

## США - КАНАДА (КРУИЗ ПО АЛЯСКЕ). ГЕРМАНИЯ.

14 июля - 4 августа 2012 г.

Когда на вопрос о месте летнего отдыха ты отвечаешь: "Турция" или "Испания", это ни у кого не вызывает ни удивления, ни недоумения. Даже когда мы поехали на африканское сафари в Кению и Танзанию, реакция окружающих была скорей связана с некоторой (на самом деле, безусловно, мнимой, воспитанной на "Бармалее" Чуковского) опасностью предприятия, а не с непониманием выбранной цели (посмотреть животных).

Почему-то у нас Аляска абсолютно никем не воспринимается как место, которое можно посетить. Стереотип об отдыхе исключительно на юге (в тепле), оказывается, жив и сейчас, когда можно поехать не только в Сочи или Анапу. Перефразируя известное высказывание из "Бриллиантовой руки", практически все выражались в том смысле, что "Наши люди в такие места не ездят". Зимой модно посещение горнолыжных курортов. А вот просто так на север...

Со времен Высоцкого почти ничего не изменилось:

*Мой друг уехал в Магадан.  
Снимите шляпу, снимите шляпу!  
Уехал сам, уехал сам,  
Не по этапу, не по этапу.*

Наиболее ярко среагировала дама-стоматолог, которую я посетил перед отъездом: "Скажите, Вы туда по работе или просто так - приколоться?".

Практически все убеждены, что на Аляске страшно холодно. Весьма распространен вопрос: "Вам что, своего снега мало?". Причем, как оказалось, аляскинского холода боятся даже россияне, которых, казалось бы, зимой не удивишь. И это притом, что собрались мы на Аляску летом. Слова о том, что в это время там немногим холоднее, чем в Москве, снег на дорогах не лежит и белые медведи по улицам не ходят, большинством воспринимались с серьезным недоверием. Узнав, что я еду на Аляску с женой, одна из ее подруг приравняла мою супругу чуть ли ни к декабристам!

Все это у нас вызывало улыбку, потому что выбор Аляски в качестве места для отдыха был, пожалуй, одним из наиболее осознанных и обоснованных в нашей практике.

Я уже не раз писал, что мы с супругой по целому ряду причин предпочитаем отдых в круизах. Естественно, общаясь с попутчиками, все задают друг другу традиционные вопросы: "А где Вы уже побывали?", "А что больше всего понравилось?". В какой-то момент мы обратили внимание на то, что очень многие уверенно выделяют в качестве наиболее интересного места Аляску. Опрос "продвинутых" знакомых среди американцев и канадцев подтвердил, что Аляска - это действительно

но здорово и никто еще не пожалел о посещении этого края. Чуть позже я нашел в какой-то книге изумительное высказывание одного из великих деятелей США (сейчас не вспомню, кого именно, да и цитирую не дословно, а по памяти, но за смысл ручаюсь): "Каждый человек должен хотя бы один раз в жизни побывать на Аляске. Только желательно, чтобы он сделал это как можно в более позднем возрасте, так как ничего более красивого в своей жизни он уже не увидит!".

Короче говоря, выбор был нами сделан, и осталось лишь обеспечить техническую реализацию задуманного.

Рассказывая о круизах, я всегда отмечаю то обстоятельство, что круиз круизом, но глупо перемещаться исключительно "с корабля на бал". Если уж ты выбрался черт знает куда, то бессмысленно сесть на корабль и укатить не оглядевшись. Соответственно, значительную часть поездки (а главное, стоимости) составляет не собственно круиз, а развлечения и перемещения до и после него.

В случае с Аляской наша круизная компания сама сообразила, что много достопримечательностей имеется в центре полуострова, а не только на побережье. Поэтому желающим предлагается не просто круиз, а еще и дополнительная сухопутная программа. Вариантов много. Причем, по берегу можно кататься как до круиза, так и после него.

Интересно, что речь не идет об организации поездки силами какой-то местной туристической фирмы. Все принадлежит самим "круизникам". Ими создана целая инфраструктура, включающая сеть так называемых лоджей (что-то вроде домов отдыха), сеть магазинов и даже собственную транспортную сеть, соединяющую разбросанные по просторам Аляски лоджи между собой. Вокруг всего этого действует индустрия разнообразных развлечений, рассчитанных на всевозможные вкусы, предпочтения, физические возможности и, естественно, кошельки.

Перед нами стояла задача со многими неизвестными. Типовых маршрутов - множество. А, кроме того, можно, как мозаику, складывать свою поездку из типовых кусков. Откровенно говоря, названия нам практически ничего не говорили, а посоветоваться толком было не с кем, так как "из нашего ЖЭКа там никто не был". Даже российские представители круизной компании об аляскинских достопримечательностях могли рассказать только урывками.

В общем, пришлось подробно вычитывать рекламные проспекты и прочие Интернет-источники, чтобы хоть как-то сориентироваться. Когда мы, наконец, определились, выяснилось, что выбранный нами вариант почему-то "временно" недоступен. Пришлось заново искать компромисс между их предложением и нашим спросом. Я уж не говорю о том, что все это надо было увязать хотя бы по срокам с нашими отпускными возможностями, транспортом, гостиницами и т.п.

Идея круизной компании показать желающим Аляску не только с борта лайнера, как выяснилось, вовсе не отменяет уже упомянутую мной проблему "корабля и бала". Желание оглядеться по сторонам в любом из пересадочных пунктов все равно остается. В результате круиз, как судно ракушками, опять "обрастает" дополнительными мероприятиями. В конечном счете наше путешествие получилось трехчастным: 7 дней так называемый пред-круиз, 7 дней - собственно круиз, плюс 7 дней дорога туда и обратно со всякими остановками и развлечениями.

7 дней на дорогу явились, честно говоря, большой неожиданностью. Мои

наивные представления о том, что проще всего добираться на Аляску через рядом лежащую российскую Чукотку (через Анадырь), были развеяны моментально. Главный город Аляски Анкоридж никакими транспортными путями с Чукоткой не связан. Каково же было мое удивление, когда выяснилось, что он и с другими местами толком не связан! Даже с находящейся по соседству Канадой.

Мы рассчитывали, что

*В дальний путь собрались мы,  
А в этот край таежный  
Только самолетом можно долететь.*

а оказалось, что и самолетом-то не очень.

Как известно, авиакомпании своими тарифами всячески стимулируют приобретение билетов туда и обратно. Порой это может оказаться дешевле, чем полететь только в одну сторону. Так как наш круиз заканчивался в канадском Ванкувере, логично было бы туда же и прилететь. Однако регулярное сообщение с остальным миром у Аляски нормально налажено исключительно через Сиэтл - самый северный из крупных городов США. И дело не в расстоянии. Между Ванкувером и Сиэтлом менее 200 километров (причем, Ванкувер еще севернее, а значит ближе к Анкориджу). Возможно, дело в том, что так получается не международный, а внутриамериканский рейс. Потом, все-таки, выяснилось, что в Анкоридж иностранцы тоже летают: есть несколько канадских самолетов и даже один южнокорейский. Возможно, дополнительный наш перелет Ванкувер-Сиэтл - это ошибка, и следовало попытаться улететь непосредственно из Ванкувера или из канадского Калгари, где живет мой племянник, дополнительно повидавшись с родственниками (я, честно говоря, рейсов из Канады не видел, но меня клятвенно уверяли, что они есть). Однако все, что ни делается - все к лучшему. В конечном итоге жалеть о посещении Сиэтла нам, безусловно, не пришлось.

Таким образом, получился следующий маршрут. Из Москвы мы полетели во Франкфурт-на-Майне. Это связано с тем, что Аэрофлот в Ванкувер не летает, и нам пришлось воспользоваться услугами немецкой Люфтганзы. Из Франкфурта мы добрались до Ванкувера, где сразу пересели на местный самолетик до близлежащего Сиэтла. Там мы провели несколько дней, изучая городские достопримечательности. Следующий пункт - Анкоридж, по которому мы тоже самостоятельно погуляли пару суток. Наконец, еще один, окончательный (пятый!) перелет на север до второго по величине города Аляски Фэрбенкса, откуда, собственно, и начиналась наша официальная пред-круизная программа. За 7 дней поездок по городам и весям Аляски мы (уже наземным транспортом) потихоньку вернулись обратно с севера на юг, и добрались до порта Виттиер, где нас ждал корабль. В круизе (еще 7 дней) мы увидели не только красоты побережья, но и поездили по южной части штата и даже добрались до дальних уголков севера Канады. Закончился круиз, как я уже писал, в Ванкувере, где мы (прошу прощения за каламбур) опять не удержались и снова задержались на несколько дней. Казалось бы, все - лети себе домой. Но так как временной интервал между рейсами на обратном пути во Франкфурте-на-Майне был достаточно велик, мы полдня посвятили осмотру еще и этого европейского центра.

Для всех россиян стандартным началом любой поездки в Европу-Америку является получение визы. Я уже не раз упоминал о том, что усилия нашего руководства по заключению договоров о введении безвизового режима со многими странами в последние годы очень заметны. Там, где визы не отменены, срок их действия значительно увеличен. В результате оказалось, что имеющиеся и у меня, и у супруги годовые разрешения на въезд в страны Шенгенского соглашения (Европа) и в США еще действуют, и нам оформлять ничего не надо. А вот с Канадой пришлось пообщаться. Правда, для людей, отправляющихся в круиз, действуют негласные льготы (подразумевается, что ты достаточно обеспечен и социально благополучен). Ряд государств (с недавних пор и Россия в их числе) с легкой руки Великобритании - родоначальницы круизного дела - вообще разрешили безвизовое посещение страны пассажирам круизных лайнеров. Канада, хоть и возглавляется Елизаветой II, по этому пути не пошла. Однако серьезных препятствий круизникам не чинит. Как говорится, "чтобы не париться", мы возложили ответственную миссию оформления документов на российских представителей нашей круизной компании - естественно, за отдельные, но разумные деньги. Зато не пришлось ходить в посольство и самим оформлять безумные анкеты. Документы о собственности, справки с места работы и из банка (о состоянии счета), естественно, пришлось добывать лично.

Сами мы также занимались всем остальным: билеты, гостиницы, экскурсии. Используя Интернет, это не так сложно организовать, но зато ты четко управляешь своим временем и финансами. Если в случае оформления виз наличие посредника себя как-то оправдывает (зависит от сложности анкет и процедур в конкретном посольстве), то другие составляющие поездки гораздо эффективнее регулировать самому: и по деньгам, и по выстраиванию баланса интересов и возможностей.

Круизы принято планировать заранее. По-хорошему - за год. Мы, как правило, запаздываем, но месяцев за 9 уже надо определиться. Соответственно, за 9 месяцев мы оформили наши многочисленные авиабилеты. Удивительное наблюдение: за этот период время вылета было изменено у всех выбранных нами рейсов! То есть авиакомпании постоянно чего-то там сдвигали и пересматривали, о чем неизменно сообщали нам по электронной почте. К счастью, изменения не носили глобальный характер, но иногда заставляли призадуматься. Правда и здесь, сработал старый армейский принцип: не торопись выполнять приказание - дождись команды "Отставить!". Только подвижка одного рейса становилась критической, глядь - сдвинули что-то еще, и все снова вставало на свои места. Билеты в итоге менять не пришлось, но в некотором тоне нас держали постоянно. В том числе и по правилам перевозки багажа в США. Почему-то и в этом вопросе у американцев не "все как у людей". Такое ощущение, что кому-то там страшно нравится играть давно установленными в других странах показателями: число мест багажа и его вес. Что они там надеются выгадать, передвигая килограмм туда - килограмм сюда (точнее, фунт), для меня загадка.

Долго ли, коротко, но 14 июля в 4 часа утра мы выехали на такси в аэропорт, чтобы успеть на 7-часовой рейс во Франкфурт-на-Майне.

Франкфурт-на-Майне - большой аэропорт и пересадочный пункт. Так как вещи были зарегистрированы сразу до Ванкувера, получать багаж нам было не нужно, и у нас оказалось достаточно времени, чтобы пройти пограничный контроль и вый-

ти из аэропорта. Однако съездить до города никак не получалось. Поэтому мы ограничились "разведкой боем": прогулялись на железнодорожную станцию, изучили расписание, порядок приобретения билетов и т.п. Зато на обратном пути (после круиза), когда интервал между самолетами у нас был гораздо больше, мы, уже не теряя ни минуты, оперативно направились по проверенному маршруту, и добрались до центра Франкфурта меньше чем за час.

Итак, проведя рекогносцировку, мы явились обратно на пограничный пункт и (вызвав, правда, некоторое недоумение у пограничника краткостью пребывания в стране) благополучно покинули Германию. В результате у нас еще даже осталось немного времени прогуляться по аэропортовским магазинам и посидеть за чашкой кофе-чая с пирожными в полагающемся нам, как счастливым обладателям черных кредитных банковских карт, VIP-зале.

Досмотр и контроль перед посадкой проводится немцами весьма оперативно. Но затем, вместо того, чтобы по привычному рукаву за минуту попасть в самолет, нас направили по лестнице на взлетное поле, где посадили в автобус, который вез нас до трапа (я как раз посмотрел на часы)... ровно 40 минут!

Трансатлантический перелет - визитная карточка любой авиакомпании. Именно на больших расстояниях все стараются блеснуть сервисом, питанием, развлечениями, комфортом и т.д. Как правило, на рейс ставятся лучшие самолеты компании, выбираются лучшие пилоты и стюарды. Люфтганзовский аэробус А340 удивил своей двухэтажной конструкцией. Дело в том, что те двухэтажные самолеты, на которых я летал, подразумевали наличие двух пассажирских салонов на двух этажах. Здесь же отдельный этаж выделен не для пассажиров, а для... туалетов. С одной стороны, в этом что-то есть. Но, с другой стороны, посещение удобств превращается в целый поход с преодолением полосы (лестницы) препятствий. К счастью, туда - вниз, а обратно (уже налегке) - вверх.

Можно было бы подумать, что такое внимание туалетам предполагает усиленное питание в полете. Но нет. За 10 часов кормят по мировым меркам совсем немного - всего 2 раза. Правда, между приемами пищи предусмотрено множество промежуточных мелких угощений, что, в общем-то, тоже неплохо. При этом соблюдается (кстати, даже на относительно коротком рейсе Москва-Франкфурт) правило компаний экстра-класса: никакой одноразовой посуды. Все столовые приборы - не дешевая пластмасса, а настоящие добротные металлические изделия.

Довольно скупо выглядел список фильмов, которые можно посмотреть в полете. Зато среди них оказались и переведенные на русский. А вот столь многочисленных у других авиакомпаний игр - не оказалось вовсе.

В общем, каждый отличается по-своему. Главное, что долетели мы вовремя и даже без потерь багажа (считается, что среди крупных компаний Люфтганза в этом смысле наиболее надежна).

Ванкувер удивил очень красивым аэропортом. Вроде бы его сделали таким к зимней Олимпиаде, проходившей там в 2010 году. Это и водопады, и зимние сады с причудливыми индейскими скульптурами, и аквариумы с экзотическими рыбами, кораллами и медузами. Весьма необычно и привлекательно.

Нас, как транзитных пассажиров, улетающих в США, сразу направили в отдельную очередь. Интересно, что тетя, которая руководила пассажиропотоком, по-

просила меня, чтобы я отдал какую-то бумажку миграционному чиновнику в том окошке, к которому мы, собственно, и направляемся. Грешным делом, я сначала даже подумал, что ей лень туда идти, и она вежливо попросила об одолжении передать кому-то какой-то документ. Оказалось, все не так просто.

Маршрут, по которому двигалась наша очередь, формировался, как это теперь принято, специальными переносными стойками с ленточками. Траектория мне сразу показалась замысловатой, однако я недооценил насколько. Очередь нигде не стояла - наоборот, двигалась в весьма ускоренном темпе. Но в какой-то момент я волей-неволей вспомнил известный тезис Эдуарда Бернштейна: "Движение - все, конечная цель - ничто". Такое ощущение, что мы обошли весь аэропорт (преодолели несколько километров - точно!). И это с многочисленными баулами, чемоданами, сумками. Но лишь когда мы добрались до конца, выяснилось, что финиш находится практически рядом со стартом. То есть канадцы успешно воплотили в жизнь принцип нашего командира роты: "Главное, чтобы солдат без дела не сидел!" (в данном случае: "Чтобы пассажир в очереди не стоял!"). При этом я оказался еще и подопытным кроликом. В бумажке, которую меня попросили отдать, было проставлено время входа в поток. На финишной ленточке специальным сотрудником был зафиксирован замечательный результат продолжительности нашего пробега - 39 минут! Оказывается, все строится на строго научной основе. Наверное, я теперь могу гордиться, что внес свой личный вклад в порядок организации пассажиропотоков. Просто так стоять 39 минут было бы скучно и чревато массовым недовольством, а так народ занят перетаскиванием вещей и искренне верит, что за очередным поворотом его ждет счастье.

Надо сказать, что забота о нашем веселье осуществлялась комплексная. Еще в самолете нас снабдили какой-то невероятной кучей анкет, которую надо было заполнить. Оказывается, США организовали пограничный пост для въезда в страну прямо здесь, в Канаде. Странно, но при пересечении границы в Нью-Йорке предлагаемый опросник, почему-то, гораздо скромнее. При этом в конце нашего марафона нас ожидал очередной сюрприз: выданная в самолете пачка анкет оказалась неполной. Пришлось еще какую-то часть бумаг дозаполнять тут на месте. Так как мы все время шли, а не стояли, то узнать об этом казусе заранее было невозможно. Вместо того чтобы спокойно отвечать на вопросы, мы наматывали километры по аэропорту. Соответственно, на дополнительную писанину ушло еще дополнительное время.

Ну и, наконец, мы попали к чиновнику, который, изучив наше письменное творчество, перешел к обстоятельному устному экзамену. Честно говоря, я так и не понял, чем было вызвано подобное обилие разнообразных вопросов: то ли ему было ужасно интересно, куда и зачем мы собрались, то ли мы после всех перелетов выглядели уж очень подозрительно. С другой стороны, нам разом надо было оформить въезд в Канаду, выезд из Канады и въезд в США. Действительно, есть о чем поговорить! Правда, общение носило исключительно доброжелательный характер. Столь же мило прошла и очередная дурацкая процедура дактилоскопии. Я искренне не могу понять, зачем ее заново проводят при каждом въезде в Штаты. Если ведется учет, то тогда логично сверять мои пальцы с ранее загруженными в базу (этого явно никто не делает). Если же учета нет, то тогда какой смысл снова и снова заставлять меня тыкать руками в хитроумный аппарат? При этом, естественно, опять тратится

наше время.

Все это я рассказываю к тому, что долго ли - коротко, но развлекались мы таким образом ровно 3 часа. При нормальной ситуации успеть на следующий рейс на Сиэтл шансов у нас не было никаких. Однако, как я уже писал, расписание все время менялось. В данном случае нам крупно повезло: вылет сдвинули на 2 часа. Потом самолет задержали еще на час по отношению к вновь назначенному времени. В итоге мы спокойно успели.

Когда нам, все-таки, удалось преодолеть все чистилища и проникнуть в так называемую зону США, оказалось, что наш рейс последний и аэропорт практически пустой. Пассажиры нашего самолета, как раз, присутствовали. А вот все служащие уже потянулись по домам. Закрылись не только магазины, но и положенный нам VIP-зал, куда мы смогли попасть буквально на полчаса. Поэтому вместо поедания пирожных в "элитных" апартаментах нам пришлось коротать время в общем холле, правда, при этом активно используя благородно предоставленный всем пассажирам бесплатный Wi-Fi (в других аэропортах бесплатный доступ в Интернет, как правило, только в привилегированных зонах).

Наконец объявили посадку. Мы вместе с небольшой группой пассажиров - наших попутчиков вышли на летное поле и с некоторым ужасом обнаружили, что сажают нас... в пропеллерный самолет. На чем-то подобном я летал в очень глубоком детстве. Супруга такое чудо вообще видела только в кино и на картинках. Оказалось, что Bombardier - вполне современная канадская компания, до сих пор выпускающая не только реактивные, но и столь теперь экзотичные турбовинтовые аппараты. Говорят, они у Bombardier самые быстрые в мире. Идея, вроде бы в том, что самолеты данного типа легко садятся на короткие грунтовые взлетно-посадочные полосы и хорошо летают при низких температурах. Для Канады это вполне актуально. Уже вернувшись домой, прочел, что самолеты Bombardier сейчас закупают наши Якутские авиалинии, как весьма комфортные и экономичные.

Откровенно говоря, разобрать что к чему мы особо не успели. Высота полета совсем небольшая. Но запомнилось только море огней в ночи при взлете (Ванкувер), а затем после короткой паузы - море огней при посадке (Сиэтл). В воздухе мы точно находились меньше, чем ждали вылета - всего минут 40. Возможно, столь пренебрежительное отношение ванкуверцев к нашему рейсу связано с тем, что местные сотрудники его за перелет-то особо не считают. Этакое воздушное такси (никакого питания, да еще и 50 долларов доплаты за багаж - как на чай!). С другой стороны, как ни крути - международный маршрут. В общем, непонятно...

Короче говоря, в Сиэтл мы прилетели уже совсем ночью. К нашему счастью, американцам не пришло в голову повторить еще раз всю процедуру въезда в страну (хотя с них вполне могло статься). Специальный поезд (шаттл) доставил нас от трапа к главному терминалу аэропорта. Оттуда, получив чемоданы, мы прямиком направились на стоянку такси и далее в отель в центре города. Кстати, багаж мы нигде не ждали, что весьма хорошо характеризует местных служащих.

Добравшись до номера, мы с удовлетворением констатировали, что нами установлен рекорд самого продолжительного дня в нашей жизни. Начав готовиться к выходу из дома в Москве в 3 часа ночи, мы добрались до кроватей в Сиэтле около полуночи (11 часов утра по Москве). Итого получилось, что с утра до вечера у нас

прошло всего-навсего 32 часа! А если иметь в виду, что из-за сборов багажа спать в Москве мы не ложились, то, говоря армейским языком, от подъема до отбоя прошло и вовсе более 48 часов! Кстати, мой опыт показывает: подобный график - это наилучший способ быстрой адаптации к смене часовых поясов. Измотавшись, мы быстро забыли про то, что дома уже день, и смело заснули по местному времени. Утром нас ждала насыщенная программа - так что было не до расчетов, что в Москве наступила ночь. Да и куда спать, если только проснулись! В общем, переход на так называемое тихоокеанское время прошел вполне безболезненно.

Итак, мы добрались до Сиэтла. Собственно говоря, с этого момента началась содержательная составляющая нашей многочастной поездки. Чтобы было легче разобраться в столь многоходовой комбинации, я постараюсь предварять рассказ о каждом новом пункте соответствующим заголовком.

## СИЭТЛ

Надо сказать, что Сиэтл был самой темной лошадкой на нашем маршруте. С одной стороны, город, что называется, на слуху. Но, с другой - находится он далеко в стороне от традиционных мест посещения в США (Калифорния, Флорида и так называемый Босваш - регион на восточном побережье от Бостона до Вашингтона через Нью-Йорк). Как следствие, выяснилось, что ни в одном русскоязычном путеводителе Сиэтл толком не упомянут. Соответственно, понять: что там делать и на что смотреть, было совсем непросто. Из каких-то разрозненных источников у меня сложилась картина города без особых достопримечательностей, достаточно неблагополучного с точки зрения уличной преступности, с плохо развитым городским транспортом (т.е. с трудностями для перемещения человеку без автомобиля). В итоге я сильно опасался, что запланированные нами несколько дней в Сиэтле, будут, мягко говоря, не самыми лучшими.

Так как в книжном магазине найти путеводитель по Сиэтлу не удалось, пришлось воспользоваться самым сильнодействующим средством - залезть в Интернет. И действительно, одним из ответов на запрос явилась ссылка на сайт местной русскоязычной туристической фирмы. Анонсированный там путеводитель по городу большого впечатления не произвел, а вот ассортимент предлагаемых экскурсий (да еще на русском языке!) неожиданно приятно порадовал.

Вообще, подобные конторы (единственная в своем роде в городе, при этом работающая на очень узком сегменте рынка) - интересная тема для психолого-экономического исследования. С одной стороны, отсутствие конкуренции должно вести к удорожанию и снижению качества обслуживания. С другой стороны, ограниченный спрос на предоставляемые услуги стимулирует снижение цен и улучшение сервиса.

В Сиэтле вторая тенденция явно возобладала. Удивительно милые барышни с искренней заинтересованностью предлагали различные варианты развлечений с учетом нашего расписания, вкусов, возможностей. При этом даже предоставление индивидуального гида с машиной стоило вполне вменяемых денег.

Воодушевившись удачей, я поинтересовался: нет ли у них коллег в соседнем Ванкувере. Оказалось, есть. Вот у этих все хорошо было не со второй, а с первой тенденцией: "Мы тут работаем, а Вы нас глупостями беспокоите!". Забавно, что де-



вушка из Сиэтла переживала по этому поводу больше нас (и уж точно больше ванкуверцев) и даже извинялась за своих канадских сотоварищей. Соблюдая чистоту исследования, следует признать, что в Ванкувере русскоязычных туристических фирм не одна, а несколько. Но зато и спрос заметно выше (особенно после Олимпиады). В итоге мы решили, что сотрудничать с хамами вовсе необязательно, даже если они знакомы со столь милыми дамами из Сиэтла.

Интересно, что при выходе из самолета в Ванкувере мы случайно увидели стойку с рекламой, где бросилась в глаза надпись на русском языке. Оказалось, это реклама очередной местной турфирмы. В итоге именно с ними мы и договорились. Но об этом я расскажу подробнее, когда мы доберемся до Ванкувера (на обратном пути домой).

Вернемся к Сиэтлу. Утром у входа в гостиницу нас ждала девушка, задача которой была для начала провести обзорную экскурсию по городу. Совершенно очевидно, что если человек с душой рассказывает о чем-то, это всегда привлекает слушателя. Однако мы с удивлением обнаружили, что и без "подпитки" со стороны экскурсовода город очень даже симпатичный, уютный и весьма интересный.

