

Анатолий Волков



**1981 ГОД
О 23 ДНЯХ
И ЕЩЕ КОЕ О ЧЕМ**

Путешествие по Средиземному морю

Анатолий Волков

**1981 год. О 23 днях и еще
кое о чем. Путешествие
по Средиземному морю**

«Издательские решения»

Волков А.

1981 год. О 23 днях и еще кое о чем. Путешествие
по Средиземному морю / А. Волков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-747670-0

Во время круиза по Средиземному морю в 1981 году (как и в других путешествиях) я ежедневно вел подробные записи обо всем, что повстречалось, что увидел, чему удивлялся. Так как это было свыше трех десятков лет тому назад, в советское время, о котором молодое поколение имеет весьма смутное представление, да и люди постарше уже забывали о многих повседневных делах, я постараюсь напомнить и о них.

ISBN 978-5-44-747670-0

© Волков А.

© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
16 октября 1981 года. Завтра, наконец-то, убываем, а пока, как говорится, забот полон рот	8
17 октября 1981 года. Морской круиз мы начинаем в воздухе	9
18 октября 1981 года. Сегодня целый день гуляли по Одессе, а в порту увидели наш теплоход	11
19 октября 1981 года. Днём ещё в Одессе, а вечером уже в море	12
20 октября 1981 года. Чёрное и Мраморное моря. Босфор	15
21 октября 1981 года. Пирей, Афины и Акрополь	19
Конец ознакомительного фрагмента.	21

1981 год. О 23 днях и еще кое о чем
Путешествие по Средиземному морю
Анатолий Волков

© Анатолий Волков, 2016

Редактор Lolita Волкова

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

- В сущности, путешественником надо родиться.
 - У путешественника нет памяти (о необходимости вести дневник).
 - Путешествия потеряли бы половину своей прелести, если бы о них нельзя было бы рассказывать.
- Н. М. Пржевальский**

«Записывайте жизнь, записывайте, иначе она утечет и забудется», – писала Лидия Корнеевна Чуковская. И это верно.

Если сейчас мы что-то знаем о прошедших веках, то только благодаря трудам писателей, историков, просто рядовых граждан переписывавшихся между собой, ведших записи в дневниках и т. п. Например, Н. М. Карамзин оставил нам «Письма русского путешественника», П. В. Анненков «Парижские письма», В. П. Боткин «Письма об Испании». А что останется от нашего времени? Смски? Чьи-то мнения в Интернете, зачастую напоминающие послания оставляемые любителями эпистолярного жанра на заборах, стенах, скалах и других местах?

Не могу сказать, что и я постоянно вёл или веду дневники, но случилось так, что в 1981 году мне посчастливилось совершить круиз по Средиземному морю на теплоходе «Белоруссия». Во время этого путешествия, также как и других, я ежедневно вел подробные записи обо всем, что повстречалось, что увидел, чему удивлялся.

И вот, разбирая недавно свои архивы, я обнаружил их и подумал, что они могут заинтересовать как тех, кто там не бывал, а уж кому пришлось посетить эти удивительные края, напомнят о них. И еще. Так как это было свыше трех десятков лет тому назад, в советское время, о котором молодое поколение имеет весьма смутное представление, да и люди постарше уже забывали о многих повседневных делах, я постараюсь напомнить и о них.

А пока маленькая историческая ремарка для создания атмосферы.

В то время я возглавлял в Министерстве культуры Казахской ССР, планово-экономическое и финансовое управление. Время было осеннее, середина октября, когда для плановиков и финансистов в то время наступала так называемая «уборочная», т.е. завершение составления и защита в Госплане и Министерстве финансов проектов плана и бюджета на следующий год. И надо же было такому случиться, что в это же время первый заместитель Министра Исаак Иванович Попов, курирующий мое управление, как на грех, срочно убыл на учебу, а в круиз мы уезжали с другим заместителем Министра, который к тому же был руководителем нашей казахстанской группы. Это был удивительный человек.

Как отмечает в опубликованной 28 мая 2011 г. в газете «Казахстанская правда» заметке Галия Шимырбаева: он прошел путь от простого сельского учителя до первого секретаря ЦК ЛКСМ Казахстана, министра культуры Каз ССР, секретаря ЦК Компартии Казахстана, но широкой общественности Узбекали Джанибеков больше известен как учёный-исследователь и незаурядный историк-этнограф. В 1981 году по его инициативе был создан институт «Казпроектреставрация», в задачу которого входило исследование состояния памятников истории Казахстана, составление карт и опорных планов городов. Но он не только заложил основы реставрационной школы Казахстана – благодаря У. Джанибекову в жизнь вернулись айтысы, празднование Наурыза, а многим репрессированным возвращены их добрые имена. Среди них – Шакарим Кудайбердиев, Ахмет Байтурсынов, Магжан Жумабаев и Мыржакып Дулатов.

И ещё – в это же время сотрудники Министерства переезжали в другое здание.

Как писала о нём 14 июля 2011 года газета «Вечерний Алматы» в статье «Где эта улица, где этот дом?»: двухэтажное деревянное здание, построенное в 1890 году по заказу Верненской городской думы по проекту Павла Гурдэ для реального училища. Поскольку это было учебное здание архитектор, например, настоял на замену каменных лестниц деревянными, а само оно было щедро украшено резными карнизами и другим декоративным убранством. Гурдэ считал, что это здание по размерам и расположению в нём комнат соответствует всем требованиям науки и Учебного начальства, поэтому он отмечал, что «...ни одно учебное заведение в Семиреченской области и даже других провинциях Сибири не может сравниться с Верненским городским училищем».

