

Предисловие

Весной 2005г. в пору зачетов и экзаменов ко мне обратился, наверное, самый скромный, самый опытный и обаятельный декан нашего университета – Леон Аганесович Петросян с небольшой просьбой, ознакомиться с его рукописью и, если она мне покажется интересной, благословить ее издание и написать к ней предисловие.

Я согласился. В пору экзаменов и защит дипломных работ и началом приемной комиссии на факультет географии и геоэкологии это было непросто. Затем – участие в XII съезде Русского географического общества с докладами и вот, наконец, время отпуска, и отпуск начинается со знакомства с довольно увесистой рукописью (свыше 400 страниц) с очень скромным названием «Математик наблюдает и фотографирует». Сразу вспомнились знакомые названия «Былое и думы», «Путевые заметки», «Непутевые заметки», «Путешествие на Кон-Тики», «Континенты, на которых мы живем», «Другие берега», «Город без имени» и др. И здесь автор – математик как бы честно признается, что его цель – как можно точнее описать увиденное давно или совсем недавно, и показать это другим людям.

До этого мы не часто «пересекались» с автором. Как-то раз обсуждали возможность путешествия на автомобиле по Америке от самой южной точки до самой северной оконечности материка. Затем, путешествовали вместе с другими деканами по Испании, Австрии, Италии и, находясь в Болонье, даже жили в частном секторе в одной квартире. Тогда-то, наверное, я понял, что географический мир в лице Леона Аганесовича приобрел великого путешественника, натуралиста и исследователя, а мир математиков обогатился известным ученым с мировым именем и общественным деятелем.

Читатель! Перед Вами исповедь страстного человека. И страстью этой переболели многие географы и любители странствий. Познать окружающий Вас мир во всей его красоте и неповторимости, заповедности и пугающей затерянности не через Интернет, путеводители, кино- и видеофильмы, а увидеть собственными глазами, прикоснувшись к пыли веков, седых пирамид, древним надгробиям, крепостным башням, монастырям и мавзолеям.

Чтобы путешествовать, писал Ф. Нансен, нужно быть, исследователем, естествоиспытателем. И, читая путевые очерки Л.А. Петросяна, мы воочию убеждаемся в правоте этих слов. Автор тонко подмечает особенности естественных и общественных явлений и процессов тех стран, местах и богом забытых уголках Земли, где ему удалось побывать.

Вспомнились мемуары известного океанолога В.В. Шулейкина, в которых автору удалось, используя описательный метод, рассказать о сложных явлениях и процессах в мировом океане, сквозь призму лет и путешествий. Вспомнился и прочитанный на одном дыхании трехтомный труд директора НИИ Географии СПбГУ А.И. Чистобаева «О жизни и географии с любовью», вышедший буквально на днях, в котором автор пишет о том, что на 1 июля 2005г. он посетил 521 город, из них 235 городов за рубежом.

Что же отличает эти работы от той, что Вы держите в руках? Прежде всего, врожденной способностью Л.А. Петросяна удивляться и смотреть на мир широко раскрытыми глазами. Это дается не всем, а избранным. Автор не считает города, он отбирает из памяти впечатления и переносит их на бумагу. Желание увидеть великие тайны и разнообразие мира, искать и находить ответы на загадки мироздания и современности, не принимать ничего на веру и во всем разобраться самому требует от человека самопожертвования и умения во многом отказаться от атрибутов цивилизации и спокойной жизни. Да, «бороться, искать, найти и не сдаваться», – лозунг капитанов, на котором воспитывалось довоенное и послевоенное поколение справедливых и сегодня, в этом убеждает нас Л.А. Петросян. И ничего, что он не за штурвалом шхуны или самолета, а за рулем ГАЗ-3110, Форд-Фокус или Ситроен-Ксантиа.

Любовь к путешествиям у автора – от первой толстой книги детства «Дети капитана Гранта» с почти фантастическими пейзажами, которые оказались реальностью далекой Австралии.