Первое удивление связано с наличием так называемого "старого города". Старина для Америки - это не совсем типично. Сохранился уголок города времен выставки EXPO-1920. Здесь же рядом - первый небоскреб 1914 года (41 этаж) и самый старый ресторан, в витрине которого красуется реклама: "Гаванские сигары по 5 центов". Есть и "французский" район в стиле начала XX века, и дома времен золотой лихорадки.

Оказывается, Сиэтл служил фактически единственными воротами на Аляску еще в годы массовой погони за золотом. Возможно, авиационная связь с Аляской в основном через Сиэтл - это дань давней традиции, когда других путей толком не было?

В те времена основу экономики города, служившего перевалочным пунктом для достаточно своеобразной публики, составляла разветвленная сеть публичных домов. Несмотря на название, городской музей золота рассказывает не только о золоте, но и об этом. В музее меня удивили две вещи: насколько компактно выглядит целая тонна золота и весы, позволяющие узнать, сколько стоит равное моему весу количество золота в ценах времен разгара лихорадки (1897 год) и в ежедневно обновляющихся текущих ценах (инфляция, как выяснилось, обесценила доллар за это время приблизительно в 100 раз). Забавно, что специально для дам, стесняющихся публично демонстрировать свой вес, данные о нем на табло не выводятся - только цена металла. Конечно, особо любопытные могут поделить увиденные случайно цифры на стоимость тройской унции на бирже по сегодняшнему курсу, но это надо уж очень заинтересоваться дамой!

Что обращает на себя внимание - это обилие городской скульптуры. Когда люди на улицах улыбаются, это сразу создает определенное настроение. А большинство скульптур сделано, безусловно, с юмором. Например, мэрия обеспокоилась, что под одним мостом постоянно собираются разные бродяги и наркоманы. Полиция замучилась их гонять. Тогда задумались: что же их может напугать? В результате решили под мостом установить ужасного монстра (тролля). Не знаю, что больше смутило бомжей: наплыв строителей и проверяющих чиновников или

монстр, знаменитый тем, что держит в лапе самый настоящий автомобиль Фольксваген-жук. Но результат на лицо: в этом месте наркоманов теперь не видно!

Есть в городе и исторические памятники - например, тотемные столбы индейцев местного племени дувамиш. Поразила меня надпись у бюста вождя Сиэтла (собственно, в его честь и назван город). Поразил не текст, а факт его наличия. Текст сделан на индейском языке. Я никак не предполагал наличия у индейских наречий собственной письменности (пусть даже и на основе сильно обработанной латиницы).

Чтобы не было никаких сомнений, что город готов угодить абсолютно всем вкусам, на одном из перекрестков установлен классический памятник Ленину в кепке. Думаю, что это заслуга не мэрии, а какого-то чудака-коллекционера, но свой вклад в общую уличную атмосферу Ильич, безусловно, вносит.

Если во многих городах оборудуют аллеи славы с отпечатками рук знаменитостей, Сиэтл и здесь проявил некоторое своеобразие: вместо отпечатков рук увековечены отпечатки ног!

Явное влияние на оформление Сиэтла оказал весьма популярный здесь местный стеклодув Дейл Чихули. Я думал, что он "популярный здесь", но уже в Москве выяснил, что это самый выдающийся в мире специалист по художественному стеклу, чьи работы выставлены более чем в 200 музеях по всему свету. Видимо, человек он весьма своеобразный. Начиная с экстравагантной пиратской внешности (в свое время он в автокатастрофе потерял глаз) и заканчивая особенностями поведения и ореолом тайны вокруг его происхождения (молва дает разброс от индейских племен до Словакии). Таковы и его работы. Нам повезло (по совету экскурсовода) попасть на большую персональную выставку Чихули. Впечатление сильное. Огромные стеклянные скульптуры интересны и сами по себе, и как элемент рождаемого пространства. Фактически ты оказываешься в ярко окрашенном, пылающем всеми красками мире. Здесь и сады, и подводное царство, и абстрактные конструкции самых причудливых и неожиданных для стекла форм. Получается сильный эффект погружения. Выходя с выставки, чувствуешь, что вокруг все выглядит слишком тускло и пресно. Даже яркая зелень соседнего парка после цветов Чихули смотрится довольно блекло. Может быть, поэтому деревья на центральной площади города в буквальном смысле тщательно раскрашены в самые неожиданные оттенки.

К оформлению Сиэтла Чихули имеет и то отношение, что всякий мало-мальски уважающий себя горожанин и уж тем более бизнесмен для своего офиса стремится приобрести хоть какое-то изделие если не самого мастера, то хотя бы его учеников (особенно, если они работают по эскизам художника). Наиболее распространены люстры. В этом, по-моему, сказывается влияние Мурано - Чихули был первым американцем, прошедшем стажировку в Венеции. Как бы то ни было, необычные по цвету и форме стеклянные изделия - своеобразная визитная карточка Сиэтла.

Удивила современная городская архитектура. По крайней мере, в центре она весьма разнообразна. Интересно обыгрывается гористый рельеф. Мы воспользовались открытостью муниципальных учреждений и зашли внутрь городской библиотеки. По версии журнала Time - это самое элегантное здание США 2006 года. Как следствие, основная масса посетителей - это зеваки вроде нас, наслаждающиеся ви-

дами на город с верхних этажей ажурной стекляшки. Собственно читателей (читают исключительно с экранов компьютеров) не так много. А вот здание музея современного искусства имени местного уроженца Джими Хендрикса в виде разломанной гитары (он был, конечно, виртуоз, но в экстазе любил грохнуть инструментом обо что-нибудь твердое) считается самым безвкусным. Честно говоря, без предупреждения про гитару не очень догадаешься, но здание необычное. Библиотека, конечно, более стройна, но и гораздо более банальна.

Следующее удивление - городской транспорт. Он оказался не просто развит, а еще и активно поддерживается местными властями, что в, частности, выражается... в отсутствии платы за проезд по центру! И это в Штатах, где звериный оскал капитализма - основа всего. Например, как я уже писал, в канадском Ванкувере Интернет в аэропорту бесплатен для всех, а в отеле в Сиэтле деньги за доступ в сеть берут не только со случайных гостей, но и с постояльцев! Такого даже у нас, где ложку мимо рта никогда не пронесут, себе не позволяют.

Как и везде в Америке, своеобразно организовано метро. Особых причуд, как в других городах США здесь нет, но зато вместо поездов по подземным тоннелям курсируют обыкновенные рейсовые автобусы. Станция метро - это такая подземная площадь с тротуарами, на которых пассажиры разных маршрутов на разных остановках ждут свои "поезда". Подъехавший автобус высаживает-забирает людей и снова ныряет в один из темных тоннелей.

Прокатились мы и на монорельсе. В отличие от московского, у него совсем мало станций, но движется он гораздо быстрее. При этом мы умудрились занять "блатное" место впереди, рядом с машинистом. Убили двух зайцев: интересно смотреть и на дорогу, и на технику управления поездом.

Весьма неожиданно смотрятся катающиеся по центру этакие большие лодки на колесах. Оказывается, одна туристическая фирма оборудовала специальные автомобили-амфибии и продает тур с поездкой по центру и плаванием по Тихому океану вдоль городской набережной. Желающих много, но мы как-то не выбрались. Возможно, напрасно.

Однако больше всего в Сиэтле поражает, конечно, не транспорт и не архитектура, а то, что заштатный городишко, ничего за душой не имеющий кроме борделей, превратился в крупнейший промышленный центр по производству высокоинтеллектуального оборудования - настоящий технопарк мирового уровня. Можно предположить, что началось все с того, что кто-то, возвращающийся с золотом с Аляски, решил не все прогулять, а создать на эти деньги нечто содержательное. Возможно, такой человек был не один. Далее очевидно наличие разумной налоговой политики местных властей, позволившей наладить и развить серьезное производство. К моему удивлению, мне отвечали об истоках сиэтловского чуда куда прозаичней: "Да нет! Просто повезло...".

Я, все-таки, думаю, что если поначалу и повезло, то потом без нормального управления везти бы перестало. Как говорится: "везет тому, кто везет". Почему-то именно в Сиэтле были созданы фирмы, ставшие мировыми гигантами (UPS - крупнейшая экспресс-почта и доставка грузов, огромная сеть кофеен Старбакс, самый большой в мире Интернет-магазин Amazon.com и др.). Точно также думаю, что не случайно, большинство из этих фирм буквально в последнее время перевели свои

штаб-квартиры из Сиэтла (точнее даже из штата Вашингтон, где находится Сиэтл) в другие места. Просто так ничего не бывает.

Однако даже "ушедшие" компании с благодарностью относятся к своей "исторической родине". Их силами в Сиэтле оборудованы площади, парки, фонтаны. Многие с любовью содержат свои первые здания, пусть и не являющиеся теперь головными. Самый забавный пример, пожалуй, - первая кофейня Старбакс. В нее выстраиваются внушительные очереди даже не ради того, чтобы попить традиционный кофе, а для того, чтобы увидеть единственную сохранившуюся первую эмблему Старбакса. Это довольно нахальная русалка с голой грудью и двумя хвостами, напоминающими ноги, которые весьма фривольно раздвинуты. Эмблему посчитали нескромной и обрезаю картинку аккурат повыше груди. Получили то, что мы имеем сегодня, однако, мало кто догадается, что лицо девушки с распущенными волосами имеет отношение к эротичной водной диве.

Список успешных бизнес-проектов, родившихся в Сиэтле, можно продолжать долго. Боюсь, что городов, способных посоревноваться с Сиэтлом по внушительности такого списка, просто нет. Но я еще не упомянул 2 компании, каждая из которых сама по себе способна затмить любой, даже очень длинный перечень. Это фактически мировой монополист - программистский Майкрософт и авиационная, космическая и военная корпорация Боинг.

И Майкрософт, и Боинг предлагают желающим посмотреть на свою работу. Перед нами еще в Москве встал непростой выбор. К сожалению, времени у нас было только на одно посещение. По специальности мне куда ближе Майкрософт. Однако знакомство с их сайтом показало, что посетителям демонстрируют музей фирмы, где описывается история ее создания и создателей, а также представлены новинки программного обеспечения. А вот Боинг помимо музея обещал показать и собственно производство. Мы выбрали Боинг и совершенно не пожалели.

На второй день нашего пребывания в Сиэтле рано утром (уже с новой дамой-экскурсоводом) мы выехали в пригород Эверетт, где до сих пор находятся крупнейшие производственные мощности компании.

Уже на подъезде к заводской территории видно, какое это гигантское хозяйство. Это ведь не только многочисленные цеха и подсобные производства, но и взлетные полосы для испытаний, и аэродромные навигационные сооружения, и ангары для собранных самолетов.

То, что на Боинге решили создать собственный музей с магазином, торгующим разнообразной сувенирной продукцией (от маек и игрушек с логотипом фирмы до многочисленных моделей самолетов), совсем не поражает. А вот то, что решили допустить посторонних людей на производство - это удивительно. Нам с гордостью показывали ангар, занесенный в книгу рекордов Гиннеса как самое большое в мире крытое производственное помещение (площадь - 14 гектаров). Уже вернувшись в Москву, я встречался с одним из наших руководителей авиационной промышленности. Естественно, я поделился своими впечатлениями. Посмеявшись, он справедливо заметил: "Если бы представители книги рекордов Гиннеса попытались померить наши ангары, они вряд ли бы успели донести результаты до редакции".

Нельзя сказать, что Боинг ничего не скрывает. При входе просят сдать все фото- и видео-устройства. Показывают, естественно, не военные и не космические

подразделения. Однако открытость поражает. Назначенные сотрудники водят группы по настоящим производственным помещениям, через технические коридоры, грузовые лифты и т.п. При этом они, естественно, отвечают не только за содержание экскурсии, но и за безопасность. Перемещение между цехами, по аэродрому - только на специальных автобусах. Спрашивается: зачем Боингу эта головная боль? Понятно, что все сопровождающие службы легко окупаются (желающих посмотреть на производство - хоть отбавляй). Однако в масштабах авиагиганта это все капля в море, и забот явно больше, чем прибыли. Тогда зачем? Думаю, что даже такая солидная корпорация постоянно думает о своем имидже. В том числе и в глазах простых обывателей, а не только прямых покупателей ее продукции. Мне кажется, что закрытость, отказ от любых форм рекламы со стороны наших заводов, в конце концов, играет не последнюю роль в их хроническом отставании от таких мировых лидеров, как Боинг.

Итак, что же мы увидели? Для начала мы посетили музей. Там, кстати, можно фотографировать. Запомнились 2 группы экспонатов. Во-первых, это кабины различных самолетов, где ты можешь сам почувствовать, что такое штурвал в руках. А во-вторых, это фрагменты машин (хвост, шасси и т.п.), стоя рядом с которыми ты осознаешь, насколько это гигантские изделия. На взлетном поле этот эффект как-то теряется. Возможно, из-за некоторой дистанции, возможно, из-за ажиотажа с посадкой-высадкой. Здесь же масштаб просто потрясает. Ну и, конечно (это неотъемлемая часть всех американских музеев), можно все потрогать руками.

По музею нас персонально водила наш гид, а вот по заводу водят только группы и только специально обученные сотрудники. Здесь наша гид играла лишь роль технического переводчика. Группы назначаются на фиксированное время. Туристическая фирма оформляла все чуть ли не за месяц. Не знаю, можно ли купить билет накануне, но мы, на всякий случай, решили подстраховаться заранее.

Начинается экскурсия с просмотра документального фильма о компании Боинг. Ну а затем мы вышли на взлетное поле, где нас ждал автобус, который для начала повозил группу по территории. Немного напоминает сафари: "Вот посмотрите: вчера сюда прилетел специальный пожарный самолет. А тут Вам просто повезло: как раз разгружается наш крупнейший транспортный борт. Он здесь бывает крайне редко! Вон там 2 дня назад здесь стоял интересный экземпляр, но ночью, видимо улетел". Все летные испытания проходят только по ночам. Говорят, из соображений безопасности - в третью смену нет посетителей, да и рабочих меньше. Поэтому никаких воздушных шоу мы не видели. Но авиаузел все равно трудится: все куда-то движется, перемещается, а иногда взлетает и садится.

Ну и, наконец, сами цеха. Нам показали производство Боинга-777, двухэтажного Боинга-747 и, самого нового, так называемого самолета мечты (Dream Liner) - Боинга-787.

Оказывается, сборка - это конвейер, но с незаметной для глаза скоростью 1 см/мин. Вообще, как выяснилось, я в принципе неправильно представлял себе идеологию работы авиазавода. Мне казалось, что, как и в производстве автомобилей, дело поставлено таким образом, что завод выпускает самолеты, которые потом попадают на свободный рынок. Ничего подобного! Все делается только по заказу и при внесенном авансе. Поэтому вся сборка строго индивидуальная. На хвостах машин

сразу наносятся логотипы будущих владельцев. При нас, например, собирался грузовой самолет для компании Волга-Днепр. Я всегда знал, что оборудование салонов определяется владельцем. Когда говорят, что кресла стоят тесно, я понимал, что это перевозчик их так поставил. Оказывается, перевозчик только задает параметры, а монтирует все равно сам Боинг.

Масштабы, конечно, грандиозные. Только в одном помещении одновременно собирается 17 машин! Однако все равно на Боинг очередь больше, чем на год вперед. Поэтому важной задачей является сокращение сроков сборки. Достичь этого можно, уменьшая количество деталей. Если у Боинга-777 - 6 миллионов составляющих, на монтаж которых уходит 2 недели, то Dream Liner состоит уже из 2 миллионов частей, собираемых всего за 3 дня! Важную роль в деле укрупнения сыграл переход на легкий титановый корпус. Интересно, что всячески подчеркивается, что титан для корпуса Боинга-787 поставляется из России.

Запомнились и другие любопытные факты. Оказывается, самой дорогой составляющей самолета после двигателя является не оборудование кабины, не электроника и не корпус, а шасси (нагрузки там такие, что приходится применять и дорогие материалы, и сложные инженерные решения). Удивило, что гигантские цеха не отапливаются. Энергозатраты и разогрев столь велики, что проблемой является отвод лишнего тепла летом, а не обогрев зимой. Забавной показалась история о том, что даже на таком солидном предприятии, как Боинг, умудрились ошибиться при расчете параметров ворот цеха. Когда стали вывозить самолет из ангара, выяснилось, что хвост по высоте не проходит. Теперь приходится подцеплять машины за нос и таким образом с задраным носом и приопущенным хвостом выкатывать их на поле.

В общем, впечатлений - масса. Уже задним числом я прикинул, что мы видели за один день больше самолетов, чем годовая мощность всего российского авиапрома! И это отнюдь не единственное сборочное предприятие фирмы Боинг!

С завода мы уехали воодушевленные увиденным, но экскурсия на этом не закончилась. Так как мы все равно выбрались за город, нам еще решили показать окрестные достопримечательности (виды на океан, на Сиэтл, богатые дома и т.п.). Все это довольно любопытно, но для меня явилось лишним подтверждением того, что богатые страны живут богато потому, что не ленятся делать деньги даже на мелочах. Например, нас привезли на шлюз, соединяющий местную речушку и отводной канал. Казалось бы, чего там смотреть? Оказывается, еще при строительстве кто-то догадался сделать в опорных стенах на уровне 1-2 метров под водой стеклянные окна. Вроде бы пустяк. Но теперь со всех городов и весей в июле-августе съезжаются люди посмотреть, как по реке идет на нерест лосось. Ну, кому у нас пришла бы в голову такая мысль с окнами? А если бы и пришла, кто бы это разрешил? Именно поэтому американцы живут так, а мы... несколько иначе. Собственно говоря, вся наша дальнейшая поездка - прекрасная иллюстрация к данному тезису.

Пока мы катались по окрестностям Сиэтла, у меня состоялся очень интересный разговор с нашей дамой-экскурсоводом. В информации о ней на сайте я обратил внимание на то, что именно она организует туры по винодельческим районам США, Канады и даже Европы. Оказалось, что дама - профессиональный сомелье, обучавшаяся этому делу во Франции. Возможно, от собственной ограниченности, я

всегда с некоторой настороженностью относился к описаниям "легкого аромата фруктов в сочетании с розовыми оттенками свежего сена" применительно к вину. Поэтому я попытался, что называется, из первых рук выяснить: какова сходимость результатов "слепого" тестирования одного и того же напитка разными сомелье. Надо отдать должное, она признала, что далеко не 100%. Но, к моему удивлению, все-таки, больше 50. Ну а затем мы услышали замечательный рассказ о вкусовом и ароматическом восприятии, о традициях виноделия в разных регионах и о правилах оценки вина. Причем, именно с позиции, которая меня особенно интересовала: объективность оцениваемых параметров, возможность формализации и независимого воспроизведения результатов.

Интересным мне показалась мнение о том, что в каждой стране делают такое вино, какую пищу в ней едят. У французов с детства воспитывается вкус, скажем, на различных сортах сыра. Соответственно, вино содержит в себе множество тонких оттенков, которые человек способен отличить. Американцы едят простую пищу с усилителями вкуса. Тут уж не до букетов. Таково и американское вино. Оно хорошее, но не изысканное: простое, с ярко выраженным, но только одним ароматом.

Подтверждение оценки американского питания мы смогли получить буквально сразу после окончания экскурсии. Одной из достопримечательностей Сиэтла является так называемый Пайк-маркет (Щучий рынок). Это не просто большой рынок с яркими по разнообразию (не только рыбными) прилавками, но и центр городской торговой и развлекательной активности. Тут множество уличных музыкантов, актеров, жонглеров, фокусников. Здесь мы нашли заведение с характерным названием "Piroshky, piroshky...". Тут же рядом и первый Старбакс.

А если переместиться по другую сторону торговых рядов, окажешься на океанской набережной, вдоль которой расположены многочисленные рестораны со свежесловленными морепродуктами. Сюда-то мы, как большие любители всяких гадов, и направились пообедать. Наше внимание привлек бар устриц. Стилистика оказалась абсолютно забегаловочная. Но устрицы... У нас с супругой есть достаточный опыт общения с этими моллюсками. Однозначно могу сказать, что здесь подавали лучшие экземпляры в нашей практике. Но без слез смотреть на полученную порцию было просто невозможно. Мало того, что изысканный деликатес покоился на бумажной тарелке с одноразовой вилкой. Вместо специального уксусного соуса или, на худой конец, лимона устрица снабжалась солидным плевком ядреного кетчупа! Какой уж тут аромат устричной свежести или винный букет, о котором мы только что говорили... Справедливости ради, должен признать, что в приличных ресторанах Сиэтла уксусный соус подавался, причем в не совсем для нас привычной замороженной форме (уксусное мороженое). Однако и устрицы там были гораздо скромнее. Ну и чтобы уж совсем быть честным, признаюсь, что стоимость дюжины моллюсков даже в самом шикарном заведении Сиэтла раза в 2 меньше аналогичной порции в Москве в сезон скидок. Правда, это уже, скорее, характеризует Москву, а не Сиэтл.

Так, собственно, и закончились 2 дня, отведенные нами на столь непонятный город. В качестве вывода снова повторяю: если посещение Сиэтла и было ошибкой, то ошибкой весьма удачной.

Уже ближе к вечеру мы забрали вещи из отеля и отправились на такси в аэро-

порт. Аэропорт вполне современный. Пассажиров развозят полностью автоматические поезда (шаттлы) без машинистов. Правда, наш рейс на Аляску был в это вечернее время чуть ли не единственным. Удобной услугой является саморегистрация на рейс. Самое главное, что пройти ее можно не строго за 2-3 часа, а когда тебе удобно. Одновременно платишь автомату за багаж. Возможно, на коротких рейсах, когда часть пассажиров действительно летит налегке, и имеет смысл не включать стоимость перевозки багажа в билет. Плюс, конечно, психологический эффект от как бы более дешевого перелета. Очевидно, из тех же соображений экономии в полете никого не кормят. Мы традиционно предварительно попили чай-кофе в VIP-зале. Поэтому даже 3 с половиной часа до Анкориджа не заставили нас оголодать.

## АНКОРИДЖ

Анкоридж встречает приветственными плакатами не пассажиров вроде нас, а солдат, прибывающих для прохождения службы на местную военную базу. То, что военным на Аляске особый почет, видно уже прямо в аэропорту, где у каждого киоска написан перечень льгот и скидок при предъявлении солдатской или офицерской книжки. Оно и понятно. Если нашу Чукотку "довел до ума" Абрамович, то Аляску "сделала" армия. Сейчас, конечно, работают бизнес-механизмы. Но современную инфраструктуру, как основу развития штата, заложили, безусловно, военные. Кроме того, на Пентагон явно работает много гражданского населения, что тоже неплохо влияет на местную экономику.

Об экономике явно заботятся. Я уже как-то писал о системе налогов с продаж в США. На ценнике в магазине пишется сумма, которую, подойдя к кассе, надо увеличить на какой-нибудь совершенно безумный процент (до 2 знаков после запятой), меняющийся от штата к штату. Пожалуй, это единственная страна мира, где платишь не столько, сколько указано на бирке. Так вот, Аляска - счастливое исключение. Тяжелый климат и значительная удаленность от остальных штатов определяют заметную дороговизну. Чтобы снизить нагрузку на карман покупателя, здесь установлен налог 0%. Однако не все так просто. Муниципалитетам дано право вводить местный налог с продаж. Поэтому если в Анкоридже ноль - это настоящий ноль, то в ряде других мест пару процентов очень даже накидывают.

Тяжелый климат применительно к Анкориджу означает температуру приблизительно как в Москве или чуть-чуть холоднее. При нас было градусов 15 тепла. Возможно, поэтому везде ограничиваются вентиляторами, а кондиционеры не ставят.

Местный холод не мешает всем и всюду пить воду со льдом. При входе в любой ресторан тебе первым делом, как путнику, вышедшему к колодцу из жаркой пустыни, подносят стакан с ледяной водой. Наше нежелание пить воспринималось чуть ли ни с испугом. Зато по вопросам еды мы быстро нашли общий язык. Местные специалитеты типа щек палтуса или мяса овцебыка оказались очень даже симпатичными. Я уж не говорю об обилии морепродуктов и, конечно, об аляскинском крабе. Крабами, надо сказать, мы регулярно баловали себя на всем протяжении нашего маршрута. К концу моя супруга даже научилась их разделывать самостоятельно, без моей помощи. Представляете себе, сколько было тренировочных попыток?



В Америке отнюдь не всегда организуются завтраки в отеле. Считается, что питанием должны заниматься специализированные компании, а не гостиницы. В Анкоридже завтрак был включен в счет, как это принято во всем мире. Однако оказалось все не так просто. Когда супруга заказывала номер, она выбрала не стандартный, а несколько улучшенный вариант, называемый местной администрацией "клубный". На месте выяснилось, что это не для красного словца, а на полном серьезе речь идет о закрытом клубе, правда, я так и не понял - каком. Тем не менее, нам выдали специальный дополнительный ключ от лифта (!), чтобы мы могли выходить на своем этаже, а также попадать в клубные комнаты. Там как раз и организовывались завтраки. Но главная прелесть состояла не в меню, а в открывающемся с последнего этажа виде на Аляскинский залив и занесенные снегом окружающие Анкоридж горные хребты. Очень красиво!

Снизу такого зрелища нет. Вдоль залива можно прогуляться, но берег в основном представляет собой какую-то протяженную техническую зону при порте. Непосредственно к воде подойти практически невозможно. Лучше всего любоваться именно с нашего клубного этажа.

Известно, что американцы - любители пробежек на свежем воздухе. Тропа вдоль залива, судя по всему, - главный спортивный объект. По ней бегут, едут на велосипедах, роликах и прочих приспособлениях. Так как трасса довольно узкая и извилистая, к повороту подходишь с большой опаской. Кто и на какой скорости может выскочить - загадка. Причем, все это мы наблюдали в разгар рабочего дня. Какие там толпы в выходные даже страшно представить. Но больше всего удивило, что многие физкультурники перемещаются не в одиночку, а... с детскими колясками. Именно с ними бегут, едут на роликах и т.д. Уровень безопасности сомнительный, но зато видно, что с рождаемостью в городе все хорошо!