Поскольку, как правило, отношение к любому переезду, как и к ремонту, у всех весьма отрицательное, такое же и к нашему отъезду, понять было можно. Мне же, помимо чисто служебных дел, еще, как и старосте нашей казахстанской группы, о чем я расскажу ниже, пришлось потрудиться на славу. Так что дни 15 и 16 октября предшествовавшие отправлению в путь были не из самых легких.

Ну а теперь на ваше рассмотрение выношу и записи из дневника.

16 октября 1981 года. Завтра, наконец-то, уезжаем, а пока, как говорится, забот полон рот

Сегодня дозвонился в Одессу, в «Интурист» и поговорил с ответственной там, в Интуристе, за наш круиз Надеждой Ильиничной Скороход. Она мне сообщила, что и как нам предстоит делать после прибытия группы в Одессу.

Оказывается у нас не самый лучший вариант с жильем, а остальное нормально. Группы из Кирова и Башкирии будут размещены в гостинице «Чёрное море», из Донецка – в «Пассаже», а мы, саратовцы и ярославцы в кемпинге. Остальные – Чувашия, Москва, Мурманск, Киев – прибудут в день отправления прямо на морской вокзал.

Руководитель нашей группы Узбекали Джанибеков вылетает отдельно и прибудет 18-го вечером в гостиницу «Чёрное море».

17 октября 1981 года. Морской круиз мы начинаем в воздухе

Сегодня вылетаем. Прямой рейс из Алма-Аты в Одессу отправляется в 15 ч. 30 минут по московскому времени, а прилететь туда мы должны завтра в 1 ч. 10 минут, т.е. в пути будем чуть около 10 часов. При этом если бы мы полетели через Москву, то потребовалось бы 4 + 2 часа в полёте, да еще 2 часа на переезд из Домодедова во Внуково, или 8 часов. Чудеса.

Собираться мы начали на нашем городском аэровокзале с запасом – в 16 (по времени Москвы – в 13) часов. Примерно в течение получаса все собрались, а регистрацию начали, как и полагается, в 17 часов. Довольно быстро все, в том числе и мы с женой Розой Сафаровой, зарегистрировались, прошли в накопитель, а оттуда на автобусы и поехали в аэропорт. Дочка Лолита провожала нас до последнего.

Самолёт взлетел не в 18.30, или уже переходя сразу на московское время в 15.30, а в 16. Летели довольно спокойно, но без приключений не обошлось. Наш «партайгеноссе» как мы называли партгруппорга нашей группы (в то время в туристических группах были и такие) Курымбаев Турсунали Турсынбекович оказался без места, которого около четвертого ряда, у аварийного трапа, попросту не было, т.к. кресло «Е» оказалось снятым. Но все утряслось, ему отыскали другое. В 19.35 при изрядной болтанке приземлились в Тбилиси. Ветер был сильный, спускаясь по трапу, приходилось держаться за поручни – сдувало. Выход в город оказался сбоку от здания аэровокзала, что при такой погоде оживления у нас естественно не вызвало. Само здание не очень велико и напоминает недавно выстроенные в Казахстане областные аэровокзалы. Очень красиво смотрятся на тёмном фоне выполненные никелированными буквами по-русски и по-грузински надписи с просьбой «Не курить».

Публика в здании была рядовая, довольно невзрачная, что изрядно удивило. Организovanности в работе службы перевозок было явно недостаточно. Взлетели мы в 21.55, т.е. через 2ч.20 минут после прибытия, а как мы садились в самолёт – это вообще было уму непостижимо. Пассажиры из Тбилиси, вылетающие этим же рейсом, ринулись к трапу и забили его до входа в лайнер – и как этот несчастный трап не перевернулся, одному Богу известно. Их потихоньку отнесли на 2/3 трапа, но дальше, как говорится, нашла коса на камень, сдвинуть больше никого не удавалось.

Поскольку по правилам сначала должны были пройти на борт транзитники из Алма-Аты, в этих условиях нам пришлось очень и очень сложно. У кого-то оторвали хлястик от пальто, у кого-то ещё что то. В конце концов, все-таки взлетели.

В 23.20 сели в Симферополе, где было уже +5 градусов, против +12 в Тбилиси. Как всем нам ни хотелось выходить мёрзнуть, но из самолета всех выпроводили, т.к. при заправке находится в нём, в целях нашей же безопасности, нельзя.

Вышли. Померзли не в новом, а в старом аэровокзале, точно в таком же, как у нас в Балхаше, затем в накопителе и, наконец-то, нас пригласили в самолёт.

В 1—00 взлетели и в 1—45 сели в Одессе, где уже было +3 (брр..р!). И, о радость, увидели турист из нашей группы Едильбаева Сергали Сагындыковича, начальника отдела треста Казахремстроймонтажа, который приехал сегодня поездом и теперь встречал свою жену Едильбаеву Алефтину Михайловну врача-лаборанта Центральной больницы IV Главного управления при Совете министров Казахстана. Он уже нашел ожидавший нас автобус.

