

## Туризм на поездах и теплоходах

За время отпуска всегда хотелось посмотреть невиданные доселе города, музеи, реки, горы и пр. Однако было существенное осложнение. Надо было получить туристическую путевку на всех членов семьи на удобное для тебя время и в интересное тебя место, что было практически невозможно. Можно было получить только одну путевку раз в несколько лет. Я пишу «получить», а не «купить» вполне сознательно, так как оплата профсоюзных путевок была символической. Она составляла 30% от ее коммерческой стоимости, а то и меньше. А вот купить всей семье путевки за полную стоимость было невозможно, или очень сложно. Можно было отправиться на свой страх и риск, зная, что получить номер в гостинице тоже практически невозможно, самому купить билет из одного промежуточного места в другое по маршруту поездки тоже очень трудно. И тут появилась новая форма туризма туристические поезда и теплоходы. Поездом мы воспользовались практически сразу, как только о нем узнали, а теплоходом чуть позже.

**«Поездом дружбы» мы ездили трижды.** Эти поездки имели определенные преимущества и некоторые недостатки. Преимущества заключались в том, что ты располагаешься в купе на 3 недели, как в номере гостиницы, тебя три раза в день кормят в вагоне-ресторане, а ночью перевозят из одного города в другой. Лег спать, например, в Риге, а проснулся в Таллине и три-четыре дня живешь на новом месте. Каждый день тебя возят по экскурсиям, оставляя свободное время для неспешных самостоятельных пеших прогулок. Недостатки связаны с неблагоустроенностью санитарного обслуживания. В стоящем поезде негде помыться, побриться и не работает туалет. Характерно, что попав в музей, первым делом шли в туалет, а потом делились впечатлениями о нем с попутчиками. Это многих смущало, и к этому надо было быть морально готовым. По утрам брились на вокзалах, но розеток для электробритв не было. Такой был в то время сервис. Однажды, я побрился, используя розетку автоматической камеры хранения. Я ее ненадолго выключил. Зато поезд посещал те места, где нельзя было свободно снять номер в гостинице.

**Первая поездка была по Прибалтике в 1967 г. по маршруту: Москва, Смоленск, Минск, Каунас, Вильнюс, Рига, Даугавпилс, Таллин, Тарту, Ленинград, Выборг, Москва.**

**Вторая поездка была по Северному Кавказу и Закавказью в 1975 г.: Москва, Ростов, города Минеральных вод, Баку, Тбилиси, Ереван, Батуми, Сухуми, Сочи, Харьков, Москва.**

**Третья поездка - по Украине и Закарпатья (1977 г.): Москва, Киев, Львов, Мукачево, Ужгород, Черновцы, Херсон, Одесса, Севастополь, Москва.**

Мы не смогли поехать только в Среднюю Азию, так как туда устраивались поездки осенью, когда спадала жара, но уже начинался учебный год в школах и вузах. Других маршрутов не было. Во вторую и третью поездки мы уже ездили вдвоем с сыном.

Хотя многие не могли понять наш отказ от теплого и чистого туалета, мы были этими поездками очень довольны. Столько сколько мы увидели за эти поездки, мы никогда не смогли бы увидеть, если бы ждали командировки, или случайной соцстраховской путевки. В каждом новом месте, кроме стандартных обзорных экскурсий, мы старались посетить какой-нибудь музей, храм и просто походить по городу (вот тут то была нужна та книжка или схема с указанием достопримечательностей, которую мы запасали загодя дома перед поездкой и везли с собой).

Многие знакомые **плавали летом по Волге** и рассказывали, что это очень хорошо. Мы их не понимали. Нам казалось, что это скучно и однообразно. Может быть, подошел возраст, и мы как-то решили испытать это на себе, так как другой вид отдыха в тот год почему-то не получался. Оказалось, что это почти то же, что и железнодорожный туризм, но гораздо комфортабельнее, с теплым туалетом и душем. Мы проплавали на теплоходах не менее 10 навигаций.