Собственно город не очень велик, хотя он, безусловно, самый большой в штате. Здесь есть и высотные дома (например, наш отель), и приличные улицы, площади, музеи, театр. Как всегда в Штатах местные власти проявляют чудеса изобретательности в части названия улиц:

*На север  
с юга  
идут авеню,  
на запад с востока -  
стриты.*

Авеню названы цифрами, стриты - буквами. Пятая авеню, как и везде - центральная. Местная смекалка дошла до того, что когда кончился алфавит, улицы стали называть городами Аляски в алфавитном порядке. Хоть какое-то разнообразие!

Для северных городов очень характерна забота об озеленении (очевидно, люди инстинктивно заботятся о яркости короткого лета на фоне долгой белой зимы). Анкоридж не исключение. При этом многочисленные клумбы оформлены с большим вкусом и изобретательностью. Очень интересно на клумбах смотрится широко используемая разноцветная капуста. Во всяком случае, необычно.

По стилю Анкоридж очень похож на финскую столицу Лапландии - Рованиеми. Рованиеми живет за счет эксплуатации бизнес-идеи о деревне Санта-Клауса. В

Анкоридже такого нет. Тем не менее, город поживее финского. Здесь явно задумываются о приезжих и об их развлечениях. В частности, ежедневно в центре, в специально отведенном месте всех желающих ждут микроавтобусы, чтобы бесплатно (!) отвезти на какой-нибудь занимательный объект. Мы по традиции выбрали зоопарк. Сам по себе он оказался неплохим, но более интересна история его создания. Какие-то люди организовали лотерею, где главным выигрышем был внушительный денежный приз. Чтобы как-то повеселить публику, в качестве альтернативы деньгам был предложен живой слоненок. Победителем оказался некий чудака из Анкориджа, который к всеобщему изумлению и ужасу организаторов лотереи заявил, что денег он не хочет, а хочет слоненка. Надо отдать организаторам должное: лицо они соблюли и привезли индийского слоненка на Аляску. Чудака подарил слоненка какой-то даме. А вот дама со временем создала зоопарк, в котором уже взрослая слониха Аннабель стала главной примой. Годы спустя она умерла. В зоопарке есть ее могила с очень теплой надписью.

Еще один аспект "обработки" приезжих - обилие сувенирной продукции. Это, кстати, относится не только к Анкориджу, а ко всей Аляске. Местный сувенир, как говорил Сталин: "Национальный по форме и социалистический по содержанию". С одной стороны, есть собственная символика (флаг штата с созвездием Большой медведицы в свое время придумал ребенок, чем очень гордятся), есть местная политика (кружки с портретом бывшего губернатора - интересной дамы). А, с другой стороны, очень неплохо обыгрываются и местная природа, и история (от настоящего когтя медведя до золотого песка в стиле времен золотой лихорадки и индейской атрибутики). Продукты и те, порой, оформляются как сувенир - и это не только конфеты и шоколад, но и мясо, рыба или даже сосиски.

Очень заметна одна странная тенденция - обилие, выражаясь по-научному, фекально-анальной тематики. Простор для фантазии здесь огромный! Тут и широкий выбор конфет в виде разнообразных какашек, и всякие фигурки, магниты, наклейки. На радость бабушкам мы купили дочке майку "Кто оставил следы в лесу". На ней весьма познавательно представлено множество животных. Каждое - это своеобразная триада: название, форма следа, образец испражнений. Интересно, как бы диагностировал американцев Фрейд?

В общем, хочешь заработать - проявляй смекалку!

Подводя итог, можно сказать, что Анкоридж - город вполне симпатичный. Не уверен, что надо специально ехать его смотреть, но по дороге остановиться на денек-другой очень даже можно.

Получив некоторое представление о самом большом городе Аляски (я бы еще добавил - о самом известном, так как, честно говоря, о других я особо ничего раньше не слышал), мы полетели дальше на север - во второй по величине город штата - Фэрбенкс.

## **ФЭРБЕНКС. ЗОЛОТО**

Вылет в Фэрбенкс ознаменовался очередной странностью. Перед посадкой в самолет наши руки смазали какой-то гадостью. Как выяснилось, таким образом Alaska Airlines (а, скорее всего, службы безопасности аэропорта) проверяют: не осталось ли на моих пальцах следов взрывчатки. Очевидно, предполагается, что в

рядах террористов работают кустари-одиночки, которые сами снаряжают взрывное устройство и сами же, не помыв рук, взрывают. Кстати, Alaska Airlines произвела впечатление вполне солидной компании (например, на борту для желающих имеется даже беспроводной Интернет). Странно, почему кроме как по штату да еще в Сиэтл они толком никуда не летают.

Раз уж я вспомнил об Интернете, немного отвлекусь на рассказ о средствах коммуникации. В старые добрые времена, предшествующие эре мобильной связи, приходилось либо искать телефон, либо делать небольшую паузу в отношениях на время дальней поездки. С появлением сотовых, остро встал вопрос стоимости разговора в чужой сети (роуминге). Правда, и обычные телефоны из-за рубежа никогда не были дешевыми. В какой-то момент на нашем рынке появились компании, которые стали предлагать так называемые туристические СИМ-карты. В России на эти номера звонить нельзя, а за границей - пожалуйста. При этом в большинстве стран входящие звонки бесплатны, а исходящие - весьма за скромные деньги.

Номера предлагаемых телефонов - эстонские. Как эстонцы организуют свой бизнес - неясно, но в России (по крайней мере, в Москве) он получил широкое распространение. Наличие у человека, едущего за рубеж, еще одного эстонского номера, как правило, никого не удивляет.

Однако и здесь есть определенное лукавство. Конечно, для владельца сотового телефона все очень хорошо. Но вот из Москвы приходится звонить не на местный номер, а на мобильный эстонский. А тарифы на них наша телефонная сеть задрала по максимуму. Оно, конечно, все равно дешевле стоимости роуминга, но не очень ловко, что моя экономия происходит за чужой счет. Правда, эстонцы (их российские представители) придумали изящный ход: можно установить бесплатную переадресацию с моего российского мобильного номера на указанный эстонцами стационарный номер в Москве. Дальше они, уж не знаю как, сами обрабатывают сигнал и шлют его мне за рубеж. Тем самым убивается куча зайцев: никому не надо ничего знать про мой "левый" туристический номер и звонят все по московским тарифам. С меня за это дополнительно берут 15 центов в минуту, что раза в 2 с лишним дешевле звонка на мобильный в Эстонию из Москвы.

Тем не менее, в эту поездку мы опробовали еще один вариант связи с миром на базе беспроводного Интернета (сетей Wi-Fi). Оказалось, что Интернет-программа Skype, предназначенная для организации видео-диалога зарегистрированных в ней пользователей, позволяет звонить на любые телефонные аппараты совсем за сущие копейки. Абонент может совершенно не подозревать, что я говорю не с телефона. А стандартный видео-диалог между двумя пользователями Skype (фактически, речь идет о видео-телефоне) - тот вообще бесплатный.

Некоторых неудобств здесь два. Во-первых, нужно иметь доступ в Интернет. А, во-вторых, надо иметь с собой какой-нибудь компьютер. Сейчас различных переносных устройств достаточно. Мы брали с собой iPad - так называемый планшет, представляемый рекламщиками как посткомпьютерное устройство. А вот доступ в Интернет надо искать. В Москве такой проблемы нет, так как iPad снабжается СИМ-картой сотового оператора, и за небольшие деньги я всегда и везде имею доступ к Интернету через мобильные сети связи. Но за рубежом я снова сталкиваюсь с проблемой оплаты роуминга и непомерными ценами. Поэтому и приходится искать

бесплатный Wi-Fi.

Все эти проблемы известны многим. Как следствие, беспроводной Интернет стал серьезным рекламным инструментом для многих компаний. Например, кафе Старбакс часть своей популярности зарабатывает не только кофе с пирожными, а именно этой услугой. Можно заметить, что многие посетители сидят за столиками, уткнувшись в экран. Правда, к нашему удивлению выяснилось, что столь обширная сеть, как Старбакс, работающая буквально во всем мире, почему-то обошла стороной Аляску (видел всего одну точку в Анкоридже). Вспоминался старый анекдот советских времен, когда СССР определяли как 10000 километров без единого Макдональдса. Пришлось обходиться иными источниками.

Сейчас Wi-Fi - неременный атрибут отелей, ресторанов, приличных офисов, музеев. В Москве организуют Wi-Fi в вагонах метро и планируют в наземном городском транспорте. Ну, и, как выяснилось, это мировое веяние проникло даже на отдельные авиарейсы, в частности, Анкоридж - Фэрбенкс (в воздухе, правда, за деньги).

Итак, Фэрбенкс - место начала нашего пред-круиза, т.е. начало нашего официального обслуживания круизной компанией. Соответственно, прямо в аэропорту организована встреча, регистрация и т.п.

Если при посадке на корабль регистрация подразумевает оформление кают, карточек-пропусков и еще целого ряда документов, то здесь ограничиваются только сбором медицинских анкет, где я расписываюсь в том, что чувствую себя здоровым и что не посещал в последнее время никаких эпидемически неблагополучных зон.

А вот с багажом оказалось сложнее. Правда, об этой особенности нас специально предупреждали еще когда мы складывались в Москве.

Обойтись небольшой сумочкой в круизе, как правило, не удастся. И дело не только в том, что едешь надолго или в другой климатический пояс. На корабле есть понятие "формального" дня, когда мужчине требуется быть, как минимум, в костюме с галстуком, а даме - в вечернем платье. Если таких дней несколько, то мужчина обходится легкой заменой галстука и рубашки, а вот за дамой тянется целый шлейф смены не только платья, но и всей сопутствующей атрибутики. Соответственно, чемоданы растут и качественно, и количественно. Для нас, помимо всего прочего, это еще и дополнительная проблема при авиаперелетах.

Так вот, в пред-круизе, чтобы уменьшить количество перевозимого багажа, просят все свои вещи разделить на 3 группы: чемоданы, которые можно сразу отправить на корабль, чемоданы, которые фирма мне доставит в лодж, и самый минимум, который я не хочу отпускать из рук и буду перевозить самостоятельно (сумка, пакет - не больше).

Несмотря на такие видимые сложности, организовано все очень хорошо. Продумана система разноцветных бирок и многочисленных помощников, которые помогают реализовать необходимые процедуры весьма оперативно.

Уже налегке всех ведут к автобусам, которые курсируют между аэропортом и лоджем круизной компании. Как оказалось, лодж расположен не в самом Фэрбенксе, а километрах в 30 от города. Это отдельный комплекс, оформленный и обслуживаемый в стиле круизной компании-владельца. Правда, питание в стоимость не включено. Во всех ресторанах, в отличие от корабля, необходимо расплачиваться

дополнительно.

Внешний вид коттеджей и главного корпуса удивительно гармонирует с понятием "казарма". Но внутри все сделано очень даже на 5 звезд. Помимо уже упомянутых ресторанов, есть и бары, и магазины, и шикарные холлы с каминами. Я уж не говорю про прилично отделанные номера.

Возможно, некоторая серость внешнего вида предопределялась обложной облачностью и нудным дождем, преследовавшим нас с некоторыми перерывами практически все предкруизное время. К сожалению, в какой-то момент это повлияло и на наши планы, но об этом чуть позже.

Однако самое главное - это месторасположение комплекса. Прямо под окнами неспешно протекает живописная река Чена. В этих местах именно реки служили основой для развития цивилизации, так как, как выяснилось в конце XIX века, их воды несут золотоносный песок. Сам Фэрбенкс тоже родился как поселок золотоискателей. Все это и предопределило состав местной экскурсионной программы.

Впервые мы столкнулись с тем, что помимо экскурсий по выбору (как на корабле) в пред-круизной программе имеются и обязательные позиции. Правда, при этом они... бесплатны. Понятно, что бесплатно ничего не бывает, и стоимость этих экскурсий неявным образом включена в стоимость круиза, но все равно приятно. Так вот, в Фэрбенксе экскурсий по выбору не было. Все обслуживались по стандартной схеме. Кстати, когда я говорю "все", это не означает "все, следующие по нашему маршруту". В данном месте и в данное время в лодже собрались и те, кто уже побывал в круизе, и те, кто еще только собирается. Здесь есть люди, приехавшие лишь сюда, и те, кто, как мы, переезжает с места на место, причем список мест и их очередность у каждого может быть своя. Компания все это тщательно отслеживает и организует.

На следующее утро толпа собралась перед главным корпусом, куда стали подъезжать фирменные автобусы для отправления на первую экскурсию. Назвать это экскурсией можно, правда, с большой натяжкой. Фактически это целый комплекс мероприятий, объединенных единым действием. То же самое и даже в большей степени относится и ко второй поездке, которую нам организовали после обеда.

Для начала нас привезли... к большой трубе внушительного диаметра, тянущейся вдоль опушки леса. Оказалось, что это не просто труба, а знаменитый Аляскинский нефтепровод. В свое время я много о нем слышал не столько как о масштабном сооружении для доставки нефти с берегов Северного Ледовитого океана, сколько как о самом грандиозном экологическом проекте, учитывающем все, что только можно: от миграции популяции леммингов по тундре, до зонирования оленьих пастбищ в разные сезоны. Здесь же еще показывают устройство трубы. Никогда не думал, что это столь непростая конструкция, призванная и разделять различные фракции нефти, и защищать стенки от налипания мазута, и регулировать температуру смеси, и еще много-много чего. Правда, говорят, что современные нефтепроводы гораздо круче и что Аляскинский уже безнадежно устарел, но все равно весьма любопытно.

Недалеко от трубы проходит ветка железной дороги. Туда наша фирма подогнала специальные открытые вагончики, на которых мы отправились дальше. Где-то впереди состава установлена камера, транслирующая изображение на смонтирован-

ные в каждом вагоне демонстрационные панели. То есть во время поездки можешь смотреть и на экран, и просто по сторонам. Заботясь, чтобы народ не скучал во время посадки, перед камерой разместили какого-то ковбойского вида чудака с гитарой, который самозабвенно развлекал публику песнями в стиле кантри.

Когда поезд только тронулся, его место занял экскурсовод, начавший рассказ о местной истории. При этом окружающий пейзаж, мягко говоря, вызывал определенные сомнения: какие-то насыпи, ржавые конструкции, заброшенная техника. Но выяснилось, что все это не просто так. Наш поезд таким образом как бы въехал в историю золотодобычи. Стало понятно, что вдоль железнодорожного полотна выставлено оборудование разных лет. Причем, у некоторых аппаратов появились специально обученные люди, демонстрирующие, как это все работает. Оказалось, довольно интересно воочию увидеть, как увеличивалась мощность и возможности используемой техники. Апофеоз золотодобычи - это драга - огромный многоковшовый цепной экскаватор, установленный на плавучей платформе, предназначенный для подводной разработки. При этом золотоносная порода промывается, а шлак сразу сбрасывается в отвал. Так называемая Драга №8, к которой нас привезли, - единственный оставшийся работоспособный агрегат на реке Чена. Да и тот остроумно эксплуатируется в основном в туристическом, а не горном бизнесе. Но в свое время именно этим оборудованием намыли более 210 тонн золота!

Запасы драгоценного металла сильно оскудели, однако предприимчивые американцы своего не упускают. Постояв какое-то время возле драги, поезд двинулся дальше. Буквально за углом он снова остановился, и перед вагонами возникли молодые люди. На глазах изумленной публики у каждого откуда-то возникла тарелка, мешочек с землей и бутылка воды. Высыпав землю на тарелку, молодой человек, манипулируя струей воды и тарелкой, так ловко промывал грунт, что буквально за минуту вся пустая порода оказалась слитой, а на тарелке ярко блестели крупинки золота.

Честно говоря, изначально я это все воспринял как ловкий фокус. Но тут всем предложили выйти из вагонов и пройти чуть в сторону, где всем желающим предоставлялась возможность повторить это фокус самостоятельно. Несмотря на то, что условия для туристов более комфортные (например, проточная вода, а не бутылка), управиться с такой же скоростью, конечно, ни у кого не получилось. Тем не менее, выделить золото из невзрачной на вид грязи удалось почти каждому!

Если в Фэрбенксе пробная намывка золота явилась бонусом, то в Кенаи (туда мы попадем через 4 дня) мы специально заказали себе такое развлечение. Раз уж я начал рассказывать об этой забаве, то отвлекусь немного от хронологии и сразу поделюсь впечатлениями.

Так как в Кенаи мы были вдвоем, а не целым поездом, процесс был несколько более развернут. На специально выделенном микроавтобусе нас привезли на так называемый прииск, где милая дежурная дама вручила нам по ведру и лопате и подвела к большой куче земли. Понятно, что моя супруга "доверила" мне наполнить ее ведро. Ведра мы по жребию не разыгрывали, но я честно и благородно засыпал одну лопату ей - одну себе, чтобы потом не было претензий и обвинений. С полными ведрами мы направились к специально оборудованным лоткам. Это такая наклонная конструкция со своеобразными уступами, по которым стекает струя воды. Водой

управляю я сам, то есть могу ее включать, выключать, регулировать силу потока. Наклонная поверхность лотка покрыта съемными щетками с кучей ворсинок, зацепок и т.п. Технология следующая: выданным мне совком я потихоньку начинаю высыпать грунт в лоток. Под силой тяжести и под действием водного потока земля смывается в общий канал, куда упирается вся конструкция. Руками или соответствующим образом направляя струю, удаляешь наиболее крупные комки, камни и т.д. В чем же идея? А идея в том, что золото - один из самых тяжелых металлов, встречающихся в природе. Гораздо тяжелее всех камней и земли, которую я сыплю в лоток. Поэтому именно оно скатывается труднее всего, застревает на уступах, во всяких ворсинках и щетинках.

Изначально меня не покидало чувство, что я делаю пустую работу, то есть со всей землей смывается и золото. Но вековой опыт оказался сильнее моих опасений. Удивительно, но золото действительно остается! То есть разница в весе настолько велика, что возможность золота сдвинуться с места под действием воды на порядок меньше, чем у окружающей пустой породы. Я уже писал, что в музее золотой лихорадки в Сиэтле был удивлен тем, насколько компактно смотрится тонна золота. Вот еще один факт: шарик диаметром всего 46 мм весит целый килограмм. Для сравнения: такой же по размеру шарик из железа будет весить только 407 грамм!

Блестящие застрявшие крупинки пинцетом вытаскиваешь на специальное блюдце. Однако существует шанс, что что-то смылось или я чего-то не заметил на поверхности лотка. Поэтому, когда ведро опустело, щетки снимаются и чистятся, плюс добавляется просыпавшийся мелкий грунт (не камни). Тут-то мы и переходим к стадии, которую нам предложили опробовать в Фэрбенксе - промывка песка.

Берется плоская тарелка, в нее наливается вода, причем, как правило, не наливается, а тарелка с песком опускается в резервуар с водой. Затем круговыми движениями вся образовавшаяся грязь взбалтывается и потихонечку сливается из тарелки. Несмотря на мою боязнь слить лишнее, золото неизменно оказывается на дне!

Возникает естественный вопрос: сколько так удастся добыть? - Конечно, немного. В среднем, наверняка меньше грамма. Земля в этих местах считается истощенной и уже не подлежит промышленной обработке, хотя на заводах металл извлекают не на глазок, а химическим способом, минимизирующим потери: золото растворяется, а потом специальным образом выделяется из раствора. Почему-то у меня получилось заметно больше, чем у супруги, несмотря на то, что ведра я заполнял честно и землю брал из одной кучи. Мое блюдце даже приходили фотографировать, как несколько выделявшееся из общей массы.

Но главное не это. Главное то, что организаторы сумели из фактически пустой породы извлечь двойную, если не тройную выгоду. Очевидно, что стоимость, которую оплачивает каждый турист, все равно превышает стоимость добытого металла. Но за это его не просто можно забрать с собой (для сравнения - в России за это уголовная статья). С собранными крупинками народ идет в центральную контору, где все тебе упакует и аккуратно уложат. В Кенаи золото складывают в специальные пробирочки. А в Фэрбенксе работает целый магазин, предлагающий желающим купить ювелирные изделия (сережки, кулоны, кольца) сделанные таким образом, что прозрачную крышечку можно приоткрыть и поместить туда результат своих стараний. После чего дамы щеголяют в украшении с золотом, добытом собственными ру-

ками!

А как организовано обслуживание! К каждому подходят и разъясняют: что и как делать, если надо - помогают. Я уж не говорю о том, что в Фэрбенксе даже подогревали воду, чтобы народ не возился в холоде и случайно не замерз!

Я никак не предполагал, что процесс золотодобычи окажется столь захватывающим. И дело не только в соревновании с супругой. Даже не знаю, чем это объяснить, но вряд ли алчностью, так как изначально ясно, что добыть целый самородок или намыть из ведра породы полведра золота все равно не получится. Зато понятно, насколько тяжелый труд был у старателей, которые сами себе оборудовали лотки, и не в теплой воде, а в ледяной речке. Да и занимались они этим не часок в охотку, а днями напролет. Были среди них, конечно, и те, кто сильно разбогател, но основная масса, все-таки, оставалась ни с чем и с подорванным здоровьем.

Но вернемся в Фэрбенкс. Спустя некоторое время нас, усталых, но довольных, снова погрузили в поезд, который доставил всех обратно к Аляскинской трубе и автобусам. Далее нас ждал небольшой переезд и обед в ресторане на берегу реки. Из обеда больше всего запомнилось странное развлечение, которое придумали организаторы. На Аляске ежегодно проводятся гонки на собачьих упряжках. За всю историю лишь один человек дважды становился чемпионом. Так вот, наши организаторы пригласили этого супер-чемпиона развлекать нас во время смены блюд. Имелось в виду, что он может что-то рассказать о себе и собаках. Но, как выяснилось, он сам не по рассказам. Однако глупо не извлечь выгоды из своей известности. Поэтому после еды для желающих (естественно, за деньги) была организована фотосессия с выдающимся спортсменом и одной из его собак, героически переносившей бремя популярности ради дополнительного пайка для себя и соседок по упряжке. Сам чемпион, по-видимому, ест мало, так как, чтобы не обременять своих лаек, находится в весе мухи (думаю, до 50 килограмм он никак не дотягивает).

После обеда прямо с берега Чены стартовала вторая часть нашего развлечения (вторая экскурсия), которая называлась "Речной круиз - Открытие". Очевидно, организаторы хотели подчеркнуть, что, путешествуя на стилизованном под старину колесном пароходе (их у компании 3, и называются они соответственно: Открытие I, Открытие II и Открытие III), мы откроем для себя Аляску. В каком-то смысле, это оказалось правдой.

В первую очередь, мы, насколько это возможно, удалились от цивилизации, чтобы погрузиться в совершенно волшебный мир северной природы. Плавно текущая Чена как зеркало отражает в своих водах прибрежный лес. Именно так рисуют на картинках сказочные молочные реки с кисельными берегами. Красота и спокойствие вокруг завораживают: "На свете счастья нет, но есть покой и воля".

Но идиллия продолжалась не более получаса. Как любил говорить мой бывший директор, инспектируя коридоры родного учреждения: "Стены должны работать!". В данном случае работать начали берега. За очередным поворотом показался небольшой поселок. Само по себе посмотреть на то, как живут в аляскинской глубинке, тоже интересно. В частности, оказалось, что если в наших прибрежных деревнях у домов построены причалы для лодок, то здесь предпочитают... самолеты-гидропланы. Но мало этого. Выяснилось, что наши организаторы договорились с кем-то из местных, и на наших глазах один из гидропланов взлетел, чтобы предста-



вить пассажирам корабля возможности крохотного, но, как оказалось, весьма лихого самолета. Находящийся в капитанской рубке экскурсовод по громкой связи комментировал фигуры, которые демонстрировал пилот буквально над нашими головами.

Распрощавшись с гидропланом и полюбовавшись природой еще минут 10, мы увидели на берегу группу людей с собаками. Когда корабль притормозил напротив, оказалось, что это ферма ездовых лаек (хаски). На берег люди вышли, конечно, не случайно. У одной из девушек оказался переносной микрофон, через который она (в диалоге с экскурсоводом из капитанской рубки) рассказала о своем бизнесе и о собаках. Затем нам (стоящим на палубе) показали тренировочный заезд, естественно не на санях, а на специальных летних повозках. Когда наш корабль стал отходить, разгоряченных собак отпустили охладиться в реке. Так мы и плыли некоторое время: корабль, а за ним (сзади и вдоль борта) свора хаски.

Еще спустя минут 20, экскурсовод обратил наше внимание на вышедшее попить к реке стадо лесных оленей. Надо сказать, что Чена - река неширокая. Поэтому от корабля до берега расстояние совсем небольшое. Так что зверей можно рассмотреть очень близко.

За следующим поворотом нас ждала очередная девушка с микрофоном, одетая в индейский костюм, которая со специальным ножом в руках виртуозно продемонстрировала разделку свежельвленной рыбы. Тут же рядом в берег воткнуты специальные сушилки, где разделанная рыба вялится. А в воде установлены довольно любопытные деревянные ловушки, внешне напоминающие то ли садки, то ли водяную мельницу. Почему там застревает рыба, я так до конца и не разобрался, но факт, что застревает.

Еще один бросок и перед нами открылось место слияния нашей Чены и чуть большей Тананы. На Танане как раз стоит город Фэрбенкс. Танана имеет совсем другой оттенок воды. Удивительно наблюдать, как мутная Танана постепенно поглощает в себе прозрачную Чену. Ну а где-то не очень далеко Танану, в свою очередь, поглотит наиболее известная река здешних мест - Юкон (кстати, американцы делают ударение на первом слоге, а не так, как у нас принято - на втором, но, с другой стороны, это норма английского языка, а насколько я понимаю, у индейцев, как правило, ударение именно на втором слоге: Юкóн).