Мы быстро получили и погрузили свои вещи и поехали через всю Одессу, которая так красива ночью с борта самолёта, когда море огней разбросано чуть ли не до горизонта (в отличие от Алма-Аты) но такая старая, обшарпанная вблизи.

В кемпинге достучались до дежурной. Оказывается, нашу телеграмму здесь в Интуристе поняли неправильно (мы вылетели 17-го, а прилетели 18-го) и встречали нас две ночи подряд. За это с нас хотели получить, с учетом брони, чуть ли не за пребывание здесь с 15-го по 19-ое октября включительно. С шумом сошлись на 18 и 19 и плюс бронь. Итого по 4 рубля 50 копеек (1р50к х3) за пребывание в кемпинге чуть больше суток.

Общий счет за всех получил я, оставил паспорт, ведомость на всю группу, и мы отправились устраиваться. У нас, с женой домик хорошенький, кирпичный, двухместный, с туалетом и – о ужас – с неработающим отоплением, как и в большинстве других домах.

Только холостяки из нашей группы, получили два домика из смежных комнат на два и три человека. Само собой они хорошенько отметили это дело. Легли мы в ледяную постель только в 4 часа. Собственно уже 18-го. Такой получился длинный по времени и в пространстве день.

18 октября 1981 года. Сегодня целый день гуляли по Одессе, а в порту увидели наш теплоход

С точки зрения на предстоящее нам путешествие день, в общем-то, малоинтересный. Но все-таки два слова и о нем. Поднялись мы после 10-ти, хотя вылезать в эту холодищу очень уж не хотелось. Как вчера и договаривались – сдали деньги нашему групповому казначею – тоже Волковой только Тамаре Диодоровне заведующей секцией магазина Детский мир в Алма-Ате и она с Молдагаринным Аскар Мауленовичем ведущим инспектором Министерства культуры и Кимом Сергеем Викторовичем инспектором РВЦ ЦСУ, поехали в Агентство Аэро-флота к групповому диспетчеру по транзиту. Деньги у них пока не приняли, но рейс на 10-ое ноября забронировали.

Мы же с женой отнесли в гостиницу «Красную» маленькую посылочку Фоминой Анне Наумовне, которую нам, перед отъездом, передала дома в Казовпрофе её сестра. Потом погуляли по Одессе, заодно отправив домой телеграмму. Добрались и до морского порта, а там – о чудо! – стоит наша «Белоруссия» такая огромная, что просто дух захватывает. Обошли ее со всех сторон, осмотрели, и она нам понравилась еще больше.

В это время мимо неё проплыл маленький пароход под названием «Солнцедар». Мы даже удивились такому названию, ибо в те времена под такой же вывеской продавалось дешёвое алкогольное пойло.

Но всё это светлое завтра, а сегодня полтора часа добирались до нашего кемпинга. В домике также холодно, но уже не так как ночью.

Центр Одессы – Дерибасовские и другие улицы почти сплошные кафе и магазины в первых этажах. Магазин «Березка», в котором в те годы торговля осуществлялась только за валюту, здесь называется «Каштан».

Погуляв, зашли в строго оформленную «чайную» при булочной, и с удовольствием попили вкусного чая. Всё оформление в здании выдержано в тёмных тонах, в интерьере много дерева.

19 октября 1981 года. Днём ещё в Одессе, а вечером уже в море

Встали сегодня в 7 часов, так как в 8 за нами и двумя другими группами должен был прийти автобус, марки «Икарус», чтобы отвезти нас в Порт-клуб на предотъездную беседу и так далее. Оббегал всех, получил штампы у всех горничных (к счастью никто не проштрафился), сдал их администратору, получил свой паспорт и чуть ли не в 8.30 (вот спокойный у нас народ!) поехали. В 9 часов приехали в Порт-клуб, а в 9.10 пришел и наш руководитель, который теперь с нами. Да, в автобусе встретились с прилетевшими вчера вечером карагандинцами. Узбекали Джанибекович сразу же поинтересовался, как у них обстоят дела с обратным выездом. Оказывается они еще не бронировали свой рейс и сразу же отправили одного человека в Агентство.

В это время нас пригласили на выступление представителей Дирекции круиза и других товарищей. Группы разбили по номерам: 1 – Кировская, 2 – Чувашская, 3 – Мурманская, 4 – Башкирская, 5 – Московская, 6 – Донецкая, 7 – Ярославская, 8 – Саратовская, 9 – Киевская, 10 – наша Казахстанская и 11 – Молдавская.

