

Николай Берченко

Круиз вокруг Европы полвека назад

Вступление

Толчком к написанию этих воспоминаний стала находка мною в своей библиотеке двух небольших брошюр: Н. Кривенко «Вокруг Европы» (М., 1957) и И. М. Саркизова-Серазини «По Старому Свету» (М., 1958), в которых описывались первые круизы советских туристов вокруг Европы в середине прошлого столетия.

Обе эти брошюры написаны строго в рамках идеологических канонов того времени. Поэтому в своих воспоминаниях о таком же круизе, который произошёл в мае 1966 года, я прежде всего старался уделять внимание тем деталям, о которых в то время было "не принято" писать. Как изменился за это время я сам и весь окружающий меня мир! Неудивительно, что мне захотелось вспомнить это уникальное для меня, как и для большинства моих сограждан того времени, событие.

Моей главной целью было передать специфическую атмосферу советского зарубежного туризма, которая во многом

отличается, а в чём-то остается прежней и в современных турах, организуемых многочисленными фирмами, пришедшими на смену монополисту того времени, Интуристу. Кроме того, хотелось также рассказать о тех неожиданностях, которые всегда происходят, даже при тщательно запланированной логистике. Ведь именно они делают каждое путешествие неповторимым. В случае нашего круиза таких происшествий было несколько. И, наконец, когда я начал готовиться к этой теме, на меня нахлынули воспоминания моей молодости, и я получил сам большое удовольствие от написания этих материалов.

Я не даю описаний туристических объектов, полную характеристику которых теперь можно найти в Интернете одним кликом мыши. Но, чтобы дать представление об ассортименте, предлагавшемся советскому туристу, просто перечисляю то, что осталась в моей памяти, Хотя изредка пытаюсь передать ещё и врезавшиеся в мою память впечатления, хотя и понимаю, что они вряд ли интересны кому-либо кроме меня. Но, в конце концов, я начал писать эти очерки именно и потому, что хотел для себя самого оживить эти давно ушедшие времена.

Короткое объяснение того, в каком стиле написаны эти воспоминания. Я по профессии физик экспериментатор, и я обнаружил, что по мере накопления материала он почему-то выстраивается в форме привычной для меня научной статьи. Вначале я пытался с этим бороться, но потом вспом-

нил, что, если оружейник попытается сделать фен, у него все равно получится пистолет Макарова. Поэтому я перестал сопротивляться, а делал это несколько иронически, что, как мне кажется, превратило эти «мемуары» в какой-то степени в пародию на серьезную академическую статью. Напомню, что статья по экспериментальной физике должна состоять из вступления, литературного обзора по данной проблеме, описания экспериментальных методик, использованных автором. Только потом следует изложение полученных результатов вместе с их обсуждением, и, наконец, выводы. Все это здесь есть, кроме выводов, которые я предоставляю сделать читателю.

Во вступлении автор прежде всего должен доказать актуальность изучаемой им проблемы. Поэтому я решил заглянуть в Google, чтобы узнать, насколько интересна для современного жителя постсоветского пространства тема поездок граждан СССР за рубеж. К моему удивлению Google тут же выдал невероятное количество линков. Но, что меня неприятно поразило, так это эмоциональный накал некоторых дискуссий на тему, казалось бы, давно ушедшую в прошлое. Чтобы не быть голословным, привожу принтскрин куска такой дискуссии.



v_stranstviyorg (v_stranstviyorg) wrote,
2018-06-06 02:24:00

Ветер Странствий

Category: История

Разоблачаем очередной миф про СССР

"В СССР невозможно было выехать зарубеж в турпоездку."
Такой "тезис" выдвинуло мне недавно одно тупое малолетнее чмо, ни дня в СССР не жившее.

Придётся мне, гражданину СССР, успешему в СССР и поработать и поучиться и полечиться (две полостные операции) попытать недоносок, во времена СССР ещё пишущего в папкинах яйках, его прыщавым, тупорылым еблетом в ФАКТЫ. ХУЯК! И тупое прыщавое ебало, со смачным хрустом впечатывается в ФОТОФАКТ.

Принтскрин примера дискуссии на тему поездок советских туристов за рубеж.

Конечно, большинство публикаций написано в сдержанной, бесстрастной манере, даже с притязанием на наукообразие. Меня, конечно, не удивило, что по этой тематике публикуется много действительно научных статей. Я привык, к тому, что темой научной статьи и даже монографии может быть что угодно. В общем, из Google было ясно, что тематика зарубежных поездок граждан СССР академической наукой потихоньку, но упорно разрабатывается. Приводятся разного рода статистики, цены поездок, разнообразные официальные документы, детально регулирующие все этапы поездок от правил отбора участников до их поведения после поездки и даже мировоззренческие последствия самих поездок для граждан СССР.

Как пишут на типичном научном жаргоне И. Б. Орлов и А. Д. Попов в своей книге «Сквозь «железный занавес». Руссо туристо: советский выездной туризм, 1955—1991» М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2016.: «За последние годы исследовательское пространство, связанное с различными аспектами международного (в том числе выездного) туризма в СССР, резко расширилось. С определенной степенью условности литературу по этой проблематике можно разбить на три группы: труды общетеоретического и методологического характера; обзорные работы, освещающие различные стороны международного туризма в XX столетии; исследования, посвященные истории зарубежного (выездного) туризма в СССР».

Глубже всего, по моему мнению, копает А. Д. Попов из Симферопольского университета. Он дошел даже до фондов Крымского областного комитета КПУ и Крымского Облпрофсовета, где хранятся, например, такие любопытные документы, как отчеты руководителей туристских групп, обязанных охарактеризовать поведение участников поездки. Эти отчеты, как и большинство подобных документов, имели в советское время гриф «Секретно». Интересно бы было увидеть, что было написано нашим старостой про меня, но «открытый» документ на эту тему приведен мною в Приложении.

Мои же записки ничего общего с наукой не имеют и представляют всего лишь мои сугубо личные субъективные

воспоминания, дополненные несколькими рассказами моих коллег. В какой степени они достоверны с учетом процессов, происходящих в человеческой памяти со временем, я пытался проанализировать в отдельном параграфе.

Как физик-экспериментатор, любящий конкретику, я всюду старался приводить сканы самых различных документов, случайно оставшихся после той поездки. Тривиальные в 1966 году, эти бумажки, сейчас в 2019 году, иногда очень выпукло высвечивают некоторые особенности нашей тогдашней жизни.

Общая характеристика морских круизов в СССР

Так как прошло уже более четверти века, как, вскоре после распада СССР, прекратились регулярные пассажирские перевозки по Чёрному морю, то я решил кратко описать, как всё это происходило, особенно, что для меня это самые яркие воспоминания детства и юности.

Пассажирские перевозки по Чёрному морю начались еще в тридцатые годы XIX века по инициативе новороссийского генерал-губернатора М. С. Воронцова. Первый рейс колёсного буксирно-пассажирского парохода «Надежда» на линии Одесса – Херсон 4 июля 1827 года положил начало отечественному коммерческому паровому судоходству на Чёрном море 7 мая 1831 года пароход «Нева» с шестью пассажирами на борту открыл первую черноморскую международную пароходную линию между Одессой и Константинополем. В 1833 году было создано акционерное Черноморское общество пароходов. Наиболее популярная пассажирская Крымско-Кавказская линия (Одесса-Батуми-Одесса), учреждена пароходством РОПиТ (Русское общество пароходов и торговли) еще в 1859 г. В 1914 году на линии были задействованы 10 кораблей, на борту которых было предусмотрено 1270 мест первого и второго класса. Бурное развитие Черномор-

ского пассажирского судоходства несколько раз перебивали исторические кризисы. Сначала оно прервалось из-за Первой мировой войны и революции, затем из-за Второй мировой войны, и в последний раз из-за распада СССР. В конце сороковых годов прошлого века, когда море было очищено от мин и к СССР по репарации отошли несколько крупных пассажирских теплоходов, Крымско-Кавказская линия со стоянками в Евпатории, позднее иногда и в Севастополе, Ялте, Туапсе, Новороссийске, Сочи, Сухуми, Потти и Батуми была возобновлена. Здесь работали такие легендарные теплоходы как «Россия», «Украина», «Победа», «Грузия», «Абхазия» и «Адмирал Нахимов».



Морской Флот СССР.
Дизельэлектроход «Россия».



Куда

Кому

Адрес отправителя

В 50-ые годы дизельэлектроход «Россия» был флагманом Крымско-Кавказской линии. Конверт 1955 г., издание Министерства связи СССР.

Рейсы пользовались огромной популярностью у отдыхающих, так как каюты были разного класса, а кроме того на борт брались ещё дополнительно несколько сот «палубных» пассажиров, которые ночевали на скамейках и в шезлонгах на прогулочных палубах, Стоимость рейса по Крымско-Кавказской линии в 1980-е годы составляла в среднем порядка 150 рублей, что сопоставимо со среднемесячной зарплатой.

той советского гражданина. Но круизом круговой рейс Одесса-Батуми-Одесса не мог считаться, ибо, в конечном счете, это была грузо-пассажирская линия, хотя длительные остановки в портах (3-4 часа) позволяли пассажирам совершать самостоятельные туристические экскурсии. Но постепенно появились недельные круговые маршруты с комплексным тарифом, включавшим питание и концертно-развлекательную программу на борту и экскурсии в портах захода. Такими экскурсиями были, например, в Сухуми посещение Ново-Афонской пещеры, винодельческого хозяйства Абрау-Дюрсо в Новороссийске, горы Ахун в Сочи и др. Расписание в этом случае предусматривало одно и двухдневные стоянки в Ялте, Новороссийске, Сочи, Сухуми и Батуми. Все выше названные суда в основном обслуживали Крымско-Кавказскую линию, но выходили и в отдельные спецрейсы. Например, в 1962 году, во время Карибского кризиса, теплоход «Победа» и дизельэлектроход «Россия» использовались для перевозки советских войск на Кубу и с Кубы.

В 60-80-х годах в летний сезон работало свыше десяти судов (около 6 тысяч каютных мест), перевозивших в год до 135 тысяч пассажиров. Вообще советские люди любили путешествовать, и власти их в этом поощряли, видя в этом один из способов воспитания любви к Родине. В справочнике «Туристские маршруты» 1978 года издания описаны 302 туристических маршрута, от походов на лодках по озерам Карелии до пешеходных экскурсий по Памиру. Конеч-

но, для современного туриста, избалованного услугами “All included” их комфортность была бы недостаточной, но тогда туриста волновало лишь то, как достать путевку на выбранный маршрут.

Ну, а что касается пейзажей и архитектурных памятников зарубежных стран, то любоваться ними тогда можно было в кинотеатрах, а позже по телевизору. Как сейчас помню изумительный фильм о Мексике, виденный мною в кинотеатре документального фильма имени Леси Украинки во Львове. Позже посещение этого кинотеатра постепенно вытесняла телевизионная передача «Клуб кинопутешественников». По имеющимся на то время цензурно-идеологическим правилам программа передачи, так же как и в кинотеатре, на две трети должна была состоять из материалов о СССР и только на одну треть о зарубежье. В.А. Шнейдеров, первый председатель «Клуба кинопутешественников», известный режиссер и писатель, говорил: «Люди желают путешествовать, это у них в крови, но в СССР это невозможно, а мы вместо сливочного масла подсунем им маргарин, вместо путешествий реальных – кинопутешествия».

С середины 1950-х гг., после начала периода «оттепели», в СССР стало возможным и появление зарубежного (выездного) туризма. Знаковым мероприятием советской власти в этом направлении стал круизный рейс в июне 1956 г вокруг Европы на теплоходе «Победа», или как он назывался в советской печати «Круиз советских ударников и творче-

ской интеллигенции вокруг Европы». В последующие десятилетия «Интуристом» были разработаны новые маршруты, такие как круиз по Балтийскому и Северному морям, Средиземноморский круиз и даже Тихоокеанский круиз, включавший посещение Японии и стран Юго-Восточной Азии. Но круиз вокруг Европы оставался наиболее распространенным.



Теплоход «Победа», на котором советские туристы совершили первый круизный рейс в июне 1956 г вокруг Европы.

Открытка, издание 1958 г. по заказу МФ СССР.

Путевки на круизы, как и все заграничные туристские поездки, реализовывались советским гражданам через профсоюзные организации. Кто был их участником? Кратко на это ответил К. Паустовский, плававший в таком круизе с 5 сентября по 3 октября 1956 г. : «Это было на теплоходе “Победа”. Половина пассажиров – интеллигенция, художники, рабочие, актеры. Это один слой, который занимал 2-й и 3-й классы. Каюты “люкс” и 1-й класс занимал другой слой – заместители министров, крупные хозяйственники и прочие номенклатурные работники. С ними у нас ничего общего не было и не могло быть, потому что, по мнению 2-го и 3-го классов они, занимавшие половину теплохода, были не только невыносимы своей спесью, своим абсолютным равнодушием, даже своей враждебностью ко всему, очевидно, кроме своего положения и собственного чванства». Подробнее смотри: Краткая запись речи К. Паустовского на обсуждении романа Дудинцева "Не хлебом единым" <http://antology.igrunov.ru/authors/paust/dudunts.html>.

Еще почти десятилетие все круизы, в том числе и зарубежные, осуществлялись на трофейных, как их мы называли, судах. Но, вот в период с 1964 по 1972 год по заказам СССР на верфи в Висмаре (ГДР), были построены 5 судов типа «Иван Франко», названного по имени головного судна этого проекта, спущенного на воду в 1964 году.

Из них 3 судна: «Иван Франко», «Тарас Шевченко», «Шота Руставели» – поступили в Черноморское морское пароходство (ЧМП), а остальные два: «Александр Пушкин», «Михаил Лермонтов» – в Балтийское морское пароходство. Их еще называли лайнерами писательской серии. Суда, работавшие в ЧМП, преимущественно обслуживали Крымско-Кавказскую линию и совершали океанские круизные рейсы.

Эти океанские лайнеры с пассажироместимостью 750 мест и возможностью перевозки автомобилей являлись на тот момент самыми комфортабельными среди советских пассажирских судов. Они были оснащены стабилизаторами качки и имели на борту несколько ресторанов, баров, кинозалы, бассейны для плавания и т. п. Из 11 палуб, соединённых тремя лестничными пролетами с вестибюлями на каждой палубе и лифтами, на семи находились пассажирские каюты (почему я уделяю такое внимание именно этим параметрам теплоходов, вы поймете из последнего параграфа моих воспоминаний!).





Теплоход «Тарас Шевченко» в Венеции. Рекламная открытка МПФ, изданная, судя по почтовому штемпелю не позже 1974 года.

Третий из этой серии, теплоход "Тарас Шевченко" был за-

ложен на верфи 16 января 1965, официально передан ЧМП СССР 26 апреля 1966 и направлен в Ригу, чтобы оттуда отправиться в круиз с советскими туристами до Одессы, порта своей приписки. Именно на нем я и надеялся совершить это путешествие.

Более подробно о непростой судьбе теплохода «Тарас Шевченко» рассказывается в Приложении.

О достоверности моих воспоминаний

В этом параграфе после вступления мне, по привычке, хотелось бы дать описание использованных мной экспериментальных методик, их точности, достоверности и математического обеспечения, использованного для их обработки. Увы, ко всему описанному ниже мои привычные подходы совершенно неприемлемы. И, вместо этого, я попытаюсь проанализировать, насколько объективны мои воспоминания. В какой степени, то, что я описываю сегодня в 2019 году, отражает впечатления, полученные мною в 1966 году. За прошедшие 50 с лишком лет изменились не только мои восприятия, естественно связанные с возрастом, но на них наложились еще и впечатления от туристических поездок по некоторым из этих же мест уже в новом тысячелетии. А самое главное это то, что радикально трансформировались не только моя страна, но и весь окружающий мир.

Тут мне на помощь пришел анализ, проведенный всемирно известным исследователем Библии и раннего христианства Бартом Эрманом в монографии «Иисус до Евангелий». Как обрывочные воспоминания нескольких человек превратились в учение о Господе, покорившее мир». Как полагают современные исследователи Нового Завета, Иисус умер

примерно в 30 году н.э., но древнейший отчет о его жизни (Евангелие от Марка) был написан лет через сорок. Об Иисусе остались лишь воспоминания. Ни один живописец не запечатлел его на портрете, ни один стенограф не записал его слова. Да и вообще нет ни одного рассказа о нем, который был бы записан при его жизни. У нас есть лишь воспоминания о его личности, его словах и делах. И Эрман Барт, опираясь на новейшие исследования когнитивных психологов об индивидуальных воспоминаниях и социологов о коллективной памяти, обобщил, как изменяются наши воспоминания со временем.

В целом, как Эрман Барт пишет: «Воспоминания – вещь довольно надежная. Если бы дело обстояло иначе, мы не смогли бы существовать и даже выживать в очень сложном мире. Мы полагаемся на воспоминания в тысячах поступков, которые делаем изо дня в день: от пробуждения утром до засыпания ночью. Однако и забываем многое: не только ключи от машины и имена старых знакомых, но и ценные факты, и даже события, подчас важные, которые с нами происходили. Хуже того, подчас мы помним «неправильно». Это, так называемая искаженная память. И чем старше мы становимся, тем больше осознаем: иногда нам кажется, что мы точно помним, что и как происходило. А потом оказывается, что все было иначе. Действие памяти во многом состоит не в репродукции и даже не в реконструкции, а в чистой воды конструировании. И сконструированные воспоминания не все-

гда соответствуют реальности. Мы не только забываем и путаем факты, но и помним факты, которые не происходили в реальности. Мы не просто помним о прошлом: мы помним о нем в свете того, что особенно важно в нашей собственной жизни».

Конечно, мне было легче, чем авторам евангелий, так как «конкретику» – правильные названия, некоторые даты и т.п. я восстанавливал с помощью нескольких сохранившихся документов, а то и с помощью Интернета. Честно говоря, я сначала даже не мог точно вспомнить год, в котором состоялся круиз. К счастью, из обрывка французской газеты, чудом сохранившейся, а почему чудом, будет ясно из дальнейшего, я уверен, что в понедельник, 16 мая 1966 года мы совершенно точно были в Париже.

Вспоминая события, происходившие во время круиза, я понял всю важность феномена, о котором впервые рассказали психологи Роджер Браун и Джеймс Кулик в 1977 году, о том, что, когда с нами происходит крайне неожиданное, эмоциональное и значимое событие, некий особый механизм прочно фиксирует его в сознании. Словно мозг командует: «Сфотографируй это» И остается снимок. Браун и Кулик назвали данный феномен «фотографическими воспоминаниями». Будто бы, когда мы обращаемся к таким воспоминаниям, мозг командует: «А теперь распечатай». И прошлое ясно всплывает в сознании. Именно поэтому в своих воспоминаниях, я так легко и подробно описываю имен-

но неожиданные события, причем необязательно значимые. Наоборот, они могут быть и мелкими, главное, чтобы они отличались или от того, что предполагалось в соответствии с программой круиза или от того, с чем я встречался в своей обыденной жизни. Только, как позднее было показано, что хотя «фотографические воспоминания» и отличаются от обычных воспоминаний своей яркостью, а также уверенностью, с которой люди их придерживаются, в то же время неясно, отличаются ли они от обычных автобиографических воспоминаний в плане точности и последовательности.