Полюбовавшись слиянием, мы развернулись и отправились обратно. Однако возле рыбных ловушек мы причалили. Всех пригласили на берег, где, как оказалась, оборудована деревня индейцев племени атабаски. Собственно, рассказ про вяленую рыбу по пути туда, был только началом большой экскурсии о нравах и быте атабасков. Нам показали и особенности местного домостроения, и выделку мехов диких животных, на которых охотились индейцы, и одежду, и даже угостили напитком из растущих в здешнем лесу ягод. Заодно нам продемонстрировали, как ловко нас обдурили с оленями, которые, оказывается, не дикие, а принадлежат здешней деревне. Олени мирно пасутся в специальном загоне и выпускаются к реке по отгороженному проходу после открытия особой загородки при приближении парохода.

Понятно, что деревня тоже не настоящая и весь персонал - наемные работники. Однако девочки, работающие там, уверяли, что они по-честному наполовину атабаски. Ну и индейские экспонаты в деревне вполне подлинные, так что посмотреть было очень даже интересно.

На обратном пути мы уже только любовались природой и весело махали остающимся за кормой "старым знакомым" собакам, летчикам и прочим уткам, плавающим по речным заводям.

У того самого причала, где мы садились на корабль, нас уже ждали автобусы, чтобы отвезти в лодж. Однако дорога прошла через город Фэрбенкс, так что мы смогли получить о нем некоторое представление.

Фэрбенкс, безусловно, попроще Анкориджа. Тем не менее - это достаточно крупный центр, возникший, как я уже писал, во времена золотой лихорадки. Большинство городов того периода тихо умерли с падением искательского бума. Однако Фэрбенксу в каком-то смысле повезло. Американская армия оборудовала здесь крупную военную базу, что, безусловно, оживило экономику. Кстати, военные объекты очень бросаются в глаза даже при таких поездках по окрестностям, как наша. Строительство Трансаляскинского нефтепровода в середине 1970-х годов придало свежий мощный импульс притоку нового населения и развитию городской инфраструктуры. Достаточно сказать, что сегодня Фэрбенкс - университетский город (единственный в штате). В нем много музеев, выставок, парков. Из музеев наиболее известен Ледовый, где хранятся при отрицательной температуре скульптуры - победительницы проводимых здесь чемпионатов по резьбе из льда. А вот в музее Севера при университете Аляски хранятся экспонаты не из льда, а времен ледникового периода. Врать не буду, музеи мы видели только снаружи, но говорят, что экспозиции вполне достойные.

Есть в городе и популярные памятники. Удивил меня памятник первопоселенцам. Вопреки моим ожиданиям, это оказалось не увековечение памяти золотоискателей, а дань уважения местным жителям - инуитам. А вот монумент участникам Алсиба - уже дань нашей истории.

Алсиб - это трасса Аляска - Сибирь (точнее, Фэрбенкс - Красноярск), по которой с 1942 года перегонялись американские самолеты в СССР в рамках соглашения о ленд-лизе. Уже вернувшись в Москву, я случайно посмотрел большой документальный фильм, снятый в России к 70-летию проекта. Оказалось очень интересно. Фэрбенкс был выбран стартовой точкой, так как там уже была военная база и так как он был неплохо защищен от японцев, оккупировавших часть территории Аляски (Алеутские острова), да и вообще контролировавших этот регион. Маршрут из США в СССР был разбит на 5 этапов. Каждый этап обслуживался своим авиаполком. Первый: Фэрбенкс - Уэлькаль на Чукотке. Казалось бы, следующие этапы до Красноярска должны были быть самыми безопасными (японцы над Сибирью точно не летали). Но, как выяснилось, основная масса летчиков погибла именно над тайгой, где самолеты, плохо приспособленные к морозам, буквально разваливались на лету. И это даже после того, как на Чукотке им проводили первичное переоборудование (замена нехладостойких резиновых прокладок, бензопроводов и т.п.). В Фэрбенксе наши офицеры прославились тем, что массово закупали женскую помаду. Совсем недавно по тюбику помады в кармане опознали останки одного из погибших экипажей, найденных в тундре. Оказалось, что делалось это не для того, чтобы порадовать подруг на Родине. Наши летчики помадой поперх надписей на приборных досках самолетов наносили метрические меры вместо американских футов и галлонов! В заключение фильма рассказали еще об одном характерном для нас факте. Так как

операция Алсиб была секретная, ветераны полетов не могут доказать свое участие в Великой Отечественной войне. Части, базировавшиеся в далекой от фронта Сибири, боевыми не признавались. Только сейчас немногим выжившим тогда и не умершим теперь стали давать какие-то награды и льготы.

На этом наше пребывание в Фэрбенксе закончилось. На следующий день утром начался путь на юг. Фэрбенкс явился самой северной точкой нашего маршрута по Аляске. В принципе, я хотел еще побывать в Прудхое - городе нефтедобытчиков за полярным кругом, на берегу Северного Ледовитого океана, откуда начинается Аляскинский трубопровод. Однако в это время, почему-то, местный лодж нашей круизной компании был недоступен для бронирования мест. Ну что ж, нельзя объять необъятное, хотя жаль...

## НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК ДЕНАЛИ

Меня уже давно интересует, кто именно владелец нашей круизной компании. Не исключено, что многомиллиардные капиталы (особенно, если учесть стоимость многочисленных кораблей) размазаны по группе акционеров. Однако внятного ответа на свой вопрос я получить не могу уже много лет. Тем не менее, видно, что прибыль идет не только на дивиденды, но и на серьезное развитие.

Между Фэрбенксом и Национальным парком Денали проложена железная дорога. Это не туристический аттракцион. По ней ходят и пассажирские, и товарные составы. Однако и здесь наша круизная компания сумела отличиться. Она закупила собственный поезд для поездок своих пассажиров. Причем, поезд специально оформленный. И дело не только в символике компании, а в том, что двухэтажные вагоны оборудованы для зевак-туристов... стеклянной крышей. Фактически из стекла все, что выше пояса. Действительно, очень красиво, особенно если иметь в виду, что Денали - это гористая местность, и есть на что посмотреть не только прямо перед собой, но и вверху. Кое-что комментируется по внутripоездному радио экскурсоводом. Значительную часть пути (всего - 119 миль) поезд идет вдоль горной реки Ненана, петляя вместе с ее руслом. Местами состав оказывается в узком каньоне, окруженный со всех сторон скалами, а порой движется по склону или поднимается к самой вершине, откуда открывается великолепный вид на долину.

Денали - это огромный Национальный парк (по-нашему - биосферный заповедник) вокруг самой высокой горы Северной Америки - пика Мак-Кинли (6194 м). Так как парк очень большой, у фирмы в Денали целых два лоджа на расстоянии 112 миль друг от друга. Один называется "Денали", а другой - "Гора Мак-Кинли". В нашем плане стояли оба пункта. Но так как речь идет, все-таки, об одной местности, я поделюсь общими впечатлениями от всего парка сразу.

Сначала о пике. Денали на языке индейцев-атабасков означает "великий". Собственно атабаски так называли и гору, но впоследствии она была переименована в честь 25-го президента США Уильяма Мак-Кинли, который, кстати, на Аляске ни разу в жизни не был. Возможно, поэтому до сих пор на всех картах, изданных на Аляске, возмущенные местные жители пишут "Денали", а на всех остальных картах мира пишется "Мак-Кинли". Во времена Российской империи, когда пик был самой высокой российской горой, на картах писали: "Великая гора", что по смыслу, безусловно, ближе к "Денали". По сути, на сегодняшний день оба названия использу-

ются как Джомолунгма и Эверест.

Формально говоря, Мак-Кинли ниже Эвереста, но в последнее время, с легкой руки альпинистов, стали интересоваться не высотой вершины над уровнем моря, а разницей между основанием и вершиной (превышением). В этой позиции гора является третьей в мире (по относительной высоте). Кроме того, это самая холодная (зимой до -60 градусов) гора планеты, не считая Антарктиды. При восхождении на нее погибло, чуть ли не больше всего людей. Возможно, поэтому у пика есть еще одно неофициальное название: "гора-убийца". Недалеко от нашего второго лоджа (в городке Талкитна) находилось целое кладбище, но только тех, чьи тела удалось найти - понятно, что это лишь небольшой процент из невернувшихся.

Удивительно, но до сих пор нет однозначного мнения о том, кто первым покорил Мак-Кинли. Формально - это сделал некто Хадсон Стэк в 1913 году. Однако впервые заявил о своем успехе полярный исследователь Фредерик Кук на целых 7 лет раньше (в 1906-ом).

Честно говоря, раньше я о нем ничего не слышал. Наш отель в Анкоридже назывался "Капитан Кук". У меня знаменитый Джеймс Кук ассоциировался с Австралией или с Гавайями, где по версии Высоцкого "аборигены съели Кука", но никак не с Аляской. Я полез в Интернет и обнаружил, что ошибался. На Гавайи капитан приплыл, как раз возвращаясь с севера, с Алеутских островов и Берингова пролива (который именно он так назвал). Однако поисковая система помимо Джеймса выдала мне еще и Фредерика.

Фредерик Кук оказался страшно интересным персонажем, о котором написано много книг, снято несколько документальных и художественный фильм, о его достижениях не утихают споры, но все равно его имя фактически забыто.

Начинал Кук мальчишкой в Бруклине. Нищенствуя, он придумал торговать молоком вразнос. Это позволило ему не только относительно разбогатеть, но даже на вырученные деньги получить медицинское образование. Начав работать врачом, Кук увидел объявление в газете о наборе персонала в экспедицию знаменитого Роберта Пири в Гренландию. Чуть ли ни из любопытства Кук подал заявление, и его взяли. Пири и его супруга, также участвовавшая в зимовке, отличались скверным характером и конфликтовали со всеми, с кем только можно. Однако по их собственному признанию Кук если не спас, то выходил Пири, сломавшего ногу в самом начале пути. Пири с Куком вроде бы даже подружились.

После Гренландии Кук увлекся полярными исследованиями. В те времена (да, в общем-то, и сейчас) выделялись 4 полярных "примы": северный полюс, Антарктида, Гренландия и пик Мак-Кинли. После Гренландии Кук, как врач, с Руалом Амундсенем, который впоследствии очень хорошо о нем отзывался, побывал в Антарктиде. Следующая экспедиция уже была к горе. В 1903 году покорить ее не удалось, но научная общественность высоко оценила исследования, опубликованные после экспедиции. На 1906 год пришлось 2 новых попытки, последняя из которых увенчалась успехом. В 1907 году Национальное географическое общество чествовало Кука и Пири, как крупнейших исследователей, причем отмечалось, что Кук - не только первооткрыватель Мак-Кинли, но и единственный американец, побывавший и в Арктике, и в Антарктике.

После этого перед Куком стояла лишь одна цель - северный полюс. В 1908 го-

ду ему удалось стать первым человеком, покорившим заветную точку. Пири, который неоднократно пытался достичь полюса, смог добраться туда лишь с пятой попытки ровно год спустя после Кука (о чем он узнал только после возвращения). За это время Кука не только признали триумфатором, но и наградили всяческими наградами.

И вот тут начинается самое интересное. Пири, который считал полюс делом своей жизни, заявил, что Кук - обманщик, который нигде на самом деле не был. За Пири стояли огромные деньги, финансировавшего его Арктического клуба. Была развернута масштабная пропагандистская кампания, одним из этапов которой было утверждение, что и про Мак-Кинли Кук все выдумал. Его спутники дали показания, что до вершины они не доходили. Правда, годы спустя главный свидетель признал, что получил от Пири 5000 долларов - существенная по тем временам сумма.

В итоге официальным первооткрывателем северного полюса считается Пири, а покорителем Мак-Кинли, как я уже писал - Стэк. Кук после этого чем только не занимался: исследовал "охотников за головами" на Борнео, учил неграмотных и лечил наркоманов, разрабатывал нефть и сидел в тюрьме. Интересно, что когда его судили за мошенничество в нефтяном бизнесе, одним из аспектов доказательства была ссылка на обман с полюсом и восхождением на пресловутый пик. В 1940 году, незадолго до смерти Кука, президент Рузвельт официально снял с него все обвинения.

Чем занимаются современные альпинисты в районе Мак-Кинли? Пытаются доказать или опровергнуть первенство Кука. Оправдываясь, Кук предъявлял ряд фотографий и свои записные книжки из экспедиции. Сейчас альпинисты пытаются повторить путь, описанный в этих книжках и опознать места на фото. Восхождения хронометрируют, чтобы проверить физическую возможность реализации предполагаемого маршрута. С одной стороны, идентифицировать фотографии с конкретными склонами не удастся. С другой - за прошедшие годы рельеф мог сильно поменяться. Более того, у Кука нашли рисунки соседних гор, которые можно увидеть только с высоты, гораздо выше той, до которой (по уверениям подкупленных спутников) они дошли. Тоже и касается описаний района северного полюса. У Кука обнаружили рассказы о том, чего в те годы никто знать не мог, если действительно там не побывал.

Почему-то ведущую роль в этой "борьбе за Кука" играют россияне. Именно наши, проведя серию экспедиций и экспертиз, сейчас уверенно утверждают: первооткрывателем северного полюса и первым покорителем пика Мак-Кинли был Фредерик Альберт Кук!

В нашей программе в первом лодже был запланирован облет на небольшом самолете вершины Мак-Кинли, а во втором - полет и посадка на ледник недалеко от вершины. Надо сказать, что в обоих случаях мы, что называется, "пролетели". Я уже писал о том, что преследующий нас дождь, сумел вмешаться в наши планы. Если первая отмена полета произошла прямо в лодже, то во втором случае нас довели до самого аэродрома и уже только там провели разъяснительную беседу. Беседа состоит не в том, что лететь нельзя, а в том, что из-за облачности нельзя ничего увидеть. А так, лети - не хочу! Правда, деньги возвращают полностью и без проблем.

Мак-Кинли мы, все-таки, видели и даже не один раз. Дождь то припускал, то прекращался, и иногда выглядывало солнце и голубое небо. С террасы нашего вто-

рого лоджа открывался изумительный вид на всю гряду Аляскинских гор, в том числе и на знаменитый пик. Другое дело, что просветы были не достаточно долгими, а облака вокруг снежных вершин стоят даже при солнце. Поэтому, как выяснилось, гора открыта не более 65 дней в году. Так что столь широко разрекламированные полеты - своего рода блеф, на который мы благополучно купились. Конечно, обидно, но погоде не прикажешь...

Полеты к горе, на которые мы рассчитывали, на самом деле, не главный хит Национального парка. Основная масса людей едет сюда за животными. Рекламная раскрутка - потрясающая. Вот фраза из путеводителя: "Наблюдение за дикими животными - одна из главных приманок Аляски, и Национальный парк Денали предоставляет прекрасные возможности увидеть животных из "большой четверки": медведей-гризли, лосей, оленей-карибу и баранов Далля, а также других животных и птиц, включая знаменитые волчьи стаи". Стилистика очень напоминает раскрутку африканских сафари, помноженную на американскую напористость. На каждом углу висит объявление о необходимости быть осторожным. Внутри придорожного туалета я сфотографировал табличку: "Пожалуйста, закрывайте за собой дверь, чтобы дикая природа не проникла внутрь!". В другом месте табличка при входе на тропу к реке гласила: "В виду активности диких животных мы рекомендуем: перемещаться группами, Шуметь! Сообщать обо всех проявлениях диких животных". В общем, сплошной Киплинг:

*А в солнечной Бразилии  
Бразилии моей  
Такое изобилие  
Невиданных зверей!*

В первый же день, сразу после приезда в лодж "Денали" у нас была заказана поездка по окрестностям. Причем, животных нам предстояло увидеть не из какого-нибудь там джипа, как в Африке, а из настоящего американского фургона переселенцев (как с картинки!), запряженного двумя симпатичными конягами. Понукаемые чуть ли ни тремя молодыми ребятами-возницами наш экипаж (в составе нас и пары немолодых американцев) по довольно избитому проселку отправился в путь.

То, что по насыщенности животными здесь не Танзания, мы поняли довольно быстро. Наши сомнения подтвердились, когда возбужденные конюхи остановились, чтобы с гордостью продемонстрировать нам полустертый след лося на обочине. Я представил себе, что где-нибудь в Кении нас везут черт знает куда, чтобы показать след какой-нибудь антилопы. Постоянно натываясь на очередное стадо, мы разочарованно выдыхали: "Опять зебры...". А здесь...

Сказать, что мы не увидели никаких животных, было бы неправдой. Ведь с нами постоянно были целых 2 лошади! Двигались они исключительно, если слышали чмокание и свое имя. Одного коня звали Айк, а другого - Джейк. По-русски это звучит более самобытно: Исаак и Яков. Под эту библейскую переключку имен вперемешку со чмоканием мы пропутешествовали часа 3. В итоге у меня родилась гипотеза, откуда возник фекально-сувенирный бум: просто кроме какашек у дороги никто ничего другого из фауны здесь не наблюдал! На полном серьезе продающий-

ся в магазинах набор "Большая четверка", объединяющий 4 вида конфет соответствующей формы (надеюсь, не содержания) - прямое подтверждение моей мысли.

Даже с учетом того, что приходилось прилагать серьезные усилия, чтобы не свалиться во время тряской езды, удалось рассмотреть изумительные пейзажи. Природа очень красива. Смешанный лес сменялся открытыми горными долинами, долины - тундрой, а тундра - хвойной тайгой. Правда, местная тундра удивила некоторой растительной бедностью. Я могу сравнивать с российским заполярьем и с Фолклендскими островами. И там, и там, все было покрыто ковром из ягод. Здесь же традиционные карликовые березы и олений мох ягель редко-редко перемежаются отдельными грибами.

Однако все, что зависит не от природы, а от организаторов, было сделано ими с полной отдачей. Ребята искренне нас развлекали и показом окрестностей, и рассказом о местной жизни. Оказывается, все они волонтеры, причем из разных стран. Зимой все закрывается, так как холодно и туристов нет. Правда, остаются несколько человек, чтобы ухаживать за лошадьми, ремонтировать технику и т.д. Техника - это маленькие вездеходы, на которых можно проехать по тому же маршруту, что и мы. Мы выбрали "зеленый" транспорт, а большинство американцев предпочли сесть за руль. Пересеклись мы с ними в середине маршрута, когда в какой-то лесной избе нам организовали обед. Сам по себе обед ничем не запомнился, но запомнилось то, как за всеми стараются ухаживать. Заляпанных грязью водителей вездеходов старательно оттирали и очищали. Нам помогали садиться в фургон по специально оборудованной лестнице, чтобы, не дай бог, никто не оступился. В общем, в сервисе такого рода американцем не откажешь. В конце каждому еще вручили грамоту о посещении Национального парка.

На следующий день у всех была еще одна обязательная (бесплатная) экскурсия под названием "Природа Денали". В нас еще теплилась надежда, что в "фургоне прошлого" далеко не уедешь. А вот на специальном автобусе нас повезут именно туда, где вся большая четверка, окруженная волчьими стаями, предстанет перед нами во всей красе. Однако и здесь нам повезло немногим больше. Пару раз удалось увидеть пасущихся оленей. Но не более того. Хотя заехали мы и, правда, гораздо дальше, непосредственно в заповедную (закрытую для неорганизованных посетителей) зону парка. И опять, нельзя отрицать замечательную красоту горных долин, самих снежных гор и лесотундры вокруг, то и дело переходящей в хвойные и смешанные леса.

Кстати, важно отметить один момент, который нас приятно порадовал. Это практически полное отсутствие кровососущих насекомых. Гнуса и прочих прелестей нашей Сибири не было вообще. Обычные комары встречались местами и в очень разумных количествах. Когда-то мне объясняли, что комары - признак благополучного радиационного фона. Надеюсь, их отсутствие в данном случае было связано с чем-то более приятным, чем излучение.

Поездка по парку сопровождалась рассказом не только о природе, но и об индейской истории. Нам, например, показывали скалы - особое место поклонения атабасков. Довольно интересно. Понравилась мне манера экскурсовода обращать внимание на тот или иной объект не традиционным "Посмотрите налево, посмотрите направо", а ориентируясь по часовому циферблату: "Посмотрите на 2 часа - там

видна вершина Мак-Кинли, повернитесь на 7 часов - там пасется олень". Если считать, что на 12 часах сидит водитель автобуса, то все становится ясно и довольно четко скоординировано.

Однажды, выйдя из номера, на территории лоджа мы увидели группу людей, что-то рассматривающих в бинокли на склоне соседней горы. Мы тоже стали вглядываться и даже воспользовались чьим-то любезно предоставленным биноклем. Часть группы утверждала, что там медведь, а другая настаивала на том, что это обычный куст. Что касается меня, то я, честно говоря, даже при большом увеличении и куста-то толком не увидел. Но спор вызвал большое оживление и вовлекал все новых и новых участников. Поневоле я вспомнил детство. В свое время моя бабушка продемонстрировала мне, что такое массовая психология. Мы вышли на улицу, и она стала пальцем показывать мне нечто в пустом небе. Сначала подошел и стал рядом один человек. Потом еще. Через 5-10 минут вокруг собралась толпа. Мы с бабушкой потихоньку отодвинулись в сторонку и потом еще долго потешались спорам и суждениям, особенно тех, кто с пеной у рта доказывал, что там что-то такое есть.

Чем мы развлекали себя в высвободившееся от полетов время? - Прогулками по окрестностям, а вечером - очередным поеданием морепродуктов в ресторане лоджа. Ну, еще обзором магазинов. В основном, конечно, сувенирных. Но не только. Видели огромный выбор мехов. Купили себе теплые и совершенно непромокаемые куртки-аляски аж за 30 долларов. Производство, естественно, китайское, но, судя по тем испытаниям, которые они выдержали до сегодняшнего дня, свою цену они купили уже многократно. Куртки вызвали определенный ажиотаж у публики и, несмотря на наличие нескольких расцветок, все круизники вскоре ходили как из одного детдома.

Самым ярким осталось впечатление от озера "Лошадиная подкова", до которого мы на свой страх и риск добрались самостоятельно через достаточно густой лес. На озере обитают бобры, о чем сообщает очередная табличка с предостережением. Однако самих их, естественно, не видно. Правда удалось полюбоваться бобровыми плотинами и свежееобгрызенными стволами деревьев.

Ну и еще во время внеэкскурсионных прогулок удалось посмотреть находящиеся по соседству аляскинские поселки. Живут они, безусловно, за счет туристов.

Поселок у лоджа "Денали" - тот вообще зимой пустеет. По сути это разросшаяся придорожная постройка из ресторанов, небольших отелей и туристических агентств, предоставляющих различные услуги по тем же полетам, поездкам по парку, сплаву на плотках (рафтингу). Конечно, есть и магазины. Интересно, что несколько раз довелось столкнуться с русскими продавцами. Как правило, это студенты, получившие визу на летнее время с правом работы. Ребята практикуются в языке и понемногу зарабатывают. Удивительно, но американцы даже не берут с них налоги. Очевидно, за этим стоит какая-то программа развития чего-то студенческого, но сами ребята объяснить, кому и зачем это надо, не смогли.

Поселок или даже городок Талкитна неподалеку от лоджа "Гора Мак-Кинли" мы посетили благодаря поездке на аэродром, находящийся практически в самом центре. Талкитна возникла как фактория еще во времена золотой лихорадки. Собственно отсюда стартуют многие экспедиции на пик Денали. Возможно, именно поэтому городское кладбище стало еще и кладбищем альпинистов. Весь центр - это



магазины, отели, рестораны. Есть даже свой музей. Владельцы стараются сохранить (придать) своим домам вид начала XX века (под старину). Иногда получается довольно живописно. Интересно, что действительно сохранившаяся старейшая гостиница создавалась как помещение для ночлега при Аляскинской железной дороге. Да и вообще, мощный толчок развития Талкитне дало размещение в городе штаб-квартиры Технической комиссии Аляскинской железной дороги и иных служб, связанных со строительством. Самое забавное, что дорога в город так и не пришла...

### **КЕНАИ. ФЬОРДЫ. ЛЕДНИКИ. КИТЫ**

Следующий наш лодж находился уже совсем в другом месте - на полуострове Кенаи. Это юг штата, а мы до сих пор были в центре так называемой Внутренней Аляски, то есть гораздо севернее (на 232 мили). В Кенаи автобус вез нас почти 8 часов. Это считая непродолжительную остановку в Анкоридже на обед. Мы лишний раз убедились, что правильно сделали, что самостоятельно осмотрели город заранее. Получить хоть какое-то представление о нем за обеденный час, конечно, невозможно.

Дорога на Кенаи, да и сам полуостров, наверное, самая живописная часть нашего пред-круиза, а то и круиза в целом. Снежные горы вдоль дороги и сами по себе очень красивы, но здесь они дополняются лежащими на склонах облаками. Возможно, это как-то связано с атмосферным давлением, но облака в этих местах зачастую лежат чуть ли не на дороге, хотя высота над уровнем моря совсем небольшая. Особенно красиво на рассвете и на закате, когда подсвеченные солнцем, они переливаются всеми оттенками красного: от нежно розового до почти бордового.

Наше пребывание в лодже Кенаи началось с вечернего посещения золотого прииска. Об этом я уже рассказал и повторяться не буду. А вот на следующий день утром мы отправились в одну из наиболее насыщенных и интересных поездок. Но не по полуострову, а по океану. Точнее по фьордам Национального парка Кенаи.

Сначала автобус привез нас в Сьюард - крупный аляскинский порт. Там мы сели на катер, который для начала провез нас по обширной акватории залива. Я с интересом рассматривал корабли военной береговой охраны США. Почему они там собрались - не знаю, но посмотреть любопытно. Кроме того, уже в порту на себя обращают внимание лежащие практически на воде облака на фоне заснеженных гор на берегу. Очень красиво! А уж когда мы ушли с портового рейда, виды стали просто потрясающими.

Прогулка по фьордам - это не только осмотр берегов, живописных островов и скал, но и знакомство с богатейшим животным миром океана, а также ледниками. В самом круизе у нас будет еще целых два дня плавания в Заливе ледников и заливе Якутат. Из Джуно мы поедем смотреть китов, а в районе Виттиера и Скагвея увидим другие фьорды. Но я думаю, что имеет смысл именно здесь рассказать об общих впечатлениях, не вдаваясь в некоторые географические нюансы.