Представили переводчиков, которые будут сопровождать каждую группу, у нас Вера Аркадьевна. Затем проинформировали о том, что нам можно будет покупать, а также и что брать будет не нужно. Начали с радиотоваров (приемники, магнитофоны и т.п.) – не более одного экземпляра. Далее трикотажные изделия – не больше 5 предметов. Джинсы – одну штуку. Ткани – 30 метров, в т.ч. кримплен и некоторые другие виды по 5 метров, пряжу – 3 килограмма, ковровые изделия – 1 т штуку и т. д. Можно также привезти и еще одну норму чего либо, но за каждую из них придется платить, например, за джинсы 50 рублей таможенной пошлины, что при значительных зарплатах тех времён в 120 – 150 рублей, конечно, чувствительно, и т. д. Это для того чтобы не было особой охоты везти лишнее. Нельзя привозить также свыше двух фотоаппаратов и т.д., и т. п. Нельзя ввозить милитаристские игрушки, порнографию, наркотики, звуковые автомобильные сигналы, религиозные, сионистские, всякого рода пропагандистские и иные наносящие вред печатные и иные изделия (в т.ч. крестики и пр.). Нельзя получать там от кого либо, а затем и ввозить подарки, как от родных, близких, знакомых и, тем более, от незнакомых. Нельзя в зарубежных странах ввязываться в какое либо течение жизни, критиковать что либо. Надо уважать местные традиции и обычаи. Не поддаваться никаким провокациям. Могут быть, например, даже такие: предлагают какие-либо якобы секретные материалы, брать которые нельзя ни в коем случае, так как потом обязательно вас задержат, а у вас «такие!» материалы. Или, предложат чистые паспорта, пообещают всяческие льготы, т.е. постараются поймать на это дурачков, которых сначала используют в различных пропагандистских и прочих целях, а потом выкинут за ненадобностью. И ещё. Ни в коем случае вы не должны ченчевать. Тут же был задан вопрос – а что это такое, т.к. многие не знали что это обмен, в том числе и валют.

Кстати, вернувшись домой через четыре года после этого путешествия, я прочитал в газете «Огни Алатау» от 17 сентября 1985 г. заметку под заголовком «Вдали от Родины». В ней, в частности, говорилось: «Ежегодно тысячи жителей Алма-Аты и области выезжают в туристические поездки по зарубежным странам. Где бы они ни бывали, всюду достойно несут высокую честь своей великой страны. Но, к сожалению, бывает и по-другому. Ситуации во время поездок по капиталистическим странам бывают острые. Так, в Париже в автобус, который вёз алма-атинских туристов, подкинули баллон со слезоточивым газом. Явно кто-то рассчитывал вызвать панику, нелестные высказывания в адрес французских властей. Расчет не оправдался. Хотя подобный трюк с газом повторялся дважды, алма-атинцы сохранили спо-

койствие и такт, тем самым укрепив уважение к себе со стороны обескураженных сотрудников французского туристического бюро. В Каире на долю алма-атинской группы тоже выпало серьезное испытание – их буквально атаковали какие-то тёмные личности: хватали за рукава, за плечи, громко кричали, что-то предлагали купить, обменять. Разворачивалась явно запланированная провокация, да еще под присмотром трёх невозмутимых полицейских. Кто знает, чем бы это кончилось, допусти туристы несдержанность. Этого не произошло. Посрамлённые и разочарованные, провокаторы убралась восвояси. В некоторых странах нашим землякам прямо, без обиняков предлагают сменить гражданство и родину, сулят золотые горы, мыслимые и немыслимые блага – излюбленный приём империалистических спецслужб. Едва встретив решительный отпор, проповедники райской жизни поспешно ретируются».

* * *

Когда сейчас я перебираю эти записи, понимаю, что главного то нам и не рассказали – а именно куда мы едем, и на что следует обратить особое внимание.

И только сейчас, перебирая свои архивные материалы, я наткнулся на опубликованную в 1983 г. в №9 газеты «За рубежом» статью под названием «Средиземноморье: история, мифы, реальность». Она начиналась следующим абзацем:

«Средиземноморье славится не только богатейшей историей, уникальной природой и памятниками культуры, но и таит в себе многочисленные загадки, разрешить которые наука до сих пор не смогла. Как возникло Средиземное море – гигантский водный бассейн площадью 2,5 миллиона квадратных километров! Почему и по сей день территорию многих стран на его берегах сотрясают землетрясения и извержения вулканов? Удастся ли разрешить сложные экологические проблемы этого района, обязанные своим возникновением бездумному хозяйствованию капиталистических монополий, хищнической эксплуатации его богатств?»

Автором очерка, в которой давались ответы на эти вопросы, был Рик Гор, «НЭШНЛ ДЖИОГАФИК», Вашингтон.

* * *

Увы, об этом нам не рассказали, а прослушав предупреждения о провокациях, мы поехали на Морской вокзал.

Там заполняли таможенные декларации, сдавали деньги на обмен на внутрипароходные (только) чеки Внешпосылторга, по 10 рублей в книжечке, сдавали также деньги на общий аккредитив. А затем у нашей, донецкой и молдавской групп дело встало. Оказывается, что в соответствующей инстанции кто-то не так поставил печати в наших паспортах (не совсем чётко) и их пришлось заново оформлять. Одним словом мы получили их только в пятом часу, после этого прошли досмотр (таможенный) и, наконец-то, отправились на корабль. С собой занесли и сувениры, в основном изделия народных промыслов, всевозможные значки и т.п., для раздачи их в поездке гидам, водителям и другим кто будет сопровождать нашу группу.

И вот, наконец-то, начали подниматься по трапу на наш теплоход. У входа пограничники. Лица у них строгие, внимательно смотрят на лицо, в паспорт и – «ПРОХОДИТЕ»!

На корабле очень роскошно. Всех встречают стюардессы и разводят по каютам. У нас с женой №2046 на четверых на второй палубе. Соседи у нас заведующий отделением НИИ кра-

евой патологии Крутоногий Борис Абрамович и его жена старший научный сотрудник Медицинского института Китайгородская Вера Яковлевна.