Что же касается коллективной памяти, то когда мы, отдельные люди или общество, вспоминаем свое прошлое, свою историю, мы неизбежно делаем это в свете нынешней ситуации. Прошлое не застыло неизменным во времени. Оно всегда трансформируется в сознании, в зависимости от того, чем сознание занято здесь и теперь. По мнению Мориса Хальбвакса «коллективная память – это, по сути, реконструкция прошлого, которая адаптирует образ исторических фактов к верованиям и духовным нуждам настоящего». Хальбвакс полагал, что абсолютно все воспоминания носят социальный характер: никаких личных и частных воспоминаний не существует, ибо каждое воспоминание неизбежно окрашено, сформировано и подано социальными контекстами. Мне, лично, это кажется преувеличением, хотя и ясно, что наши воспоминания о прошлом часто искажаются именно из-за требований настоящего. Но вот тут

следует сразу сказать, что для современных жителей постсоветского пространства не существует единой коллективной памяти, и вряд ли она будет существовать в обозримом будущем. Два полюса этой коллективной памяти, для одних СССР это победа в Великой Отечественной войне, первый искусственный спутник Земли и полет Юрия Гагарина, для других СССР это Гулаги, голодомор и «психушки» для диссидентов. Хочется вспомнить слова великого Низами: «Все ж и добро и зло в столетье каждом есть, и том для мудрого о некой тайне весть». И соотношение между добром и злом каждый выбирает, или ему кажется, что он выбирает, сам. Это я и сделал в этих воспоминаниях.

Подготовка к круизу.

Думаю, что читатели этих воспоминаний захотят, прежде всего, получить ответ на вопрос, каким образом молодой инженер провинциального завода стал участником такой элитной поездки. Представьте себе, что меня, инженера СКБ Львовского телевизионного завода, флагмана радиопромышленности СССР, как одного из разработчиков первого в СССР полупроводникового телевизора, премировали путёвкой на этот круиз. Поверили? Нет. И правильно сделали. Так как же это было на самом деле.

Не хочется, но придётся коснуться собственной семейной истории. Моя мать, Галина Владимировна (далее для краткости я буду писать Г.В.), была заведующей кафедрой ветеринарного акушерства Львовского зооветеринарного института и член-корреспондентом ВАСХНИЛ, в тот момент единственным во Львовской области. Она была инициатором и организатором важной для области программы по улучшению племенного стада крупного рогатого скота. Это долгосрочная программа, резко оборванная в 1992 году, уже в шестидесятые годы начала приносить результаты, за что она и была избрана в ВАСХНИЛ. Галина Владимировна регулярно ездила на Международные конференции и её пускали в туристические поездки. И вот она узнала, что в Облпрофсовете в 1966 году будут несколько путёвок на круиз

вокруг Европы. И она решила попробовать поехать на этот раз с собственным сыном. Каковы усилия были ее предприняты, и какие связи были пущены в ход, я не знаю, но в один день она объявила мне, что от меня требуется только справка о состоянии здоровья и характеристика-рекомендация. Справку о состоянии здоровья, то есть, что мне ничто не мешает ехать за рубеж, я получил довольно легко, ибо к бюрократической волоките был привычен. Единственное, что для получения подписей и печатей, удостоверяющих, что я психически здоров и не болен венерическими болезнями, мне приходилось отпрашиваться с работы, чтобы съездить в соответствующие диспансеры, где проверили, что я не состою у них на учёте. Тяжелее было с характеристикой. Получение этого документа всегда было сопряжено с изрядной психологической нагрузкой. Впрочем, что такое настоящие мытарства с этим очень часто требуемым по самым разным поводам документом, я узнал лишь позднее при работе в высших учебных заведениях. На заводе всё было достаточно просто, а главное, мне помогло то, что я перед этим считал неприятным эпизодом. Дело в том, что где-то полгода перед этим в нашу лабораторию зашёл заведующим отделом кадров СКБ, а по совместительству и парторг, Всеволод Ильич, сказавший, что хочет со мной побеседовать. Как я потом убедился, это был достойнейший человек, и один из трех верующих коммунистов, которых я встречал в своей жизни. Слово верующий я употребляю сугубо в положительном смысле.

В дальнейшем, перейдя на работу в политехнический институт и университет, я сталкивался со многими парторганами и секретарями парткома. Но верующих коммунистов там уже не было, их карьеризм был виден невооружённым глазом. Впрочем, среди комсомольских лидеров уже на телевизионном заводе и даже ранее среди комсоргов в Политехнике я верующих комсомольцев не встречал.

Но, как пела Алла Пугачёва: «А, впрочем, песня не о том, а о любви». Во всяком случае, от этого предложения у меня похолодело в желудке, и, как сейчас помню, как мы вышли на лестничную клетку между этажами в СКБ, и он спросил меня, с кем это из-за границы я веду переписку. Я залепетал, что никакой переписки я не веду, Но Всеволод Ильич заметил, что недавно я получил письмо из Парижа. Тут я облегченно вздохнул, и объяснил, что это была открытка от родной матери, которая находилась в Париже на Всемирном Ветеринарном конгрессе. Он кивнул и попросил принести открытку, что я и сделал. Через несколько дней он вернул мне открытку и сказал, что всё в порядке. Поэтому он не удивился, когда я обратился к нему с просьбой о характеристике, рекомендуя меня в круиз вокруг Европы. Он только призадумался, и потом объяснил мне, что в СКБ проблем не будет, а потом он пойдёт в Железнодорожный райком, где её должен будет утвердить первый секретарь райкома. Что там будет, он не знает. Я принес свою предыдущую характеристику, и мы набросали проект новой. Через пару недель Все-

волод Ильич отдал мне характеристику со всеми подписями и печатями (см. Приложение). Он рассказал, что ему пришлось идти на личный прием к первому секретарю райкома, который вначале никак не мог понять как такой младенец уже хочет куда-то ехать, но Всеволод Ильич объяснил ему ситуацию, и он подписал характеристику. Таким образом, у меня все было готово. Я отправился в Облпрофсовет, где заполнил все требуемые документы, и на меня завели выездное дело. Тут я хочу обратить внимание, на один, казалось бы, незначительный документ, называемый объективкой. Значение его я понял намного позднее. Дело в том, что кроме огромной анкеты, подшиваемой в выездное дело, клерком, который ведёт ваше дело, заполняется ещё и маленькая анкета. Эта анкета содержит только наиболее важные сведения о вас. Последний раз я заполнял её в 1996 году, то есть уже в Украине, когда оформлял свою первую командировку на конференцию во Францию. И вот, что мне рассказал мой знакомый из Таллина. Как-то раз Таллинскому политехническому институту, где он тогда работал доцентом, выделили одно место на стажировку в известной лаборатории за рубежом. Документы оформили и послали в министерство два человека. Мой знакомый по всем параметрам настолько превосходил своего соперника, что он нисколько не сомневался в успехе. Но в министерстве решили иначе. Обычно мы такие решения сверху воспринимали как безусловные и даже не пытались что-либо выяснить, но не таков был мой

знакомый. Он отправился в Министерство, не знаю Эстонии или СССР, и пошёл в соответствующий отдел. Там какой-то клерк нашёл его бумаги и удивлённо спросил его: «На что же вы надеялись, ведь вы же беспартийный!». «Как беспартийный, я парторг кафедры, об этом написано в моей анкете и характеристике». «Не знаю, вот объективка, где четко указано, что вы беспартийный». Выяснилось, что секретарша отдела международных отношений, заполняя его объективку, допустила «случайно» механическую ошибку, поставив в соответствующей графе беспартийный. Случайность была совершенна, конечно, за соответствующую мзду от соперника. Расчёт был психологически грамотен. Клерк, который вёл дело, взглянув на объективку, даже не стал раскрывать папку. Тогда я не знал всех этих тонкостей и беспокоился лишь об одном, выпустят ли нас одновременно обоих за рубеж. Но всё прошло на ура, и вскоре меня вызвали на собеседование. Процесс собеседования путем личной беседы претендента на поездку за рубеж с членами т. н. «выездной комиссии» мог проходить очень по-разному. Самый страшный вариант рассказал мне мой друг из Физико-технического института им. А.Ф. Иоффе в Ленинграде, которому по долгу службы приходилось водить группы претендентов на подобные беседы. Физико-технический институт находится в Выборгском районе, самом пролетарском районе Ленинграда, и в состав его «выездной комиссии» входили самые идейные и ответственные ветераны. Бывало так, что претендент полно-

стью удовлетворял всем требованиям, но при вынесении решения какой-нибудь седовласый отставник задумчиво говорил: «Не нравится мне этот товарищ, Не отправлял бы я его туда». И вопрос был исчерпан! Мне же повезло. Проходил я собеседование один, так как у остальных участников круиза от Львова в этом не было необходимости, и, может быть, поэтому «выездная комиссия» состояла из одного клерка. Он прежде всего прочел мне краткую лекцию о высокой ответственности, возлагаемой на меня, а затем задал несколько вопросов. Благодаря многолетней тренировки на семинарах, завершающим штрихом к которым был экзамен по научному коммунизму, впервые как раз тогда введённый в программу на последнем курсе института, вопросы этого милого человека были для меня просто детскими. Теперь оставалось только ждать окончательного решения, но всё прошло благополучно. За 2 дня до отправления теплохода из Риги мы отправились на вокзал, чтобы сесть на поезд. Здесь в комнате вокзала для депутатов Верховного Совета львовская группа впервые собралась вместе. Всего у нас было 7 человек. Старостой группы был Ф. П., главный львовский милиционер. С ним была его жена, В. Е., занимавшая очень важный пост в горсовете, далее были дамы, занимавшие посты 2 и 3 секретарей райкомов Львова и, наконец, последней была жена одного из секретарей райкома. Чтобы мы где-нибудь не ляпнули об этом, нас сразу предупредили, что все они числятся в составе львовской группы круиза, как учителя школ.

Так как географический, национальный и классовый состав таких поездок всегда тщательно и подробно обсуждается во всей литературе на эту тему, то я сразу скажу, что меня это тогда совершенно не интересовало, Наша группа входила в состав киевской тургруппы, большинство в которой составляли киевляне. Ее часто называли украинской, и именно их я знал лучше всего. Как мне кажется, большинство киевлян было работниками институтов Академии Наук УССР гуманитарных направлений. Была большая московская группа, группы российских регионов, узбекская, азербайджанская и грузинская. Кем были эти люди, абсолютно ничего не знаю, только о нескольких грузинах могу сказать, что по их виду я сразу определил, что они из породы сухумских милиционеров. Мы часто отдыхали в Сухуми и ходили на пляж около Келасурской стены. И вот по дороге на пляж по Келасурскому шоссе нам всегда встречались медленно движущиеся тяжёлые мотоциклы с коляской с одним или двумя милиционерами. Эти представители закона всегда были грузные, словно выросшие в свой мотоцикл и с каким-то особенно свирепым выражением лица. Нас они не трогали, но мы видели, как шедшие по этой же дороге местные жители старались стать незаметными при приближении мотоцикла. К этой же категории принадлежали и двое мужчин из Азербайджана. Они особенно контрастировали со своими женами, которые, хотя и в возрасте, сохраняли какую-то благородную, чисто восточную красоту. Глядя на них, я подумал, вот две принцес-

сы, угнанные в рабство разбойниками. Хотите, верьте, хотите нет, но эта мысль пришла ко мне в самом начале путешествия, задолго до событий описанных ниже.

Должен сразу признать, что за всё время круиза никто из львовской группы по отношению ко мне, человеку значительно моложе и стоящему ниже на социальной лестнице, не проявил ни малейшего высокомерия. Было ли это признаком хорошего воспитания, или то, что я был сыном своей матери, не знаю. Добавлю также, что за всё это время, по крайней мере, в нашем присутствии, не велось ни одного разговора о политике, ни вообще об их работе во Львове, в частности. Все разговоры были только о круизе, о том, что мы видели и что ещё будем видеть. Даже архитектурные памятники с идеологической точки зрения никогда не обсуждались!



СССР
ЧЕРНОМОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО
Т/Х «ТАРАС ШЕВЧЕНКО»
М М Ф

ПОСАДОЧНЫЙ ТАЛОН
PASSENGER CARD



USSR
BLACK SEA STEAMSHIP LINE
MS «TARAS SHEVCHENKO»

ФАМИЛИЯ NAME	<u>Беренко Н.Н.</u>	ЗАВТРАК BREAKFAST	<u>Второй завтрак</u>
КЛАСС CLASS	_____	ВТОРОЙ ЗАВТРАК LUNCH	_____
КАЮТА CABIN	<u>573</u>	ЧАЙ TEA	_____
ПОРТ НАЗНАЧЕНИЯ PORT OF DESTINATION	_____	ОБЕД DINNER	_____
		НОМЕР ВАШЕГО СТОЛА В РЕСТОРАНЕ NUMBER OF YOUR TABLE IN THE RESTAURANT	<u>15.</u>



Карта пассажира на теплоходе "Тарас Шевченко"

Но вернемся к нашему путешествию. Переночевав в рижской гостинице, которую по своей линии нам всем заказал Ф. П., мы отправились в гавань. Посадка проходила спокойно, без каких-либо очередей. Мы сдавали привезённые нами иностранные паспорта, которые мы потом получали только перед высадкой в каком-либо порту. Взамен нам выдавали посадочный талон, который теперь был нашим основным документом. Здесь же мы купили на 100 руб. специальные пла-

тежные чеки, которыми оплачивались дополнительные услуги на борту теплохода, и иностранную валюту для «карманных расходов» за рубежом. Валюту мы получили, насколько я помню, в виде 17 американских долларов. По курсу доллара в то время это была большая сумма, но как мы ее обменивали на местные валюты, я абсолютно не помню.

Далее мы шли размещаться по каютам. Нас поселили в 503 каюту, она была на пятом, самом нижнем этаже. Каюта была двухместная с умывальником, её достоинством было то, что наш иллюминатор выходил прямо в море, и большую часть рейса его можно было самому открывать. Вечером мы отправились в первый раз в ресторан. Весь рейс нас кормили просто, но вкусно и сытно, чем кухня теплохода резко отличалась от всего общепита по берегам Черного моря. Впрочем, в ресторанах теплоходов Крымско-Кавказской линии всегда кормили отлично, только из-за несоответствия количества мест в ресторанах и перевозимых пассажиров в них было очень трудно попасть.



Значки, врученные нам при регистрации

Скандинавия

Первое, и одно из самых ярких впечатлений от круиза, я получил, когда рано утром высунулся в иллюминатор. Теплоход уже вышел в протоки, где расположен Стокгольм, и плыл мимо островков, заросших соснами, под которыми виднелись маленькие, словно кукольные домики непривычной архитектуры. Всю эту сказочную картину дополняли небольшие стаи лебедей, тут и там плывущие между островами. Увы, я захотел повторить эти впечатления через 40 лет, когда мы с женой плыли на пароме Гданьск-Стокгольм. Я специально пораньше вышел на палубу, окно в нашей каюте отсутствовало, но, увы, лебедей вообще не было, островки были так далеко, что трудно было что-то рассмотреть. Что ж, я не в первый убедился в мудрости азербайджанского поэта Мирзы Шафи, написавшего: «Минует всё, и радости и счастье, ушедшее вернуть не в нашей власти, но, если прошлое нам возвратят, бывшее счастье вновь не станет счастьем.»

Запомнилось мне и то, как мы, в первый раз вступив на чужую землю, шли к автобусам по длинному, мрачному причалу, где кипела какая-то не похожая на нашей порты суэта.

Нашу группу в первую очередь повезли в Скульптурный парк и музей Миллесторден. Он расположен в пригороде Стокгольма, и по дороге туда нас поразили новенькие, аккуратные, словно с иголки, высотки, выраставшие со-

вершено естественным образом среди нетронутых скал и сосен. Слыша наши удивленные возгласы, гид нам объяснил, что мэрия города тщательно следит, чтобы при любом строительстве окружающей природе наносился минимальный ущерб. Нас же больше всего поражала чистота всего окружающего, ибо мы привыкли, что после постройки «хрущевок» территория вокруг ещё долго выглядит как после бомбардировки. Скульптурный парк и музей Миллесгорден, созданный шведским скульптором Карлом Миллесом, тоже нас удивил. Странные, как бы летающие скульптуры были хаотически разбросаны среди дикой природы.



Обложка путеводителя по Скульптурному парку и музею Миллесторденалее

После этого у нас была экскурсия по городу, и каждый раз, вылезая из автобуса, среди оживленного городского движения мы пугливо жались друг к другу. Скажу сразу, что это, как раз очень быстро прошло.



На мой взгляд, именно такая открытка с названием города и четырьмя или пятью крошечными фотографиями зна-

менитых памятников наиболее полно отражала наши впечатления от однодневного посещения любого города. Впрочем, программы туров современных туристических фирм предполагают посещения еще большего количества городов и стран Европы, причём за меньшее время, чем это было за время нашего круиза. Кажется, фирмы соревнуются, кто покажет больше стран за минимум дней. Что же, возможно, это больше подходит современному человеку с его «клиповым мышлением». В центре открытки фотография стокгольмской ратуши.