**Москва – Астрахань – Москва 6 раз (1987, 90, 91, 92, 94, 95 г.г.),**

**Москва – Ростов – Москва 1 раз (1988 г.), если бы не прекратилось судоходство по каналу Волга-Дон, а то поплыли бы еще,**

**Москва – С/Петербург – Москва 2 раза (1993, 97 г.г.),**

**Киев – Одесса 1 раз (1996 г.),**

**а один раз до этого плыли по Оке и Волге: Москва – Горький – Чебоксары (1975 г.).**

Во время стоянок в прибрежных городах в первые поездки мы посещали автобусные экскурсии и музеи (автобусы подавали прямо к сходням теплохода), а потом стали самостоятельно бродить по уже знакомым улицам и заходить на какие-нибудь любопытные выставки (в Нижнем были в доме-музее Сахарова, в Чебоксарах в доме-музее Чапаева, а в Самаре в еврейском Центре и подземном убежище, приготовленном во время войны для Сталина). Всюду ходили по книжным магазинам и покупали что-нибудь, чего не видели в Москве. Всегда итогом поездки является тяжеленный чемодан книг. Как-то в Казани купили 16-томную еврейскую энциклопедию. И каждый раз в маршруте присутствовал какой-нибудь новый причал. В последней по времени поездке новой стоянкой стала столица древней Булгарии.

Но особой прелестью обладает пребывание на палубе во время движения теплохода. Можно любоваться водой, берегами или облаками, а можно одновременно гулять по палубе в борьбе с гиподинамией (круг по прогулочной палубе выше 100 м, 10 кругов - километр). Великолепно часами просто стоять на корме под флагом и смотреть на реку, берега и чаек, преследующих корабль. Можно читать или играть в карты на столике в каюте или, сидя в кресле, на палубе. А вечером предлагается кино, концерт, танцы и вид на закат. Меняя маршруты, можно обновлять из года в год впечатления. Волга разнообразна. То плывешь вдоль деревень с избами и церквями (Углич, Кострома), то кругом степь и курганы (на юг от Волгограда), а то попадаешь в водохранилище и плывешь как бы по морю (как, например, в Куйбышевском море-водохранилище). А еще лестница шлюзов, по которой поднимаешься во время всего плаванья. Волга нам нравится больше чем Днепр. Берега Днепра пустынные, деревни спрятаны за прибрежными зарослями и с воды видны только крыши жилья. Интересно плыть по Дону, где река долго течет в своих естественных берегах, здесь не переплываешь из одного моря-водохранилища в другое. Ока петляет в узких бе-

регах, а за бортом лежит легендарная Мещера, воспетая Пришвиным и Паустовским.

Раньше реки были полны движением, встречались сотни судов, а ночью воды были освещены огнями проплывающих танкеров и сухогрузов. С крахом экономики реки опустели. Только изредка проплывает какая-нибудь баржа, а катера местного прибрежного каботажа пропали почти полностью. Поразил нас пустынный Днепр, по которому мы плыли в разгар кризиса в Украине. Надеюсь, что теперь все вернулось к нормальному состоянию.

Приходилось нам попадать в штормы (из-за ветра и высокой волны как-то не смогли причалить в Ульяновске, волны выбрасывали баржи на берег), осенние туманы (когда надо было стоять на якоре многими часами пока солнце не растопит туман, и не станут видны бакены, означающие фарватер, и это повторяться может несколько дней подряд) и часами ожидать пока собирается вода в шлюзе в период летней засухи (это обычно случается в Горьковском водохранилище). Но если к этому быть морально готовым, то все это придает только дополнительную прелесть плаванию.