Поскольку моя жена, Роза Сафаровна тоже заведует кафедрой Организации механизированной обработки экономической информации Алма-Атинского института народного хозяйства, то получился учёный междусобойчик.

Внизу слева и справа широкие диваны, а сверху такие же, но пока откинута. В каюте четыре индивидуальных шкафчика, закрывающиеся входным ключом. Перед иллюминатором стол с настольной лампой, перед ним два широких стула. Есть также туалетный столик с внутренней подсветкой. Великолепный санузел с душем. В каюте имеется регулируемая система принудительной вентиляции и много другого интересного, но, конечно, все побежали на верхние палубы. Посмотреть какие они и, конечно, на отплытие.

На палубах увидели два бассейна – большой и глубокий и небольшой – мелкий. Посреди судна на самой верхней палубе огражденная сверху и с боков спортплощадка с баскетбольными щитами.

Ну вот, с опозданием на 40 минут – в 17.40 началось отплытие. В путь дорогу нам накрапывал дождик. Наша машина потихоньку повернула направо, затем налево, прошли мимо маяка и – Одесса осталась позади.

Спустились вниз и занялись раскладкой вещей по местам. В это время прозвучало объявление по внутреннему радио о том, кто, когда, в какую смену будет питаться. В первую смену наша группа с группой из Чувашии в ресторане «Брест» и четыре других в ресторане «Минск», затем, во вторую смену, соответственно две и три других группы. Начало ужина в 19 и 20 часов.

Ну, вот прозвучало и приглашение нашей смены на ужин. Идем, осматриваемся, все вокруг очень, очень красиво. В это время началась боковая качка, не очень сильная, но все-таки заметная. Но, за время, проведенное в Порт-клубе и на Морском вокзале, все так оголодали, что набросились на ужин, невзирая на качку. Правда, утолив первый голод, ряд путешественников покинул ресторан.

После ужина провели группой небольшое собрание, разбились, как и предусмотрено, на пятёрки и разошлись. К нашей четвёрке из каюты 2046 добавился Владимир Васильевич Дубовенко старший мастер школы Досааф из Павлодара.

В это время всех усиленно зазывали на танцы (с 21 до 24 часов), в ночные бары, но мы, утомившись за день (тем более, что наш сосед Борис Абрамович немного простыл), приняв превосходный душ, забрались на свои места, мы с Розой слева от входа, а наши соседи – справа.

Сейчас уже полночь, все спят, а за иллюминатором полыхают молнии, которые, к сожалению, никто из нашей компании не видит. Завтра расскажу, да ведь не поверят. А сейчас можно ещё почитать минут пять, и под мерный гул турбин заснуть.

20 октября 1981 года. Чёрное и Мраморное моря. Босфор

У нас один из самых энергоёмких видов путешествий – круиз на теплоходе. А если сюда добавить наш перелет из Алма-Аты, бесконечную езду на автобусах, которая уже была, но главная то ещё впереди. Сколько же горючего ещё сгорит, чтобы удовлетворить желание туристов посмотреть белый свет, а в нашем случае, одну из колыбелей человечества. Видимо, в том числе и поэтому каждый наш турист заплатил за каждый день этого путешествия по 50 рублей. Конечно, по тем временам, при средней заработной плате в 120 рублей в месяц, сумма эта была значительной, но все мы на это пошли сознательно. Например, я с детства мечтал о путешествиях, зачитывался книгами Жюль Верна, Майн Рида, Купера, Беляева, Джека Лондона и других авторов, а также очень любил изучать географические карты.

* * *

Это сейчас достаточно войти в Интернет и перед тобой откроется весь мир, а тогда у нас мальчишек кроме них ничего не было, но благодаря этим картам мы подробно знали названия городов, рек, морей, гор, знали в какой части света они расположены. Любили мы играть в наименования, например, городов. Первый произносил: Алма-Ата, а следующий должен был назвать город, название которого начинается с его последней буквы, т. е. А, скажем Александрия. Далее следовало – Якутск, Киев, Веллингтон – и тут же возникал вопрос: а какой Веллингтон ты имеешь в виду? Как правило, назывался новозеландский. Тогда в следующий раз очередной знаток снова называл этот же город и говорил, а это в Великобритании, недалеко от Бирмингема. А как у нас загорались глаза, когда мы читали описанные Жюлем Верном плавания Наутилуса, в том числе и по Средиземному морю. А ведь сейчас в этих местах нам и предстояло побывать...

* * *

С какой натугой сегодня ночью преодолевали сопротивление волн, грозных порывов дизели нашего теплохода. Интересно, что когда ветер попутный и волны небольшие, то стоя на носу даже не чувствуешь что они работают. Кажется, что теплоход сам скользит по волнам. Но стоит ветру изменить направление, а волнам увеличиться, как сразу изменяется ровное гудение моторов, двигатели меняют число оборотов, палуба начинает подрагивать, соединения в коридорах, каютах поскрипывать, а кое у кого в душе – подрагивать.