Последним пунктом в нашей стокгольмской программе было посещение ратуши, где ежегодно проходит банкет после вручения Нобелевских премий. Это изящное, хотя и небольшое суровое здание, прочно осталось в моей памяти, хотя многие другие более именитые памятники архитектуры, которые мы потом видели, давно забылись. Это было совсем не тот веселенький австрийский модерн, которым наполнены львовские улицы. Само посещение прошло под знаком Михаила Шолохова, которому год назад была присуждена нобелевская премия. Гид подробно рассказывал нам, как он был одет, что ему из еды понравилось и тому подобное. Но думаю, что для многих из нас в этом зале витала тень Бориса Пастернака, человека, никогда здесь не бывшего, но который и тогда и сейчас более ассоциируется с нобелевской премией, чем Михаил Шолохов

Меньше всего воспоминаний у меня сохранилось от Копенгагена. Прежде всего, нас отвезли на берег Зунда и показали на другом берегу Швецию, а потом мы подъехали к замку Кронбург, где гид сказал нам, что это и есть замок Гамлета, Эльсинор, а потом рассказал, чем трагедия Шекспира отличается от жизни исторического Гамлета. Когда мы попросили, чтобы нас пустили внутрь, гид сказал, что там ничего интересного, так как замок служил лишь таможенной, где собирали пошлины с кораблей, плывущих в Балтийское море и обратно, а что далее мы едем в настоящий королевский замок, где мы всё осмотрим. Это было правдой. После этого мы ездили по Копенгагену и выходили смотреть главные достопримечательности города. Из них всех, наибольшее впечатление произвела русалочка, печально смотрящая на море. Боюсь, что это было связано с жуткой историей, рассказанной гидом. Тогда вандализм по отношению к произведениям искусства был почти неизвестен, или, по крайней мере, не описывался с таким смаком газетами, журналами и телевидением. Не забывайте, что мы жили еще в эпоху до Интернета, а дома у нас было лишь советское чёрно-белое телевидение. Поэтому мы с таким ужасом слушали рассказ гида о том, что где-то год назад неизвестные отпилили голову русалочки, и то, что мы видим, это уже какая-то новая голова. Правда всё ещё остается надежда, что голову русалочки обнаружат. Сейчас, готовя этот материал, я посмотрел Интернет и убедился, что головку русалочки так и не нашли, а, на-

оборот, бедную русалочку еще не раз обижали. Ей отрезали руку, взрывали постамент, а то и одевали в хиджаб.



Церковь Грундтвига, лютеранская церковь в Копенгагене (1921-1940). Является одной из самых знаменитых церквей города и редчайшим примером культового сооружения, построенного в стиле экспрессионизма. Я, конечно, забыл название этой кирхи, но с помощью браузера Хром, работавшего в режиме опознавания изображений, легко нашел ее по фотографии, ну а дальше с помощью Википедии сделал описание.

А вот последний штрих к нашему пребыванию в Копенгагене. При высадке и посадке туристов в автобус, машина почти всегда останавливалась недалеко от киосков с прессой. И тут наблюдалась такая картина. Наши дамы старательно держались от этих киосков подальше. А некоторые мужчины, признаюсь, среди них был и я, старались, как бы ненароком оказаться около них, и, как бы от скуки, в ожидании автобуса разглядывали витрины. Почти все они были украшены журналами с фотографиями красавиц дам в различных позах. Главной особенностью для нас было то, что хотя они были одеты, но именно те части их тела, которые обычно тщательно скрывают, были максимально обнажены. Боюсь, что наши туристки, не только замечали это странное поведение, но и понимали его причины.

Великобритания

Следующим пунктом нашей программы был Лондон. Наш теплоход причалил в гавани Тилбери, откуда мы каждый день пригородным поездом добирались до вокзала в Лондоне., Только там мы садились на автобус и направлялись на экскурсии. Вечером всё повторялось в обратном порядке. Как всегда, прежде всего, обзорная экскурсия. Запомнился Тауэр с его воронами, Трафальгарская площадь и собор Святого Павла. По сравнению с этим храмом собор Святого Исакия был, конечно, меньше, но, как мне кажется, гораздо изящнее. Особенное впечатление производили клерки в Сити, спешившие как раз на работу. Все абсолютно одинаково одетые в чёрное, в котелках и стучащие зонтиками по тротуару, хотя погода была прекрасная, и дождя не предвиделось. Они выглядели именно так, как мы представляли их по романам английских классиков. Увы, я больше не был в Англии, и мне очень интересно, сохранился ли их облик сегодня, когда иногда пишут, что именно Лондон стал столицей моды вместо Парижа. Они так хорошо вписывались в общую картину того, как нам хотелось представить Англию.





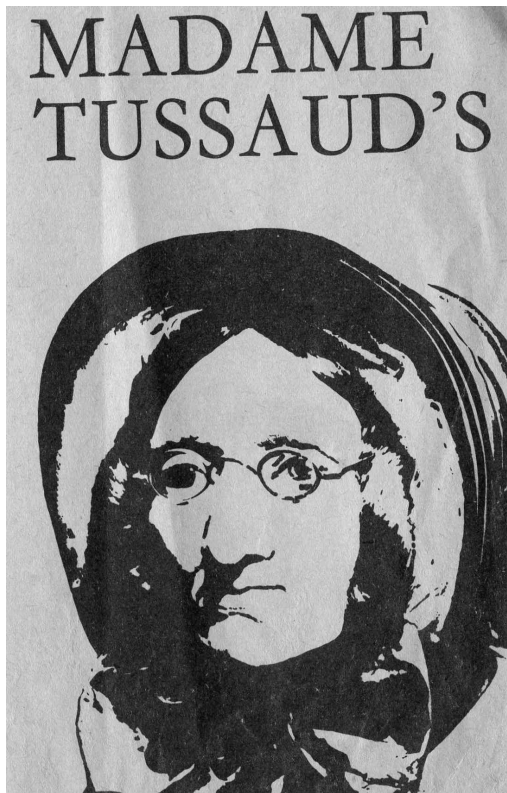
Сувенир от фирмы, обслуживавшей советских туристов

К важным изменениям в нашем режиме дня было то, что, если до сих пор мы питались только на теплоходе, то теперь обеды мы должны были есть на чужой территории. Не знаю, специально ли так было задумано, но первая трапеза в Лондоне нас поразила. В ресторане, где мы обедали, параллельно с залом с клиентами была помещение кухни, причём она была чуть ниже ресторана, так что мы могли наблюдать весь процесс приготовления пищи на всех его этапах. Как объяснил нам гид, сейчас самой модной тенденцией яв-

ляется именно такое расположение в ресторане. Больше такого я нигде не видел, и мне интересно, осталась ли такая конструкция вообще. Здесь же мы столкнулись с уже старинной английской традицией: непривычный для нас гарнир ко второму блюду из тушеного шпината, который сопровождал нас потом в Лондоне повсюду. Еще нас удивили тёмные лица почти всех поваров, особенно контрастно выделявшиеся под высокими белыми колпаками. Кто-то имел неосторожность спросить об этом нашего гида во время дальнейшей поездки. Времени в пути в Виндзорский замок было достаточно много, и наш гид рассказывал всякие интересные подробности английской жизни. Но при этом вопросе, наш гид, спокойная сдержанная англичанка средних лет, впервые и единственный раз за все наши совместные путешествия, заметно вышла из себя. Она начала рассказывать об эмигрантах из Вест Индии. Коренные англичане уезжают из тех кварталов, где появляются эти пришельцы. Музыка день и ночь, манера эмоционально общаться, даже запах их кухни! Всё это невозможно вынести. Нам, воспитанным на братских чувствах ко всем угнетенным народам, правда, никогда с ними не общавшимися, это казалось проявлением типичного английского снобизма. Экскурсия в Виндзорский королевский замок была самой длинной из всех, что нам организовали в Англии. Мне казалось, что в памяти ничего не осталось кроме мрачных башен и длинных серых стен, но, когда я в 1992 году увидел пожар замка Виндзор, вдруг очень много из увиден-

НОГО ТОГДА ВСПОМНИЛОСЬ.

Особо следует упомянуть посещение музея восковых фигур мадам Тюссо.



95 Col. John Glenn
96 Major Yuri Gagarin

97 General de Gaulle
98 Dr. Ludwig Erhard
99 Col. Nasser
100 Mao tse-Tung
101 Ho Chi Minh
102 Leonid Brezhnev
103 Marshal Tito
104 Nikita Khrushchev
105 Dr. Fidel Castro
106 Chou En-lai

107 The Shah of Persia
108 King Hussein of Jordan
109 President of Tunisia
110 President of Liberia

111 Archbishop Makarios
112 Pandit Nehru
113 Ayub Khan
114 Mr. Lal Bahadur Shastri
115 Mrs. Bandaranaike
116 Keith Holyoake
117 Lester Pearson
118 Sir Robert Menzies
119 Dr. Kwame Nkrumah
120 Abubaker Balewa

178 Charles Chaplin
179 Bob Hope
180 Elizabeth Taylor
181 Peter Ustinov
182 Rex Harrison
183 Sophia Loren
184 'Maigret'
185 'Millie'
186 Leslie Caron
187 Harry Secombe
188 Peter Sellers

198 Joe Davis
199 Cassius Clay

Обложка и отрывок из путеводителя 1966 года музея восковых фигур мадам Тюссо

Во-первых, его посещение было единственным проявлением «воли масс» за время круиза. На собрании, которое обычно проводилось вечером в главном салоне теплохода перед приходом в порт, директор круиза сообщил, что посещение музея восковых фигур, запланированное ранее, отменяется, и тут туристы, не то чтобы возмутились, но стали настойчиво просить дирекцию изыскать такую возможность, что и было сделано. Во вторых, в этом музее наряду с комнатой ужасов и вечными кумирами, такими как Черчилль и Вальтер Скотт появляются и исчезают восковые куклы сегодняшних звезд политики, кино, эстрады и спорта. Нам в тот момент было забавно видеть соседство Никиты Хрущева и Леонида Брежнева, разделённых лишь маршалом Иосифом Броз Тито. Сейчас же список из путеводителя 1966 года лишь хорошо иллюстрирует латинское изречение «*Sic Transit Gloria Mundi*», ибо многих из этих имен старшее поколение с трудом вспоминает, а младшее вообще не знает.



Львовская группа бодро шагает по улицам Лондона

Важным событием была и встреча туристов теплохода «Тарас Шевченко» с членами общества Советско-Британской Дружбы. Она состоялась в громадном зале, разделенном группами колонн на как бы отдельные залы. Громадный, это не преувеличение, ведь надо было разместить столы на 700 туристов и довольно большое количество членов общества. Как нам объяснили, зал был единственным в своем роде и размещался в исторически знаменитом здании. В памяти у меня сохранился неизменный шпинат на гарнир, А

из нескольких выступлений, традиционных для таких мероприятий, мне запомнился лишь спич отставного английского адмирала, доставлявшего по ленд-лизу грузы в Архангельск. Свою речь он начал на русском языке, о военных приключениях рассказывал по-английски с помощью переводчика, а закончил снова на русском со следующим заключением, а потом я остаток войны просидел в Архангельске, именно там я и полюбил русскую водку. После этого к его столу потянулись представители нескольких делегаций с бутылками его любимого напитка. Это, видимо, было традицией таких встреч.

Не менее важным мероприятием было и возложение цветов к памятнику Карлу Марксу на Хайгеттском кладбище. Деньги на них собирались заранее на борту теплохода. Потом такое же мероприятие было в Париже на кладбище Пер-Лашез у памятника парижским коммунарам.

Насколько я помню, в Лондоне у нас было около 2 часов свободного времени. Нас выгрузили около Риджент-стрит и порекомендовали пройти до площади Пикадилли. Всё, что там мы могли делать, это изучать витрины роскошных магазинов, что большинство наших туристов с удовольствием и сделало. Хорошо, что это происходило для разных групп в различное время, иначе 700 советских туристов с теплохода "Тарас Шевченко" переполнили бы эту улицу. Тем не менее довольно много знакомых фигур мы встречали. Было ли это связано с тем, что многие лица за время путешествия

уже примелькались, или было в наших туристах что-то такое, что позволяло сразу же выделить их среди лондонской толпы, я затрудняюсь сказать. К счастью для меня, я заметил среди ювелирных, обувных и тому подобных торговых точек книжный магазин. Я тут же предложил посетить его руководительнице нашей группы. Как вы прекрасно понимаете, мы ходили не по одиночке, а достаточно организованно. Дама милостиво согласилась, и мы зашли туда. Сама экскурсия по такой "книжной лавке" уже была приключением. Внешне это было небольшое старинное здание, как все дома на этой улице, но внутри оно было полностью перестроено и именно под книжный магазин. У меня лично дух захватило, когда я оказался внутри. Тут следует вспомнить, что у нас книжных магазинов было много, но все они были не слишком большими, вполне соответствуя тому ассортименту книг, которые тогда выпускались. До появления Дома книги на Новом Арбате оставалось еще почти десятилетие! Книжный магазин занимал все этажи, а их было, как я сейчас вспоминаю, не менее пяти. У меня ещё во Львове появилась дерзкая мечта купить хорошую книгу по гимнастике йогов, который я тогда увлекался. Я взглянул на стеллажи с полками, уходящими вглубь, ввысь и вширь и сразу же понял, что мне надо искать проводника в этом лабиринте. К счастью, я сразу заметил девушку, выполняющую здесь роль гида. Девушка долго не могла понять, чего я от неё хочу, так как никак не могла соединить слова „гимнастика” и „йога”, но затем повела нас

куда-то наверх и там с насмешливой улыбкой показала мне на каком-то стеллаже полку.

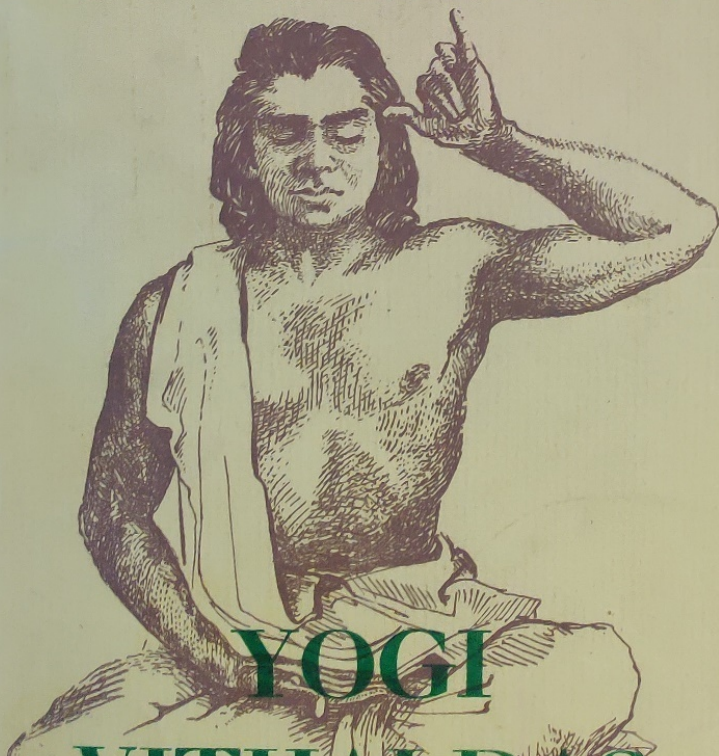
Увы, я понял смысл этой улыбки, когда рассмотрел литературу на этом стеллаже. Это был стеллаж, посвящённый оккультным наукам! Здесь было невероятное количество справочников и учебников по астрологии, гаданиям по руке, на картах и тому подобное. Были тут книги по альтернативной медицине и о Бермудском треугольнике, по телепатии и всяким другим паранормальным явлениям. Книги по йоге располагались в самом низу и занимали целую полку. Руководительница группы дала мне четверть часа времени, я уселся на корточки и стал лихорадочно перебирать литературу. В это время остальная группа над моей головой, рассматривая яркие плакаты, рекламирующие всю эту чертовщину, обменивалась ехидными замечаниями.

Увы, кто бы мог тогда подумать, что пройдёт чуть больше четверти века, и эта чертовщина обрушится на нас сотнями брошюр и книг, а главное с экранов телевизоров, ставших к тому времени главным источником информации для среднего советского человека. Лучшие умы страны, лауреаты нобелевских и государственных премий, будут взывать к здравому смыслу своих соотечественников, но отрезвление придёт нескоро!

Но вернёмся назад на Риджент-стрит. Меня интересовала гимнастика, то есть всего лишь хатха-йога. Здесь же были все возможные направления этой философской школы, да-

ющие ответы на все проблемы человеческой жизни, начиная от выбора оптимальной диеты до учебников по левитации и погружения в самадхи, то есть в состояние просветления, явно противоречащее идеям марксизма-ленинизма. А сами книги были от тоненьких брошюр до фолиантов размерами с том Большой Советской Энциклопедии. Обложки украшали старцы, заросшие так, что почти не было видно лица, или же фигуры йогов изогнутых так, что казалось, что у них вообще нет костей.

THE YOGA SYSTEM OF HEALTH



YOGI

VISUALIZATION

Книга по йоге, приобретенная мною в Лондоне на Риджент-стрит

Недолго думая, я выбрал то, что показалось мне наиболее подходящим для моих целей и соответствовало моим финансовым возможностям. Потом, во время перехода Гавр-Неаполь, я иногда выходил на палубу и усаживался, читая своё приобретение. Когда я приехал во Львов, я ещё несколько раз просмотрел книгу, положил её на полку и... начисто забыл про неё. Сейчас, когда благодаря Covid-19 я привёл в порядок свою библиотеку, я удивился, как много интересных книг я так и не прочитал. Увы, иногда мне казалось, что став владельцем желанной книги, я тем самым уже приобрел часть тех знаний, которые заключены в ней, а остальное можно отложить на будущее!

А в завершение описания нашего пребывания в Лондоне я расскажу о моём самом большом и, пожалуй, единственном искушении за время круиза. Хотя со времени премьеры фильма «Из России с любовью» прошло уже около 2 лет, он в Лондоне всё ещё пользовался большой популярностью, если судить по многочисленным рекламам, на которых Шон Коннери демонстрировал всё своё обаяние. Этими рекламными были обклеены знаменитые двухэтажные автобусы, рядом с которыми мы всё время проезжали. Я много читал об этом фильме в польском еженедельнике «Экран», Кроме

того, он удостоился даже рецензии в какой-то нашей газете, как яркий пример примитивной антисоветской пропаганды. Пойти на этот фильм я просто физически не мог за отсутствием свободного времени. Но вот незадача, к премьере фильма выпустили карманное издание повести «Из России с любовью». Эти покетыбуки маленькими изящными томиками смотрели на нас чуть ли не из каждого газетного киоска, особенно на вокзале, где мы ожидали поезд на Гилбери. Там они лежали десятками на открытых стендах у киосков. Дирекция круиза словно почувствовала опасность, и наш староста передал нам краткое напоминание о том, что если кто-нибудь купит эту злокозненную литературу, то дальнейших туристских поездок ему не видать. Следует упомянуть, что подобное увещевание было получено нами ещё только один раз за всё время круиза, и касалось оно посещения парижских увеселительных заведений, то есть проступка потенциально более популярного среди широких туристических масс, чем покупка книги Йена Флеминга. Я не поддался искушению, я даже ни разу не взял покетыбук в руки, на вокзале всё всеми хорошо просматривалось. Но всё же, когда это стало возможным во время перестройки, я тут же удовлетворил своё любопытство и даже, перечитав почти всего Йена Флеминга, написал о Джеймсе Бонде и его авторе две статьи, опубликованные в еженедельнике «Книжное Обозрение» и в американском специализированном журнале о Джеймсе Бонде. А о своей встрече с Джеймсом Бондом в Лондоне в 1966 году

я рассказал в короткой заметке, опубликованной в «Санди таймс» в 1994 году. Заметку редакция сопроводила рисунком именно того плаката, который встречался нам чуть ли не на каждом знаменитом двухэтажном автобусе.