Считается, что значительная часть уникальных ландшафтов Аляски сформирована множеством ледников, сползающих с ледяных полей в прибрежных горах и пропахавших долины с крутыми склонами. После таяния ледников части этих долин, оказавшиеся ниже уровня моря, заполнились морской водой, став длинными узкими фьордами.

Я уже многократно писал о своих впечатлениях от фьордов Норвегии, Чили, Новой Зеландии. Фьорды Аляски представляют собой странное сочетание ярких зеленых красок норвежских и новозеландских берегов с арктической суровостью прибрежных ледников, подобно Чили. Как и в Новой Зеландии, здесь удивительное очарование пейзажам придают низковисящие облака, как бы зацепившиеся за скалистый береговой склон. В отличие от Норвегии кругом нет ни малейших признаков жилья.

Однако главное, что отличает фьорды Аляски - это то, что их воды насыщены рыбой, ракообразными, моллюсками, планктоном и, как следствие, служат средой обитания для множества птиц и морских млекопитающих - выдр (каланов), тюленей (сивучей), китов. Когда перемещаешься на небольшом катере, к животным можно подходить совсем близко. Резвящиеся киты-горбачи, то и дело, поднимающие над водой свои хвосты-бабочки, шумно выдыхающие целые фонтаны брызг совершенно не обращают внимания на корабль. Иногда даже могут под него поднырнуть. Не боятся они и за плавающих тут же китят (в этот период было довольно много китовых семей). Правда, вдруг они могут мгновенно пропасть, нырнув на глубину, и тогда катер потихоньку дрейфует в новое место, где кормится очередная группа. Интересно, что порой удобно ориентироваться по чайкам. Там, где над водой вьется множество птиц, наверняка идет косяк рыбы. Если есть рыба, значит, есть и охотники, то есть киты.

Пару раз мы видели косатку - красивую (черно-белую) и очень крупную разновидность дельфина. По-английски их называют "кит-убийца", но, все-таки, это дельфин, хотя, действительно серьезный хищник. Косаток здесь немного, так как для них вода в районе ледников холодновата и они предпочитают места поуже, ближе к Канаде. А вот тюленям холод нипочем. На пологих скалах их собирается достаточное количество, чтобы создать мощный звуковой фон, перекрывающий даже гул прибоя. Многочисленные птичьи базары занимают наоборот, скалы почти вертикальные. Как там сидят взрослые птицы, я еще себе приблизительно представляю. А вот как не сваливаются птенцы - удивительно. А гнезд там немало, что подтверждается многочисленными белыми потеками. Некоторые скалы уже абсолютно белого цвета, что весьма неплохо смотрится на фоне синего океана.

Впервые на местных птичьих базарах мы увидели птичку тупика (топорика). По окраске - это совершенный попугайчик. Никогда не скажешь, что это арктическая птица. Также впервые в дикой природе мы наблюдали каланов. Они очень забавно отдыхают, лежа в воде на спинке. При этом зверьки довольно любознательные и постоянно глазают по сторонам, сложив лапки на животе. Смешно, но именно с моря, а не в Национальном парке Денали, нам довелось увидеть и медведя, и бегущего по берегу волка, и даже барана Далля на одной из прибрежных скал (он считается самым редким из большой четверки).

Но, конечно, самое большое впечатление произвели на нас ледники. В Чили мы проплывали мимо них, но на большом корабле подойти вплотную к берегу в принципе непросто. Здесь же и круизный корабль был поменьше, и несколько раз мы выходили в океан на катерах, что давало возможность увидеть это чудо природы совсем близко.

Наличие в глубине фьорда большого ледника легко определяется по появле-

нию в воде осколков льда. Чем ближе ледник, тем осколков больше и тем они становятся крупнее. В какой-то момент почти вся поверхность океана становится покрыта так называемой шугой, среди которой выделяются совсем крупные глыбы льда - айсберги.

Фактически ледник - это такая замерзшая Ниагара. Однако ошибочно предполагать, что замерзшая значит застывшая. Оказалось, что ледник - абсолютно живой организм. В процессе стекания трение о подстилающую породу вызывает таяние льда в донной части, образующее "салазки", по которым ледник соскальзывает вниз. Движение тысяч тонн льда (на их фоне океанический лайнер смотрится как скорлупка) сопровождается грохотом, треском, жуткими стонами - всем тем, что называется "голос ледника". Скорость, конечно, не как у Ниагары, но обрушения происходят буквально с минутным интервалом.

Опасность для катера представляет даже не сам лед, а огромная волна, которая поднимается от отколовшейся и упавшей в воду глыбы. За несколько недель до нашей поездки я слышал в новостях, о том, что один корабль таким образом накрыло, и он от удара раскололся и затонул.

С нами, к счастью, ничего подобного не случилось, но зрелище обрушения льда - грандиозное. Особенно если учесть, что лед в леднике - реликтовый, то есть формировавшийся под большим давлением веками (иногда видны годовые полосы, как на дереве). На практике это означает, что лед - совершенно синий. Чем больше глыба, тем насыщеннее цвет. От нежно-голубого до ярко-ультрамаринового в глубоких расщелинах. По льдинам, плавающим во фьорде, можно определить, с какого они ледника. Более пологие языки льда активнее пачкаются о грунт. Попадают айсберги совершенно черные от береговой грязи.

Считается, что ледники повсеместно тают. Но это не так. Один из крупных ледников - Хаббард - неожиданно стал расти. Ясно одно: несмотря на серьезные наблюдения, ученые до сих пор плохо представляют себе природу нашего климата.

Подводя итог, еще раз повторяю: ледники произвели на нас самое большое впечатление в этой поездке.

Собственно говоря, лодж Кенаи - последний пункт нашей пред-круизной программы. Настала пора сдавать вещи для перевозки не в следующий лодж, а непосредственно на корабль. Но на вечер последнего дня мы себе запланировали еще одно маленькое мероприятие.

Где-то буквально на нашей территории предлагалось посмотреть шоу с аляскинскими собаками-хаски. Собственно, мы достаточно близко сталкивались с этими потрясающими голубоглазыми собаками в Финляндии, и шоу как таковое нас не очень интересовало. Однако было широко анонсировано, что публике продемонстрируют народившихся щенков, что особо привлекло мою супругу. А если иметь в виду, что ехать никуда не надо - почему бы не посмотреть?

В назначенное время мы подошли к центральному офису, однако никакого движения не обнаружили. Подождав некоторое время, мы стали обращаться к дежурному персоналу. Не сразу, но выяснилось, что мероприятие проводится только на группу не менее 8 человек. Нас же после насыщенного дня оказалось только двое. Как только я открыл рот, чтобы возмутиться, почему нам в номер не прислали сообщение об отмене и документы на возврат денег, дежурная (чисто в американ-

ском стиле) тут же заткнула мне его двумя ваучерами на бесплатный стакан сока в буфете - компенсацией за неудобство. Посмеявшись, мы, стали интересоваться, а что там на самом деле должны были показывать? И вот тут выяснилось, что дама - владелица собак живет со своими питомцами в мотеле буквально за стеной нашего лоджа. О шоу речи нет, но показать щенков - это не вопрос! И действительно, после стука в дверь указанного фургона оттуда вылезла озабоченная тетка. Узнав, что нас интересует, она проводила нас к рядом стоящему вольеру, попросив только, чтобы уходя, мы все сами закрыли. Сплошной коммунизм и доверие! Но если женщина могла рассчитывать на свирепость кормящих мамаш, то мамыши, очевидно, во всем положились на нее. Я еще по Финляндии знал, что хаски, при всей злобности к соседям по упряжке, удивительно лояльны к людям. Но чтобы собака безропотно давала постороннему человеку брать в руки совсем крохотного щеночка, это поразительно. Ну, а щеночки, как все маленькие детишки, совершенно очаровательные. Мы получили большое, а, главное, бесплатное удовольствие (деньги за несостоявшееся шоу нам оперативно перевели обратно на счет).

Вот на этом уж точно закончилась наша пред-круизная программа. Утром следующего дня автобус повез нас в город Виттиер. Городом его можно назвать с большой натяжкой, но по американским понятиям это именно город. Находится он у самого основания полуострова Кенаи, то есть на север от нашего лоджа. Получается недалеко от Анкориджа, но по другую сторону полуострова (Виттиер на восточном побережье, Анкоридж - на западном). Уникальность Виттиера в потрясающе красивой бухте, со всех сторон окруженной снежными горами. Ожидающий нас круизный лайнер оказывается как бы зажат между сверкающими вершинами. Большинство рекламных фотографий по круизам Аляски сделано как раз в Виттиере.

Когда я пишу, что порт окружен горами - это не преувеличение. До недавнего времени попасть на берег из глубины полуострова было невозможно. Этим воспользовались американские военные, устроившие здесь свою базу. Для жилья были отстроены 2 многоквартирных дома, которые и на сегодня составляют весь жилой фонд города! Кроме 2 домов есть гостиница, ряд магазинов, ресторанов, ну и, конечно, портовые сооружения, включая стоянки для яхт. Спрашивается, как же мы попали туда на автобусе? Недавно в Виттиер пробит тоннель. Однако сделали его односторонним. То есть для въезда-выезда стоит шлагбаум и очередь, а машины идут сначала в город, потом - обратно. Но это не самое экзотическое. Тоннель сделан как метро, то есть шириной практически с автомобиль. Страдающим клаустрофобией лучше туда не соваться! Очень странное ощущение! На этом связь с внешним миром заканчивается. Говорят, что такси до соседнего Анкориджа стоит 200 долларов.

Зато посадка на корабль была совсем легкой. Ведь чемоданов у нас с собой не было - нам их принесли в каюту несколько часов спустя. Мы успели не только разместиться, но и выйти погулять по городу: увидеть все городские дома и оценить магазины (естественно, преобладают сувенирные).

Ну а в 20:30 (на севере в это время еще совсем светло) наш лайнер вышел из бухты Виттиера во фьорд, ведущий в Аляскинский залив, чтобы через архипелаг Александра, а затем вдоль побережья западной Канады постепенно спуститься на юг к Ванкуверу. Так начался наш круиз, но это уже другая часть рассказа.

## ОБЩИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ. РУССКАЯ АМЕРИКА

Анализируя наши впечатления от пред-круиза, я бы разделил их на две части: сухопутные впечатления и водные.

С одной стороны, на Аляске очень красиво. Пейзажи потрясающие. Но есть одно маленькое но... Все эти картины абсолютно русские. Американцы, приехавшие из жарких прерий, безусловно, теряют дар речи. Для нас же экзотики в этом нет. Наверное, это ближе не к средней полосе, а к предгорьям восточной Сибири, Чукотке, но, все равно: березовым лесом нас не удивишь.

Как пела группа "Любэ":

*Что Сибирь, что Аляска - два берега:  
Баня, водка, гармонь и лосось!*

Хотя еще раз повторю: здесь собрано, наверное, все лучшее в соответствии с определением китайских мудрецов, утверждавших, что классика пейзажа - это "Горы и воды".

Возможно, нам просто не повезло с отменой полетов над горами, но осмотр широко разрекламированного Национального парка Денали, да еще с двух разных точек - точно самая бездарная часть нашего путешествия. Даже при условии великолепных видов и замечательного обслуживания.

Всю дорогу меня терзала одна мысль: "Почему я на это трачу деньги здесь, а не в России?". Организовать поездку в фургоне на лошадях по московскому Национальному парку "Лосиный остров" (кстати, чуть ли не единственному в мире природному заказнику на территории мегаполиса) - какие проблемы? И даже не кривя душой можно рассказывать, что у нас тут полно лосей - зимой в холода лосихи с лосятами действительно выходят к общежитию нашего университета, которое находится на границе парка. Наверняка, можно найти лосиные следы и даже разбросать немного фекалий.

Уже после возвращения домой я стал интересоваться возможностью слетать на Камчатку, чтобы посмотреть долину гейзеров, лосося, идущего на нерест, охотящихся на рыбу медведей. От сравнения цен встает дыбом все, что может встать. И это притом, что Аляска - не самое дешевое в мире место. Ну а главное, что предлагают мне при этом не гостиницу 5 звезд, как в Штатах, а палатку. Я уж не говорю о том, что знающие люди уверяют, что вертолеты в долину гейзеров летают еще меньшее количество дней в году, чем самолеты на Мак-Кинли.

Когда я смотрел на гейзеры в Новой Зеландии, я тоже вздыхал о Камчатке, но при этом понимал, что здесь у меня единственный шанс увидеть такое чудо природы. А вот лететь на другой конец света (разница по времени с Москвой - ровно 12 часов!), чтобы погулять по подмосковному или почти по подмосковному лесу - это сомнительно.

Но если перейти к водным впечатлениям, то сомнения решительно сходят на нет. Возможно потому, что с аналогами у нас негусто. Даже катание по вполне среднерусской реке сопровождалось индейским и прочим американским колоритом, который у нас воспроизвести трудно. О красотах побережья, фьордах с их живот-

ным миром и ледниках я уж не говорю.

Вообще, я заметил: если в мероприятии в той или иной форме была задействована вода (хотя бы в виде промывки золота), экскурсия у нашей круизной компании выходила исключительно удачной. Если воды не было - то, увы... Даже с безобидным показом хаски и то не получилось. Вспоминается старая не очень приличная шутка: "Дети у вас отличные, а вот все, что вы делаете руками - никуда не годится!".

Коль я заговорил о русской природе на Аляске, наверное, имеет смысл сразу ответить на довольно часто задаваемый мне вопрос: "Что осталось на Аляске со времен Русской Америки?".

Помню, когда я еще учился в школе, вдруг распространился слух, что Аляска была сдана в аренду, а не продана и что как раз сейчас срок аренды заканчивается. Потом в газетах появились статьи о том, что это неправда и что СССР ни на что не претендует. Очевидно, слухи были достаточно массовыми и вызвавшими какой-то интерес в Штатах, если на них последовала реакция в советской прессе, где просто так подобный текст появиться не мог.

Хотя Семен Дежнев приплыл на Аляску еще в 1648 году, первые карты и поселения появились почти 100 лет спустя. Серьезная колонизация началась с XIX века. Чуть раньше на Алеутских островах появились первая православная миссия монахов Валаамского монастыря. Постепенно в российском ведении оказалась территория полуострова Аляска, полоса западного побережья вдоль канадской Британской Колумбии, архипелаг Александра, Алеутские и другие острова (по сути, это территория нынешнего штата Аляска) и ряд поселений на тихоокеанском побережье США (например, Форт-Росс в Калифорнии). Интересно, что освоение территории проводилось фактически частными лицами и лишь затем специально учрежденной монополией - Российско-американской компанией.

Прибыль от пушнины, которую добывали в Америке, совершенно не окупала затрат на содержание территории. Гигантская по площади страна фактически не была обжита. К моменту продажи там жило всего 2500 человек русских и 60000 эскимосов. Но, казалось бы, когда и кого у нас смущали подобные убытки? Оказывается, проблема возникла во время Крымской войны в 1854 году. Конфликт с Британией грозил вылиться в конфликт с Британской Канадой в Америке. Больше всего этого испугались, почему-то, американцы (очевидно, не хотели войны у своих границ). Чтобы у англичан не возникло повода, они предложили фиктивно (временно, сроком на три года) купить все владения и имущество Российско-американской компании за 7 миллионов 600 тысяч долларов. Очевидно, именно тогда впервые возникла сумма в 7 миллионов. Было даже подписано соглашение, но оно в силу так и не вступило. Потом в США началась Гражданская война, и стало вовсе не до того, но зерно уже было посеяно. Боязнь потерять Аляску, а вместе с ней и лицо, перевесила, и возникло желание: и сохранить лицо, и заработать хоть что-то. В 1867 году российский посланник в Вашингтоне обратился к госсекретарю США Сьюарду с напоминанием о давнем предложении. Через несколько месяцев бывшие фиктивные 7,6 миллиона превратились в реальные 7,2, и договор был подписан. Очень часто говорят о том, что Аляска досталась Америке за бесценок (2 цента за акр). Даже если пересчитать с учетом инфляции, в современных ценах получится центов 25, что тоже

негусто. Однако следует иметь в виду, что Россия была согласна выручить хоть что-то (царь Александр II утвердил нижнюю границу цены для переговоров в 5 миллионов долларов). А в США считали, что после Гражданской войны вообще влезать в подобные траты незачем. Аляску много лет называли "холодильником" и "глупостью" Сьюарда. В общем, классики правы: "Согласие есть продукт непротивления сторон!".

Интересно, что при передаче территорий возникли серьезные проблемы со временем. Аляска административно относилась к Восточной Сибири и считалась дальним востоком. Кроме того, Россия жила по так называемому старому стилю (юлианскому календарю). В США же действовал григорианский календарь и вообще они позиционировали себя на западе, по другую сторону линии смены дат (на сутки позже). В итоге разобрались, но Аляска, перейдя к США, сразу проскочила почти 12 дней своей истории.

Так, все-таки, есть ли какие-то русские следы на Аляске сегодня, спустя столько лет?

Листая путеводитель, я обнаружил в Анкоридже Русский православный музей. Уже на месте (с определенным трудом) я уговорил супругу посмотреть, что это такое. Оказалось, что все не так просто. По указанному адресу нужный дом не обнаружился. Покружив по окрестностям, мы перешли к опросам местного населения. Это мало помогло. Никто ни о чем подобном не слышал. В конце концов, мы догадались обратиться в справочную службу центрального музея штата Аляска. Там дежурная девочка, порывшись в компьютере, сообщила, что Русский православный музей закрыт в связи с не востребованностью.

Казалось бы, все ясно. Однако в ряде мест мы видели православные церкви (Анкоридж, Джуно). Вроде бы в бывших крупных городах Русской Америки - Ситке (Новоархангельске), Кадьяке и других - их даже несколько. Если есть церкви, значит, есть прихожане. Но, с другой стороны, все виденные нами здания были заперты - значит, прихожан мало. Обращает на себя внимание, что все объявления на дверях церквей были написаны не по-русски, как например, в Германии, а исключительно по-английски. В общем, не все так просто.

Это то, что касается духовной памяти. Но есть и другие аспекты. Например, историческая память. Центральный отель столицы Аляски Джуно называется "Баранов" - в честь первого губернатора Русской Америки. Но с другой стороны, архипелаг Александра, названный так в честь все того же Александра Баранова, американцы таким образом, почему-то не называют (на картах обозначается совокупность островов без общего названия). Сначала я думал, что название архипелага исключительно для русского употребления, но потом увидел его на международной навигационной карте. А вот русские названия ряда городов очень даже используются.

На полуострове Кенаи возле города Николаевска живут старообрядцы (около 2000 человек). Говорят, они до сих пор поддерживают старый язык, обычаи, религию. Однако к Русской Америке отношение у них более чем косвенное. Оказывается, в 1945 году Сталин разрешил выехать группе староверов в... Бразилию. Почему разрешил, и почему именно туда - неизвестно. В Бразилии им показалось некомфортно и они потянулись на север, пока на Аляске не нашли привычные для себя "русские" условия. Здесь и осели.

Старообрядцев мы не видели, но зато я обратил внимание на кое-что другое. На Аляске в толпе довольно часто заметны индейские лица. Гораздо чаще, чем в других штатах, где индейцы, в общем-то, редкость. Кроме того, что я глазею по сторонам, я еще люблю читать всякие настенные надписи. Тут мне попалось объявление на столбе в стиле "Их разыскивает полиция". Суда по фотографии, разыскиваемый - типичный индеец. Случайно, я прочел его данные: Валерий Сивцов. У индейцев до сих пор сохранились русские имена и фамилии, которые давали коренному населению православные священники или чиновники при регистрации! Вот она настоящая Русская Америка сегодня. Не только фамилии, но даже имена передаются из поколения в поколение вот уже более 150 лет!

Ну и, наконец, Америка не была бы Америкой, если бы не жила бизнесом. Как ни странно, русские корни Аляски весьма часто и очень активно обыгрываются. Особенно это видно по сувенирам. Практически в каждой лавке есть полка с матрешками, гжелью и т.п. русской атрибутикой. Я уж не говорю о больших специализированных магазинах, где сувениры очень приличного качества и действительно привезены из России. Помимо подобной "классики" видел колбасу совместного производства Сибирь - Аляска с переплетенными флагами государств на эмблеме. В общем, жизнь кипит. И приятно, что в дружественном направлении.

Мы всегда считали березу - исконно русским символом. На Аляске береза - тоже символ и одно из самых распространенных деревьев, как в Канаде клен. Все знают о канадском кленовом сиропе. Так вот, на Аляске массово распространен березовый сироп. Почему у нас предпочитают сок, а на Аляске сироп - не ясно. Хотя могу предположить, что в России сок как соберут, так и пьют, а сироп еще ведь варить надо. Прямо как в зеркале виден традиционный уклад нашей промышленности, ориентированной на дешевое сырье, и американской, готовой вложить труд в переработку сырья для получения добавочной стоимости. Так мы и живем...

### **СКАГВЕЙ. ЮКОН. КЛОНДАЙК**

Я уже начал делиться впечатлениями об Аляске в целом, но еще ничего не рассказал о тех местах, которые мы посетили в самом круизе.

Первые 2 дня были посвящены Национальному парку Залив ледников, знаменитому леднику Хаббард, заливу Якутат, фьордам и прочим красотам. Об этом я уже написал и повторяться не буду. Географически это уже не полуостров Аляска, а лежащая южнее часть континентального побережья. Россия в свое время захватила часть береговой линии, оттеснив Канаду вглубь материка. Соответственно, теперь это территория США, относящаяся к штату Аляска, но не Аляска в географическом понимании. Именно здесь, а не на полуострове находится город Ситка (Новоархангельск) - долгие годы бывший столицей Русской Америки. Тут же неподалеку и Джуно - нынешняя официальная столица штата Аляска, но о Джуно попозже.

В Ситке мы не были, зато посетили ряд других городов поблизости. Первым из них оказался Скагвей.

То, что американцы называют городами, по нашим меркам не всегда даже поселок. Но Скагвей, несмотря на то, что население его всего около 1000 человек, смотрится довольно живо. Понятно, что существенную долю живости придают те же самые пассажиры нашего корабля, которых в пару раз больше, чем местных, но,



тем не менее, видно, что город существует, а не прозябает. В свое время Скагвей был основан как ворота к золотым приискам на Клондайке. Если Сиэтл - это дверь в прихожую (в Канаду и на Аляску вообще), то Скагвей служил входом непосредственно в жилые комнаты (в районы добычи металла). Через него прошло более 50 тысяч золотоискателей, что вызвало его бурный рост. Вторая волна развития была связана со строительством автострады Аляска. Ну а сейчас, безусловно, туризм.

Центр Скагвея частично сохранился, частично выстроен в стиле времен золотой лихорадки (конец XIX - начало XX века). Есть очень симпатичные дома. Самым ярким из них является так называемый салун "Красный лук", действительно служивший культурным (и не очень культурным) центром поселения (говоря по-простому: бордель). Сейчас там ресторан, но с "изюминкой". Все официантки одеты как проститутки XIX века. Естественно, в длинных юбках, но с относительно большими декольте. Самое смешное, что смотрятся они по сегодняшним меркам более чем целомудренно. Поэтому приходится прибегать к дополнительным выразительным средствам: макияж, засунутые за лиф доллары и т.п.

В соседнем здании восковые фигуры воссоздают реальную сцену у барной стойки тех времен. Выглядит тоже очень забавно: вместо ожидаемых хрестоматийных перепившихся ковбоев - солидные господа в котелках и с сигарами.

Понятно, что основные экскурсии в Скагвее связаны с золотой лихорадкой. Мы взяли сразу две, в чем-то повторяющие друг друга, но, вместе с тем, интересные по-своему.

Как я уже писал, Скагвей - это ворота на Клондайк. Честно говоря, мне пришлось потратить определенное время, чтобы распутать географический клубок, наверченный у меня в голове из связанных с золотом юконов и клондайков. Как выяснилось, путаница возникает в связи с тем, что с одной стороны, Юкон и Клондайк - это реки, пересекающие золотые месторождения, а с другой стороны - так стали называть прилегающие районы. В Канаде целая административная единица (провинция) так и называется "Территория Юкон".

Юкон - крупная река, текущая через Аляску и северную Канаду. Клондайк - небольшой приток, впадающий в Юкон в районе канадского города Доусон, ставшего в свое время центром золотой лихорадки. Соответственно, регион Клондайк - чисто канадский. Прославился он тем, что на ручье Бонанза-Крик (совсем мелком притоке Клондайка) в 1896 году нашли золото. Даже точно зафиксирован день: 17 августа. Собственно золото находили и раньше (например, в районе Джуно на Аляске), но случай на Клондайке стал широко известен и вызвал серьезный ажиотаж на фоне значительного количества банкротств и финансовой рецессии 1890-х. В США был повсеместный рост безработицы. Множество людей, оказавшихся из-за финансового кризиса в неблагоприятных обстоятельствах, просто были вынуждены отправиться на золотые прииски. Самое удивительное, что в основном это были квалифицированные работники, например, учителя и доктора. Большинству из них было хорошо известно, что шансы найти значительное количество золота малы, но люди просто решили рискнуть. По американской статистике около 1 миллиона человек вознамерились отправиться за золотом на Клондайк, около 100 тысяч действительно за ним пошли, около 60 тысяч человек погибли по дороге, либо вернулись назад, около 40 тысяч человек дошло до Доусона, только 4 тысячи из них действительно нашли зо-

лото...

На самом деле, если задуматься, 40 тысяч - не такая уж гигантская цифра. Однако север - это не тропики, где еда растет под ногами. На Клондайке (да и по дороге) откровенно нечего было есть. Если весть о золоте дошла до Штатов в 1897 году, то основной наплыв старателей пришелся на 1898 год. В это время в Доусоне соль продавалась в буквальном смысле на вес золота (унция за унцию), одно яйцо стоило доллар (по нынешним меркам - долларов 20) и т.д.