Сегодня все предвещало день отдыха от предыдущей беготни и треволений. Всё время мы плывем, никуда не надо бежать, ходить и т. п. Интересно, что Чёрное море чёрное и в прямом и в переносном смысле этого слова. Но на практике пришлось подсуетиться, переделать кучу дел. У всех собрали приобретённые ими сувениры в одно место (особенно от карагандинцев). Наша сувенирная комиссия хотела сплавить их ко мне, но учитывая «тесноту» в моей каюте, оставили их в двухместной каюте №2027 у председателя комиссии Абилюдиновой Мугалимы Курмангалиевны директора Алма-Атинской областной базы парфюмерии, вместе с которой там разместились Мельникова Людмила Петровна косметолог парикмахерской №86. После этого чуть не переругались, когда стали также собирать у всех водку. Перед отбытием все захва-

тили её с собой в качестве сувениров, а на борту расставаться с бутылочками никому не хотелось. В конце концов, собрали их и поместили в двухместный «гранд-люкс» №1011, в котором проживают Конакбаева Тамара Николаевна заведующая лабораторией Института кардиологии и Капустина Валентина Александровна главный инженер фирмы Сары-Арка. Держатся за водку все как я, большой любитель книг, за знаменитый двухсоттомник.

После этого два часа собирали паспорта, как раз пока плыли через Босфор, о чем ниже, затем Узбекали Джанибекович вручил мне для раздачи туристам нашей группы 40 значков «Интурист», а Розе пластмассовый пакет «Интуриста». В это время по радио объявили: в 16.30 в музыкальном салоне сбор группы №10 «Казахстан».

Шеф провел небольшой сбор по поводу предстоящих мероприятий, а затем стали раздавать валюту. Оказывается наш казначей Тамара свет Диодоровна Волкова с собой 2000 долларов (40 туристов по 50 долларов) из Алма-Аты!?! Смелая женщина!

Да, вчера в Порт клубе к Розе пришла кошка и села рядом с ней на сиденье. Конечно, она её накормила плавленым сырком, который у неё был в ручной сумке.

В бассейнах, сначала большом, а затем и в малом сегодня появилась вода. Морская забортная. Где-то, часов в 16, залезли в бассейн и мы с Розой. К этому времени вода уже остыла и была как утром в горах на Иссык Куле, только очень солёная. Но причастились. Завтра решили пойти пораньше, часиков в шесть. С утра денёк был пасмурный, но к середине дня разошёлся. Солнышко стало пригревать и стало тепло.

Босфор мы должны были начать проходить в 15.30 по местному, теплоходному, а точнее – московскому времени (кстати, сегодня в полночь передвинем стрелки на час назад, т.к. движемся вперёд). Но в связи с тем, что погодные условия были удовлетворительными приплыли к турецким берегам в 13 часов, сразу после того как наша первая смена закончила обедать.

Приятно всё-таки увидеть берег после того, как вокруг были только вода да небо. Берега довольно низкие, холмистые, справа небольшой городок Кильос с мечетью, а вот и вход в Босфор. Вплываем величественно, как и подобает советскому кораблю. В честь Турции у нас поднят турецкий флаг. Все туристы высыпали на палубы. Начался большой перевод кинофотоматериалов, которые если расходовались и до этого, но умеренно, в основном вокруг бассейна, то тут уже удержаться было невозможно, хотя, особенно в начале, снимать, в общем-то, было нечего.

Но вот когда стали подплывать к Стамбулу, когда впереди показался гигантский переброшенный через Босфор мост, все снова взялись за фото и кинокамеры.

Кстати, что нужно ещё иметь в виду в таких путешествиях – надо брать бинокли, правда, без нанесённой на них сетки, т.е. военные, или даже подзорную трубу, поскольку вокруг очень много интересного. Можно и фотоаппарат, например, типа Зенит ЕМ с трансфокатором. При возвращении домой надо будет уточнить: имеются ли подобные объективы для моего Зенита 3М.

Берега при подходе к Стамбулу застроены виллами, дворцами, мечетями. Город с берега круто забирает вверх в район Бейоглу. Резко выделяется отель «Хилтон», а в районе Эминеню все снова схватились за аппаратуру – впереди показался дворец Топкапы, а далее Айя Софья и Голубая мечеть. Проплывающие мимо нашего теплохода в лодках и катерах люди дружелюбно машут нам руками. Поражает безлюдье на берегах Босфора. Нечасто проезжают по хорошим дорогам машины – грузовые и легковые, как наши Жигули, автобусы типа сдвоенного Икаруса, а людей не видно. И это где-то с 1 до 3 часов дня.

В 1995 году в «Известиях» была опубликована статья «Атомная бомба для Стамбула». В ней говорилось о том, что для Стамбула нефтяная катастрофа равнозначна взрыву атомной бомбы. И это может произойти в любой момент. Ведь в год через Босфор проходит свыше 50 тысяч судов, а ширина пролива в некоторых местах не превышает семисот метров. Прогресс

науки и техники позволил создать такие суперсуда, которым может гордиться человеческий разум. Но одновременно многократно возросла и опасность экологической катастрофы, особенно в таком узком пространстве, как Босфор. А последствия её для 10-миллионного населения города, равного по численности населению Бельгии, просто трудно себе вообразить. Что же говорить сегодня, когда, например, возле побережья Италии наскочило на риф и затонуло огромное круизное судно на четыре с лишним тысячи человек, в котором к тому же 2.5 тысячи тонн топлива.