Bond seduces his old enemies

MORE than a year ago I read an article from The Sunday Times which in my reverse translation sounded like "The failure of agent 007". It is easy to conclude from this that Western readers and spectators are sick of the dish which was cooked for them too frequently, especially in the cinema. Also the political atmosphere in the world has changed; the biggest enemy of James Bond — the USSR — has disappeared and the time has come for literary critics to scoff at Ian Fleming novels.

Alas, such are the cycles of history, and in conformity with them the reverse metamorphosis is taking place in the former USSR. Soviet readers received the possibility of reading Ian Fleming only two years before the breakdown of the Soviet Union. Before, they were filled by official propaganda with a disgust for Bond, this hired assassin on the service of Brit-

ish and American imperialism.

You may ask why I am writing about Bond. The reason is very simple. Thirty years ago I was for the first and last time in London with a tourist group. And exactly at that time, From Russia With Love appeared. All the buses were glued over with full-length portraits of the young Sean Connery as Bond and on all the newsstands we saw books with the same title.

Such publicity was overwhelming for simple unprepared Soviet men. Our administration was panic-stricken, and in a special heart-to-heart talk prohibited us from any contacts with Bond. Curiously enough, the faces of some of our chiefs were identical to those of the Smeresh agents in the film. From that moment, Bond became for me the symbol of liberation from ideological chains.

Professor N Berchenko
Lvov, Ukraine

Моя заметка в газете „The Sunday Times” 14 июня 1994 года

Но что конкретно о самой повести «Из России с любо-

вью»? При первой возможности я прочёл её, это произошло в 1991 году и ... испытал разочарование. Советская цензура бдительно охраняла нас от бульварных романов, прививая вкус к настоящей английской классике, блестящие переводы которой мы все читали. А то, что я прочел, как раз по всем параметрам и являлось бульварной литературой. Смакование садизма, изображение противника, как некое исчадие ада и т.п. А ещё она напомнила мне шпионскую повесть, прочитанную в детстве. Это была знаменитая в своё время «Кукла госпожи Барк» Хаджи-Мурат Мугуева. Общим для обеих повестей был своеобразный восточный колорит, чувствовалось, что оба автора любят и знают Восток. Но, если над книгой «Кукла госпожи Барк» посмеивались уже сразу после её появления за её временами уж очень наивный сюжет, то сюжет «Из России с любовью» был просто неправдоподобным. Видимо, так и надо в этом жанре литературы, хотя другие повести о Бонде мне понравились больше, а рассказы о нём просто блестящи. Но, да простят меня поклонники Йена Флеминга, автора, по мотивам произведений которого продолжает сниматься фильмы о всё более невероятных приключениях Джеймса Бонда, то я с большим удовольствием буду перечитывать «Куклу госпожи Барк» чем «Из России с любовью». Что же касается самого фильма «Из России с любовью» с Шоном Коннери, то я до сих пор не посмотрел его, опасаясь того же разочарования, которое я испытал после чтения книги!

В завершение описание нашего пребывания в Лондоне, я не удержусь и расскажу об ещё одной, пусть и несколько дурно пахнувшей ситуации, в которую, увы, нередко, попадали советские туристы. На второй день нашего пребывания в Лондоне, приехав на вокзал для отправления в Тилбери, мы узнали, что поезд задерживается часа на полтора. Мы медленно бродили по вокзалу, и постепенно у нас возникла вполне естественная потребность. Мы знали, что туалеты платные, но ни у кого не было мелочи. И, вдруг, среди мужчин распространился слух, что в туалетах писсуары бесплатные. Со вздохом облегчения мы устремились туда, но наши дамы тоже нашли выход. Дверь в кабинку открывал автомат, в которой надо было бросить монетку. У кого-то эта монетка нашлась. А дальше ... дама, вышедшая из кабинки, дверь не закрывала, а аккуратно передавала следующей и так далее. Служащая туалета догадалась, что что-то не так, но наш гид каким-то образом её успокоила. Так что весь эпизод закончился благополучно.

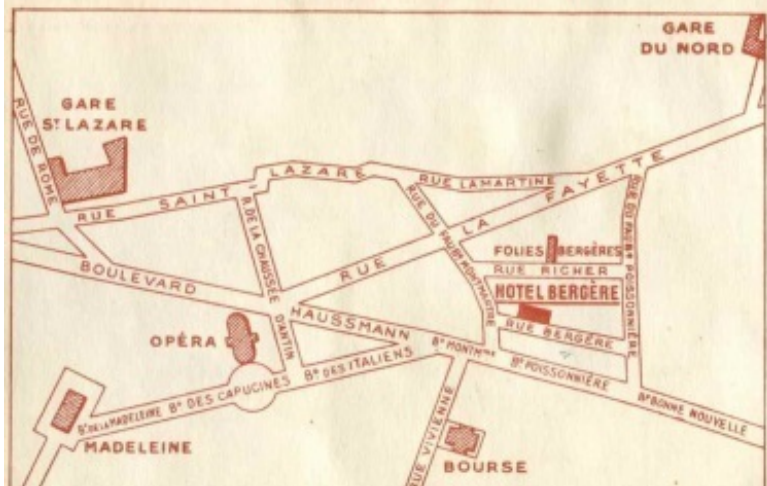
Франция

Когда наш теплоход приплыл в Гавр, нас сразу же посадили на автобус и повезли в Париж через Руан, где нам издали, но всё же показали знаменитый собор, который писал Клод Моне. В Париж мы прибыли вечером, и нас сразу же поселили в отель Бержер. К нам, привыкшим во время командировок к заполнению длинных анкет в гостиницу, процедура поселения показалась очень простой, но, может быть, это была и заслуга агента Интуриста, встречавшего нас.



Hôtel Bergère
34, Rue Bergère, 34
Paris

réserve à
M. BERCHENKO
App' N° 61 Étage 2
Prix _____
et souhaite un bon séjour à Paris.



Карта гостя парижского отеля Бержер

Портье отеля, каждому мужчине, оформляя наш пропуск, незаметно от дам подсовывал рекламку ближайшего стриптиз бара. Рекламка, размером с закладку для книг, демонстрировала танцовщицу, которую можно было раздеть, вынимая тонкие целлофановые полоски. Но даже раздетой, она выглядела гораздо целомудренней по сравнению с тем, что мы видели в Дании. Утром, после завтрака в вестибюле отеля нас встретил гид. В туристических поездках очень многое зависит от гида. В этом круизе все гиды были очень квалифицированные, как на наш уровень, и приятные в общении, но я о них абсолютно ничего не помню, кроме, разве что-то об англичанке, о которой я уже упоминал. Исключением был только наш парижский гид. Прежде всего, он был коренным русским, но русским с тем видом, манерами и речью каким я себе представлял воспитанного европейца. Он был значительно старше всех остальных наших гидов. Но как он нам объяснил, все гиды в Париже проходят крайне строгий экзамен, причём не только по архитектурным достопримечательностям, но и по истории и литературе Франции. В общем, гид должен был быть эрудитом в широком смысле этого слова. Кроме того, необходимо идеальное знание языка обслуживаемых туристов. Русский язык стал востребованным только недавно, и благодаря всему этому наш гид пока что незаменим.

Спокойный, всегда с мягкой иронической улыбкой, он, естественно, не допускал никаких антисоветских выпадов, но и не опускался до проявления дешёвых прокоммунистических и просоветских симпатий, которыми грешили некоторые гиды. Я хорошо запомнил, как во время чуть затянувшегося ожидания автобуса несколько киевлян, и, прежде всего, старший научный сотрудник Института истории КПСС, начали горячо агитировать его вернуться в Россию. Он же со своей обычной иронической улыбкой рассказал о своём друге, которого одолела тоска по русским берёзкам, и он вернулся в Россию. Но тут он быстро убедился, что ему значительно милее парижские каштаны. Увы, было уже поздно.



Наш парижский гид

Утром, только мы немного отъехали на автобусе от нашей гостиницы, наш гид сказал: «Обратите внимание на эту площадь, сейчас она выглядит как самая заурядная парижская площадь, но вечером вы её не узнаете. Это знаменитая Пляс Пигаль. Впрочем, я забыл, что сюда советским туристам приходиться нежелательно». Но тут наш гид ошибался. Вечером, когда мы вернулись, выполнив экскурсионную программу, наш староста сообщил, что о посещении каких-либо заведений там не может быть и речи из-за возможности провокаций, но пройтись вечером по этой площади,

конечно, не в одиночку не возбраняется. Что мы и сделали. Действительно, площадь чудесным образом изменилась, всё сверкало в огнях реклам, по всем стенам были развешаны стенды с большими, тогда ещё, в основном, чёрно-белыми фотографиями, демонстрирующими программу этих заведений. Особенно эффектно смотрелись обнажённые танцовщицы с гладко выбритым лобком, на котором ярко сверкала звёздочка. Мы сделали круг по площади и спокойно вернулись в гостиницу, вполне удовлетворенные. Правда, потом наш староста рассказывал, что уже на собрании старост после Парижа какой-то грузин хвастался, что он посетил Фоли-Бержер, чуть ли не самое знаменитое варьете и кабаре в Париже, и даже демонстрировал элегантно оформленную программку. Мы все прекрасно понимали, что этот любитель кабаре не был простым учителем, каким он, наверное, значился в списках туристов.

В 1996 году, по дороге на конференцию в Лиль, а это была самая первая моя поездка на Запад после 30-летнего перерыва, я сумел сделать себе полтора дневную остановку в Париже. Я тщательно продумывал свою программу, благо у меня уже были солидные путеводители. Но мне и в голову не пришло включить в неё посещение кабаре или варьете, я о них даже не вспомнил. Запретный плод сладок, но когда запрет снят, плод чаще всего оказывается и вовсе не нужным. Ну, а что касается провокаций с советскими туристами, то, боюсь, мы рассматривали всё это тогда лишь как про-

явление сверхбдительности дирекции круиза. Тем не менее уже много лет спустя, я услышал следующую историю, которая произошла примерно в это же время с одним, тогда еще очень молодым доктором физ-мат. наук, которого я числю, кстати говоря, в своих учителях. Молодой ученый прибыл на стажировку в Париже в очень престижную научно-исследовательскую лабораторию. Это была одна из самых первых научных поездок такого рода в послевоенном СССР. Стажировка прошла успешно, результаты были потом опубликованы в солидном журнале, а где-то перед её самым концом новые друзья пригласили его посмотреть стриптиз. Советского ученого коллеги тщательно проинструктировали, и он знал, что, если танцовщица подойдет к нему, то нужно снять какую-нибудь деталь её туалета, предварительно засунув купюру за ее чулок. Так всё и произошло, но когда наш ученый начал расстегивать лифчик, застёжку заело, и танцовщица, пождав несколько секунд, пошла дальше. Что такие проблемы с предметами женского туалета бывают, это, несомненно, и у меня самого случился в молодости такой конфуз, хотя и не с лифчиком и не в стриптиз баре. Каковы были чувства нашего учёного, когда на следующий день ему показали газету с его фотографией и подписью «Советский ученый не сумел справиться с современной техникой». Вряд ли в каждом стриптиз баре Парижа сидел репортер с фотоаппаратом наготове. Кроме того, в конце пятидесятых годов прошлого века фототехника было еще далеко не на том уровне

как в начале второго десятилетия XXI века, когда в луганском ночном баре молодого человека, избивавшего девушку, отказавшуюся с ним танцевать, десяток посетителей клуба снимали на свои мобилки, не вмешиваясь, впрочем, в процесс избияния. Судите о вероятности такого совпадения сами, но молодой ученый, хотя его монографии и переводили на английский язык, надолго стал «невыездным».

Но вернемся к нашему путешествию. Мы носились по всему Парижу, причём очень много пешком. Наш гид задавал темп, который не все выдерживали, но я всё время не отставал от него, и мы постепенно разговорились. Я, может быть, несколько похвастался, что хорошо знаю французский язык, и он даже проверил это, на что я тогда не обратил внимания. Из всего великолепия Парижа, которое нас ошеломило, в моей памяти остались, прежде всего, вечерние фонтаны дворца Шайо, к которым нас подвезли вечером, оканчивая программу дня. Они стали каким-то увенчанием общего архитектурного облика Парижа. Все его улицы, бульвары, площади поражали гармоничностью, целостностью и какой-то непонятной изысканностью. Это были именно завершённые архитектурные ансамбли, а не ряды домов, пусть даже и красивых, как это было во Львове и даже в Ленинграде.

Один из очень немногих разочарований за время круиза стала для меня поездка в Версаль. Может быть и потому, что от дворца короля-солнца после «Виконта де Бражелона» ожидалось какое-то особое великолепие и элегантность.

А тут нас быстро провели через анфилады комнат, убранство которых даже на первый взгляд требовало реставрации, а то и просто ремонта. К тому же в тот год во Франции была поздняя весна и слишком обширные, на мой взгляд, сады во французском стиле выглядели неуютно. Может быть, это была и потому, что предыдущим летом я был в Павловске и в Царском Селе. В залах, которые уже были восстановлены после войны, всё выглядело так, словно сейчас откроются двери, зазвучит оркестр и прошествует пышная процессия придворных во главе с императрицей. В Екатерининском дворце экскурсии проходили медленно и степенно, экскурсоводы никуда не спешили. В Версале же были только толпы мечущихся туристов. Особенно Версаль проигрывал по сравнению с Павловском, возвышенный классицизм дворца, только что восстановленного после разрушений, произвели на меня неизгладимое впечатление.



Автобус был для нас не менее важным средством передвижения, чем теплоход

А на обратной дороге из Версаля в Париж мы попали в автомобильную пробку. Для меня это было первая настоящая автомобильная пробка.

Мы простояли в сумме больше полутора часов, и мы все нервничали, так как боялись опоздать на самое сногшибательное развлечение всего круиза – вечернюю прогулку с шампанским по Сене.

BATEAUX MOUCHES

BATEAUX

BATEAUX MOUCHES - 24 DEPARTS - 2 800 PLACES - 800 COUVERTS
 6 GRANDS BATEAUX - 20 CUISINIERS - 100 MEMBRES D'EQUIPAGE
 LIAISONS PAR VEDETTE RAPIDE. RADIO TELEPHONE OBE 88-00
 VEHICULE A 16.30.
 DIVERTISSEMENTS EN NOCTURNE - **CELLIER** 10 000 BOUTEILLES
 BANQUETS - RECEPTIONS - SEMINAIRES - CONFERENCES.



J.-S. MOUCHE "FLAGSHIP"



PATACHE



GALIOTE



PARISIEN

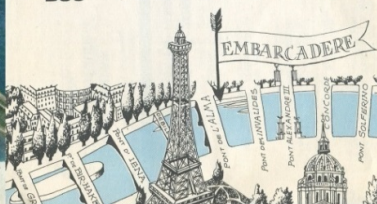


COCHE D'EAU



ACCÈS

MÉTRO : ALMA MARCEAU LIGNE N° 9
BUS : 42. 92. 63. 72. 80. 83. 28. 49.



PONT DE L'ALMA - RIVE DROITE

T. D. PUBLICITE PHOTO R. SCHALL

TPHONE BAL 96-10 +
 TLEX-NAVITOUR 28.898

PARIS 8°

Рекламка прогулок по Сене на катерах

Гид напрасно нас успокаивал, что сегодня вечер воскресенья, и парижане возвращаются после традиционного заго-

родного отдыха. Это происходит в вечер каждого воскресенья, и туристическая фирма это учла. Мы успокоились только тогда, когда автобус выехал на набережную Сены. Но и тут нас ожидала неприятная неожиданность. Прогулка должна была состояться на так называемых Бато-Муш – красивых прогулочных катерах. Посадить на них 700 человек не просто, и, чтобы не мешать обычным экскурсиям, происходящим по расписанию, фирма пришвартовала свои 3 катера к грузовому причалу, где уже стояли грузовые баржи. Чтобы попасть на наши катера, надо было пройти по узеньким мосткам, переброшенным через плоские крыши этих барж. Идти надо было по одному, гуськом, и очередь на посадку, когда мы подъехали, растянулась на 200-300 м. Но гид нас снова успокоил, и мы спокойно отстояли чуть меньше часа. За нами выстраивались еще туристы, то есть мы были не последними, что психологически очень важно в таких очередях. Наконец, мы сели на свой катер, который был самым крайним и был уже почти наполнен туристами. Мы принялись искать удобные места.

И тут вдруг от набережной донеслись крики, к которым присоединились полицейские свистки. Мы ничего не могли понять, потому что с нашего катера ничего не было видно из-за других катеров. Капитан нашего катера что-то переговаривался с берегом, но я ничего не понял, потом катер дал гудок и отвалил от причала. Мы начали рассаживаться, но тут раздались ещё сирены, и мы увидели, как на набережную

выезжают машины скорой помощи. Катер набирал скорость, и причал скрылся из виду. Раздался задушевный голос экскурсовода: «Дорогие советские туристы. Успокойтесь и рас­саживайтесь поудобнее, как раз сейчас, мы будем проезжать мимо самых интересных монументов Парижа, о которых я и буду рассказывать». Мы постепенно приходили в себя, но всё равно прогулка прошла, не оставив в памяти почти ничего.



— Une
t venue
proximité
(Aube).
rres, le
15 ans,
y-le-Roi,
a Seine
en van-
t a dis-

Francis
ste des
plongé,
ps que
ard, et
on œu-

M. Or-
tin, en
M. Bel-
eau, le
te. Ce
carrés
double
ysique,
le bas-
volley-
Orsetti
a Quint-
ntemps
monies
ations
ortant
he, un
e, un
Maison
ure.

Au pont de Saint-Cloud

UN GROUPE DE TOURISTES RUSSES tombe dans la cale d'une péniche

20 BLESSÉS DONT 3 GRIÈVEMENT ATTEINTS

Tragédie hier après-midi à la hauteur du pont de Saint-Cloud où une vingtaine de touristes russes, en visite à Paris, et qui s'apprétaient à prendre place à bord d'un bateau-mouche, ont été victimes d'un fait divers peu banal.

« Il était environ 18 h. 30, a relaté M. Eugène Geroux, 54 ans, le capitaine de la péniche « Jean-Revel ». Ma péniche avait déchargé à Billancourt, en provenance de Montargis, un stock de matériel destiné aux usines Renault, et je m'étais amarré à la hauteur du pont de Saint-Cloud, où j'occupais la seule place disponible au moment où un bateau-mouche se présentait dans l'espoir d'accoster. N'y pouvant parvenir, le capitaine de ce bateau me demanda l'autorisation de se placer bord à bord, c'est-à-dire parallèlement à ma péniche.