Его интересуют ритуальные танцы тибетских лам; «мне небезразлично современное искусство Японии», – читаем мы о японских впечатлениях; «меня интересовало искусство аборигенов Австралии», – это о южной Австралии; «найдя брешь в графике лекций, решил обойти старый город» – это о Иерусалиме. «Следующий день мы посвятили фьордам и ледникам», – это в Норвегии. По просьбе Л.А. Петросяна, во время пребывания в Корее, его коллеги организуют для него встречу с художниками, работающими в традиционной корейской манере; по его просьбе, забыв о времени, служитель монастыря мхитаристов в Вене рассказывает историю монастыря и показывает помещения, книги, географические карты и глобусы прошлых веков.

Как тесен мир, но как мало мы его изучили в пространстве и во времени, читаем мы между строк. Удивительны и встречи в этом мире, которые суждено испытать путешествующим. Сквозь строчки текста мы чувствуем, как бьется сердце автора, когда в австрийской монастырской библиотеке он находит учебник «Теория вероятностей» написанный его матерью Г.А. Амбарцумян или, когда в тибетском храме, лама, сидящий

в глубокой медитации, неожиданно берет руку его сына, Ованеса, кладет себе на голову и произносит какие-то непонятные слова по-тибетски.

Видели бы Вы глаза автора в спецхране библиотеки университета Саламанка, когда он смотрел на карты Москвы XVI века или листал рукописные книги философов и математиков древности, вымаранные цензорами святой инквизиции; стоял рядом со скамьей, за которой сидел нерадивый студент – Кортес.

Мир не перестает удивлять нас своими красками и загадками. Пожелаем же автору новых впечатлений и ярких рассказов.

5 сентября 2005 г.

Декан ф-та географии и геоэкологии
СПбГУ, д.г.н., проф. В.В.Дмитриев.

Введение

В эпоху Интернета и телевидения у некоторых людей создается впечатление, что можно находясь дома познать красоту и разнообразие окружающего нас мира. Я никогда не был с этим согласен. Ничто не может сравниться с впечатлениями от непосредственного знакомства с новыми местами. И как это не кажется странным, любое даже совсем неизвестное и ранее незамеченное место может раскрыться перед путешественником с совершенно неожиданной стороны и доставить много удовольствий. Конечно, далеко не все могут совершать серьезные путешествия, но даже походы и прогулки на относительно небольшие расстояния обнаруживают неожиданные тайны. Цель этой книги – пробудить интерес к странствиям там, где он угас, и помочь тем, кто любит путешествовать.

Все фотографии, приведенные в книге, сделаны лично авторам (если читатель обнаруживает автора на снимке, то это просто означает, что в этом особом случае только нажатие на кнопку затвора фотоаппарата было выполнено кем-то другим). Исключение составляют лишь фотографии барельефов в статье «За 1400 лет до первой олимпиады».

К сожалению, не обо всех путешествиях удалось написать. Причина в том, что обязательно хотелось снабдить каждый текст соответствующими фотографиями. Однако многие цветные слайды, выполненные на

пленках ОРВО и АГФА, оказались недолговечными и потеряли свою яркость, Возможно, это не вина производителя, а нарушение технологии обработки пленок. В настоящее время, используя современные средства, автор пытается восстановить поврежденные изображения и возможно через несколько лет читателю будет предложено продолжение этой книги. В частности именно по этой причине автор не включил в настоящее издание путешествие в Самарканд, Бухару и Хиву. Не включена также интересная поездка на автомобиле по маршруту Фрунзе–Рыбачье–Пржевальск–Кеген–Фрунзе. Недостаточно места уделено путешествиям по Египту, где в 1968-89 гг. автору удалось посетить практически все исторические памятники. Мало внимания уделено Кубе, Японии и бывшей Югославии, которые автор буквально исколесил вдоль и поперек. Совсем не описаны путешествия в Сенегал, Марокко и очень слабо освещены посещения США. Из путешествий по России по той же причине выпало путешествие по Индигирке и Камчатке. Относительно мало информации о странах Европы, с которыми автор достаточно хорошо успел познакомиться (не только путешествуя на ГАЗ-3110).