Всё кончается на свете, кончился и Босфор. В одном из последующих широких заливов нам в спину подул холодный ветер, но это был последний сегодня. Становится всё теплее, а когда, выйдя в Мраморное море, все снова разбрелись по палубам загорать, стало даже немного припекать. По Мраморному морю плыли невдалеке от его северных берегов, долго их было хорошо видно. Один раз над нами прогудел большой пассажирский самолет, направлявшийся в стамбульский аэропорт.

Вечером, после ужина и сдачи водки в общественный фонд, при подходе к Дарданелам, в кромешной тьме мы с Розой выбрались на переднюю палубу. Над головой мерцали бесчисленные звезды, прямо по курсу, над нами и за нами, Млечный путь (могучим же воображением обладали греки, давшие ему такое название), справа низко над горизонтом – Большая Медведица, а вверх от неё Полярная звезда. Ветер был попутный, дувший примерно с такой же скоростью, с какой движется наша «Белоруссия», поэтому впечатление такое, что воздух неподвижен, волнения на море нет, звук дизелей не слышен, тепло, влажно, скользишь и себе не веришь, что ты в этих известных многим с детства Дарданелах.

Слева и справа огни населённых пунктов, маяков, указывающих кораблям направление движения, некоторые из которых существуют уже на протяжении жизни многих поколений людей. Слева по ходу нашего движения встречаются три огонька – два белых (один ниже, другой выше) и красный – это плывут встречные корабли. На пассажирских, задних палубах огни, иногда слышна музыка.

Сколько столетий, тысячелетий люди жили на этих благодатных берегах, трудились, воевали, любили, голодали. Кто-то также проплывал мимо, глядел на звёзды, думал о людях населяющих эти берега, о себе, о месте в жизни и под солнцем и под этими звёздами. И также кто-то не спал, поддерживая огонь маяка и помогая людям, и также какая-то сволочь тушила истинный маяк, зажигала фальшивый и грабила остатки разбившихся кораблей, но люди снова и снова зажигали истинные маяки и другие люди плыли правильным курсом. И ещё. Какой в море воздух. Плывём мы всего сутки, а кожа лица, рук и т. д. такая как будто бы её месяц мазали специальными кремами – гладкая, нежная, непривычная.

Сегодня начал работать магазин. Парфюмерия, вся сплошь французская, за валюту, т.е. за доллары, а остальные товары – за наши боны или чеки. Пока кроме открыток с видом нашей Белоруссии купить было нечего. Сегодня также встречались с капитаном и его старшим офицерским составом. В музыкальный салон набилась прорва людей. Играл оркестр. При появлении капитана зазвучала мелодия «Капитан, капитан улыбнитесь...».

Директор круиза представил его, затем капитан рассказал немного о корабле. Построен корабль «Белоруссия» в Финляндии в 1974 году, с 1975 года находится в составе Черноморского пароходства.

Его длина 157 м., ширина 22 м., осадка 6 м., мощность 18000 лошадиных сил, скорость 20 узлов. Тут же задали вопрос: а сколько это километров? Ответ – умножьте на 1852 метра. Детали вы узнаете из проспектов, которые мы Вам раздадим. И, действительно, не успели вернуться по каютам, как уже стучится стюардесса и несёт проспекты. Вот это да – знайте капитана.

Таких теплоходов в СССР пять – Белоруссия, Грузия, Азербайджан, Казахстан, Карелия. Больше по размерам у нас только шесть судов. Ходила Белоруссия и в Северную и Южную

Америку, и в Африку, и в Европу. В этом году работала: зима – весна с туристами из ФРГ, летом по линии Одесса – Марсель – Одесса, а осенью подряд два круиза с советскими туристами по Средиземному морю, причём 18-го октября в 12 часов прибыла с одним туром, а 19-го в 17.40 отбыла с нами.

Сегодня, когда разговаривал с одним из 230 человек членов экипажа, который привинчивал шуруп, починяя магнитный замок в одном из наших шкафов, он сказал, что в предыдущем туре не было ни одного пасмурного дня. Дай то Бог и нам такого же.

Пока заполнял этот дневник, исчезли последние огоньки, значит Дарданеллы остались позади, а мы вошли в Эгейское море. Турция – позади, а впереди Греция. Часы передвинули на час назад.

Да, сегодня сходили в библиотеку (с 17.30 до 19 часов в те дни, когда теплоход в море). На мой взгляд, самая плохая районная библиотека у нас в республике намного лучше этой. Всего три небольших полки книг, из которых полторы – на иностранных языках. А сами книги – я даже не знаю, что о них сказать. Может быть, их забывали пассажиры после качки? Может быть. Во всяком случае, их подбор понять невозможно. Нет книг даже о странах, в которых побывает теплоход, так себе разномастный сброд. Видимо поэтому их так и выдают: называешь фамилию, номер каюты и группы и, не предъявляя никаких документов, забрав книги, уходишь. Вот демократия, так демократия.

Итак, уже Эгейское море. Что ни название – не то, что острова – островка, мыса, залива – история, густо и крепко замешанная, подсоленная и поперченная... До чего же людей могут довести их головы, которые, кстати, у нас с Розой являются и источником заработка, за чей счёт мы и едем, заплатив за эту поездку около 3 тысяч рублей.

Да, приведу сегодня, а затем ещё в отдельные дни меню в нашем ресторане. Сегодня нам предлагали...

На завтрак: масло сливочное, сыр голландский, сосиски отварные, вермишель отварную с маслом, кашу манную молочную, какао с молоком, чай с лимоном, варенье, булочку, хлеб.