Но самое трудное было добраться до места. Существовало два основных маршрута. Первый (морской) шел через океан от Сиэтла до устья Юкона в Беринговом море. Чтобы добраться до устья, надо было обогнуть Алеутские острова, а потом еще пару недель плыть на север - всего около 3000 миль. Далее вверх по Юкону (летом на лодке, зимой - по льду на собачьих упряжках) через всю Аляску и по Канаде. Это еще более 1500 миль. Кстати, Юкон - вовсе не на всем протяжении равнинная река. Приходилось плыть через каньоны, пороги и прочие водные прелести.

Большую популярность получил сухопутный маршрут, позволяющий выйти к Юкону в его среднем течении (600 миль до Доусона вместо 1500). Дорога лежала из Сиэтла вдоль побережья на север. Миль через 900 - это как раз то место, где река ближе всего подходит к океану. Но, чтобы попасть к реке, надо перебраться через труднопроходимый горный хребет. Наиболее подходящими были признаны 2 перевала: Чилкут и (чуть позднее, особенно после того, как на Чилкуте прошла серия лавин) Уайт. Насколько они были подходящи, показывает статистика: более половины погибли. Но в остальных местах было еще хуже.

Надо отдать должное канадцам, они не пустили золотую лихорадку на самотек. Золотоискателям приходилось нести с собой годовой запас припасов весом около тонны, так как это было основанием для получения разрешения на въезд в Канаду. Это, конечно, сильно усложняло передвижение, но позволяло избежать массового голода. Герои фильма Чаплина "Золотая лихорадка" шли нелегально и фактически налегке, но зато ели собственные отварные ботинки со шнурками.

На вершинах перевалов людей встречал канадский пост конной полиции, который выполнял функции таможи. Кстати, изначально были проблемы с индейцами, считавшими перевалы своими. Главными целями полицейских было предотвращение нехватки продовольствия, а также ограничение ввоза оружия - британские и канадские власти не хотели допустить возможного вооруженного захвата золотых приисков правительством США. Ну и, конечно, старались отправлять назад всякий сброд. На Клондайке участки в основном уже были поделены и распроданы, и власти не хотели криминальных разборок на своей территории.

К чему я это все рассказываю? А к тому, что Скагвей, куда мы приплыли, как раз и был отправной точкой на перевал Уайт. Собственно, и Чилкут отсюда недалеко, но именно на перевал Уайт была наша первая экскурсия.

Надо сказать, что канадцы еще во времена золотой лихорадки продемонстрировали не меньшую предприимчивость, чем американцы. Увидев поток тяжело нагруженных людей, направляющихся на перевал, еще в 1897 году сразу несколько компаний предложили правительству построить из Скагвея на Уайт... железную дорогу. Уже в середине 1898 года первый поезд на Аляске отправился в путь. В начале 1899-го дорога дошла до перевала (32 километра от Скагвея). В середине 1900-го

(уже на канадской территории) был торжественно вбит последний костыль. Забавно, что пытались забить костыль из золота, но золото - мягкий металл и костыль просто расплющивался. Помучавшись, его заменили обычным железным.

И все бы ничего, но лихорадка к этому времени уже закончилась. К моему удивлению выяснилось, что массовая погоня за золотом продолжалась всего пару лет. Я думал, что гораздо дольше. Казалось бы, такой короткий срок, а какой след в истории! Золотая лихорадка значительно способствовала экономическому развитию Западной Канады и Аляски. На территории Юкон с 1911 года до сих пор официально празднуется (даже объявлен выходным) так называемый День открытия - 17 августа (напомню, что 17 августа 1896 года на Клондайке нашли первое золото).

Итак, именно на поезде исторической железной дороги мы отправились из Скагвея на перевал Уайт. Вокзал находится совсем недалеко от порта, но чтобы пассажиры не надорвались, пройдя метров 300, к причалу проложили специальную ветку. Так что высаживаться можно буквально с корабля на бал. Вагоны подаются прямо к борту судна. Оно и понятно: основную массу приезжих поставляют именно круизы.

Лучше всего поездку на Уайт характеризует слово "жутко". Это жутко красиво, жутко страшно, жутко сложно. Старинные вагоны движутся по очень узкой колее (ширина меньше метра). Чем уже колея, тем проще прокладывать путь, но устойчивость состава уменьшается. Скрипя и покачиваясь, поезд достаточно быстро вскарабкался на склон, вдоль которого в свое время шла тропа старателей (местами она сохранилось до сих пор). Я не раз ездил по так называемым горным железнодорожным трассам (в Австрии, к Мачу-Пикчу в Перу и др.), но такого, как здесь, не видел никогда. Дорога буквально "зацепилась" за проложенный с помощью взрывчатки уступ на откосе с наклоном как минимум градусов 80! Представить себе, что люди как-то здесь перемещались, да еще с огромным грузом, просто невозможно! Чтобы перенести положенную тонну, многие делали по несколько хёдок. Полагаю, что зимой никто тропу песочком не посыпал. Крайне трудно вообразить, как железную дорогу обслуживают сегодня. А уж как ее строили 100 с лишним лет назад...

Молчаливым подтверждением самых худших предположений являются многочисленные могилы вдоль дороги. Что-то сохранилось в названиях отдельных участков, например, "Мертвая лошадь" - место, дальше которого выючные лошади пройти уже не могли. Есть захоронения с именами, есть безымянные. В общем, почти по Некрасову:

*Прямо дороженька: насыпи узкие,  
Столбики, рельсы, мосты.  
А по бокам-то все косточки русские...  
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?*

Только у Некрасова речь идет о строителях, а здесь о них как-то не упоминается. Хотя представить себе, что никто во время строительства не пострадал, очень трудно.

Поезд кругами по серпантину поднимается по склону каньона горной реки, видной далеко внизу. С разных сторон в бурную реку сливаются многочисленные

ручьи-водопады. Поезд преодолевает их через мосты. Внешне это выглядит, как будто прямо из-под колес вниз сбрасывается поток брызг, уходящий в бездну. Как перебирались через водопады старатели - тоже вопрос. Местами есть достаточно приличные по длине тоннели. Уже ближе к перевалу видели мост через каньон, уходящий от нашего склона к противоположному (опоры так далеко внизу, что рассмотреть невозможно). Проблема только в том, что мост давно заброшен и, по моему, частично разрушен. Прямо какая-то сталкерская зона.

Трудно сказать, повезло нам с погодой или нет, но сначала над нами нависало свинцовое небо, потом пошел дождь, а потом мы просто въехали в зону облаков, что придавало нашему путешествию весьма своеобразный оттенок. С одной стороны, низкая видимость на видовой экскурсии - это не очень здорово. А с другой, когда очередной водный поток или нависающий скальный уступ не видны издали, а "выскакивают" на тебя из густого тумана неожиданно, это придает поездке какой-то сумасшедший азарт. Для большей остроты я даже пристроился на открытой площадке между вагонами. Несмотря на холод, это, конечно, совсем иное впечатление, чем взгляд из-за окна.

На перевале поезд остановился у спокойного озера, водная гладь которого была наполовину скрыта туманом-облаками, а берега - снегом. У кромки воды на флагштоке полоскался флаг Канады. Так как проверять документы - это долго, выходить из поезда на территорию сопредельного государства не разрешили никому. Здесь пространство уже позволяло проложить вторую колею, по которой наш локомотив переехал из головы в хвост, чтобы тем же путем потянуть нас обратно вниз. Интересно, что сиденья в вагонах устроены таким хитрым образом, что можно поменять местами скамейку со спинкой и сесть лицом в другую сторону. Вот только печка (ее проводник исправно топит дровами) в другой конец вагона, естественно, не переносится.

По дороге туда многие красоты как неожиданно появлялись, так неожиданно и пропадали в дымке или за очередным поворотом. Обратный путь был хорош тем, что, зная, где что будет, можно было заранее подготовить фотоаппарат. Постепенно спускаясь, мы вынырнули из облаков, а в конце даже появилось солнце.

Переваривая лавину впечатлений от поездки, мы погуляли по городу (удивило обилие канадских флагов на улицах пусть приграничного, но, все-таки, американского населенного пункта), поглазели на девочек в салуне "Красный лук" и снова вернулись к кораблю, откуда стартовала наша вторая за сегодняшний день экскурсия под названием "Юконский подвесной мост".

В каком-то смысле начало поездки повторяет маршрут поезда. Однако автобус едет по противоположной стороне каньона. Отсюда состав на том берегу реки смотрится как маленький червячок, ползущий вдоль отвесного склона. Кроме того, погода изменилась, ярко светило солнце, и горы вокруг приобрели несколько иные очертания. Затем дорога ушла в сторону и перед нами открылись совсем новые красоты.

Идея поездки, безусловно, видовая. Пересекая горные долины, автобус периодически останавливался, чтобы дать насладиться очередным потрясающим видом то на водопад, то на озеро, а то на очередную снежную гряду. Целью, как легко догадаться из названия, являлся подвесной мост над глубокой пропастью. Однако это, все-таки, не Юкон, как я сначала подумал, а его приток - река Тутши. Знаменита она

высокой сложностью порогов, которые как раз смотрелись с моста, как на ладони.

В отличие от перевала Уайт, который находится на границе, мост через Тутши - это уже километров на 30 вглубь территории Канады. Поэтому еще у корабля водителю было поручено проверить у всех пассажиров наличие загранпаспортов (нас специально предупредили о необходимости иметь их с собой), а также виз. Надо отдать должное водителю: он в визах понимал приблизительно столько же, сколько я в устройстве его автобуса, но очень старался. А вот канадские пограничники подошли к делу более основательно. Так как мы были единственные неамериканцы, доблестные охранники границы детально погрузились в наши документы. Но все бумаги были у нас в порядке, и группу мы не задержали.

У моста оборудованы интересные макеты, иллюстрирующие и расположение местных рек, и места золотодобычи, и даже ареалы обитания диких животных. Трудно было бы себе представить отсутствие здесь магазина сувениров. Ну и, конечно, все имеют возможность туда-сюда пройти по качающемуся мосту над бурлящим водным потоком.

Если при переезде в Канаду смена часового пояса в глаза не бросается, то вот иной порядок обслуживания кредитных карт, неожиданно обратил на себя внимание. Точнее говоря, удивило то, что он оказался точно таким, как у нас, и совсем не таким, как в Штатах. У нас (и в Канаде) при оплате как дополнительная степень защиты запрашивается так называемый ПИН-код. В США это как-то ловко обходится. Но при этом (в отличие от нас и Канады) мне все равно вручается машинка для ввода данных. ПИН, как я уже говорил, американцев не интересует. Зато мне предлагается целый диалог, иногда из 5-6 вопросов! Самый главный, конечно: не хочу ли я оставить чаевые. Если да, то сколько, в какой валюте и т.п. Это, кстати, удобно, потому что в России даже при безналичном расчете приходится таскать с собой купюры именно на этот случай. Тонкость только в том, что у нас принято платить только в ресторанах, да и то при хорошем обслуживании. Здесь же считается, что я очень обижу бедного служащего, если после того, как он мне нахамил, не оставлю ему пару долларов. Почему-то надо доплачивать за экскурсию водителю (не экскурсоводу!), хотя, как я полагаю, они все равно потом делятся. Кстати, всем им принято хлопать по окончании работы, а вот пилотам, как в большинстве стран - почему-то нет. Как я уже когда-то рассказывал, на корабле чаевые вообще автоматически списываются у меня со счета. Но чтобы успокоить трепетных американцев, списываются не в общей стоимости путевки, а ежедневно, как бы имитируя повседневную щедрость. Есть еще одна странность. Теоретически при оплате карточкой у меня всегда могут попросить документ, подтверждающий личность. На практике американцы никогда не спрашивают паспорт при покупке дорогой шубы, и регулярно требуют удостоверение при оплате пирожка.

Обратный путь был не менее красив. Хороший настрой поддержало пересечение границы. Если канадцы дотошно все проверяли, то американцы только заглянули в автобус и согласовали с водителем численность пассажиров. Фактически мы нелегально проникли на территорию потенциального противника, обнаружив неприкрытую брешь в его оборонительных редутах! Очевидно, им в голову не пришло, что враг может так изощриться, что покусится на святое прямо из ледяных пустынь Канады! Поневоле вспомнился старый девиз наших десантников: "Нас

ждали с моря на кораблях, а мы - из ... на лыжах!".

Прежде, чем доставить нас обратно в порт, организаторы предусмотрели посещение лесного поселка, где нас покормили копченым лососем, готовящимся прямо здесь на специальных мангалах. Довольно простенько, но со вкусом. А еще обратили на себя внимание пару удивительных крупных лохматых собак. Оказалось, что это особая местная порода - аляскинский маламут. Это, как и хаски, собаки для упряжек, но не для бега, а для перевозки серьезных грузов. Говорят, недавно маламутов избрали символом штата Аляска.

Получив представление о символике штата, вполне логично было отправиться к следующему пункту нашего маршрута - столице Аляски городу Джуно.

## ДЖУНО

Джуно сделали столицей в 1900 году, очевидно, из принципа, чтобы только заменить русскую Ситку. Джуно находится рядом и никаким особыми преимуществами не обладает. Наоборот, это самая изолированная столица среди всех столиц США - в город не ведет ни одна дорога. Да и площадь у Ситки побольше. Вообще, складывается впечатление, что смена столиц - это такая местная национальная забава. В 1976 году жители Аляски проголосовали за перенос столицы из Джуно в Уиллоу. Это такой мировой центр рядом с Анкориджем на пару тысяч жителей. Но когда просчитали смету, быстренько переголосовали обратно. Интересно, кто является генератором подобных идей. Почему именно в Уиллоу, а не, скажем, в Талкитну? - Совершенно непонятно.

Честно говоря, Джуно изначально стал не столицей штата, а столицей не очень понятно чего. Только в 1906 году у Аляски появился представитель в Конгрессе, но без права голоса. Голос и официальный статус территории был предоставлен лишь 6 лет спустя. Так продолжалось до 1955 года, когда жители избрали Конституционное собрание и сочинили собственную конституцию. И только в 1958 году Эйзенхауэр подписал закон, по которому со следующего, 1959 года Аляска стала полноправным 49-м штатом США. Будучи самым большим по площади, штат Аляска крайне мало заселен (всего около 720 тысяч человек на весь гигантский край). Поэтому если в Сенате его представляют, как и всех, 2 сенатора, то в Палате представителей, где места зависят от численности населения, у Аляски только один конгрессмен.

Наш корабль пришел в Джуно рано утром. С трудом, но удалось уговорить супругу встать пораньше, чтобы самим посмотреть город.

Безусловно, на фоне Скагвея или Виттиера, небольшой Джуно - настоящая столица. Тут и исторический центр со своим салуном "Рыжий пес", тут и музеи, отели, магазины. Над городом возвышается холм со смотровой площадкой наверху, куда поднимает очень даже современный фуникулер. Особо много времени для подъема у нас не было, поэтому мы пошли посмотреть на дом губернатора, который расположен у весьма живописного обрыва над океаном. Великолепный вид оттуда достойно заменил нам смотровую площадку. Безусловной достопримечательностью является Капитолий штата Аляска - внушительное мраморное здание, где размещается не только законодательное собрание, но и резиденции губернатора, вице-губернатора и прочая, прочая, прочая. Посмотрели мы и на русскую православную

церковь св. Николая, и на стоящий буквально в двух шагах кафедральный католический собор Девы Марии, и на помпезный отель "Баранов", и на магазин русских сувениров "Дом России". Все это в самом центре и, что называется, в шаговой доступности от порта.

Получив представление о городе, мы явились обратно на корабль к началу экскурсии. Автобус проехал вдоль побережья к доку, где нас ждал катамаран "Святая Мария" для поездки по заливу Оук.

Залив замечателен обилием китов, дельфинов и прочей морской живности. Повторяться с описанием погони за животными не хочется, но зрелище действительно захватывает.

Через 2 с лишним часа фотоохоты, наш катамаран причалил у острова в заливе, где нам устроили обед из свежеекопченного лосося. Запомнилась и рыба, и потрясающие огромные фотографии косаток, размещенные на стенах (ресторан так и назывался "Косатка"). Делал замечательный профессионал, который не просто сумел поймать момент, когда животное показывается над водой, но еще и эффектно это появление оформил.

После обеда, погуляв немного вдоль живописного берега, мы снова погрузились на катамаран, вернувший нас в док. Но на этом закончилась только первая часть экскурсии. Далее автобус повез нас в так называемый Экологический центр заказника Менденхолл.

Для Экологического центра выбрано замечательное место, где сходятся вместе лес, река с бобровой плотиной, водопад, озеро и ледник. Действительно, все рядом друг с другом! Ледник Менденхолл отличается тем, что стекает не в океан, а в озеро. Соответственно, отколовшиеся голубые (я бы даже сказал, ярко-синие) льдины плавают тут же, далеко не удаляясь. Довольно мощный водопад, срывающийся с соседнего холма, придает пейзажу совершенно потрясающий вид и соответствующее звуковое оформление.

Сам центр расположен на небольшой возвышенности, откуда (через огромное панорамное окно) открывается вся эта великолепная картина. Однако можно выйти и по специально проложенным маршрутам подойти и к реке с бобровыми постройками (тоже очень красиво), и к водопаду, и к леднику. На указателях дается информация о растениях, о животных, да и вообще, о местной природе. Но, самое главное, дается расстояние до того или иного объекта, чтобы можно было трезво оценить свои возможности. Мы, например, чуть-чуть не дошли до подножия водопада - пора было возвращаться. Но представление, конечно, получили (гул падающей воды слышали очень даже хорошо).

В помещении центра работает неплохой музей, демонстрируют фильмы, организуют экскурсии. Мне запомнилось, как детям показывали стадии развития лосося (от икринки до взрослой рыбы), а также, что специальный сотрудник принес в ведре кусок льда, чтобы те, кто не могут самостоятельно дойти до ледника, пощупали лед своими руками.

Подводя итог, могу сказать, что, как и положено столице, Джуно объединяет в себе все достопримечательности штата. Формально говоря, и китов мы видели раньше, и ледниками любовались, и даже копченого лосося пробовали. Однако все вместе, как заключительный аккорд, доставило нам немало удовольствия.

## КЕТЧИКАН. ЛОСОСЬ. МЕДВЕДИ

Кетчикан встретил нас нудным дождем и серией приветственных плакатов. Из плакатов следовало, что Кетчикан - мировая столица лосося, а также первый город Аляски. Больше всего нас обнадежил стенд, на котором была нарисована маленькая дождевая капля с припиской: "Дождь во всем мире". Рядом с маленькой красовалась целая капля с подписью: "НАШ дождь!".

Оказалось, что во всем этом есть значительная доля правды. Для нас Кетчикан, как самый южный город штата, явился последним пунктом Аляски на нашем пути. А вот для большинства, тех, кто движется с юга на север, Кетчикан - первый. Отсюда гордое звание "первый город". Что касается лосося, то даже по самому городу протекают ручьи, по которым идет нереститься лосось. Об окрестностях я уже не говорю. Дождь (тут уж не знаю, к сожалению или к счастью) - практически неизменный атрибут данного региона. Настолько, что именно здесь находится Тонгасс - самый большой в мире северный (нетропический) дождевой лес.

В наших планах стоял полет на гидроплане в заповедную зону (заказник Национальный лес Тонгасс), чтобы увидеть собственно лес, лососей и, если повезет, охотящихся на них медведей. Однако к оптимизму нас мало что располагало. Даже то, что нас привезли к причалу гидропланов, не давало нам никакой уверенности. Стоя под дождем и вспоминая наши "успехи" в Денали, мы ждали, что вот-вот нам сообщат, что "в связи с погодными условиями можно не утруждаться". Но тут выкрикнули нашу фамилию, и мы решительно направились к крохотному, качающемуся на волнах самолетику.

Супруга изначально с сильным подозрением отнеслась к нашему аэроплану. Когда выяснилось, что посадка осуществляется по хлипкой приставной лестнице, подозрение переросло в стойкое предубеждение. Описывая потом друзьям и знакомым размещение в гидроплане, жена употребляла словосочетание: "Приходится корячиться". Меня же больше поразила уверенность пилота. Про погоду он сразу заявил, что все это ерунда, которая у нас тут каждый день, а про медведей уверил, что гарантирует их нам на все 100 процентов! После таких слов, я был согласен чуть-чуть и "покорячиться".

Первым делом нам и еще одной американской семье, составившей наш экипаж (6 человек на 7 возможных пассажирских мест, зато каждый у своего окна!), было велено запомнить номер гидроплана. Они там летают буквально как маршрутное такси - один за другим. Поэтому важно, чтобы на обратном пути мы ничего не перепутали, и отыскивали именно "своего" пилота. На этом, собственно, инструктаж был исчерпан, так как никаких аварийных выходов и парашютов система не предусматривает.

Сам полет супруга комментирует словом "неуютно", имея в виду, что в пути она не испытывала "чувство уверенности в завтрашнем дне". Но даже при этом она не отрицает, что очень красиво. Я же был в совершенном восторге. Низкий полет сначала вдоль береговых портовых и прочих сооружений, а затем над заливом с кораблями открывает совершенно иной взгляд на привычные объекты. А когда мы под низкими облаками перевалили через вершины холмов и полетели над лесом, мир вообще повернулся какой-то новой, неожиданной стороной. Особенно произвел



впечатление полет над рекой, а на обратном пути - над многочисленными островами. Цвет воды и цвет леса дают удивительные сочетания. Прямо как в "Птицелове" у Багрицкого:

*И пред ним, зеленый снизу,  
Голубой и синий - сверху,  
Мир встает огромной птицей,  
Свищет, щелкает, звенит.*

Садится гидроплан на воду (вместо шасси у него своеобразные лыжи-поплавки) и затем по заливу вырывается к причалу. Обратное - таким же путем: короткий разгон по водной поверхности - и взлет. Кстати, все проходит очень плавно и мягко.

Залив Нитс, куда мы долетели буквально за полчаса, находится километров в 70 от Кетчикана. Но здесь лес уже вплотную подступает к берегу и как-то сразу видно, что это действительно серьезный лес, а не парк. В прозрачной воде явно видна рыба, причем не одна-две штуки, а целые стаи. Самолеты тормозят-разгоняются прямо по рыбе, которую, судя по всему, это ничуть не беспокоит.

На причале нам пришлось подождать, пока сядут еще парочку гидропланов, чтобы собралась полноценная экскурсионная группа. Весьма колоритный дядя велел всем следовать за ним. По широкой тропе мы дружно вступили в северный дождевой лес Тонгасс.

В глубине души, это наш среднерусский смешанный лес. Но, как и его тропический дождевой собрат, лес весь покрыт растениями-паразитами. Если в тропиках это всевозможные лианы, то здесь это разнообразные мхи. Они свисают со стволов, с веток, отовсюду. Ну а обязательный в дождевом лесу мощнейший подлесок представлен обилием папоротников. Естественно, все насыщено влагой, которую растения активно впитывают.

Первые признаки присутствия в лесу медведей выглядели довольно неожиданно. Сопровождающий стал нам показывать полоски-царапины на мшистой поверхности ствола какого-то дерева. Оказывается, самцы метят таким образом территорию. Чем крупнее медведь, тем выше он может нанести метку. Потенциальные соперники еще до личного контакта получают первое представление о росте и мощи конкурента. Другой признак, о котором догадаться самим практически невозможно - это то, что покрытые мховым навесом узкие пространства между корнями служат зимой медвежьей берлогой. Хотя, когда я туда сунулся, оказалось, что там не так уж и тесно и в принципе даже не очень мокро.

Постепенно тропа, оснащенная указателями типа "Медведи - налево", привела нас к какому-то хозяйству, которое оказалось небольшим заводом по разведению лосося. То есть даже, несмотря на обилие естественных ручьев, американцы озабочены дополнительным разведением, сохранением и изучением рыбы.

В многочисленных резервуарах плещется лосось разных возрастов: от мальков до весьма крупных особей. Есть даже искусственный порог, по которому рыба, следуя инстинкту, пробирается в верховья ручья для нереста. Взрослых, мне кажется, вылавливают в природе, чтобы использовать их икру для разведения. Вблизи взрос-

лый лосось производит очень серьезное впечатление. В первую очередь, даже не размер (хотя и это тоже), а полная зубов пасть. Ну и вообще понятно, что это весьма мощное существо, готовое постоять за себя изо всех сил. Кстати, общеупотребительные в быту названия "лосось" и "форель" вопреки стереотипу не соответствуют ни одному виду рыб. Это собирательные названия либо целого семейства, либо большой группы видов. Собственно лососем считается семга. С другой стороны, термин "лосось" присутствует в названии более десятка разных видов рыб из разных подсемейств, а также в названии двух родов. Здесь на заводе наш сопровождающий ограничивался английским словом "salmon" ("лосось"), так что точно сказать, кого мы именно видели, не берусь.

Налюбовавшись пойманной рыбой, мы двинулись вперед. Буквально через несколько сотен метров мы вышли на берег ручья (небольшой реки), по которой поднимался уже лосось вольный. Конечно, его плотность в речном потоке меньше, чем в заводском садке, но зато и ведет он себя гораздо более вольно: плещется, выскакивает из воды, бьется на огромных валунах, перегораживающих течение ручья, и снова уходит под воду. В общем, впечатляет!

Не дойдя десятков метров до берега, мы уперлись в замечательную табличку, запрещающую идти дальше. Однако запрет был сформулирован не в виде "Не подходить", а гораздо более элегантно: "Только для медведей".

Не успели мы обсудить надпись и огорчиться отсутствием долгожданных зверей, как прямо напротив, как большой артист, выждавший паузу, появился очаровательный мишка.

Первое, что обращает на себя внимание, это то, что медведь полностью поглощен рыбой и совершенно не интересуется стоящими в сторонке людьми. Отсюда сразу вытекает ответ на вопрос об опасности мероприятия. С одной стороны, между нами нет ни малейшей преграды, и если зверь захочет напасть, шансов у нас немного. Но с другой стороны, статистика - упрямая вещь. За все время ни одного нападения на человека не наблюдалось.