» Des touristes russes arrivés hier du Havre et qui devaient prendre place à bord de ce bateau-mouche étaient attendus. Quelques instants plus tard, ils descendaient de plusieurs autocars. Et ce fut le drame. Avec mon matelot, M. Henri Arnoult, 26 ans, j'ai assisté, impuissant, aux scènes de panique qui se sont déroulées sous nos yeux. »

Au lieu d'embarquer par le pont avant de la péniche, les touristes insoucians s'étaient engagés sans se douter du danger sur les écoutilles du « Jean-Revel ». Une bonne centaine franchirent ainsi la péniche quand, sous le poids d'une vingtaine d'entre eux, six écoutilles, bien que soutenues par une poutrelle en fer et une autre en chêne, ont cédé.

« La panique était indescriptible, précise le capitaine du « Jean-Revel ». Des blessés gisaient au fond de la cale, profonde de 2 m. 50, parmi les écoutilles à demi tordues. »

Sur les vingt blessés qui ont été transportés à l'hôpital, 3 seraient dans un état très sérieux.

Quant au capitaine du « Jean-Revel », il a déclaré : « Je me suis amarré avec l'accord de l'inspecteur de la marine fluviale.

» Vers 18 heures, le bateau-mouche qui devait prendre les touristes s'est arrêté à ma hauteur et m'a demandé la place. Fort de mon droit, j'ai refusé. »

On sait ce qu'il en est advenu.

R. D.

DE

A 1
— des
der le
nan,
l'espac
« Gen
cosmic
ait ja
techni
Les
samed
dical.

CROZ

47, b

Le singe bombardait

Вырезка из парижской газеты «Le Parisien Libere», в которой рассказывается об инциденте на набережной

Катер причалил в конце экскурсии в другом месте. Там нас встретила наш гид, который посадил на автобус и отвёз в отель. По дороге он рассказал, что произошло. Оказывается, московская группа приехала самой последней и оказалась в конце очереди. С присущей столичным жителям бесцеремонностью, они решили не стоять, а идти прямо по крышам барж к катерам. Так они и сделали, но, когда вся толпа залезла на баржи, тонкая жестяная крыша одной из них провалилась, и туристы попадали внутрь баржи. В одной из барж были деревянные клетки с курами, вторая была предназначена для перевозки мясных туш, и в ней были размещены железные крюки, на которые подвешивали туши. Крыша провалилась именно у этой баржи, и туристы падали на дно, задевая крюки. Гид сказал, что он может лишь догадываться, сколько людей пострадало, и знает лишь, что было вызвано несколько машины скорой помощи, которые сразу же отвозили туристов в госпиталь. На месте катастрофы всё ещё работает полиция, были вызваны сотрудники советского посольства в Париже.

Дополнительную информацию я получил на следующий вечер из заметки в газете. Ее мне нашел мэр Стэна, о котором написано ниже. Статья несколько по иному описывала происшедшее, так как владелец баржи, дававший интервью

корреспонденту газеты, прежде всего, пытался выгородить себя. Но цифра в 20 раненых, трое из которых серьезно, подтвердила потом и дирекция круиза, добавив, что тяжелораненые уже отправлены самолетом в Москву.

Утром мы собрались в холле отеля совершенно растерянные, но наш гид сообщил, что всё будет идти по намеченной программе. В этот день главным её пунктом было посещение всеми группами теплохода по одному из пригородов, составлявших "красный пояс" Парижа, где дружно голосовали за коммунистов. Но с утра мы посетили Лувр. Конечно, это было, как говорится «Галопом по Европам». Я думаю, что мы прошли около всех из обязательного для обозрения минимума шедевров, но ничего из виденного там у меня в памяти не осталось. Кроме одного – статуи Ники Самофракийской! Я и сейчас не могу понять, почему эта полуразрушенная скульптура произвела на меня такое впечатление. Может быть правы некоторые искусствоведы, считающие, что именно отсутствие самых важных фрагментов человеческого тела – головы и рук придает Нике какую-то сверхъестественность!

После обеда мы должны были ехать в городок Стэн (Stains), коммуны, в 11 километрах к северу от центра Парижа и которой с 1944 года, т.е. сразу после освобождения, руководят коммунисты,

И тут наш гид сделал мне неожиданное предложение: «Николя, не могли бы вы во время этого визита быть переводчиком, а то я при таких встречах всегда себя неуве-

ренно чувствую, вам же будет хорошая практика». Я бросился к старосте, тот подошел к руководителю украинской группы и через минуту вернулся. «Добро, это лучше, чем этот недорезанный белогвардеец!» С момента встречи нас у здания мэрии я играл почётную роль переводчика, что, в общем-то, оказалось делом простым. Нас завели в здание мэрии, всем раздали брошюру, рассказывающую о городе и всей его жизни, кроме того в холле было несколько красивых стендов. Здесь вопросов почти не было, кроме как от старшего научного сотрудника, которой расспрашивал мэра, как долго коммунисты здесь власти, с каким счётом они выигрывают и тому подобные сугубо профессиональные вопросы. Тут кстати выяснилось, что депутатом в парламент от округа, в который входит Стэн, тоже является коммунист, причём тогда очень известный, что привело нашего историка в восторг.

NOTRE VILLE



STAINS

MAI 1966

Девиз города Стэн: *semina metes* (sème, tu récolteras – сей, и ты соберешь урожай). Брошюра 1966 года, рассказывающая о городе Стэн, подаренная нам в мэрии.

После этого была экскурсия по городу, причём смотрели мы не памятники архитектуры, которых в Стэне много, а школы, детские и спортивные площадки и тому подобное. И, наконец, мы направились в строящийся жилой квартал, где осмотрели здания на разных этапах строительства. Закончилось всё осмотром жилого дома, который был готов к сдаче. Вот тут-то мне пришлось поработать, так как главного инженера, который нас сопровождал, засыпали массой вопросов, типа стоимости квадратного метра, квартиры в целом, время постройки, кредиты и тому подобное. К счастью, с правилами образования больших чисел во французском языке я был хорошо знаком, а, если и что-то напутал, то об этом никто не догадался. Больше всего нас поразило внутреннее состояние квартир. Всё было полностью готово к поселению жильцов. Встроенных кухонь тогда не знали, но на кухне всё уже было готово к подключению кухонного хозяйства. В общем, мы уходили ошеломленные всем увиденным.

Последним пунктом программы был дружеский ужин в местном ресторане. Открыл его мэр, рассказавший, как он рад видеть в своём городе туристов из СССР. Проблем с переводом его речи у меня не возникло. С ответным словом

выступил, как всегда, наш историк. Увы, это слово длилось довольно долго, и, когда я начал переводить, то с ужасом понял, что больше трех-четырёх фраз я из себя не выдавлю, так как совершенно не помню, что же он сказал. Наступило неловкое молчание, ибо время выступления историка и время моего перевода были явно несоразмерны. К счастью, мэр всё понял и начал приглашать всех попробовать блюда и вина, которые все были местного производства. Увы, об этом вечере я больше ничего не помню, так как я сидел красный как рак, сгорая от стыда. Историк до конца круиза демонстративно меня не замечал. Только наш гид, всё это время незаметно сопровождавший группу, на прощанье поблагодарил меня и сказал, что я замечательно всё переводил, особенно, спич историка!

Когда я сейчас описывал наш визит в этот город, мне захотелось узнать, что же сейчас происходит там, благо с помощью Интернета получить любую информацию не трудно. Прежде всего, я посетил официальный сайт города, удобный, информативный и заставляющий верить в прямую демократию. Вот, что в целом я узнал с помощью сети. Во-первых, встречавший нас в 1967 году мэр, Луи Борд, оставался им до 1977 года. Оказалось также, что он был одним из руководителей сопротивления в этом районе и сейчас его именем названа одна из главных улиц Стена. Все последующие мэры по сегодняшней день тоже коммунисты, хотя в муниципалитете они уже образуют коалицию с другими левыми сила-

ми. Судя по портретам красавиц на сайте самого муниципалитета, этнический состав коммуны значительно изменился за счёт эмигрантов из Магриба и Черной Африки. Однако никаких конфликтов я не обнаружил, и вообще в Интернете Стэн фигурирует в основном на объявлениях о различных культурных и спортивных событиях. Главной задачей мэрии сегодня является добиться продления линии метро до города из Парижа. Даже не верится, что в наше время может существовать такой тихий уголок. Очень надеюсь, что это не моя иллюзия!



Подставка под вино в парижском ресторане

Наверное, самой большой и самой позорной черной дырой в моих воспоминаниях являются мои впечатления от французской кухни. Я считаю, что я неприхотлив в еде, но хорошую еду ценю, и перед поездкой я много читал о французской кухне.

И вот, хотя всё время в Париже мы питались в различных ресторанах, в моей памяти абсолютно ничего не осталось о том, чем нас кормили. Осталось только одно яркое воспоминание от французских и итальянских ресторанов. В какой-то момент, во время обеда и ужина, около нас выросла официант с сырной доской, на которой лежало бесчисленное, как нам казалось, количество кусочков сыра разной формы и цвета. Среди этого великолепия надо было выбрать на свой вкус кусочек сыра.

Наш гид объяснил мне, что сыры разложены в строго определенном порядке: по часовой стрелке от более нежных сортов к сырам с более ярким и выраженным вкусом. Но мы, попросту, старались каждый раз брать другой сорт сыра, но всё перепуталось, особенно учитывая, что в Италии и Франции были совершенно разные наименования. Чтобы оценить наши чувства, надо напомнить, что мы в то время в СССР знали только твёрдые сыры – костромской, эстонский и так далее, да и те были во Львове не всегда. А о мягких сырах, таких как камамбер и бри, а тем более о плесневых типа рокфора, мы читали только в классической литературе. Впро-

чем, во всём остальном, подчеркиваю, повара нашего теплохода ничуть не уступали профессионалам того класса ресторанов, в которых нас кормили в Париже и Риме.



Cutting cheeses

Cheeses should be cut according to their shape, so that the rind is evenly distributed, and the cheese is then also easier to keep. You should cut:

- like a cake:
round or square
soft cheeses.



- in half:
small goat
cheeses.



- in tapered slices:
pieces of Brie.



- in portions:
pyramid or cone-shaped
cheeses.



- in thin slices:
portions of "Fourme",
which is sold
in disk shapes.



- on the bias:
blue cheeses.



With large cheeses, where only a portion is available for serving, it is advisable when cutting individual servings to ensure that the rind is evenly distributed.

Эту инструкцию, как выбирать, сервировать и хранить французские сыры, мне подарил наш гид. Как он сказал, инструкция на английском, так как английские туристы в этом тоже не разбираются.

В какой-то день после обеда нам дали несколько часов свободного времени. Я заранее запланировал, что мы попробуем посмотреть какой-нибудь французский кинофильм. Благодаря польскому еженедельнику «Экран» я тогда хорошо ориентировался в новинках киноэкрана. Главной проблемой был то, чтобы фильм не был с одной стороны антисоветским, а с другой, чтобы не вышло, что он где-нибудь через полгода появится на наших экранах. Кроме того, нужно было, чтобы кинотеатр, где идёт этот фильм, был недалеко от нашего отеля. Тщательно изучив газеты, лежавшие в холле отеля, я нашёл один единственный приемлемый вариант – фильм «Вива Мария» в кинотеатре на рю Мадлен, недалеко от знаменитого кафе «Максим», о котором я знал по арии графа Данилы из оперетты Легара «Веселая вдова»: «Иду к Максиму я, там ждут меня друзья...».

Во-первых, главные роли играли Бриджит Бардо, секс-символ той эпохи и Жанна Моро, тоже замечательная киноактриса. Во-вторых, действие фильма происходило в Мексике, к которой мы с Г. В. относились по-особому. Трудно сказать, почему это так было, но мы смотрели все мексиканские фильмы про революцию. Как сейчас помню, был такой фильм «Под небом Мексики» с Роситой Кинтана, Так мы его смотрели, по-моему, раза три. Правда, прогрессивные мексиканские деятели культуры называли фильм «Вива Мария» пасквилем на мексиканскую революцию 1914-1920 годов, но с другой стороны было интересно, что из этой темы сделали

французы. Пикантность фильму прибавляло и то, что в рецензиях на фильм писалось, что во время съёмок фильма в массовых сценах участвовали в качестве статистов местные соперничающие банды, и некоторые перестрелки велись по-настоящему, с жертвами! На моё предложение Г. В. сразу согласилась, ей удалось каким-то образом уговорить идти с нами одну из львовских дам, потому что на такие мероприятия необходимо было ходить как минимум втроем. Мы пришли с запасом в 10 минут перед сеансом. И вот тут-то произошёл первый казус. Мы думали, что подождём в фойе, но служащая сразу повела нас в кинозал и, пользуясь фонариком, нашла наши места. Я не знал, что за это ей надо платить какие-то чаевые, и она, постояв около нас, недовольная ушла. Мы не сразу поняли, что это еще далеко не начало фильма.

И только, когда две Марии успешно завершили свою освободительную миссию, в зале включили свет и большинство зрителей стали выходить, мы поняли, что что-то не так. К счастью, мы всё-таки не вышли и дождались настоящего начала фильма и досмотрели его до конца, хотя конец его мы уже знали. Так как мои спутницы не знали французского, и я был вынужден тихонько переводить самые важные реплики, то боюсь, что у них осталось достаточно сумбурное впечатление от фильма, особенно, учитывая, что мы смотрели фильм не по порядку. Но потом наш гид объяснил мне, что такой стиль просмотра очень выгоден для работы служащих кинотеатра, ибо получаемые ими чаевые составляют суще-

ственную часть их заработка.

Моё же самое яркое впечатление от фильма была от одной из финальных сцен. В ней монах, которому в капюшон попала граната и взрывом ему оторвало голову, идёт с этой головой на сложенных в смиренной позе на груди руках. Его голова, улыбаясь, шепчет: «Ох уж эти французские шлюшки». Так как эту сцену мы просмотрели два раза, то я ее хорошо запомнил, и по дороге в отель я с восторгом разъяснял ее дамам, говоря, что это и есть настоящий французский юмор. Боюсь, что дамы моего восторга не разделяли!

Не могу не рассказать ещё один забавный парижский эпизод. Как-то утром мы уже собрались в холле, готовясь идти к автобусу. Один из киевлян несколько задержался. Вид у него был какой-то растерянный, а волосы были мокры. Мы бы, наверное, даже не обратили на это внимание, Но наш гид со своей всегдашней милой улыбкой сразу же обратился к нему: "Вы тоже решили проверить, как работает это устройство в вашем туалете. Многие советские туристы это проделывают с тем же результатом". И он в очень деликатных выражениях объяснил, почему в парижских отелях обязательно присутствует биде. Но наши дамы всё равно были очень шокированы. К счастью, в холле очень вовремя присутствовал представитель Интуриста, объяснивший, что Интурист бронирует советским туристам значительно более высокого класса отели, чем те, о которых рассказывает наш уважаемый гид.

5 дней в море

Из Гавра мы добирались до Неаполя пять суток без остановок, так как плыли мимо берегов Испании и Португалии, управляемых фашистскими режимами. Но дирекция круиза и экипаж делали все возможное, чтобы туристы не скучали. Днём устраивались разные развлечения и игры в салонах, а также чемпионаты теплохода по шахматам, шашкам и нардам. Но погода была прекрасная, и я лишь помню, что я всё время купался и загорал.

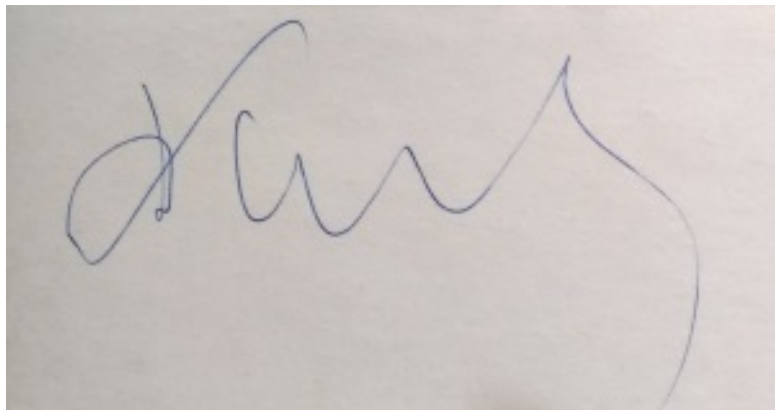
Немало развлечений вызывали проводимые капитаном тренировки команды по обеспечению безопасности рейса. Мы с Галиной Владимировной с особенным вниманием следили за такими процедурами, как эвакуации пассажиров с корабля и ситуация «Человек за бортом». Основание у нас для этого были. Пару лет назад, во время рейса по любимому маршруту Одесса-Батуми на дистанции между Новороссийском и Сочи, днём, в прекрасную погоду, вдруг раздался сигнал «Человек за бортом». Как оказалось, официантка из ресторана во время перерыва в работе сидела на поручнях у самого борта и флиртовала с кавалерами. Она кокетливо покачивала ножками и вдруг свалилась за борт. Тут же прозвучал сигнал «Человек за бортом». За борт полетели спасательные круги, теплоход резко затормозил, а затем медленно повернул назад. К счастью, девица не попала под винт, и,

видимо, сгруппировались, падая, Так что она благополучно вынырнула и поплыла за судном. Трагедии не произошло, но тут началась комедия. Ни один из брошенных с теплохода спасательных кругов не лёг на воду, как ему положено, а вместо этого начал набирать воду, и вставал торчком. Как нам потом объяснили, кругам было не менее десятка лет, и они ссохлись и потрескались. Море было усеяно белыми пятнами, так как бросавшие явно перестарались. Несколько матросов бросилось в шлюпку, которую начали опускать. Но опустившись на пару метров, шлюпка замерла, другие матрасы сели в соседнюю шлюпку, но та вообще не сдвинулась с места. Наконец, третья шлюпка, злые языки затем говорили, что это шлюпка была для самого капитана, благополучно была спущена на воду, у неё даже заработал мотор, и она поплыла. Корабль стоял на месте, девицу подобрали, шлюпка подошла к теплоходу, её подняли, и под гром аплодисментов офицер с лежавшей в беспамятстве девушкой на плече, спустился на палубу. Девушка, как потом выяснилось, упала в обморок, чтобы смягчить гнев начальства и оттянуть неприятное объяснение. Тем временем, шлюпка снова спустилась на воду, и матросы принялись собирать разбросанные на большой акватории спасательные круги, числящиеся на балансе судна. В результате всего этого теплоход опоздал в Сочи почти на час.