Плакаты и картины, фотографии которых приведены в книге, подарены автору и являются его собственностью.

Автор благодарит Артема Александровича Седакова за выполнение всех работ, связанных с оформлением и компьютерной версткой рукописи, а также Нину Юрьевну Митину (Шубакову) за подготовку рукописи к печати.

За 1400 лет до первой Олимпиады

Шла весна 1969 года. Наша преподавательская и научная работа протекала в это время в стенах молодого Асьютского университета, созданного правительством Г.А. Насера в относительно отсталом районе Верхнего Египта (г. Асьют находится примерно на полпути между Каиром и Асуаном). У нас уже сложилось общее представление о стране, ее своеобразных нравах и традициях, чему в немалой степени способствовала наша преподавательская деятельность в зимний семестр 1968/69 года, дававшая возможность познакомиться со многими коллегами по университету. Здесь нам особенно помогли бывшие аспиранты Московского и Ленинградского университетов, которым теперь представилась возможность выступить в роли хозяев, принимающих гостей из Советского Союза.

Внутреннее положение Египта было в это время довольно сложным, давали о себе знать последствия израильской агрессии 1967 года, выход из строя Суэцкого канала и т.п. Несмотря на это, в настроениях людей было немало оптимизма. Поддержка социалистических стран, и в первую очередь Советского Союза, позволяла стране уверенно и целеустремленно укреплять свою обороноспособность, экономику; делались и попытки повысить довольно низкий жизненный уровень основной массы населения, проводить некоторые прогрессивные социальные преобразования.

Наши обязанности в университете сводились к чтению лекций и к работе с аспирантами, чьи диссертации развивались в тех направлениях математики и физики, по которым в самом университете не было ведущих специалистов. Занятия по узкой специализации тем самым приходилось начинать практически с нуля; работа все же развивалась довольно успешно, что и позволяло нам использовать оставшееся свободное время для знакомства со страной, ее настоящим и прошлым. Египет был великой державой за тысячу лет до того, как Минос построил Кносский дворец. Геродот, Антоний, Цезарь две тысячи лет тому назад смотрели на его архитектурные памятники примерно такими же глазами, как мы сегодня смотрим на руины Древней Греции и Рима. По свидетельству Страбона, уже к началу нашего летосчисления Египет был одним из центров паломничества, сюда стремились попасть все те, кто интересовался историей, философией, географией и другими науками. Нигде на земле нельзя встретить такого неожиданного сочетания глубокой древности и современности, соседства архитектурных и исторических памятников, относящихся к этнической эпохе, раннему христианству и

периоду арабских завоеваний. Не следует, словом, удивляться тому, что мы с самого начала решили посвятить все имеющееся у нас свободное время знакомству со страной.

Когда путешествуешь по Египту и разговариваешь с людьми о прошлом и настоящем их страны, то создается впечатление, что времена фараонов воспринимаются в целом как нечто ставшее уже в значительной степени чужим. В противоположность этому о временах первых христиан или первых халифатов говорят (с учетом вероисповедания) со значительно большим интересом и оживлением. Что же касалось проблем сегодняшнего дня, то они никого не оставляли равнодушным. Жители Египта гордятся своей столицей. Нельзя не разделить в этом отношении их чувств. Для приезжего здесь имеется удивительная возможность мысленно переселиться из одной эпохи в другую. Когда неторопливо идешь среди разноголосой и всегда немного возбужденной толпы по узким улицам старого Каира, вблизи, например, древнего Эль-Азарского университета или вдоль старой городской стены, то не требуется столь уж большой фантазии, чтобы представить себе общий колорит жизни средневекового города, может быть, даже и времен легендарного Салах-эль-Дина.