Второе впечатление - это техника лова. По кино мне казалось, что главный медвежий инструмент - это лапа с когтями. Здесь же в основном использовалась пасть. Медведь заходит в воду и открывает рот. Этого, как правило, достаточно. Связано ли это с обилием рыбы или с породой медведя - сказать не берусь.

Формально говоря, в этих местах водится не классический русский бурый медведь, а медведь черный американский. Его иногда называют барибал. Барибал мельче и темнее бурого медведя, как правило, со светло-коричневой мордой. Но именно его американцы считают "настоящим" медведем. Весь фольклор и художественные образы строятся на изображении барибала (плюшевый мишка Тедди, Винни-Пух, талисман службы леса Смоки и т.д.). Забавно, но специалисты считают, что медведь на 50-рублевой купюре Белоруссии тоже барибал! Как это белорусов так угораздило - непонятно!

Поймав рыбину, медведь выбрался на берег. К нашему разочарованию, трапезничать мишка отправился в интимной обстановке в кусты. Однако на сцену не замедлили явиться новые действующие лица. Потом еще и еще. С учетом, что мишки приходили и уходили, сказать, сколько мы видели всего зверей - трудно, но максимум, который находился одновременно в поле зрения - 3 медведя.

К счастью, среди "актеров" нашлись и такие, которые согласились поесть, так сказать, на авансцене. В воде есть неудобно, а вот на большом валуне посреди ручья - пожалуйста.

Оказалось, что я совершенно не представлял себе, как медведь ест. Делает он это возмутительно! Напомню, что взрослый лосось - весьма внушительная и достаточно агрессивная рыба. Чтобы совладать с ней медведь пускает в действие не только пасть, но и лапу со здоровенными острыми когтями. Тем не менее, скользкий лосось на скользком камне запросто может отскочить в сторону. Иногда, конечно, в воду, но, как правило, просто в сторону. Так вот, не подумайте, что медведь начинает его преследовать. Ничего подобного! Ему проще еще разок залезть в воду и раскрыть пасть. Далее процедура повторяется. Допустим, на этот раз рыба была прижата более удачно. Но это вовсе не значит, что медведь ее доест. В первую очередь, косолапому интересуется икра. Затем мясо. Но на любом из этапов рыбина опять может соскользнуть, упасть и т.п. И снова повторится знакомая картина: побросав все, мишка лезет в воду за новой порцией.

В итоге побережье покрыто не то чтобы не доеденной, а иногда просто не начатой или только-только надкусанной рыбой. Я был возмущен: куда смотрят зеленые!?? Одна надежда только на сидящих вокруг на высоких деревьях белоголовых орланов. Тех самых, которые герб США. Эти проводят первичную чистку. Но вслед за ними в очереди уже стоят черные вороны, а за теми - многочисленные чайки. Чуть в стороне я мог наблюдать, что и чайками дело не заканчивается. Далее по цепочке идут разнообразные черви и прочие прелести, о которых я лучше умолчу. То есть в природе все хитро связано и мудро продумано.

Думаю, что на лососевом ручье мы провели даже меньше часа. Но эмоций хватило, как будто мы побывали в десятке мест. А если добавить еще и воспоминания от полета, то вообще получается потрясающе. Если говорить о животном мире, то эта экскурсия произвела на меня самое больше впечатление. Возможно, тут играет роль, что китов с тюленями я видел и раньше, но все равно медведи в непосредственной близости в настоящем лесу - это очень здорово! Между прочим, ход лосося на нерест, даже сам по себе, без медведей - это тоже дорогого стоит!

После возвращения в Кетчикан у нас еще осталось время погулять по городу. Кетчикан - четвертый по величине город Аляски, но все равно довольно небольшой. Понятно, что для маленьких населенных пунктов прибытие лайнера с количеством пассажиров, приближающимся к числу местных жителей - это событие. Как правило, открываются все лавки, рестораны, музеи и прочие мероприятия. Это тот самый случай, когда "день год кормит". Однако в Кетчикане явно все происходило без надрыва. Днем все дружно закрылись на перерыв. Некоторые вообще в этот день отдыхали. Единственно, кто всерьез обеспокоился наплывом приезжих, оказались местные дорожные службы. Совместно с представителями корабля они перегородили множество тротуаров вдоль проезжей части и выставили дежурных, которые специальными табличками и жезлами заставляли останавливаться удивленных водителей при появлении пешеходов. Естественно, не надо думать, что через Кетчикан проходит что-то вроде Панамериканского шоссе. Вероятно, предполагалось, что все круизники из тундры и плохо представляют себе правила дорожного движения на узких улочках маленького городка. Конечно, мы буквально только что вышли из ле-

са, но одичали еще не в такой степени. Ощущения от этого цирка были очень забавные.

Кстати, о цирке. Весьма популярной забавой в Кетчикане является шоу лесорубов. Этот факт особо отмечается в путеводителе. Шоу, как выяснилось, состоит не в ловкой рубке деревьев, а в умении забраться на большой гладкий столб с помощью специального пояса. Случайно мы набрали на то место, где собственно шоу и происходит. Мероприятие устраивается каждые пару часов и стоит достаточно внятных денег. Понятно, что тратить на это время и средства было бы чересчур. Однако я с удовлетворением могу констатировать, что чутье и навыки советского человека во мне не заглохли! Подозрительный гул толпы, идущий не из входа, а откуда-то сзади побудил меня поинтересоваться не фасадом этого разрекламированного шоу, а, наоборот, обратной частью. Если для простодушных "правильных" американцев со стороны входа все перекрыто, то для советских людей с тыла открывается великолепная картина тех самых пресловутых столбов, на которые как раз и стали карабкаться местные лесорубы. Если зрители смотрели на них через большое пространство сцены, перед нами они предстали в непосредственной близости и красе. Лазают они действительно ловко, но радость от превосходства советского человека над обстоятельствами и сэкономленные доллары удовольствия доставили еще больше!

Сохраненные деньги - это отличный повод пройтись по магазинам. Больше всего меня удивил просто гигантский специализированный магазин попкорна. Еще один местный специалитет - торговля индейскими тотемами. Причем, от огромных столбов, предназначенных для участков перед коттеджами, и заканчивая небольшими ритуальными масками. Тотемы предлагают как мелкие лавчонки, так и большие солидные магазины.

Но, безусловно, главный товар Кетчикана - это лосось. Причем, здесь уже учитывается и множество разновидностей рыбы, и множество способов приготовления, и множество вариантов упаковки. Разбегаются не только глаза. Очень многое можно попробовать. Ходя от магазина к магазину, голодным точно не останешься. Часто дают не просто кусочек копченой рыбки, но и хлеб или сухарик. Удержаться очень трудно. К концу дня все приезжие выделяются в городской толпе фирменными коробками в руках. Честно говоря, мы тоже дрогнули. На нас повлияло то, что наш круиз постепенно подошел к концу. Все уверяли, что упаковка до Москвы долетит и на таможне на нее никто не покусится. Так оно в итоге и произошло, чему мы дома только порадовались.

Собственно говоря, впереди нас ждал Ванкувер как конечный этап путешествия. Пришло время готовиться к возвращению.

## **КОРАБЛЬ ISLAND PRINCESS**

Не правильно было бы забыть о том, что все это время мы находились на корабле. Круиз, в первую очередь, это, все-таки, великолепный лайнер.

Мы уже столько раз плавали, и столько раз я об этом писал, что трудно добавить что-либо новое. Можно лишь рассказать о новых впечатлениях и как-то сравнить этот круиз с предыдущими.

Хорошую организацию я уже отмечал. Все делается оперативно и качествен-

но. Основные фирменные вехи остаются неизменными. В первую очередь, это подчеркнутая гордость за всемирно-международный характер и фирмы, и экипажа. Обычно подчеркивают и царящий интернационал среди пассажиров. Но в этот раз иностранцев было совсем немного. Как правило, помимо американцев в круизе путешествуют "местные" (латиноамериканцы по Южной Америке или австралийцы по Океании). Здесь же со стороны присоединиться некому. Канадцев, почему-то, мало. Несколько русскоязычных пар оказались нашими эмигрантами. Бросается в глаза, что они могут позволить себе круиз, но экскурсии для большинства из них слишком дороги. Россиян мы не видели вовсе.

Обилие американцев вокруг - это всегда замечательная возможность понаблюдать за поведением людей, которые, вроде бы, близки тебе по культуре, но, в тоже время, во многом страшно далеки по обычаям, нравам, поведению. В этот раз я даже развлекался фотографированием отдельных, особо пикантных сцен. Приведу несколько примеров.

Укладывание ног на все, что попадется уже стало притчей во языцех. В транспорте я к этому даже уже привык. Но когда в театре дама кладет ногу на впереди стоящее кресло - это свежо!

Прогрессирует мода на шорты. Мне очень понравилось сочетание шортов с выходным пиджаком. Причем, речь шла не об одном чудеке, а о некоем, очевидно, прогрессивном тренде.

То, что дама не может обойтись без сумочки, это не новость. Постепенно размер сумочки стал расти и даже на торжественном приеме в руках у гостя может быть достаточно вместительный аксессуар. Но вот дама на банкете в вечернем платье с рюкзаком - это чисто американская новинка сезона! Конечно, можно предположить, что у нее с собой запас еды на 3 дня и смена белья, но торжественный прием, все-таки, не призыв в армию.

Короче говоря, понятно, чем я развлекался. Были и более серьезные наблюдения. Например, я обратил внимание на то, что среди американцев значительно увеличилось число людей со слуховыми аппаратами. Это говорит не о том, что люди стали хуже слышать. Это говорит о том, что в стране стали серьезное внимание уделять проблемам профилактики и лечения соответствующих болезней. На самом деле, это очень важно. Можно только позавидовать.

В отличие от россиян американцы не носят кресты как украшение. У нас это, на мой взгляд, совершенно возмутительная повальная мода. Я не хочу вдаваться в исторический анализ, как у христиан орудие страстотерпия господина превратилось в символ поклонения. Можно молиться хоть кресту, хоть виселице. Но почему символ конфессии надо использовать как брошку? До революции (во времена, когда православие являлось государственной религией) было лишь 2 категории населения, носившие крест поверх одежды. Это священнослужители, демонстрирующие свою принадлежность к избранным, а также проститутки, выставившие натальный (интимный) атрибут для эпатажа. Почему наши дамы об этом не задумываются - загадочно. Скорее всего, просто не знают. А жаль...

Но вернемся к круизу. По международным правилам в первый же день после отплытия полагается провести учения, на которых пассажирам показывают порядок действий в случае катастрофы. У американцев учения обязательно устраиваются, но

традиционно проходят исключительно халтурно: шутки, прибаутки, знакомство с соседями. Очевидно, после произошедших недавно нескольких аварий с круизными лайнерами гайки слегка подкрутили. До британцев, конечно, еще далеко, но уже стали проверять явку (при входе считывают специальным устройством электронные карточки-пропуска), тренировать надевание спасательных жилетов и т.д. Так что прогулять, как мы это традиционно делали, уже не получается. Британцы еще выводят на палубу и демонстрируют каждому его шлюпку, но до этого американцы пока не дошли.

Помимо гипотезы о том, что основательность учений определилась недавними крушениями, у меня постепенно родилось предположение, что дело, возможно, не только и даже не столько в этом. Во главе корабля стоял совершенно замечательный капитан. Честно говоря, за все время такой нам встретился впервые. Не удивлюсь, что наведение порядка - это его заслуга.

Во-первых, он производил очень приятное впечатление сам по себе, как человек. Но главное, довольно быстро стало понятно, что он, в отличие от других своих коллег, лично принимает участие в тех многочисленных мероприятиях на корабле, которые обычно возлагают на штатных помощников. Формально, он, возможно, и не должен этого делать. Но в результате появление первого лица поднимает все на качественно иной уровень. Особенно это касается программы обслуживания пассажиров. Хотя главная забота капитана - это корабль, наш явно уделял повышенное внимание тому, чтобы пассажирам было хорошо и интересно.

В данном плавании существенную долю составляли "видовые круизы". Это когда мы заходили во фьорды, приближались к ледникам и т.д. Из капитанской рубки постоянно звучали комментарии, причем не только дежурного свойства. Только равнодушный человек может, обнаружив за бортом кита, с азартом не просто призывать желающих на него посмотреть (не все, как мы, ездили специально любоваться китами в океане), но и остановить корабль, если что-то показалось ему особенно интересным. Как герой мультфильма "Паровозик из Ромашкова", который тормозил, чтобы пассажиры понюхали ландыши: "- Безобразия! Мы же опоздаем на станцию! - Да, ну и что ж! Но если мы не увидим первых ландышей, то мы опоздаем на всю весну...".

В каналах и фьордах корабль ведут местные лоцманы, досконально знающие состояние фарватера. Садятся они на ходу со специального катера, швартуящегося к лайнеру. Казалось бы, техническое действие, но посмотреть любопытно. Капитан не только заранее всех предупредил, но и комментировал процесс.

Один раз была организована встреча пассажиров с сотрудниками Национального парка, которых лоцман привез на своем катере. Там я немного позабавился с их главным лектором. Изначально он по корабельному радио приветствовал пассажиров на всевозможных языках. Но, почему-то, кроме русского. Потом, когда в одном из салонов эти ребята расположились отвечать на вопросы публики о ледниках и прочих аляскинских прелестях, я не удержался и спросил, почему такая дискриминация? Ответ был прост: слово "здравствуйте" он в принципе знает, но произнести категорически не в состоянии! В качестве альтернативы я придумал для него "Privet!". Заодно оказалось, что мы оба мечтаем о Камчатке, но пока увы...

Но самый главный сюрприз от капитана ожидал нас в конце круиза. Точнее,

сюрприз возник в самый первый день, буквально до отплытия, но реализация была отложена напоследок. Речь вот о чем. Обычно все экскурсии мы заказываем заранее, через Интернет. На корабле это тоже можно сделать, но есть опасность, что мест на что-то интересное уже не останется. Поэтому мы не особо внимательно вслушиваемся во всякие объявления об оформлении экскурсионных мероприятий. Совершенно случайно я обратил внимание, что собирается одна небольшая группа для осмотра самого корабля. Мы оперативно подсуетились. Надо сказать, что новых объявлений не последовало, то есть группа набралась мгновенно.

В свое время, когда выезды за границу рассматривались как заоблачная мечта, я много раз плавал по Волге и сопредельным рекам до Астрахани, до Ростова, до Питера. Причем, не туристическими, а рейсовыми кораблями, что было гораздо интереснее. Однажды (это был самый конец навигации) мы попали в полосу туманов и долго стояли на якоре, отчего, естественно, сбился весь привычный график движения. Все на относительно небольшом корабле передружились и уговорили капитана показать судно. Оказалось, очень интересно.

Вспоминая тот корабль, я всегда сожалел, что на огромном лайнере не дают возможности ознакомиться с его устройством. И тут вдруг такая удача!

Но оказалось, не все так просто. Настолько, что "работать" с нами начали буквально за неделю до намечаемого события. Из дальнейшего ясно, что вряд ли сам капитан решился на такое - наверняка идея тщательно отработывалась в дирекции компании. Но заслуга капитана в том, что он взялся воплотить идею на практике.

Дело вот в чем. У американцев вся жизнь базируется на взаимоотношениях со страховыми компаниями. Каждый чих рассматривается с позиций перспектив судебной тяжбы и оплаты страхового возмещения. Представьте себе, что я при входе в машинное отделение ударюсь головой. Кто и как меня будет лечить, если я оказался вне пассажирской зоны в опасном помещении без специального профессионального инструктажа? Покупая билет в круиз, я фактически соглашаюсь на условия договора оферты (публичного предложения), который где-то опубликован на сайте круизной фирмы. А там однозначно написано, что я ни в какие такие места допускаться не должен. Соответственно, нам было предложено подписать множество юридических документов, дезавуирующих отдельные положения стандартного договора и вводящих новые положения, в соответствии с которыми я беру на себя ответственность за все неприятности, которые могут произойти за время экскурсии. Только после проверки всех бумаг, нам дали "добро" на участие в программе.

Начался наш осмотр с капитанского мостика. При этом по дороге разрешили заглянуть в каюты старших офицеров, расположенные прямо рядом с рабочим местом. Уровень комфорта весьма высок, но тут для меня сюрприза никакого не было. На мостике группу встречал, естественно, сам капитан. Кстати, он лично проследил, чтобы в последующих местах нам все рассказывали именно первые лица.

Мостик удивил своими огромными размерами. Там хоть танцы устраивай. Капитан устроил... небольшой музей, в котором собраны памятные вымпелы, дипломы и тому подобные атрибуты истории корабля. Но самое интересное, это, конечно, рассказ об управлении лайнером. Штурвал по-прежнему существует, но больше как дань традиции. Ясно, что поворот колеса напрямую на лопасти руля уже не влияет. Меня даже больше заинтересовали не сами возможности управления, а их обеспече-

ние за счет связи с навигационными спутниковыми сетями. Точность позиционирования огромного корабля буквально несколько метров. И это с учетом всех штормов, ветров и течений! На мониторах видно все до мельчайших деталей на много миль вокруг. Как ни странно, на мостике все равно стоит дежурный "вперед смотрящий" с мощным биноклем, благо потрясающий панорамный вид на весь горизонт это позволяет. Родилась странная аналогия с тем как даже когда наступили времена компьютеров и ксероксов, всех заставляли составлять конспекты классиков марксизма-ленинизма путем переписывания цитат из книжки в тетрадку, словно в избечитальне при лампочке Ильича.

Следующим номером нашей программы (очевидно на контрасте) оказался... корабельный театр. Мы много раз бывали на разнообразных шоу на кораблях, в том числе и в этом круизе, но впервые удалось не просто попасть за кулисы, но и увидеть воочию всю машинерию сцены (поворотные круги, люки, осветительную и звуковую технику). Отдельно нам показали (прямо на пришедших ради нас живых артистах) секреты быстрого переодевания - ложные застежки, тайные молнии и липучки в самых неожиданных местах. Вроде бы к кораблю, как таковому, это имеет косвенное отношение, но все равно весьма любопытно.

А вот работа так называемой якорной группы - это работа настоящих моряков. Поражают, конечно, размеры. Якоря, чтобы удерживать такую махину, как наш лайнер, должны быть грандиозных размеров. Соответственно выглядят цепь, канаты и прочие приспособления. Естественно, что управляют всем не вручную, но труд, скажем так, не простой.

Любопытно, что язык у начальника якорной группы оказался лучше подвешен, чем у главного механика. То ли механик больше привык общаться с машинами, то ли у него, как у итальянца, английский был бедноват. Правда, его сильно выручал помощник, который, как выяснилось некоторое время спустя, оказался украинцем. Между прочим, это первый младший офицер с Украины, которого мы встретили за все наши поездки. Как правило, украинцы - это буфетчики, официанты и продавцы в магазинах. Работая практически без выходных, ребята набирают опыт, стаж, впечатления, совершенствуют английский и могут отложить около 1000 долларов в месяц. Для Украины это очень неплохо. Здесь эта традиция полностью сохранилась, но вот, появилась и новая тенденция. Даже младший офицер - это качественно иной уровень.

Работа механиков на современном корабле оказалась сродни работе диспетчера. Главная их задача - анализ данных компьютерного мониторинга электрического и ходового оборудования. Как и во всей современной электронике, ремонт обычно не предусмотрен. Снимается целый агрегат и направляется на завод-изготовитель. Задача механиков понять, что менять. Это сообщает автоматизированная система, а человек лишь утверждает ее решение. Ну, и, конечно, механики могут влиять на режим работы техники: включать или выключать тот ли иной электрогенератор или котел. Оказалось, что корабль - это огромная дизель-электростанция, способная питать небольшой город. Не удивительно, что уходит 6 тонн горючего в день! И это притом, что специальные программы выбирают наиболее экономные режимы потребления. Из всего нами увиденного, именно работа механиков оставила впечатление умирания профессии. Я имею в виду, что, как ни странно это звучит, на мой



взгляд, автоматика их заменит в первую очередь.

Круизный лайнер - это еще и гигантская гостиница. Работа хозяйственного комплекса - важнейший элемент обеспечения комфорта пассажиров. Говоря о национальном составе команды, можно смело констатировать, что сфера сервиса практически полностью оккупирована филиппинцами. Уборка, стирка, глажка и почти вся тяжелая работа на кухне - это Филиппины. Начальник прачечного комбината (а это именно комбинат с серьезнейшим оборудованием) провел нас по всей цепочке: от сбора вещей до складывания их в штабеля после глажки. Стирают и постельное белье, и форму экипажа, и ресторанные скатерти. Автоматизировано практически все, кроме самой простой вещи - заправки в конвейер. Занимаются этим 2 здоровенных индуса. Как вынуть из кучи, расправить и разложить банальную простыню, пока не придумали. Первая реакция - зачем такие дюжие детины на столь примитивной работе? Но уже через пару минут понимаешь, что тяжелее этого изнуряющего своей монотонностью труда, наверное, ничего нет. Я уж не говорю о том, что на капитанском мостике воздух гораздо свежее...

Нижние палубы, где расположена прачечная, это место проживания основной части команды. Само по себе это оказалось весьма интересным. Отдельно от пассажирской зоны здесь оборудованы и свои тренажерные залы, и парикмахерские, и столовые. Такой город в городе. Пассажирам наверху даже трудно себе представить, какая активная жизнь идет буквально за тонкой переборкой!

Всего несколько минут - и мы погружаемся в совершенно новый мир - мир кухни. Толпы режущих, взбивающих, шинкующих и мешающих продукты людей, конечно, впечатляют. Но меня больше поразил холодильник. Это внушительных размеров помещение похоже на пещеру Алладина. Чего там только нет и в каких количествах! Как в знаменитой книге Молоховец: "Если к вам неожиданно пришли гости, пошлите девку в погреб, пусть она принесет холодной телятины и клубники со сливками. Это будет вполне прилично". Достаточно сказать, что для работы кухни нашего, отнюдь не самого большого корабля (18 палуб), требуется, как минимум, 3000 яиц в день. При этом следует иметь в виду, что делают не только яичницу. Работает множество ресторанов, буфетов (и не только в пассажирской зоне). Еда день ото дня не повторяется. Готовится все: от морепродуктов до потрясающих тортов и пирожных. В этот день как раз была презентация сладкого буфета - демонстрация мастерства кондитеров. В одном из салонов устраивается выставка (действительно, есть на что посмотреть), то есть дается минут 40 на фотографирование, а затем всем желающим предоставляется возможность всю эту красоту съесть (действительно, есть что попробовать). До этого шеф-повар организовывал буфет "Вкус Аляски", японский и итальянский день. И все это помимо повседневных изысков. В других круизах подобная выставочная деятельность тоже случалась, но гораздо с меньшим накалом. В обязательную программу (везде и всегда) входит шоу барменов и резьба по овощам и фруктам. Отдельная забава - изготовление ледяных фигур, но владеют этим искусством, как правило, все те же резчики по арбузам.

Как известно, универсальным объяснением причины всех болезней является: "Видно, съел что-нибудь". У нас все было нормально, но когда на корабле находится несколько тысяч человек, всякое может произойти. Поэтому на судне оборудован даже не медпункт, а небольшой, но серьезно оснащенный стационар. И работает там

не одинокий спивающийся фельдшер, а целый штат санитаров, медсестер и врачей. Круизные компании всячески анонсируют доступность плавания для людей с ограниченными возможностями. В команде есть специальные бригады, призванные ассистировать инвалидам-колясочникам. Одним из аспектов присутствия не совсем здоровых людей на борту является необходимость постоянной боевой готовности медиков. Я уж не говорю о возможной чувствительности к морской болезни как пожилых, так и достаточно молодых людей. К счастью, наблюдать работу врачей на практике нам не довелось.

Сытого и здорового туриста нужно развлекать зрелищами. Но предварительно его нужно сориентировать: где что происходит, какое представление в театре, какие экскурсионные мероприятия на берегу, какая, в конце концов, ожидается погода на завтра. Для всего этого на корабле выпускается своя ежедневная газета. Для газеты, для информационно-рекламных листков и различных приглашений, даже для печати меню в ресторане требуется своя типография. Оказалось, что главной заботой начальника типографии является не печать продукции, а... ее уничтожение. Мощные машины ловко справляются и с подготовкой, и с выводом текста (нам любезно продемонстрировали их возможности). Специальные автоматы все складывают, брошюруют, сшивают и т.п. Но вот хранить уже ненужные печатные материалы на корабле нельзя. Запрещают пожарники. Куда их девать, как утилизировать - проблема. Правда, почему склад чистой бумаги разрешен, а с нанесенной краской - запрещен, объяснить никто не мог. Выход главный печатник видит... в прекращении печати. Полностью это сделать не удастся, но постепенно переключаться на радио и телевизионное вещание (в каждой каюте есть телевизор даже не с одним, а с несколькими внутрикорабельными каналами) волей-неволей приходится.

Нужно констатировать, что с точки зрения информационного обеспечения местным службам еще есть куда развиваться. Когда наше плавание уже подходило к концу, в Лондоне начались XXX Летние Олимпийские игры. Как мы ни бились, посмотреть толком ничего не получалось. Спортивные каналы напрочь отсутствовали. Пришлось уже догонять дома, где мы (как чувствовали!) особо знаковые события поставили на запись.

