

Николай Берченко

Круиз вóкруг Европы  
полвека назад



ММФ СССР

Николай Берченко

**Круиз вокруг Европы**  
**полвека назад**

«Автор»

2019

## **Берченко Н. Н.**

Круиз вокруг Европы полвека назад / Н. Н. Берченко — «Автор», 2019

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 сверх меры 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.

© Берченко Н. Н., 2019

© Автор, 2019

## Содержание

Вступление	5
Общая характеристика морских круизов в СССР	8
О достоверности моих воспоминаний	14
Подготовка к круизу.	16
Конец ознакомительного фрагмента.	19

# 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.

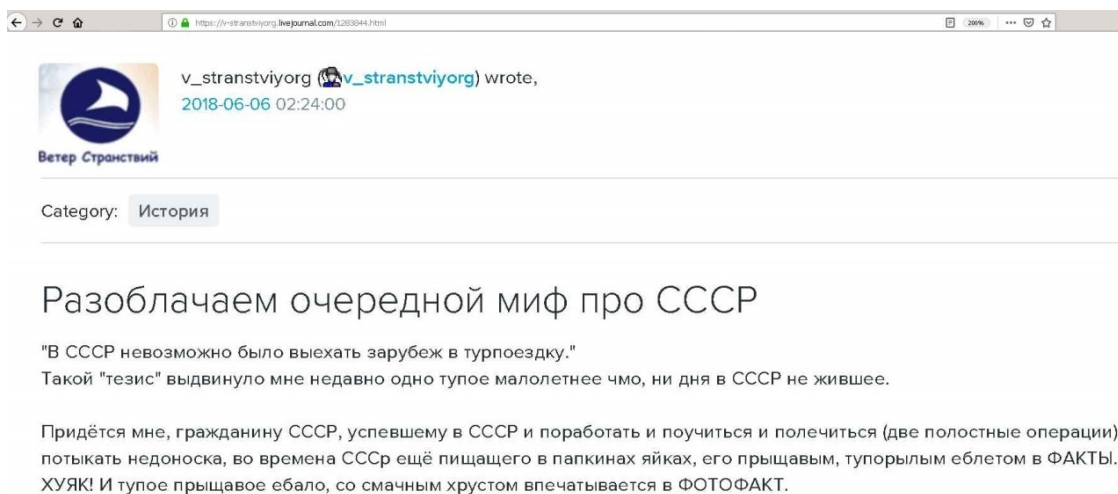
Обе эти брошюры написаны строго в рамках идеологических канонов того времени. Поэтому в своих воспоминаниях о таком же круизе, который произошёл в мае 1966 года, я прежде всего старался уделять внимание тем деталям, о которых в то время было "не принято" писать. Как изменился за это время я сам и весь 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 вспомнил, 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.



### 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 Черноморского 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, Поти и Батуми была возобновлена. Здесь работали такие легендарные теплоходы как «Россия», «Украина», «Победа», «Грузия», «Абхазия» и «Адмирал Нахимов».



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 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. Конечно, 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 творческой 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/raust/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 пассажировместимостью 750 мест и возможностью перевозки автомобилей являлись на тот момент самыми комфортабельными среди советских пассажир-

ских 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 пролётами 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 заложен 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 всегда 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 именно 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 Всеволод 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 совершена, 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 обоим 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 полностью 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 вросшие 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 принцессы, 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!

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.