Асьют относительно небогат памятниками старины. Лишь в одной из пещер на холмах, довольно живописным образом обрамляющих город, можно увидеть типичную настенную живопись времен Среднего царства. В относительно же небольшом удалении от города (при современных, разумеется, транспортных средствах) оказалось возможным увидеть много интересного. Посещение знаменитых и описанных во всех путеводителях дворцов и храмов входило, разумеется, в наши планы. Тем не менее, толпа туристов, а в большей степени атмосфера бизнеса на туризме способна стереть известную часть впечатлений. Зачастую поэтому посещение значительно более скромных и не столь известных мест способно оставить более яркие воспоминания.

В 110 км к северу от Асьюта находятся хорошо известные специалистам по древней истории и редко посещаемые туристами скальные пещеры Бенихассан, относящиеся к периоду Среднего царства. Именно туда мы и решили направиться в один воскресный день апреля 1969 года. Для того чтобы попасть в Бенихассан, надо было доехать на автомобиле или поездом до поселка Абу-Керкас, на подходящей лодке переправиться на правый берег Нила, пешком или на ослах добраться по пустыне до пещер. Кроме пещер интересно было посетить находящийся в нескольких километрах в Аравийской пустыне пещерный храм, посвященный богине кошек – Пакхт. Дополнительная трудность заключалась в том, что скорый поезд Асуан–Каир «Магарийя» (что в переводе

означает «венгерский»), проходящий через Асьют, не останавливался в Абу-Керкас; пользование пассажирскими поездами представляло определенные проблемы, автобусного сообщения от Асьюта до Абу-Керкас также не было. Поэтому мы воспользовались организованной университетом автобусной экскурсией в небольшой городок Минию, находящийся в 17 км к северу от Абу-Керкас и, не доезжая до цели экскурсии, вышли в Абу-Керкас, чтобы осмотреть пещеры и после этого поехать в Минию, чтобы, вновь присоединившись к экскурсии, возвратиться в Асьют.

Около десяти часов утра мы вышли из университетского автобуса и направились к Нилу. Идти по пыльной дороге пришлось недолго. Подойдя к берегу в место, которое при наличии некоторого воображения можно было назвать причалом, мы стали терпеливо ждать. Через некоторое время к берегу подошла большая парусная лодка, внешность и технологию изготовления которой можно было отнести к эпохе Древнего царства. Рискуя упасть в воду, мы перешли по узкому бревну на лодку, за нами, войдя по колено в воду, уже без помощи бревна забрались на лодку несколько феллахов с детьми и женами. Нил на этом участке совершенно спокоен, полноводен, широк, но нет той изумрудной голубизны, которая так украшает эту великую реку в районе Асуана, – желтовато-коричневая вода почти сливается с начинающейся в нескольких сотнях метров от правого берега пустыней. Мы переплыли реку без происшествий, однако на правом берегу длины бревна не хватило, и мы, как и другие пассажиры, по колено в воде добрались до берега. Издали, заметив иностранцев, местная детвора успела пригнать к месту нашей высадки около десятка осликов в надежде, что мы воспользуемся этим видом транспорта, и они смогут немного заработать.

Но, так же как и несколько месяцев до этого, при посещении города солнца Таль-эль-Амарны, мы совершили очередную ошибку, решив идти пешком к пещерам. Путеводитель подсказывал нам, что пещеры недалеко, и это не могло не придать нам бодрости. Действительно, мы довольно быстро дошли до пещер, однако идти пришлось по песку, под палящим солнцем и практически без дороги. Двое наиболее предприимчивых мальчишек, предчувствуя, что мы сдадимся, вели за нами на поводу двух осликов. Они рассчитали правильно, ведь помимо пещер мы должны были осмотреть пещерный храм богини Пакхт, который находился в нескольких километрах к юго-западу от Бенихассан, в Аравийской пустыне. Поэтому мы попросили мальчишек подождать, пока мы осмотрим пещеры, обещав им воспользоваться предлагаемым «транспортом».