Соседи и ближайшие коллеги печатников - фотографы. Коллеги в том смысле, что в их ведении тоже находятся мощные цветные принтеры, ксероксы и т.п. Я уже не раз описывал работу фотографов на корабле и мои с ними взаимоотношения. Началось с самой первой поездки, когда я по ошибке решил, что выставленные на всеобщее обозрение снимки можно забрать бесплатно. Никто меня не остановил ни в первый раз, ни во второй. После чего я вошел в азарт и принципиально уносил свое изображение, не заплатив. Так продолжалось до тех пор, пока на прошлом круизе мы не нарвались на фотографов-украинцев. Если наивные иностранцы откровенно щелкали клювом, когда я тырил их работы со стендов, то наши ребята четко оградили периметр и зыркали по всем сторонам так, что даже мухи пролетали мимо них только с чеком об оплате. В тот раз мы остались ни с чем. В этом круизе я тут же пошел смотреть на национальную принадлежность тружеников фотоаппарата (по правилам компании у всех на груди приколот значок с названием страны). Увидев Португалию, Индию и Филиппины я вздохнул с облегчением. Примкнувший к ним один поляк погоду сделать, конечно, не мог. Пришлось мне развернуться, чтобы

компенсировать ранее потерянное (фотографировались с супругой на всех фонах, которых только можно). И только теперь, на экскурсии по кораблю, я понял, какой огромный вклад я внес в пожаробезопасность и экологию всего предприятия! Ведь проблема утилизации перед фотографами стоит не менее остро, чем перед печатниками. Хоть требуй доплаты за свой героический труд! Но если серьезно, почему фотографы не снижают цены на все равно уже отпечатанные фотографии, а потом имеют головную боль с их утилизацией - загадка.

Во время перемещения по кораблю нас постоянно сопровождал фотограф. Буквально на следующий день нам в каюту принесли целый подарочный комплект: набор фотографий (без дополнительной оплаты!) со всеми начальниками во всех экскурсионных точках, персональный блокнот с типографски отпечатанным моим именем и фамилией на каждом листочке и... комплект корабельной формы! Я удивлялся в свое время, зачем администрация интересовалась моим размером, но такое мне в голову прийти не могло. Да, забыл еще про фирменный халат. Все вместе это составило приличную сумку на каждого, что заставило нас только крикнуть в преддверии полета домой с американскими жесткими ограничениями по багажу. Но не отказываться же! Тем более что комплект сопровождался личным пожеланием и автографом капитана.

Еще раз мы столкнулись с капитаном на званом капитанском вечере, куда приглашаются пассажиры с золотым статусом и выше (то есть те, кто путешествуют с компанией уже не раз). Обычно это довольно формальный прием, где гостей угощают коктейлями, а начальство произносит парочку приветственных речей. Здесь это, конечно, тоже было (стандарт есть стандарт!), но капитан не поленился лично с каждым поздороваться и сказать какую-то любезность. На вечере принято оглашать имена тех, кто имеет максимальный стаж плаваний с круизной компанией. На этот раз победила пара (не очень пожилая), которая наплавала аж 840 дней с лишним! Причем, по их словам, они ездят в круизы каждый год и только на Аляску. Если иметь в виду, что наш круиз длился 7 дней, легко посчитать, сколько нужно лет для достижения подобного результата. Очевидно, они совершают несколько рейсов в год. Вот это упорство! Призадумавшись, капитан сказал, что лично у него стаж меньше. По-американски грандиозный приз (бутылка шампанского) стал достойной наградой победителям.

Перед дверями кают традиционно закрепляются карточки с именами пассажиров. При этом указывается твой статус: голубой у тех, кто плывет впервые, и далее до элитного черного. Помимо люксов, основная масса кают делится на внутренние и с балконом. Если на Карибах балкон еще имеет какой-то смысл (можно выйти позгорать), то на Аляске это опция весьма сомнительная. Но денег она стоит независимо от района плавания и времени года. При проходе по коридорам корабля я обратил внимание на забавную закономерность: большинство кают с балконами занято новичками, а на внутренней стороне преобладают статусные карточки. То есть даже не очень бедные люди (все-таки, круиз не самое дешевое удовольствие) привыкли денег на ветер (на балкон) не бросать.

Куда же можно потратить сэкономленное? Мы традиционно сходили в ресторан (не в тот, где ежедневно можно обедать, а специализированный платный, с заказными кулинарными изысками) и традиционно сходили в казино. Тут я, правда,

несколько нарушил заведенный порядок вещей. Как правило, я быстро проигрываю отведенную сумму, а супруга компенсирует мой успех, плюс что-то еще дополнительно набирает. В этот раз я почему-то выиграл, чем нанес семье неожиданную прибыль.

Ну и регулярно (это, как раз бесплатно) мы старались посетить так называемый послеполуденный чай (исключительно черный!), где желающих угощают всякими бутербродами и пирожными в классическом английском стиле (очевидно, это дань британцам, как родоначальникам круизного дела).

Собственно, вот так, постепенно подошел к концу наш круиз. Нам раздали анкеты, где мы должны были указать время отлета, и затем принесли соответствующего цвета бирки на чемоданы, чтобы специально обученные люди доставили их к нужному автобусу в нужное время. Так как мы решили остаться в Ванкувере еще на несколько дней, мы попали в группу вольноопределяющихся. Сданные накануне вечером (просто выставленные в коридор с прикрепленными бирками) наши вещи можно было получить не перед самолетом, а тут же перед кораблем. Организовано все четко, оперативно, как и при посадке. Осталось пройти таможду, но это уже к круизу не имело отношения.

## **ВАНКУВЕР**

Ванкувер - это канадская провинция Британская Колумбия со всеми вытекающими последствиями: сменой часового пояса, проверкой паспортов и прочими таможенными формальностями. К счастью, именно как к формальности и подошел к нашему досмотру местный пограничник. Но поставив штамп в паспорт, он, отделившись от скучной рутины, оживился и заявил: "У меня к Вам личный вопрос!". Когда в подобных учреждениях переходят на личности, как правило, ничего хорошего не жди. Я волей-неволей несколько напрягся, но изобразил полную готовность к общению. "Скажите, пожалуйста, как правильно по-русски поздороваться?". У меня, конечно, отлегло от сердца, и я ему провел ликбез и со словом "здравствуйте", и (памятуя сотрудника из Парка ледников, который такого произнести не мог) со словом "привет", и с произношением, и даже с написанием. Расстались мы исключительно довольные друг другом.

Такси без проблем доставило нас в отель. Вместо того, чтобы расслабиться, мы стали возобновлять наши взаимоотношения с туристической компанией, обещавшей нам экскурсию по городу. Напомню, что в первый наш прилет (по дороге на Аляску) мы в аэропорту нашли рекламную листовку с описанием русскоязычных экскурсий. По телефону нам обещали тур на следующий день после прихода корабля. На всякий случай, я решил пощупать им лобик и, как выяснилось, не напрасно. Новый голос ответил, что на завтра никаких экскурсий у них не запланировано. Мы уже совсем было пришли к выводу, что между Ванкувером и Сиэтлом проходит не только государственная, но и какая-то человеческая граница (какие милые дамы были там, и насколько нам не везло с обслуживанием в Канаде), как в трубке что-то забулькало и нам предложили присоединиться к сегодняшней дневной экскурсии. Решив, что это даже удобнее, мы направились в офис за новыми приключениями.

В туристической конторе помимо дежурной дамы, с которой мы и расплатились, уже ждали гида 5 человек: трое пожилых людей откуда-то из Чикаго и пара

помоложе, как выяснилось, из Самары. Вскоре появился микроавтобус, и наша группа из 7 человек с экскурсоводом и водителем отправилась колесить по городу.

Надо сказать, что с момента моего последнего посещения Ванкувера прошло целых 10 лет. Конечно, город сильно изменился, причем, в лучшую сторону. При том, что нам очень понравился Сиэтл, нельзя не признать, что Ванкувер смотрится поярче и посвежее. По всеобщему мнению большую роль в этом сыграла Зимняя Олимпиада 2010 года. Понятно, что значительная часть экскурсии была посвящена олимпийским объектам. Они, действительно, очень неплохо смотрятся. Хотя Олимпийская деревня до сих пор практически не заселена. Оказывается фирма-застройщик, возводившая дома вот уже более 5 лет назад, по каким-то причинам прекратила свое существование. Теперь народ не хочет заселяться в весьма приличные квартиры, так как некому гарантировать качество жилья. Нам бы их проблемы!

При этом в городе заметно много нищих и бездомных. Объясняют это, с одной стороны, лояльностью мэрии, а с другой - климатом. На самом деле, Ванкувер не просто на самом юге Канады, но и на побережье, что сильно смягчает зиму и предотвращает зной летом. Вообще, Ванкувер уверенно входит (по многим разным рейтингам) в тройку городов мира с самым комфортным проживанием. Этим фактом очень гордятся и всячески поддерживают свой статус. Сравнивая Москву с Ванкувером, мы с сожалением констатировали, что даже если удалить с улиц все наши машины и засадить освободившееся место цветами, мы никогда не войдем и в первую сотню по одной банальной причине: климат у нас, мягко говоря, другой.

Хотя, конечно, после Аляски в Ванкувере гораздо жарче. Что, на мой взгляд, совершенно не объясняет повальное увлечение шортами. Если жара нестерпима, то лучше ходить в просторном халате, как арабы, или в повязке-накидке, как индусы, но никак не в штанах. Штаны придумали скандинавские варвары, привыкшие к холоду, а греки и римляне ходили в туниках и тогах. Если же дело не в жутком зное, то откуда тогда страстное желание отказаться от брюк в пользу публичного ношения трусов? Я специально интересовался: потеют коленки? А выше? Странное состояние ощущения жары строго до уровня середины бедра или несколько ниже (но не выше!), остается для меня совершенно непознанным.

Но вернемся к нищим и бездомным (хотя с одеждой у них, как правило, отнюдь не так плохо, как у многих потеющих коленками). Среди нищих значительная доля явных маргиналов, принципиально занимающих эту нишу в обществе. Они не брезгают сбором милостыни, но дают понять, что сами-то они выше всего этого. Например, рядом с кружкой можно спать, читать толстый научный трактат и т.п. Встречаются замечательные таблички: "Слишком горда, чтобы быть проституткой" или попроще: "Порнозвезда без работы" (перед молодым человеком).

Удивительно, но вся эта публика совсем не портит замечательный облик города. Здесь сохраняется история, но и создается много нового и современного. Олимпиада дала лишь толчок. Соответственно город получился очень самобытный, во многом отличающийся от других городов Канады. Иллюстраций много. Ну вот, например: вся Канада отстраивается под землей, создавая совершенно потрясающие подземные кварталы, а то и целые города, а в Ванкувере даже метро - надземное (почему-то там не проверяют билеты; меня это всегда напрягает: одновременно ждешь какой-то подвох и испытываешь чувство досады за напрасно потраченные

деньги). Кстати, с момента моего прошлого приезда появилось много нового транспорта (водное такси и т.п.). Причем, не только внутригородского. Когда-то я добирался до столицы Британской Колумбии в город Викторию, расположенный на острове Ванкувер, несколько часов автобусом и паромом. Теперь же туда можно долететь за 30-40 минут на гидроплане.

Больше всего Ванкувер, как мне кажется, похож на американский Сан-Франциско. И по климату, и по городской структуре, и даже по крупнейшему в мире китайскому кварталу (Чайна-тауну). Традиционно первое место по числу китайцев занимал Сан-Франциско, но сейчас стали говорить о лидерстве Ванкувера. В любом случае, прослойка выходцев из Поднебесной весьма значительна. Надо сказать, что в этом месте шхуна политкорректности нашего экскурсовода дала сильную течь. Аккуратно говоря о "выходцах из стран Юго-восточной Азии", он понес такой оголтелый махровый анти-китаизм, что уши вяли. Косвенно, задним числом я понял, что его машину недавно поцарапал китаец, что, очевидно, и сформировало столь идущие от души высказывания экскурсовода. Несмотря на соответствующий фон рассказа, удалось увидеть довольно самобытный район. Но самое странное, что именно в Чайна-тауне расположены практически рядом Украинский культурный центр, Российский культурный центр (Русский дом), Русская православная церковь св. Троицы и даже Корейская католическая церковь. Во всяком случае, в идеологическом плане "Все флаги в гости будут к нам".

Любовно сохраняется и индейская культура. Поле тотемных столбов в красивейшем Стенли-парке - фактически символ города. Вообще, парков много и все они очень ухожены и красивы. При этом их стараются так обустроить, чтобы центром экспозиции являлась какая-нибудь смотровая площадка с привлекающей публику панорамой. В самом популярном Стенли-парке куда ни посмотри - всюду изумительный вид: и на знаменитый мост через тихоокеанский залив "Львиные ворота", и на порт, куда мы утром приплыли, да и на сам город (район Западный Ванкувер). А вот из Парка королевы Елизаветы отличный вид на центр. Сам же парк - любопытный ландшафтный комплекс с удачным обыгрыванием возможностей холмистого рельефа (искусственные озера, водопады и т.п.). Но имитации нетронутости природы вовсе нет. Используется много городской скульптуры, вычурных клумб и т.п.

Фактически в самом парке находится ресторан, который с гордостью выставил табличку, что в 1993 году здесь обедали Клинтон и Ельцин. Забавно, что Клинтон назван просто президентом, а Ельцин - его превосходительством президентом.

В Ванкувере ярко выражено деление города на районы. И дело даже не только в том, что где-то дома богаче, а где-то беднее. Все зависит от качества застройки, чистоты (встречаются и довольно грязные места) и других факторов. Просто районы разные стилистически. Йелтаун - более современное место, с многоэтажными домами, со стоянкой для яхт, водным такси. Остров Гранвилл - место для прогулок и развлечений. Гесс-таун - место, где стараются сохранить исторический флер старого города. Общий дух района передают единственные в мире старинные уличные... паровые часы. Как устроен механизм не вполне понятно, но труба над часами пытит исправно. Именно в Гесс-тауне мы "подсели" на ресторан с морепродуктами. В принципе их много везде, но здесь к шикарному выбору добавляется приятная атмосфера.

Внимательное отношение к традициям - это всегда вызывает уважение, даже если традиции, скажем так, не совсем обычны. Неподалеку от нас находилась одна из старейших гостиниц города - Фермонт. Когда-то ее охраняли с собаками. Сегодня это не нужно, но в фойе пятизвездочного отеля оборудовано специальное место, куда ежедневно приводят "на работу" двух лабрадоров. Главная их задача сегодня - терпеливо переносить ласки детей и взрослых, выстраивающихся чуть ли не в очередь, чтобы сфотографироваться с местной достопримечательностью.

Наше пребывание в Ванкувере шло бы своим чередом, если бы не вмешательство моей сестры. Она уже очень давно живет в Эдмонтоне. Это, конечно, не близко (более часа лететь на самолете). Но если смотреть из Москвы, то считай - рукой подать. Когда мы собрались на Аляску, тут же началось лихорадочное составление планов встречи. До этого мы виделись только 10 лет назад в Канаде и пару лет назад в Париже, поэтому ажиотаж был большой. К сожалению, так получилось, что ни у нас не было возможности (в первую очередь, по времени) добираться домой через Эдмонтон, ни и у нее прилететь хотя бы на день в Ванкувер. Хотя она, в общем-то, бывает здесь регулярно, так как в Ванкувере живут близкие родственники ее мужа. Я их, кстати, тоже знал по прошлому приезду, но в этот раз, как назло, они буквально за день до нашего появления должны были куда-то уехать. Короче, не повезло - так не повезло.

Понятно, что мы с сестрой наверстывали невозможность очной встречи обстоятельными беседами по Skype. Собственно говоря, мы и из Москвы этим балуемся, но тут уж мы оттянулись вовсю, особенно если иметь в виду разницу по времени всего 1 час, а не 10, как из дома. Естественно, сестру заинтересовали подробности нашей экскурсии, в том числе и состав группы. Услышав о паре из Самары, она сделала совершенно дикое, на мой взгляд, умозаключение: "К ванкуверским родственникам должна была приехать племянница из Самары с мужем. Наверняка, это она!". На мои уговоры о том, что Самара - большой город, сестра мне резонно возразила: зато Канада маленькая. Моментально была проделана грандиозная поисковая работа, в результате которой у меня раздался телефонный звонок, и голос возмущенного родственника провозгласил: "Как вы оказались в Ванкувере, и почему меня никто не предупредил!?!". Оказалось, эта самарская пара - та самая пара, которая надо, а уезжают они из Ванкувера все вместе завтра рано утром.

Несмотря на вечернее время, мы быстро договорились о встрече. Так как устраивать прием по случаю нашего приезда было уже невозможно, родилась следующая идея. Именно в это время в Ванкувере проходит ежегодный всемирный фестиваль фейерверков. Толпы людей съезжаются посмотреть, как мастера со всего света соревнуются в выстреливании удивительных фигур и формировании поразительных цветовых сочетаний. Мы слышали об этом, но ехать ночью черт знает куда в толпу мы не рискнули. Оказалось, что окна квартиры наших гостеприимных хозяев (а еще лучше - их соседей, которые живут на несколько этажей выше) выходят как раз на "арену" состязаний. Вновь соединившись с нашими самарскими попутчиками, мы дружно отправились любоваться действительно замечательным зрелищем.

Собственно, вот так, праздничным фейерверком и закончилось наше заокеанское турне.

Оставшийся следующий день мы еще погуляли по городу, осмотрели отдель-

ные неохваченные экскурсией объекты (площадь олимпийского огня, необычное здание публичной библиотеки, треугольный дом в Гесс-тауне и др.). Отличный вид на весь центральный Ванкувер открывается с так называемой Башни Центра гавани на берегу океана. Забавно там организована продажа билетов на смотровую площадку. Билет действителен на весь день. Не мудрствуя лукаво, билетеры несмываемой краской ставят тебе отметку на руку с указанием сегодняшней даты. Приблизительно через день все смывается. Честно говоря, подобное клеймение не кажется мне корректным по целому ряду обстоятельств, но выбирать не приходится (если, конечно, хочешь полюбоваться городом сверху). Получив право бесплатного подъема в течение суток, мы захотели им воспользоваться еще раз вечером, чтобы на прощание наесться морепродуктами в небесном ресторане. Однако меню нас не вдохновило: пришлось искать нечто более интересное, благо в Ванкувере это несложно. Напоследок очередной раз удивив официантов отказом от питья воды, а также количеством заказанных устриц и крабов, мы, в свою очередь, удивились настойчивым попыткам подать чай задолго до сладостей. Вот так, сквитавшись, мы отправились в отель, чтобы заняться укладкой багажа для завтрашнего отъезда.

Утром мы успели пройтись по окрестностям, съесть в кафе мороженое (хозяин заведения - победитель кучи международных конкурсов) и в начале второго на такси отправиться в аэропорт. Надо сказать, что аэропорт Ванкувера находится чуть ли ни в самом городе. Добрались мы буквально за 20 минут. Приехали мы пораньше, чтобы без нервотрепки, неспеша пройти досмотр и все пограничные процедуры и еще иметь время для доплаты за явно избыточный вес багажа (одни капитанские подарки с корабля чего стоят!). Однако мы просчитались буквально по всем статьям. Для начала у нас приняли багаж без доплаты, лишь посоветовав в будущем быть аккуратнее. А потом выяснилось, что в международном аэропорту Ванкувера... нет паспортного контроля при вылете из страны! То есть совсем! Досмотр организован только американцами для пассажиров, следующих в США. В общем, у всех свои причуды.

Погуляв среди аквариумов, индейских скульптур и тотемных столбов, мы зашли в положенный нам VIP-зал, где оказалась очень приличная кухня. Так что улетали мы не только довольные, но и сытые.

Последнее впечатление - это множество корзин непосредственно перед выходом на посадку, забитых выброшенными бутылками с водой и иными жидкостями. Поникшие американцы и канадцы, у которых, как материнскую грудь изо рта, вырвали из рук сосуды с живительной влагой, были вынуждены садиться в самолет "всухую". Глядя на их грустные лица, невольно думалось: "А дотянут ли они до первой раздачи сока?". Здесь, оказывается, еще не отменили, как у нас, дурацкие ограничения на пронос жидкостей на борт.

Последний взгляд на Ванкувер мы уже бросили из окна взлетающего автобуса - вот оно, преимущество аэропорта, расположенного рядом с городом. Я даже успел сфотографировать впечатляющую панораму. После чего самолет взял решительный курс на Европу.

## **ФРАНКФУРТ-НА-МАЙНЕ**

Почти 10 часов полета мало чем отличались от пути, который мы проделали 3



недели назад в обратном направлении. С учетом 9-часовой разницы между Ванкувером и Франкфуртом-на-Майне, приземлились мы в Германии не ночью, а утром уже следующего дня.

Следуя суворовскому принципу "Тяжело в учении - легко в бою", мы строго по отработанной 3 недели назад схеме миновали паспортный контроль и уже на автомате направились к остановке электричек, следующих в центр города. Имея должную подготовку, мы быстренько купили билеты и почти без ожидания загрузились в поезд (S-Bahn), идущий на главный вокзал. Время в пути ровно 20 минут. Надо сказать, что сеть электричек, совмещенная с собственно городским метро, получается весьма внушительной. У нас давно хотят включить хотя бы внутригородские железные дороги в общую транспортную схему, но все никак не получается.

Во Франкфурте мы буквально на пол дня разминулись с приятелем, который уже довольно давно звал к себе в гости. Его угораздило как раз в это время улететь в Москву. В отличие от Канады, здесь сестры, чтобы разругать ситуацию, поблизости не оказалось. Поэтому знакомиться с городом нам пришлось самостоятельно.

Франкфурт, как финансовая столица Германии, на всех фотографиях смотрится как великолепный город небоскребов с банковскими офисами. Оказалось, это правда, но только с одной стороны. Я бы даже сказал, с одной точки. Насколько я могу судить, все помпезные фотографии сделаны с одного места - крыши торгового центра, успешно совмещающей функции кафе и знаменитой смотровой площадки. Известно, что мест, откуда одновременно видны все 5 звезд московского Кремля, всего несколько. Так и здесь. Шаг влево, шаг вправо от найденного пяточка, и комплекс шикарных башен превращается в несколько разрозненных многоэтажек.

Если, находясь на смотровой крыше, повернуться спиной к небоскребам, станут видны практически все остальные достопримечательности города. Центр (а это фактически набережная Майна с несколькими прилегающими улицами и площадями) достаточно невелик.

Историческими памятниками являются группа церквей и монастырских сооружений, а также ряд сохранившихся архитектурных комплексов (Заальхоф и др.). Говорят, есть неплохие музеи. Среди соборов размерами явно выделяется Императорский собор Кайзердом. Внутри он тоже неплох, но снаружи более примечателен и смотрится, как минимум, внушительно. Зато другим соборам, например, св. Леонарда, повезло в том смысле, что можно найти точку, откуда собор удастся сфотографировать на фоне одного из пресловутых небоскребов. Подобная переключка времен весьма популярна в видовой фотожурналистике, что, безусловно, сказывается на популярности того или иного сооружения, независимо от его архитектурных достоинств. Точно также эксплуатируют и памятники. Удачнее своих собратьев встал Гете - прямо перед очередной башней.

Но основной туристический объект - это главная (ратушная) площадь старого города - Ремерберг. На ней и сама ратуша Ремер, и комплекс старинных домов в классическом фахверковом стиле. Популярная статуя Юстиции перед ратушей, как и положено, оснащена мечом и весами, но, почему-то, с широко открытыми глазами - без какой-либо повязки для беспристрастности. Площадь весьма красива, как и большинство сохранившихся германских средневековых сооружений, но сказать, что она нас поразила в самое сердце, было бы преувеличением.

Те, кто больше склонен к историко-культурному наследию, непременно гуляют по набережной вдоль Майна, где обустроена развлекательная зона с массовыми представлениями, колесом обозрения и катанием на корабliках по реке. Все это на фоне старинных домов и уже упомянутых мной церквей, пытающихся попасть в один кадр с находящимися тут же рядом небоскребами.

Те, кто больше интересуются покупками и ресторанами, двигаются по параллельной трассе - центральной торговой и одновременно прогулочной улице города - Цайль. Здесь тоже выступают артисты, но типично городского толка, каких можно встретить и в Вене, и в Барселоне, и в Париже (гимнасты, фокусники, жонглеры и т.п.) - "не народные артисты, а артисты из народа".

После Аляски и даже Ванкувера с его мягким климатом, мы несколько ошалели от европейской "жары". Чтобы не терзаться выбором, в одну сторону мы прошли по Цайль, а обратно - по набережной. Так что представление получили комплексное. Но при этом пришлось переть на себе самолетную ручную кладь, которая неплоха для загрузки в самолет, но мало предназначена для того, чтобы с ней часами гулять по городу. Под конец я сажал супругу с вещами в каком-то кафе, а сам быстренько шел поглядеть на очередную церковь или Железный мост через Майн.

То ли из-за усталости, то ли это на самом деле так, но Франкфурт произвел весьма слабенькое впечатление. Мы не успели побывать ни в одном музее, но не думаю, что это что-нибудь кардинально бы изменило.

Как мы и рассчитывали, времени, пусть на поверхностное, знакомство с городом нам хватило. Мы спокойно вернулись в аэропорт тем же путем и даже успели пройтись по магазинам и перекусить в VIP-зале.

Аэропорт Франкфурта-на-Майне - огромный пересадочный узел со множеством терминалов, магазинов, ресторанов и т.п. Однако каких-то особых оформительских изысков, как например, в Ванкувере, тут нет. Я бывал здесь неоднократно, но только сейчас впервые увидел объявление о возможности купить экскурсию по аэропорту. Что там показывают - загадка, но сил разгадывать ее у нас уже не было. Запалу хватило лишь на то, чтобы добраться до выхода на посадку и рухнуть в мягкое кресло.

Еще буквально 3 часа - и мы в Домодедово. Домодедово неплохо сейчас реконструировано, но есть в нем одна неприятная особенность, в которую мы не преминули вляпаться. Почему-то здесь всегда бешеные очереди на паспортный контроль. Мы отстояли 40 минут! Зато багаж выдали полностью и быстро. Остальное было делом техники: буквально через час (к часу ночи уже следующего дня) мы усталые, но довольные вошли в свою квартиру.

Оглядываясь назад, поневоле думаешь: как много мы успели за достаточно короткий срок! Естественно, возникает вопрос об оценке увиденного. Как всегда в столь многоплановом путешествии в чем-то мы разочаровались, а что-то произвело огромное впечатление. Положительного, безусловно, больше. Но самое главное: я надеюсь, что утверждение о том, что посетивший Аляску не увидит в жизни ничего более красивого, все-таки, неправда! Мы еще очень рассчитываем на новые поездки и на соответствующие положительные эмоции. Как любят говорить режиссеры: "Лучший мой фильм пока не снят!".