В обед: икра баклажанную, консервы рыбные, борщ украинский со сметаной, говядину по-сочински, картофель духовой, салат из свежих овощей, мороженое «соус коньячный», фрукты, хлеб.

И на ужин: салат «Оливье», паштет печёночный, кромески по-русски, свинину духовую, кашу гречневую с маслом, салат из свежих овощей, пирожные ассорти, чай с лимоном. Хлеб.

21 октября 1981 года. Пирей, Афины и Акрополь

Наконец-то, заработали по-настоящему. Сейчас, когда я сел писать эти строки, даже не сегодня, а завтра и уже давно. Мы только что прибыли из таверны «Ночные Афины». Естественно, что из неё выбрались не вечером.

Но по порядку. Не было ещё и 7 часов утра, как я забрался в бассейн. Вокруг него и в нём было полным полно казахстанцев. Воду из Эгейского моря закачали минут 40 назад. Вода около +20 градусов просто прелесть. Когда я отправился поплавать наши, в 2046 каюте, ещё дремали, а когда я вернулся, идти им в бассейн уже было поздно.

После завтрака большинство вышло на палубы. В это время потихоньку начал накрапывать дождик и, к сожалению, острова Эгейского моря видны были очень плохо. По мере того, как мы стали приближаться к долгожданной Греции, дождь всё больше усиливался, а затем превратился в ливень, да такой, что мы, обогнав по пути какой-то английский пароход, чуть было не прозевали Пирей т. к. пришли вместо 12 в 11 часов.

Пока разворачивались, пока к нам причаливали различные служебные суда, пока прошли мимо двух маяков, охраняющих вход в порт, дождь так и не кончился. Пришвартовались. Напротив нас стоит пассажирское судно «Галлилео Галлилей» вроде нашего, но чуть поменьше, под итальянским флагом. В это время по радио долго раздавались призывы к различным чинам, вплоть до директора ресторана позвонить по телефону №684, куда прибыли местные представители.

Я уговорил руководителя нашей группы Джанибекова Узбекали Джанибековича и партайгеноссе, Курымбаева Турсунали Турсынбековича провести сбор группы, где всем сообщили, что необходимо заранее найти Информационную и ознакомиться со своими личными номерами.

Наша группа №10 и номера на щите с 375 до 414. При выходе на берег каждому надо будет взять свой жетон. Также я внёс предложение, с которым все согласились о том, что при поездках на автобусах по 3 первых ряда кресел отвести для актива и переводчика, в порядке поощрения, т.к. они работают на общественных началах, а далее – в порядке старшинства, начиная с женщин. Места свои надо будет запомнить и далее садиться на них, чтобы не смешить аборигенов толкотнёй у автобуса. Партайгеноссе ещё раз уточнил пятёрки. Несколько слов сказали наша переводчица Вера Аркадьевна и Узбекали Джанибекович.

И вот, наконец, в 13 часов 30 минут объявили построение для выхода на берег. Мы собрались у второй (носовой) Информационной, забрав предварительно свои круглые, зелёные с лицевой и жёлтые с обратной стороны, жетоны и пошли. Спустились с трапа, прошли по территории порта, обогнули его, подошли к зданию Морского вокзала Пиреев и увидели свой автобус марки «Magirus DEUTZ». Решили что это самый лучший, но ночью, возвращаясь из таверны, видели ещё совершеннее. Но наш всё равно очень хорош.

У водителя на верхней лицевой панели размещён телевизор, под экраном которого надпись «Majestic», а под ним самим «Konvekta», прямо над водителем в углублении Мадонна и т. д. Автобус оборудован «Эр кондишн» и поскольку дождь дождём, а температура воздуха +24 и влажность около моря высокая – это просто благодать. Кресла в салоне высокие, обтянутые сзади и с боков кожей, а спереди ковровой тканью тёмно-красного цвета. Сам автобус длиннющий, просто ужас. Когда смотришь от входа назад – конца не видно.

И греческий гид – Калиопа и водитель Микос, очень красивые девушка и парень. Сели и чтобы не забыть кого-нибудь пересчитались, и в 14 часов 5 минут отъехали от Морского вокзала в Афины.

Пирей и Афины, хотя фактически уже слились и представляют одно целое, формально разделены и имеют свои муниципалитеты. В Пирее в настоящее время проживают 50 тысяч

жителей, а всего в Аттике, с Афинами, 4,5 миллионов человек. В Пирее три порта. Один, где мы остановились, большой товаро-пассажирский, и два относительно малых, в основном для яхт и прогулочных катеров. На улицах, на разделительных полосах, посажены мандариновые деревья, густо увешанные плодами. Всё вокруг очень зелёное. Оказывается сегодняшний дождь первый за четыре месяца и греки (которых в стране 98%, в том числе 95% православные, 4% католики и 1% мусульмане) считают это началом осени.

Едем по улицам. После Одессы поражает чистота зданий, окон, автобусов, троллейбусов, среди которых 40 советских. Чистота во всём, в том числе и в качестве отделки зданий. Масса рекламы, очень много предвыборной, например, портреты того или иного кандидата. Плакаты разных цветов – у победивших социалистов – зелёного. Наклеены они на стенах подряд по 50—60 штук.

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.