Характерной чертой путешествий по Волге была организация питания, о чем надо упомянуть отдельно. Билеты на рейсовый теплоход можно было приобрести с питанием в ресторане, без питания, только с обедом или любые сочетания из завтрака обеда и ужина. Обедать в ресторан мы ходили всегда, а завтрак или ужин иногда заказывали накануне в ресторане в зависимости от заманчивости предлагаемых в меню блюд. Обычно все было относительно дорого, но вкусно. Мы шли своим путем. С собой из дома мы тащили неподъемный груз долгохраняемых продуктов для завтраков и ужинов на весь срок путешествия. Это были разные рыбные и мясные консервы, копченая колбаса, если была, то икра, соки (из расчета литровая пачка на день), обязательно, бутылка рижского бальзама к чаю, сладкое. По дороге мы покупали только хлеб, овощи и сливочное масло (ежедневно в ресторане), иногда яйца. Первым мероприятием после посадки и до отплытия была покупка 20 бутылок пива и какой-нибудь воды на весь рейс, так как после отплытия пива уже никогда больше не было. Вообще купить что-нибудь по дороге было сложно. Даже за хлебом кое-где надо было стоять в очередях. Всюду с продуктами были большие сложности, а в магазинах, на берегу, продажа съестного производилась только местным жителям по предъявлению, так называемых «визитных карточек», удостоверяющих место жительства покупателя. Такое было время.

После нескольких дней плавания на берегу появлялись местные жители, предлагающие соленые грибы, копченую рыбу и раки. Мы знали, что и где можно было безопасно покупать. Иногда можно было все это обменять на сигареты или водку, которые специально для этой цели мы везли из Москвы. Приличных сигарет там никто не видел, и их брали с удовольствием. На больших стоянках покупали фрукты.

От Волгограда и в Астрахани, начинались закупки впрок. Домой везли помидоры, арбузы и астраханскую черную икру. Продажа икры велась из-под полы на рынках или во время движения теплохода с лодок у браконьеров. На небольшом отрезке Волги, который принадлежит Калмыкии, рано утром появлялись лодки, загруженные громадными свежепойманными осетрами и белугами. Лодки приставали к движущимся теплоходам, и начиналась торговля. Пассажиры, купившие рыбину,

могли до Москвы оставить ее в корабельном морозильнике. Арбузы нами покупались из такого расчета, чтобы весь обратный путь ежедневно съедать по штуке, привести домой арбузные подарки и еще самим дома полакомиться и накормить маму.

Так как груза и туда и обратно было много, то закупалась на троих четырехместная каюта. Стоило место в такой каюте весьма дешево. На свободной верхней полке ехали арбузы и чемодан с книгами.

Выше я упомянул круиз из Киева в Одессу 1996 года по Днепру и Черному морю. Для этого нам пришлось воспользоваться кораблем более серьезного класса, чем для движения по рекам центральной России. Это был теплоход класса «река-море» «Маршал Рыбалко». Плывя в тот раз по морю, я впервые увидел громадную стаю дельфинов, обогнавших наш корабль. Дельфинов в море я видел и раньше, но на этот раз их было, наверное, более сотни.

По Черному морю до этого я плавал неоднократно. Впервые в 1955 году я вместе с родными отправился из Одессы в Батуми, где я потом отдыхал в доме отдыха на «Зеленом мысу». Плыли мы на знаменитом в то время дизель-электроходе «Россия», который был получен СССР у Германии после окончания войны в счет репараций и только недавно отреставрирован. Мы были гостями капитана, поэтому у нас была хорошая каюта, а питались мы в кают-компании офицерского состава команды. Во всех курортных городах у нас были стоянки, и я тогда впервые увидел Сочи и Сухуми.

В 1962 году после свадьбы мы проводили медовый месяц в Крыму и много плавали по Черному морю вдоль побережья Крыма. Самое продолжительное путешествие было на теплоходе «Алушта» из Алушты в Феодосию, чтобы увидеть дом-музей Айвазовского и феодосийскую картинную галерею.

В 1965 году я участвовал в конференции на борту теплохода «Адмирал Нахимов», о которой я подробно написал в моих воспоминаниях о научных конференциях. Теплоход «Адмирал Нахимов» тоже был получен в счет репараций.