На теплоходе «Тарас Шевченко» всё проходило по высшему разряду. По сигналу об эвакуации матросы занимали ме-

ста в шлюпках, которые стройными рядами начинали опускаться, не касаясь, правда, моря, чтобы не тормозить движения теплохода. Мы все четко знали, какая шлюпка наша и где она находится, и даже один раз сели в неё, надев предварительно спасательные нагрудники из своих кают.

То же самое касалось сигнала пожарной тревоги. Мы бросали всё, к счастью, эти сигналы раздавались не во время еды, поднимались на верхнюю палубу и смотрели, как матросы с невероятной скоростью носились по всему кораблю, таща пожарные шланги, огнетушители и тому подобное. Это происходило не менее 3 раз, и у некоторых туристов вызывало раздражение, но матросы напоминали нам о том, что капитан Дондуа один из самых педантичных моряков ЧМФ. Кроме того, он хочет хорошо освоить новый корабль.



Фотография теплохода «Тарас Шевченко» с автографом его капитана, С. Л. Дондуа.

Особенно приятно вспомнить также прием львовской группы туристов капитаном. Такие встречи были традиционны для советских туристов в заграничных плаваниях. Староста вручил ему какой-то типичный львовский сувенир, наверное, еще долго хранившийся в музее теплохода, а капитан подарил каждому из нас первую фотографию теплохода со своим автографом.

Более подробно о непростых судьбах теплохода «Тарас Шевченко» и его первого капитана рассказывается в Приложении.

Вечером были концерты. На нескольких из них выступали известные артисты, ехавшие на теплоходе туристами. Я лишь запомнил прекрасный концерт знаменитого оперного певца, Бориса Штоколова. Дирекция круиза просила выступить и Леонида Утесова, но тот отказался, ссылаясь на здоровье.

Самыми интересными были различные конкурсы музыкальной самодеятельности, подготовленные различными группами. Сколько было их не помню. Помню, только точно, что была узбекская группа, которая и заняла первое место, обогнав нас, украинцев. Репертуар всех этих выступлений был крайне однообразен, во-первых, обязательно частушки.

Мне кажется, их содержание был типично для всех групп. Оригинал частушек нашей группы прилагается в Приложении. Именно благодаря этому листку я вспомнил имя и отчество капитана и повара.

Далее шла какая-нибудь мизансцена. Так как мы только что покинули Париж, то она почти у всех групп было связана с Пляс Пигаль и тому подобное. Мы сочинили, как нам казалось, очень остроумную мизансцену, а роль проститутки обязали играть самую красивую и молодую киевлянку. Я не помню, в чём была, так сказать «соль» этой мизансцены, но запомнилось, как уговаривали эту киевлянку. Было крайне забавно слушать, как почтенные дамы, в жизни секретари райкомов партии, обрабатывали её. К сожалению деталей, я не помню, но этот диалог звучал приблизительно так:

– Почему, именно я должна играть это проститутку?

– Но, милая, вы у нас самая молодая.

– Но проститутки необязательно молодые.

– Но вы у нас самая привлекательная.

– Но проститутки тоже не всегда привлекательные.

– Но, милая, если выйду я, разве кто-то поверит, что даже советский турист может соблазниться на такую!

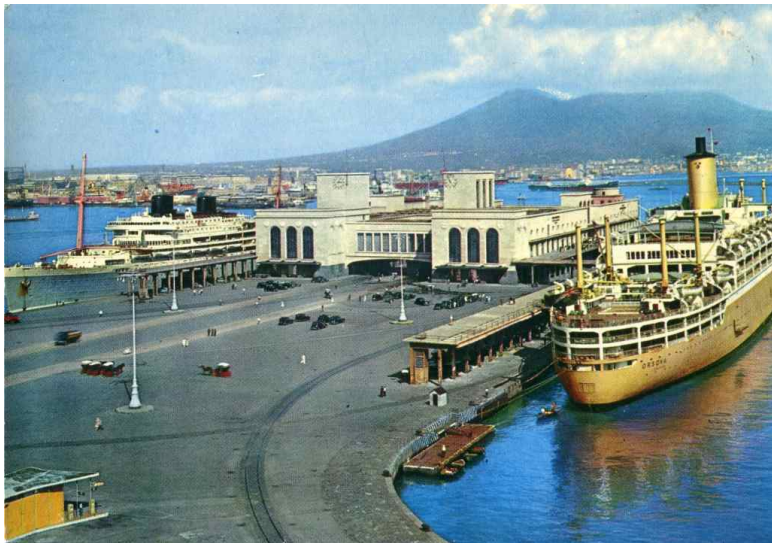
Кстати, эта киевлянка было самым молодым зав. сектором Института Истории АН УССР, а где-то через год получила государственную премию УССР. Но, свою роль она сыграла без вдохновения, и очков на этой мизансцене мы не заработали. После частушек и мизансцены шли песни и крайне

редко танцы. Именно благодаря танцам изящной узбекской пары, узбеки вышли на первое место. Мы заняли второе место благодаря хору, исполнявшему самые популярные на тот момент в Советском Союзе песни Ивасюка и других украинских артистов. «Шлягером» наших выступлений было «Черемшина», которую неизменно требовали на бис. Главное, что эта же киевлянка сумела нас «спеть». Не думайте, что это было просто. Я лично пел первый и единственный раз в своей жизни. Один хор из Сибири во время исполнения песни «Славное море, священный Байкал» под громкий хохот зрителей вынужден был остановиться из-за разнобоя в скорости пения участников. Подчеркну, что профессионалы не имели права участвовать в конкурсе, а только заседать в жюри. Были ещё какие-то мероприятия, в общем, пять суток пролетели незаметно.

Италия

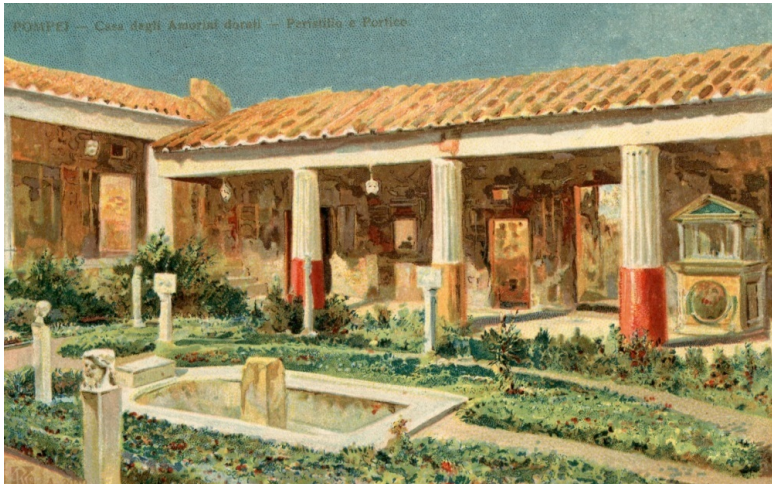
Мы пришвартовались у причала Неаполя, почти точно так, как это показано на открытке того времени.

Погода была превосходная, и весь Неаполитанский залив открывался перед нами. Уже первое знакомство с Неаполем заставила нас влюбиться в него. Мы перенеслись из мрачных прибрежных городов Балтийского и Северного морей в совсем иной мир. Это сейчас, всё что связано со Средиземноморьем: кухня, стиль жизни и всё прочее превратились в объект культа и подражания. Тогда для нас всё это было новым, даже для тех, кто хорошо знал побережье Кавказа – Сухуми, Батуми, всё-таки всё это сильно отличалось от Средиземноморья



Неаполитанская гавань

Смутные воспоминания остались у меня от посещения музеев Помпеи, которые мы посетили на следующий день. Оживляет их лишь один эпизод, когда гид остановился во время осмотра какой-то виллы перед дверью, около которой стоял человек в форме.



Вилла в Помпеях

Гид обратился к дамам и попросил их погулять самостоятельно по вилле, так как картины, которые он будет показывать, разрешено смотреть только мужчинам. Дамы покорно разошлись, кроме одной, которая начала объяснять, что ввиду того, что она занимается античной живописью, ей желательно, как профессионалу, посмотреть на эти картины. Гид попробовал что-то объяснить стражнику, но тот разразился громкой эмоциональной речью, и только, когда дама удалилась, торжественно открыл громадным ключом дверь. Мы, полные благоговейного ожидания, протиснулись в неё.

В комнате были две фрески, на первой мужчина с громадным фаллосом, а на другой любовная пара, причём женщина сидит на мужчине в позе Маленькой Веры из одноименного кинофильма. Признаться, я не видел кинофильма, но я вспомнил эпизод в Помпеях через много лет во время встречи со зрителями Эльдара Рязанова в Ленинграде в годы перестройки. Эльдар Рязанов рассказал, как на такой же встрече в Москве какая-то женщина яростно ругала этот фильм, возмущённо говоря, что она дожила до старости и не знала, что сексом можно заниматься в такой позиции. На это Эльдар Рязанов резонно ответил, что, значит, этот фильм имел еще и учебно-познавательное значение. Слушая его, я подумал, что, может быть, из-за ханжества итальянских музейных властей, наша киевлянка так никогда и не получила такой ценной информации!

На следующий день после посещения Помпеи, мы выехали автобусом по ультрасовременной для того времени автострате Via Solaria в Рим. Поселили нас в отеле, где процедура поселения сопровождалась еще меньшими формальностями, чем в Париже. Пропуск в отеле заполняли мы сами, и, как видно, моя мать заполнила его по-русски, но никто на это не обратил внимания.

**HOTEL
LLOYD**



Tel. 862977
868465
8449289

Telegr. **HOTELLOYD**

ROMA - VIA ALESSANDRIA, 110

M.

3lepeba

PIANO
ETAGE
FLOOR
STOCK

3

CAMERA
CHAMBRE
ROOM
ZIMMER

310

PREZZO - PRICE - PRIX - PREIS
LIRE

I Sigg. Clienti sono vivamente pregati di annunciare la loro partenza entro le ore 12 e di lasciare le camere libere entro le ore 14.

La casa risponde solo dei valori e degli oggetti preziosi depositati presso la Direzione.

Raccomandiamo il nostro Ristorante: aria condizionata, cucina e servizio molto accurati.

Карта гостя римского отеля.

Сразу же началось интенсивная экскурсионная программа, вполне стандартная, выработанная туристскими фирмами за долгие годы. Во всяком случае, когда в 2011 году мы с женой поехали автобусом из Львова, то за эти же 3 дня в Риме мы посмотрели почти то же самое. Единственное, что вместо обзорной экскурсии по Риму, мы поехали археологическим автобусом на Via Appia, только предупредив гида группы, чтобы нас не ждали. В 1966 году это было бы невозможно.

Так как мы, так же как и в Париже, питались в местных ресторанах, то тут я могу что-то добавить к своим кулинарным впечатлениям. Правда, я помню лишь блюда из макарон. И то, это, наверное, только потому, что перед первой трапезой, гид нам прочитала короткую лекцию, о том, что значат макароны для итальянцев, а, главное, как их надо есть. Ни в коем случае не разрезать, а наматывать на вилку, поддерживая их ложкой. Но нас, прежде всего, поразил вкус итальянских макарон, он разительно отличался от тех, что подавали в общепите. Да, даже и дома макароны считались второсортной едой, как мы понимаем теперь, потому что они делались не из той муки.

SERIE C

N° 846724



ISTITUTO GEOFRAFICO DELLO STATO - OFFICINA CARTE VALORI

IL VISITATORE È TENUTO A CONSERVARE IL BIGLIETTO FINO ALL'USCITA. IL BIGLIETTO È VALIDO PER UNA SOLA VOLTA E PER IL GIORNO IN CUI È STATO ACQUISTATO. PRESSO IL BIGLIETTATO È OSTENSIBILE IL REGISTRO PER I RECLAMI. NESSUNA MANCIA

SERIE E

N° 360339



ISTITUTO GEOFRAFICO DELLO STATO - OFFICINA CARTE VALORI

Билеты в музей мы обычно не видели, так как они были у гида. Эти два билета были случайно заложены в путеводитель по Риму. Видно, что их дизайн явно отличается от оформления современных музейных билетов



Ну как не сфотографироваться с капитолийской волчицей!

Назад, в Неаполь, мы возвращались по старой дороге, вившейся по берегу Тирренского моря. Близился закат, и пейзаж

жи, меняющиеся с каждым поворотом, описать совершенно невозможно, я подумал только, что недаром Академия Художеств в Санкт-Петербурге весь 19 век посылала своих воспитанников на стажировку в Италию. Здесь они могли не только учиться у старых мастеров в бесчисленных музеях, но и любоваться ни с чем несравнимой природой, словно созданной для того, чтобы её запечатлеть.

Во время, пребывания в Неаполе, у нас ещё было несколько коротких промежутков свободного времени и я успел осуществить один из почти обязательных ритуалов рядового советского туриста, попавшего на Запад, а именно дегустацию пепси-колы и кока-колы. Я подозреваю, что очень многие туристы с нашего теплохода сделали то же самое, но все мы старались проделывать это незаметно. Современный читатель, наверное, подумает что это было уже избыточной предосторожностью, но достаточно вспомнить что в 1940-х годах по просьбе Георгия Константиновича Жукова американцы лично для него сделали бесцветную кока-колу, которую разливали в простые бутылки с белой крышкой, чтобы они были похожи на водку. Жуков явно не хотел, чтобы его сфотографировали или сообщили о том, что он употребляет такой продукт.

Я вынужден был отложить дегустацию до Италии, так как в Лондоне и Скандинавии было слишком холодно, чтобы потреблять прохладительные напитки, а в Париже пепси-колу и кока-колу не так легко было найти, так как француз-

ские коммунисты успешно боролись с тем, что они называли Кокаколонизацией. В Неаполе эти напитки продавались на каждом шагу, наверное, прежде всего для американских матросов, которые заполняли набережную Неаполя.

И только совсем недавно я узнал, что я попробовал пепси-колу на 3 года раньше самого Никиты Сергеевича Хрущёва. В 1959 году были проведены выставки СССР и США, на которых обе стороны представляли свои научные и культурные достижения. Во время посещения этой выставки в Москве Хрущёв стал жертвой типичной американской провокации. Почти всё время, пока они обходили павильоны выставки, Хрущев и Никсон ожесточенно спорили о преимуществах социализма и капитализма. У разгоряченного этим спором Хрущёва на лбу выступил даже пот, и тут президент компании PepsiCo не упустил своего шанса, который он напряженно ждал с момента открытия этого мероприятия. Он предложил Никите Сергеевичу стаканчик "лимонада". На следующий день фотография Первого секретаря КПСС, пьющего пепси-кола, появилась во многих газетах мира. Не знаю как Никите Сергеевичу, но на меня ни тот ни другой напиток особого впечатления не произвели, в отличии, например, от воды Лагидзе "Тархун" в Тбилиси, вкус которой я помню до сих пор.

Перед отплытием из Неаполя нам тоже дали несколько часов свободного времени, и мы с наслаждением бродили по старому Неаполю, заглядывая в храмы, дворики и маленькие

улучки, во всю ширину которых, в полном соответствии со старыми картинами сушилось белье. Не могу не похвастаться, что именно здесь мы пару раз заблудились, но каждый раз мне удавалось с помощью карты найти правильную дорогу, и я в глазах львовской группы несколько восстановил свою репутацию, подмоченную в ресторане Стэна. За всё время пребывания в Италии не было ни одного мероприятия с идеологическим подтекстом, ни малейшего намека на ЧП, а все памятники архитектуры были мне известны из литературы и даже из школьных учебников истории. Так что тогда в моей памяти Италия осталась лишь как страна изумительной по красоте природы. Увы, мне стыдно, но мне не сподобилось проникнуться духом К. Паустовского, который посетил эти же места с круизом вокруг Европы на теплоходе «Победа» в 1956 г. Для него среднерусский пейзаж с березками был прекраснее всех красот Неаполитанского залива.

Греция и Турция

На пути из Неаполя в Пирей запомнился остров Санторини. Мы проходили его поздно вечером, но нас предупредили, что капитан специально подведёт корабль поближе к острову, чтобы мы могли им полюбоваться. По сигналу из радиорубки мы выскочили на палубу. Небо было звёздным, и силуэт горы четко выделялся на фоне неба. На вершине её мерцало яркое пятно, свидетельствующее о том, что вулкан ещё жив.

В Пирее нас посадили в автобус, и мы поехали в Афины. Увы, из всего пребывания в Греции у меня осталось только одно воспоминание, но зато какое! Это Акрополь и прежде всего Парфенон. Странно, но именно Ника Самофракийская и Парфенон, два полуразрушенных осколка античности, стали для меня воплощением победы человеческого духа над временем.



Вид Парфенона

Завышенные ожидания всегда характерны, на мой взгляд, для туристов, долго ожидающих поездки, и, особенно, если это в первый раз, как это было в моём случае. Может быть, поэтому многое из того, что прославлялось в литературе, так легко стерлось из моей памяти после того, как я это увидел. Но придержи свой пафос, говорю я себе, и поэтому закончу рассказ о Греции совсем прозаически. В Пирее остался ещё час до отплытия теплохода, и нас высадили на какой-то улице, на которой всё – дома, столбы оград, тротуары

и даже мостовые были облицованы серо белым мрамором. Как уверял нас гид, этот мрамор был взят именно из того карьера, откуда добывался материал для Акрополя. Обстановку величественно пошлой роскоши особняков здесь дополняли несколько магазинов, в витринах которых были выставлены статуи всевозможных Афродит и других античных богов, предназначенные для украшения интерьеров дворцов греков из США, которые здесь любят строить свои дома, придавая им «истинно античный» колорит.

Последним пунктом в нашей программе был Стамбул. Должен сказать, что у меня сохранилось меньше всего воспоминания именно от этого города. Трудно сказать было ли это связано с тем, что впечатлений и так было очень много, и наступило какое-то насыщение, или просто пребывание в этом городе было очень коротким – реально не более 3 часов. Больше запомнились не архитектурные памятники этого изумительно красивого города, а организационные моменты. До самого последнего момента было неясно, увидим ли мы его вообще.

Ещё вечером, накануне прибытия в Стамбул, дирекция круиза предупредила нас, что не исключено, что мы вообще не сойдем на берег из-за каких-то дипломатических трений между Турцией и СССР. И вот теперь, когда мы, столпившиеся на палубе, уже увидели, как турецкие чиновники поднялись по трапу, всё ещё были в ожидании. Теплоход пришвартовался недалеко от Галатского моста, и панорама ста-

рого Стамбула прямо перед глазами. Неужели мы не побываем около всех этих минаретов. Но вот староста сообщает, что всё в порядке, надо только без суеты направляться за паспортами.

И тут я должен остановиться и ещё раз попробовать восстановить некоторые важные детали круиза. Я абсолютно ничего не могу вспомнить, как проходил паспортный контроль ни в одном из портов до Стамбула. Помню лишь, что получив свой паспорт из ящичка в главном вестибюле, я устремлялся скорее занять место в автобусе. Дело в том, что ещё в Стокгольме мы поняли, что шустрые молодые киевляне всегда будут занимать в автобусе передние места, удобные для фото и киносъемки, и моей задачей было занять место для Галины Владимировны, которая тогда увлекалась киносъемкой. Поэтому у меня не сохранилось ни малейших воспоминаний о входе и выходе с теплохода, т.е. с территории СССР в чужую страну в 1966 году. Это особенно парадоксально, потому что уже в новом тысячелетии я долго работал в Польше, и мне часто приходилось пересекать государственную границу. А пересечение границ Украина-Польша и Польша-Украина я хорошо помню, так как иногда время перехода границы занимало до восьми часов, и каждый такой переход мог превратиться в настоящее приключение. Но об этом я надеюсь когда-нибудь рассказать в отдельных «мемуарах». По сравнению с этим в Стамбуле всё было просто. Усатый турецкий пограничник внимательно всматривался в фотогра-

фию в твоём паспорте, потом долго изучал твоё лицо и торжественно ставил штамп в паспорте. Всё происходило в главном вестибюле теплохода. Подобная процедура ожидалась и при посадке. В результате наше пребывание в Стамбуле не превышало 3 часов, а у нашего гида экскурсия была рассчитана на 6, и он честно пытался выполнить свою программу. В результате мечети, церкви, фонтаны и прочие достопримечательности смешались у нас в голове, и осталось только свободное время выбрать цветные открытки. И вот уже теплоход отходит от причала. Мы высыпали на палубу и любуемся берегами Босфора, но постепенно осознаем, что это всё! Круиз закончился! Всё уже позади, и вряд ли когда-то повторится! Это чувство я хорошо запомнил!

Одесса и возвращение во Львов

Вечером, после отплытия из Стамбула состоялось торжественное собрание в честь окончания круиза. Оно проходило в помещении ресторана, но оно ничем не напоминало позднейшие застолья, характерные для эпохи застоя и было скромным даже по сравнению с банкетами, которые проходили на этих же теплоходах при завершении рейсов по Чёрному морю лет через 10-15. Не помню, был ли на нём вообще алкоголь. Запомнилось лишь то, что много выступали и говорили. Сперва директор круиза благодарил капитана и весь экипаж за идеальный порядок, как во время рейса, так и при высадке и посадке в портах, а также за атмосферу уюта, созданную на теплоходе. Далее он поблагодарил всех туристов за соблюдение всех правил и за то, что никто не уронил чести и достоинства советских туристов. Затем первый помощник капитана благодарил дирекцию круиза за хорошую организацию маршрута, благодаря которой не было проблем во время рейса и при стоянке в портах, а затем пассажиров за то, что они не мешали команде поддерживать порядок на борту. Выступали представители разных делегаций, благодарившие и тех и других, но при этом львиная доля благодарностей досталась повару и всем сотрудникам ресторана. Атмосфера была дружеской, и все уже предвкушали скорейшее возвращение домой. Сам вечер был недолгий, и те, кто хотел

как следует отметить окончание круиза, разбрелись по барам, благо платежные чеки почти у всех оставались. Утром мы пришвартовались в Одесском порту, хорошо знакомом мне по рейсам Одесса-Батуми. Нас сразу предупредили, чтобы мы сидели спокойно, не мешая проводить осмотр теплохода. А потом нас будут вызывать на высадку, так чтобы первыми вышли группы, которые раньше всех уезжали из Одессы. Мы были спокойны и не спешили, так как поезд на Львов отправлялся вечером. Руководитель нашей группы ещё раз предупредил нас, чтобы мы внимательно просмотрели всю литературу, собранную за поездку, порвали и выбросили в мусор всё лишнее. Это, прежде всего, касалось всякой печатной продукции типа газет и журналов. Он еще раз подчеркнул, что таможенный досмотр будет очень строго строгим. Насколько он мог быть серьезным, я узнал позднее от одного своего коллеги, который преподавал в Алжире. Группа преподавателей возвращалась грузопассажирским пароходом из Алжира в Одессу. Были ограничения на то, что можно было привезти с собой. В частности, можно было привезти только один фарфоровый сервиз. Кто-то уже привёз такой сервиз во время предыдущей поездки домой, и поэтому другой преподаватель, у которого было 2 сервиза, попросил взять лишний сервиз в свой багаж. При досмотре в Одессе в коробке с сервизом был обнаружен журнал Плейбой. Выяснить, кто положил эту порнографию, не удалось, поэтому оба преподавателя были лишены права на дальнейшие выезды за границу.

Пауза затягивалась, и никого не вызывали. Мы поднялись наверх к нашим дамам, и вчетвером стали играть в дурака. Вдруг раздался сигнал пожарной тревоги – 5 коротких гудков. Потом он повторился ещё несколько раз, и кто-то из нас сказал, что капитан переборщил, устраивая учения в такой день. И мы спокойно продолжали играть, но вдруг в каюте потянуло дымком. Мы растерянно уставились друг на друга. Кто-то ещё попробовал пошутить, что дирекцию на прощание угощают шашлыком, но дым был явно не шашлычный, и мы начали понимать, что дело серьезное. И тут по радиосети раздалось громкое сообщение: «Объявлена пожарная тревога. Всем пассажирам, без вещей, срочно покинуть каюты и подняться на верхнюю палубу». Мы бросились к двери. Коридор уже был наполнен дымом. Мы добрались до вестибюля. И тут мы вспомнили, что все документы и ключи от квартиры остались в каюте. Документов у нас практически не было, нас предупредили, чтобы мы не брали с собой ничего типа комсомольских и профсоюзных билетов, но ключи от дома! Мы обратились к офицеру, который на этаже руководил эвакуацией. Он спросил номер каюты. К счастью, она была у самого вестибюля, где мы находились, и офицер послал с нами матроса, чтобы мы забрали документы, и строго предупредил, чтобы мы не брали никаких вещей. Как мы потом узнали, пожар начался на нашем этаже, но в соседнем отсеке, и с другого борта. Поэтому мы легко проникли в каюту, и очень вовремя, так как весь вестибюль уже заволкло ды-

мом и чем выше мы поднимались, тем дыма было больше. К выходу на самую верхнюю открытую палубу мы добрались почти вслепую. С громадным облегчением мы выскочили на свежий воздух и стали пытаться разобраться в происходящем. Большая часть пассажиров уже выбралась сюда. Люди толпились маленькими группами и пытались понять ситуацию. Хорошо, что эта палуба была просторная и места всем хватило.

В одном месте была особенно густо, люди толпились около какой-то мачты. Как мне потом рассказали наши дамы, которым тоже кто-то рассказал, что это толпа собралась вокруг Леонида Утесова, точнее не вокруг Утесова, а вокруг Михаила Водяного. Этому знаменитому артисту Одесской оперетты сразу же, как только теплоход причалил, позволили подняться на борт, чтобы встретить Леонида Утесова. Когда началась тревога, Водяной помог Утесову подняться наверх и там его всячески успокаивал. Говорили, что вид Утесова был совершенно растерянный, и он вряд ли понимал, что ему говорят, но окружающие слушали внимательно, и очевидцы утверждали, что импровизации Водяного были блестящие.



Почти в этом же месте теплоход «Тарас Шевченко» пришвартовался в тот день. Открытка 1975 г., издание Министерства связи СССР.

Но тут раздались sireны пожарных машин, я протиснулся к борту палубы и увидел, как на пирс, где пристал наш теплоход одна за другой въезжают пожарные машины, выскакивают пожарные и разматывают пожарные шланги. Затем в двух или трех местах пожарные ломami разбивают иллюминаторы нижней палубы, вставляют туда наконечники шлангов, в то время, как их другие концы подсоединяют к водопроводным кранам на причале, то есть создаётся впечатление,

что они закачивают воду в теплоход. Тут следует вспомнить, что после Бискайского залива волнение было минимальным, и наши иллюминаторы были широко распахнуты, и мы все время наслаждались свежим морским воздухом. Как назло, в Черном море сразу же началось волнение, и матросы накрепко задраили иллюминаторы кают нижней палубы, чтобы брызги не попадали в каюты. Сейчас же пожарные работали, не покладая рук, а мы ошеломленно смотрим на все это, и тут вдруг снова раздаётся вой сирен, и на причал въезжают две машины скорой помощи, едва втиснувшиеся среди пожарных машин. То есть, видимо, кто-то угорел в дыму или у кого-то что-то случилось с сердцем. Но тут наше внимание снова привлекли динамики радиосети. Они сообщили, что пожар полностью потушен, никакой опасности нет, но пассажиров просят ещё немного побыть на палубе, пока не развеется дым, заполнивший коридоры и вестибюли. Все немного успокоились и начали обсуждать происшествие. Все сходились на мысли, что, скорее всего, замкнулась электрическая проводка или загорелся какой-нибудь мотор. Но всех возмущало то, что после целой лекции, в которой помощник капитана рассказывал о полной пожарной безопасности теплохода, сейчас его коридоры почти мгновенно затянуло едким дымом от пластмассовых обоев, покрывающих стены коридоров. Прошло несколько часов, и нам объявили, что все вестибюли и коридоры проветрены, и все туристы могут забирать вещи и покидать теплоход. Ночевать все могут на

других пришвартованных пассажирских теплоходах, где уже все подготовлено. Исключение составляют пассажиры самой нижней палубы, так как там коридоры и сами каюты заполнены водой, и пройти туда нельзя. Всю ночь вода будет откачиваться, и утром можно будет забрать свои вещи. Мы как раз и принадлежали к этой категории туристов. Остальные члены нашей группы жили на верхних палубах и потому вещи могли забрать, но на поезд они рисковали опоздать, поэтому они решили ехать следующим вечером, так как пароходство обещало достать билеты. На наше счастье, нас в Одессе встречала Вера Степановна, к которой мы и пошли ночевать в том, в чём были в каюте наших дам. С остальными львовским туристами мы договорились встретиться утром в том же вестибюле, где нам всегда выдавали паспорта. Вот для туристов открыли выход, и все хлынули в город. Самое смешное, что никакого ни паспортного, ни таможенного контроля не было. Мы переночевали, а рано утром отправились в порт. Когда вчера вечером мы покидали теплоход, мы не смотрели вокруг, стремясь только быстрее оказаться на суше. Но теперь мы с ужасом смотрели, во что превратился новенький с иголки корабль. Всюду осколки от вдребезги разбитых иллюминаторов, но наиболее жутко выглядел вестибюль закопчённый, так что не было видно ни фотографий, ни картин, которыми он был увешан. Нас уже пустили на наш этаж, где, как сказал сопровождавший нас матрос, вода стояла выше метра. Мы, наконец, добрались до своей каюты. Готовясь

покинуть теплоход вчера, мы для удобства таможенного досмотра все вещи собрали в два чемодана и поставили их на пол. Не знаю, когда, но наши чемоданы были положены на кровати, благодаря чему большая часть воды из них вытекла, и, когда мы поднимались к выходу, вода из них только капала, а не лилась струями, как мы ожидали. В главном вестибюле мы столкнулись со львовянами и договорились встретиться вечером на вокзале в комнате депутатов Верховного Совета. Сегодня, когда я описываю всё это, удивляешься что, никому даже в голову не пришло, что это мог быть террористический акт. Но тогда, и гибель самолета над шотландским городом, и взрывы в аэропортах и метро, и пояса шахидов, и автомобили-ловушки, и всё прочее было ещё впереди. И политические, и этнические, и религиозные противостояния, по крайней внешне, имели еще вполне благопристойный вид. Мы попрощались с членами дирекции круиза и команды, с которыми мы расставались в столь странных обстоятельствах и в таком странном окружении. Но больше всего нас поразили обе азербайджанки, полулежавшие в креслах вестибюля. Их руки были обмотаны бинтами, а на лицах, вымазанных йодам, даже издали были видны следы порезов. Мы, конечно, боялись что-либо спросить и тихонько удалились, ещё раз уточнив все наши планы на вечер. Далее мы отправились на квартиру к Вере Степановне, которая взяла ещё один день отгула, и там начали вынимать вещи из чемоданов, что могли, отряхивая, что могли, отжимая и раскла-

дывая их сушить в ванне и на кухне. Несколько вещей удалось даже выгладить, чтобы переодеться в дорогу. Хорошо, что Вера Степановна нашла фен, что тогда было редкостью, и я попытался просушить чемоданы. Наконец, кое-как сложив часть вещей в чемоданы, а часть в сумки Веры Степановны мы отправились на вокзал. Львовяне уже были там, кроме Ф. П. Вскоре появился и он, сопровождаемый одесскими коллегами. Наконец, когда мы остались одни, Ф. П. рассказал то, что на сегодняшний день известно следствию, которое уже шло. Его сведения мы дополняли тем, что мы сами видели, и что рассказала нам Вера Степановна, видевшая снизу с причала, как шло тушение пожара. Всё началось с того, что стюардесса на нижней палубе подошла к встроенному шкафчику с бельём, собираясь начать подготовку к смене белья. В шкафчике, когда она открыла дверки, раздался негромкий взрыв, и вспыхнуло пламя. Она пыталась закрыть дверки, но пламя уже было слишком сильным. Она бросилась в вестибюль, где нажала кнопку пожарной тревоги и стала кричать о пожаре. Подбежавшие матросы попытались подойти, но клубы дыма уже заполнили коридор, и они побежали за противогазами.

В это время капитан уже знал о случившемся, он связался с начальством Одесского порта, которое сразу же вызвало пожарные машины и вообще взяло на себя всё руководство тушением пожара. Выяснилось, что пожар идёт только на самой нижней палубе, и, чтобы заливать пожар водой,

пришлось с большим трудом разбить несколько стёкол иллюминаторов. И тут кто-то из пожарных, обходя борт теплохода, с ужасом увидел лицо, прижатое к стеклу, и мечущиеся по стеклу руки. Он вызвал людей с ломami, которые с предельной осторожностью стали разбивать стекло. Вначале туда пустили воздух, а потом уговорили находившихся там двух женщин, рвавшихся к воздуху, хоть немного отодвинуться, чтобы полностью разбить стекло иллюминатора, иначе их невозможно было вытащить. Именно в этот момент мы слышали сирены скорой помощи, но не поняли с чем это связано. Полностью разбить крепкое немецкое стекло до обоймы, так, чтобы не осталось никаких выступов, было очень трудно. К тому же женщины рвались наружу, так как каюта была все равно наполнена дымом. Их сразу же забрали в больницу, по пути останавливая кровь и делая перевязки. Пожарные внимательно осмотрели все иллюминаторы по этому борту. А чтобы осмотреть второй борт, был послан катер, проделавший то же самое. Больше никого в каютах не было обнаружено. Единственным утешением этих дам было то, что их каюта было на том борту, которым теплоход причалил. Но возникал другой вопрос, почему женщины не вышли из каюты. Оказалось, что мужья, как это было всегда во время рейса в море, отправились в салон играть в нарды, заперев своих жен в каюте. Когда раздался призыв подняться на палубу, они вышли из салона, почему-то забыв о жёнах.

Дамы начали обсуждать эту проблему, и тут, я, как мне

кажется, в первый раз распустил язык за весь круиз. До этого я старался держаться тише воды и ниже травы, правда я изредка распускал павлиний хвост, демонстрируя свою эрудицию по архитектуре и истории. Но тут я не выдержал. Вначале я лишь загадочно процитировал очень популярную тогда цитату из кинофильма «Белое солнце пустыни» – Восток дело тонкое, Петруха. Когда на меня уставились, я не удержался и рассказал историю, которую я недавно прочитал в польском журнале «Пшекруй». Это были воспоминания секретарши, работавшей некоторое время в офисе, тогда такое слово, правда, не знали, так что надо сказать в конторе арабского нефтяного магната в Швейцарии. Там было куча забавных историй, типа, того как живому барану выпускали кровь в кабинете шейха, предварительно закрыв все окна и двери и удалив всех слуг европейцев, ибо такая процедура являлась грубым нарушением швейцарского законодательства. Но самой пикантной была история об американском бизнесмене и его жене. Этот бизнесмен часто приезжал в Швейцарию, где они с арабским нефтяным магнатом проворачивали очень крупные дела, впрочем, как уверяет секретарша, все в рамках закона. У бизнесмена, человека в годах, была очень некрасивая старая жена, в то время, как у шейха только в Швейцарии были две юные жены. И как-то раз, после достаточно крупного возлияния, в котором участвовали они оба, араб начал спрашивать американца, почему у него такая жена. Тот, видимо опьянев, признался, что его жена

дочь очень крупного богача, и только благодаря этому американцу удалось сделать карьеру. Араб сказал, что прекрасно это понимает, и что это не зазорно ни для кого. На этом разговор закончился, но только араб ещё несколько раз повторил, что он очень уважает своего американского коллегу, и что он, шейх, его настоящий друг. Визит американца длился несколько дней, и в какой-то из них, они поехали отдыхать на какое-то озеро. Там араб предложил покататься на лодке. Но когда жена бизнесмена села в лодку, шейх вдруг вспомнил о неотложном звонке, который необходимо сделать и буквально вытащил американца из лодки. Лодка с женой и двумя слугами шейха медленно удалялась, и тогда араб сказал, что его слова о дружбе не пустые слова и что для своего друга он сделает всё, что может. Указав на лодку, он сказал, что, когда лодка отойдёт достаточно далеко, у её днища выпадут доски, и один слуга и жена американца утонут. Спасется только его верный слуга, который всё это и организовал. Всё будет выглядеть абсолютно естественно, и теперь его друг сможет взять себе в жену любую женщину. Увы, американец не смог оценить всё остроумие этой услуги, а побежал к берегу и начал вопить жене, чтобы они возвращались. Араб пожал плечами, вынул платок и махнул им, Лодка повернула к берегу. Почему-то американский бизнесмен в тот же вечер улетел к себе домой. В своё время воспоминания этой секретарши вызвали скандал. Это сейчас издаются десятки мемуарных книг, типа я была любовницей, женой, личным врачом и так

далее принца, шейха и т.д. В то время это было первая документальная повесть о реальной жизни восточных владык. Увы, мой рассказ не оценили, так как возмущенные дамы накинулись на меня за глупые и пошлые намеки о совершенно невозможных для советских людей поступках. Только Ф. П. промолчал, и по его мрачной улыбке я догадывался, что ему, за его долгую милицейскую практику, приходилось сталкиваться ещё не с такими историями.