В 1972 и 1980 годах мы плавали в Одессу из Сухуми. Один раз мы плыли все на том же «Адмирале Нахимове», который позже затонул, столкнувшись с громадным сухогрузом «Иван Васев» в новороссийской бухте. Другой раз плыли на небольшом теплоходе «Таджикистан». Хотя это были обычные рейсовые маршруты, теплоходы делали продолжительные стоянки в черноморских портах. Мы впервые попали в Новороссийск и Севастополь.

С тех пор, как стали возможны поездки в дальнее зарубежье, попасть на северо-запад Европы оказалось можно по морю, плавая между странами на морских паромах.

Впервые таким видом транспорта мы с сыном воспользовались в 1996 году.

В Великобританию мы с сыном приплыли из Франции. Из Парижа мы доехали до французского порта Кале, а затем мы поплыли в Англию на громадном пароме «Ренуар». Переправа на пароме через Ла-Манш, а точнее через пролив Па-де-Кале, до Дувра заняла 1.5 часа. Эти проливы соединяют Северное море с Атлантическим океаном. На том же пароме мы через несколько дней вернулись на континент. Когда плыли из Франции, попали в шторм. На наших глазах все бутылки в местном магазине из-за качки попадали на пол. Но мы все стойко перенесли. Поразили громадные океанические чайки. Они значительно крупнее черноморских.

В 2004 году во время поездки по Скандинавии еще несколько раз плавал на паромах, которые значительно крупнее французского «Ренуара». Теперь мы плавали с ночевкой и оплаченным питанием в ресторане.

Паромы из Турку (Финляндия) в Стокгольм и из Стокгольма в Хельсинки, курсирующие по Балтийскому морю, принадлежали фирме Silja Line. Первый носил название "Европа", а второй - "Симфония". Внешне они почти не отличаются друг от друга. Это громадные белые лайнеры с голубой окантовкой, а на той конструкции, которая внешне напоминает пароходную трубу, изображена голова "белька", детеныша тюленя, по имени которого и названа фирма Silja. "Европа" - самый большой паром этого класса и вмещает 3000 человек пассажиров, не считая моряков и обслуживающего персонала, всяких стюардов и поваров. "Симфония" считается чуть меньшим паромом, но и он вмещает свыше 2000 пассажиров. Для сравнения, у «Адмирала Нахимова» было 1000 пассажиров.

Паром из Копенгагена в Осло плыл по проливам Эресмунн (еще известным как Зундский пролив) и Каттегад, которые соединяют Балтийское море с Северным. Он принадлежал компании SKANDINAVIAN SEAWAYS и носил название "Skandlines". Он имел 13 палуб. Приятно сидеть в каюте в кресле перед громадным окном-иллюминатором и смотреть на проплывающие мимо норвежские шхеры.

По норвежским фьордам мы плавали на относительно небольших прогулочных судах, которые имеют открытые палубы и где можно комфортабельно устроиться, чтобы иметь обзор во все стороны. У нас было две таких поездки: из города Ставенгера по Лисье-фьорду, а из Бергена по Согне-фьорду и его узкой части Нерой-фьорду. Фьорды - это громадные полноводные заливы. Они берут начало в Северном море Атлантического океана.

В 1996 году, когда мы были в голландском Амстердаме, помимо обзорной экскурсии мы проехали по каналам (мосты, набережные, город с воды и другие прелести), и наш катер даже вышел в залив Северного моря. Так что Северное море тоже можно засчитать в мой актив.

Еще я бывал на берегах Каспийского моря в Азербайджане, Азовского моря в России, Адриатического моря в Италии, Балеарского моря в Испании. В Израиле я был и на Средиземном море, и на Эйлатском (Акабском) заливе Красного моря. Однако в воды всех этих морей мне заплывать на кораблях не приходилось.

© Гинзбург В.М.  
E-mail: [vmg@ginzburgi.ru](mailto:vmg@ginzburgi.ru)  
[www.ginzburgi.ru](http://www.ginzburgi.ru)