К счастью для меня разговор переключился на более злободневную тему. Почему всё-таки возник пожар на теплоходе. Ф. П. сказал, что у следствия пока две версии. Первая, что зажигательную смесь подложили турки. Но турецкие пограничники и таможенники ходили по кораблю лишь в сопровождении матросов. Да и вообще, зачем туркам было поджигать пассажирское судно. Более правдоподобной выглядела версия, что кто-то хотел переправить в Одессу литературу или какую-то контрабанду. Для этого ему надо было создать сумятицу, которая бы нарушила таможенный дозор, что ему в полной мере и удалось. Увы, после приезда во Львов наши пути с высокопоставленными советскими работниками разошлись, я больше с ними не встречался и поэтому свежей информации я более не получил. Более того, нигде об этом инциденте не упоминается, ни в статьях про теплоход, ни даже в биографии капитана Дондуа. Со всем недавно, уже в комментариях и этим воспоминаниям я узнал еще об одной версии о причинах пожара на теплоходе.

Как пишет дочь одного из членов первого экипажа, «Тараса Шевченко», один из пассажиров самой нижней палубы перебрал в баре и заснул, с горящей сигаретой в руке. Загорелось одеяло, пошло задымление. Сработала пожарная сигнализация, закрылись клинкеты. С моей точки зрения списать причину пожара на пьяного пассажира привлекательно, но неудачно. Дело в том, что всё происходило днём, теплоход уже несколько часов стоял на причале, и все пассажиры буквально сидели на чемоданах, ожидая вызова на таможенной досмотр. Если бы даже какой-то пассажир проспал завтрак, то его бы разбудили соседи по каюте.

Вера Степановна написала нам потом, что рейс вокруг Европы в Ленинград, который должен был начаться на следующий день, отменили, и теплоход срочно отправили на ремонт в Румынию. Современный читатель не представляет себе, каким было разочарование туристов, которые уже пребывали в Одессу. Столько усилий, хлопот по выбиванию путёвки, оформлению документов и приведению в соответствующий вид своего гардероба.

Но вернемся в комнату депутатов Верховного Совета Одесского вокзала, чтобы я описал последний хорошо запомнившийся мне эпизод круиза. Все новости были исчерпаны, время до отправления поезда ещё осталось, и наши дамы, в полном соответствии с прочувственным описанием конца своего круиза в советской прессе, жадно разворачивали страницы советских газет, в изобилии лежавших в за-

ле. Скоро разгорелась оживленная дискуссия, и я молча наблюдал, как скромные туристки возвращаются в свое истинное начальственное обличье. Обсуждалась большая статья в «Комсомольской правде» об А. Н. Солянике, капитан-директоре китобойных флотилий «Слава» и «Советская Украина». До появления космонавтов профессия китобоя была самой почетной в СССР. Я много слышал о Солянике, о нем нам рассказывали в школе, часто видел его в кинохрониках, показывавшихся перед художественными фильмами в советское время. В то же время от одесситов я неоднократно слышал, что хотя Соляник и был членом Международного Комитета по регулированию китобойного промысла, его флотилия охотилась без разбора на всех китов, попадавших ей. Главной задачей было выполнение плана. И вот разоблачительная статья. Неужели, наконец, это варварство будет обсуждаться. Но нет, дело шло лишь об обычных для начальства обвинениях в кумовстве, коррупции и злоупотреблениях. Это были совершенно мелкие по сравнению с сегодняшними деяниями грешки, но тогда такая публикация ставила крест на карьере. Тем временем, пока я просматривал статью, В. Е. четким и не терпящим возражения голосом, словно с трибуны, безапелляционно подвела итог дискуссии: «Да, остановить Соляника надо было ещё раньше, но описывать всю эту грязь в центральной газете было совершенно излишним». Оба секретаря райкома дружно закивали головой. Почему в этот момент В. Е. взглянула на меня, и что-то в мо-

ёй выражении лица ей не понравилось, потому что жёстким голосом она спросила: «Вы это поняли, молодой человек?». Я кивнул, и мысль о том, что именно поэтому советские люди так любят слушать радио Свобода, убралась не только из выражения лица, но и вообще из головы.

Дорога во Львов прошла без приключений. Следующие два дня мы разбирали чемоданы, мама всё стирала и гладила одежду, а я старался высушить всё остальное. К счастью, ничего не испортилось, и только всякие информационные листки и путеводители выглядели помятыми, а глянцевые открытки покрылись маленькая сеткой трещин.

На следующий же день, когда я пришёл на работу, парт-орг сказал мне, что организует собрание в СКБ, на котором я расскажу о своих впечатлениях от поездки. Никаких инструкций он мне не давал, он уже понял, что правила игры я уже хорошо усвоил в Политехническом институте. При подготовке я всю использовал брошюру Н. Кривенко «Вокруг Европы», написанную на самом высоком идейном уровне. В качестве иллюстративного материала я принёс открытки, путеводители по музеям, особенно красиво смотрелась брошюрка об экскурсиях в Париже по Сене на кораблях-мухах. Конечно, об инциденте при посадке на этот корабль я не упоминал, так же как и о пожаре на теплоходе. Основное внимание я уделил встречам с французскими коммунистами и в Обществе британско-советской дружбы, возложению венка к памятнику Карлу Марксу и парижским Коммунарам. Не

забыл я и американских моряков, катающихся в каретах по улицах Неаполя, ни американских авианосцев, встречавшихся повсюду.

Рассказ вызвал умеренный интерес. Глупых вопросов мне не задавали, так как парторг не только открыл собрание, но и сидел в зале и даже задал один или два вопроса. Всё прошло очень хорошо, и парторг мне сказал, что, может быть, меня попросят выступить в каком-нибудь цехе. Это меня несколько напугало, так как работницы конвейера могли позволить себе задать и не совсем простые вопросы. Но Бог миловал, больше я нигде не выступал, И вообще старался нигде не говорить о своей поездке. Единственно, что ещё потом долго, когда я заполнял в разных местах анкеты, где обязательным пунктом был вопрос о пребывании за границей, мне приходилось объяснять строгим дядечкам, принимавших эти анкеты, как я в эту границу попал!

Приложения

Характеристики

Мне всегда плохо давалось составление всяких бюрократических документов, а их приходилось делать часто, но, к счастью, их набор был ограниченный и, чтобы облегчить себе жизнь, я старался сохранять их копии. Это касалось и характеристик. Так как исходный документ обычно составлял запрашивающий характеристику, то я обычно вынимал из своего архива предыдущую характеристику и шел к парторгу, на котором лежала обязанность по их изготовлению. Он чёркал карандашом, убирал неактуальное или наоборот что-то добавлял. С этим документом я шёл к машинистке, а далее начинался сбор подписей. Таким образом в моем архиве собралось 8 характеристик. Первая из них датируется июнем 1961 года, а последняя, уже на украинском языке, декабрем 1991 года. Благодаря этому у меня сохранилась и характеристика, выданная для поездки в круиз вокруг Европы.

Но здесь же я с гордостью привожу и неофициальную характеристику, полученную мною по окончании круиза. Прозвище Гиппократ я получил после того, как заклеил пластырем из сумки моей матери царапину на ладони старосты.

ХАРАКТЕРИСТИКА - РЕКОМЕНДАЦИЯ

на инженера лаборатории № 2 СКБ Львовского
государственного союзного телевизионного завода
БЕРЧЕНКО Николая Николаевича

год рождения 1943 , член
ВЛКСМ , украинец , образо-
вание высшее .

Тов. БЕРЧЕНКО Николай Николаевич работает в лаборатории № 2
СКБ ЛГСТЗ с марта 1965 года в должности инженера лаборатории.

За время работы показал себя как грамотный инженер , успеш-
но решающий поставленные перед ним технические задачи .

Активно участвует в жизни коллектива : избран в бюро ком-
сомольской организации СКБ , является членом редколлегии газеты
" Комсомольский прожектор " , неоднократно участвовал в спортив-
ных соревнованиях . Пользуется заслуженным уважением коллектива .

Администрация СКБ , партийная , профсоюзная и комсомольская
организации рекомендуют тов. БЕРЧЕНКО Н.Н. для туристской поезд-
ки по Европе и Африке .



Григорьев / ГОЛОВИН Н.А. /
Вороженин / ГОЛОВИН В.И. /
Полещук / ПОЛещУК Р.П. /

25 декабря 1965 г.
г. Львов



Утверждаю
Секретарь Полезногородного
ПК КИУ
Черновол / Г.Н. Черновол
" 9 " ... 1966 г.

~~Сергей Николаевич~~

Мы все еще ребята, Все государи
прошли

Как в кругу мы собирались, От
долго ждали о ней

Каштан Сергей Ливович, он понравился
всем нам

Уловать его от мажора подают только нам.

Дороже вы ребята и дороже вы
Моя мать

Наша любовь ребята, лучше всех
известное нам.

По дороге не скучаем все равно
от зги.

Дорогой кто кто? Гляди как
кричи от ~~всех~~. Гусь

Мы все скажем по секрету не
говоришь кучкой мы

Всего что куч. кричать по сестре мы.

А директор по телефону хлещет
Наша земля

От точки балетной похвастки он беднее

Круиз

КОПИЯ ЗАКАЗА № _____

Ф., И., О. _____

Адрес _____

Прошу изготовить и выслать мне следующие
№№ фотографий:

Мы посетили для съемки
и еще раз проходим
по шоссе вдоль восточной
части от почитая нас вдали.

Всего: _____ шт. x 15 коп. _____ руб. _____ коп.

Пересылка бандеролью — 30 коп.

Заказ принял и деньги получил:

Заказ выполняет фотостудия «Метрополь»
Москва К-25, проспект Маркса, дом 1.

Частушки для выступления были написаны на бланке для заказа фотографий у окна, где эти заказы принимались, так как ни у кого из нас не было письменных принадлежностей

Почти все туристы имели разнообразную фото и кинотехнику, но качество наших фотографий было далеко не самое лучшее. К счастью, на теплоходе был штатный фотограф, который ездил с какой-нибудь группой и фотографировал самое интересное. Образцы этих фотографий после отхода теплохода из порта вывешивались в вестибюле, и, заполнив соответствующую квитанцию и оплатив заказ платежными чеками, мы потом получили во Львове бандероль со всеми заказанными за время круиза фотографиями. Здесь они не приводятся, так как редакция боялась нарушить авторские права фотографа с теплохода. Но я думаю, что потеря невелика, так как фотограф стремился фотографировать в основном именно достопримечательности, а наши, пусть и технически значительно худшие фотографии лучше говорят о повседневной жизни туристов.

Судьба теплохода «Тарас Шевченко» и его капитана

Сергей Леванович Дондуа родился 1 июля 1922 года в городе Тифлис. В годы Великой Отечественной войны он воевал на сторожевом катере. В 1948 г. окончил Одесское мореходное училище. Дондуа много лет работал в Черноморском морском пароходстве (ЧМП). Работал на различных сухогрузных судах, был капитаном грузового парохода “Карл Маркс” (ранее “Диана” РОПиТа), пассажирских теплоходов “Белоостров”, “Литва”, С 1966 по 1974 годы был капитаном теплохода “Тарас Шевченко”.

Дондуа был первым капитаном “Максима Горького” и командовал им с 1974 по 1986 год. Теплоход “Максим Горький” был построен в ФРГ в 1969 году под названием “Гамбург” для трансатлантической линии Гамбург – Нью-Йорк. В связи с резким повышением цен на топливо корабль оказался нерентабельным и был приобретен Советским Союзом и передан в ЧМП. По комфортабельности и удобству для пассажиров лайнеру не было равных среди пассажирских судов того времени.



Конверт 1975 г., издание Министерства связи СССР со штемпелем почты турбохода “Максим Горький”.

“Максим Горький” сразу стал флагманом ЧМП. Под руководством Дондуа “Максим Горький”, как первое советское пассажирское судно с полностью отечественным экипажем стал совершать с иностранными пассажирами регулярные кругосветные рейсы, круизные рейсы по Средиземному морю, по фьордам ко льдам Шпицбергена. Капитану удалось сформировать на турбоходе слаженно работающий экипаж из нескольких сотен человек для всех многочисленных

служб пассажирского лайнера. Благодаря этим людям, судну за многие годы его эксплуатации удалось успешно пройти через целый ряд непростых испытаний. Но в 1986 году, сделав очередной кругосветный рейс с немецкими туристами, «Максим Горький» зашел в немецкий порт Бремерхафен на небольшой ремонт. И тут случилось ЧП. Новенькая буфетчица капитана сбежала с судна с каким-то немцем! По приходу лайнера в Одессу судном занялись сотрудники КГБ. Всех членов экипажа допрашивали по несколько раз, выясняя малейшие детали их отношений со сбежавшей буфетчицей. Пострадал не только экипаж, но и многие сотрудники отдела кадров ЧМП. А заслуженный капитан, имевший самые высокие правительственные награды, Золотую Звезду Героя Соцтруда, два ордена Ленина, ордена Октябрьской революции и другие, в 64 года был вынужден уйти на пенсию. Скончался Сергей Леванович в 1999 году; и его прах был захоронен по морскому обычаю в кабельтове от Ялтинского маяка в море. Подробно вся эта странная и в то же время типичная история описана в статье Аркадия Хасина «Беглянка» <http://vo.od.ua/rubrics/dalekoe-blizkoe/43651.php>.

После перевода капитана С. Дондуа на турбоход «Максим Горький» капитаном лайнера «Тарас Шевченко» назначили Г. Маричереда. Лайнер по-прежнему совершал длительные рейсы во всех морях и океанах, зафрахтованный самыми различными советскими и зарубежными фирмами. Последний круиз вокруг Европы, называвшийся теперь бизнес-ту-

ром, теплоход «Тарас Шевченко» совершил с 12 июня по 7 июля 1992 года все еще под флагом исчезнувшего государства.

Но в это время уже началась чехарда со сменой судовладельцев и переименованиями. У судна появились неоплаченные долги за бункер топлива, воды, масла, за снабжение продуктами питания, за обслуживание в портах захода. В июне 1998 г. лайнер с пассажирами на борту по прибытии в Пирей был арестован из-за финансовых проблем судоходной компании. Он был выкуплен из плена Черноморским производственным объединением «Антарктика», Но надежды на возрождение украинского пассажирского флота исчезли после убийства генерального директора этого объединения. С 1998 по 2005 г. «Тарас Шевченко» оставался на отстое в акватории Ильичевского судоремонтного завода. В 2001-2003 гг. морской лайнер прошел полную модернизацию согласно требованиям государственного Реестра, и даже в июле 2003 г. совершил круиз по Черному морю с 700 туристами, посетившими Ялту, Сочи, Батуми, Стамбул и Одессу. А затем... 6 января 2005 г. судно переименовали в «Тага» и отправили в Бангладеш для разделки на металлолом. Как говорится, выкрасили и выбросили! Для сравнения, близнец теплохода «Тарас Шевченко» бывший "Александр Пушкин", именуемый теперь «Marco Polo», построенный на год раньше, даже после того как он 1 ноября 2014 года сел на мель у побережья Норвегии и прошел серьёзную реновацию, все еще успешно

эксплуатируется, как это видно в Интернете из расписания круизов на нем в 2018/2019 годах. Судьба теплохода «Тарас Шевченко» постигла и все остальные пассажирские судна, доставшиеся Украине. Причем теплоходы продавали не новым хозяевам, а именно на разделку в металлолом.

Накануне распада Советского Союза, в 1990 году, Черноморское морское пароходство (ЧМП) было одним из крупнейших в мире. Конкретные цифры в различных источниках отличаются, но ниже третьего места в мире я не встречал. В его составе находились более 300 судов различного класса. В это число входили: 21 пассажирское судно общей вместимостью 12 тысяч пассажиромест, По состоянию на 2008 год флот ЧМП сократился до одного вымпела. Это самоходный плашкоут прибрежного плавания «Парутино». У меня нет информации, что что-то изменилось за это время.

Как писал в 2012 году Володимир Ларцев, (<https://www.epravda.com.ua/publications/2012/11/14/343814/>);

«Среди масштабных процессов теневого разграбления государственности после распада СССР наиболее скандальной в этом отношении стала история "дерибана" Черноморского морского пароходства. За 21 год независимости в Украине произошло много событий, в результате которых небольшая кучка высокопоставленных чиновников и приближенных к ним бизнесменов фантастически обогатилась, а большинство народа обнищало. Однако афера по разграблению ЧМП по циничности использованных средств, количеству и

стоимости украденной госсобственности, числу задействованных высших должностных лиц, уголовной безнаказанности ее организаторов и исполнителей и сегодня по праву занимает первое место».

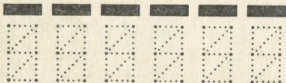


Теплоход „Тарас Шевченко”.
Фото Л. Либмана.

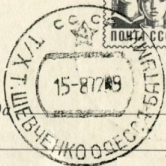
TARAS SHEVCHENKO

Сердечные поздравления
судак Мона Лианого
презузе
Горьшав

15.08.72



Индекс предприятия связи места назначения.



Куда

Пальша

NARSZAWA

Кому

Рашиль Воньшиски

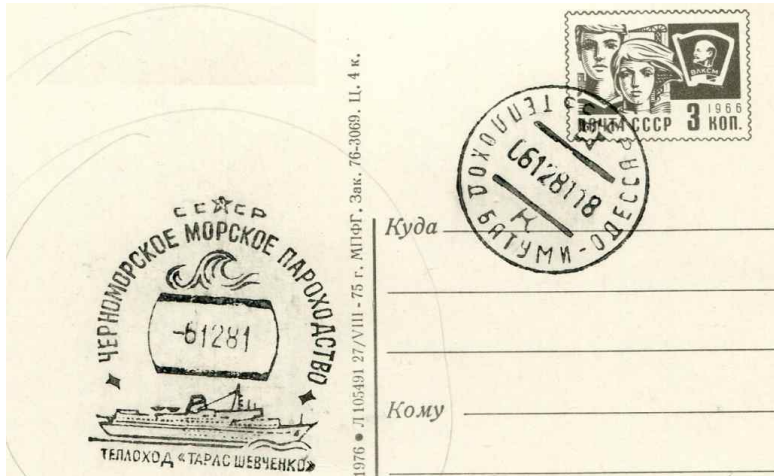
Wieslaw Ryszawy

Индекс предприятия связи и адрес

отправителя:



* Издание Министерства связи СССР, А 10640 26/ХІ 1970. МПФог. Зак. 16398. Цена 5коп.



Открытка 1970 г., фото Л. Либмана, издание Министерства связи СССР и различные почтовые штемпели теплохода «Тарас Шевченко» из моей коллекции, посвященной ЧМП. Прошу обратить внимание, что, в зависимости от того, куда в этом рейсе направлялся теплоход, использовался штемпель «Одесса-Батуми» или «Батуми-Одесса».

При оформлении обложки использована иллюстрация табель-календарика 1964 года для ММФ СССР, фамилия автора и издательство не указаны.

Сканы всех документов, филателистической продукции и фотографии взяты из личной коллекции авто