Пещеры Бенихассан состоят из 39 гробниц, идущих в ряд в скалах у самого начала Аравийской пустыни, расположенной между Нилом и Красным морем. Они относятся к периоду Среднего царства, примерно к 2100-летию до нашей эры. В отличие от роскошных гробниц фараонов в Луксоре и пирамид Древнего царства, гробницы в Бенихассан (бывшая Менат-Хуфу), отличаются большой скромностью и строгостью форм. Они принадлежат в большей части номаркам – подобиям фараонов, которые были наследственными владельцами области, верховными жрецами, имели свое войско, свой штат чиновников и даже датировали надписи по годам своих княжений. Однако и здесь великолепные изображения оказывают большую услугу археологу, и многочисленные надписи позволяют восстановить картину жизни эпохи Среднего царства. Гробницы характеризуются строгой геометричностью форм. Это касается восьми или шестигранных колонн, лишенных каких-либо орнаментов и богатых капителей, строго прямоугольного сечения внутренних помещений и портика. Этим гробницы Бенихассан, как, впрочем, и многие другие памятники Древнего Египта, близки и понятны нам сегодня, в век функциональных и строгих архитектурных форм. Стены гробниц полностью покрыты яркими красочными картинами, изображающими жизнь древних египтян 4000 лет назад. Краски выглядят так, как будто их реставрация закончилась за несколько дней до нашего прихода (это ложное впечатление почти всегда создается при осмотре древнеегипетских фресок), однако в действительности кисть художника касалась картин лишь однажды. Строительство гробниц началось в эпоху правления фараона Усерта (12-я династия).

Еще раньше в Саккаре в масштабах Прахотепа и Мереруки мы с удивлением обнаружили прекрасно сохранившиеся фрески с изображением различных спортивных упражнений, игр, соревнований. Но пещеры Бенихассан раскрывают спортивную жизнь Древнего Египта в гораздо более полном объеме, показывая, что еще задолго до первой Олимпиады людям не были чужды спорт и спортивные игры.

В гробницах Бакти и Хети и в меньшей степени в гробнице Аменхат имеется более 350 фресок, изображающих различные стадии спортивной борьбы. Характерным является стиль изображений. В большинстве случаев для наглядности противоборствующие окрашены разными цветами, фрески изображают процесс борьбы в динамике. Создается впечатление, что наблюдаешь застывший в камне спортивный документальный кинофильм. Фрески начинаются слева направо, почти с самого потолка гробницы, каждая последующая отличается от предыдущей лишь некоторыми деталями, они чередуются друг за другом до конца стены, переходя затем в нижний ряд, и так до самого пола гробницы,

показывая с фиксированным временным интервалом мельчайшие детали и приемы вдоль «траектории» одного поединка. В гробнице Бакти такая «траектория» состоит из 219 изображений позиций, в гробнице Хети из 122 и в гробнице Аменемхат из 59 позиций борьбы. Можно сделать заключение, что египтяне, по-видимому, впервые ввели спортивную игру с большим числом фиксированных приемов и соответствующих контрприемов.

В Древнем Египте были развиты и многие другие виды спорта: бокс, плавание, бег, прыжки в высоту, стрельба из лука, различные спортивные игры и др. Например, в гробнице Хпумхотена в Бенихассан мы увидели сцену, в которой два человека в лодке помогают пловцу выйти из воды; в гробнице Бакти изображены два этапа метания палки; там же мы видим сцену, в которой два спортсмена, сидя спиной друг к другу, пытаются сдвинуть противника с занимаемого места и др.

В Древнем Египте в отличие от Древней Греции, по-видимому, не происходило крупных спортивных соревнований, и, конечно, употребление термина «спорт» в современном его понимании едва ли здесь допустимо. Чемпионаты, целью которых является минимизация времени при фиксированном расстоянии или максимизация расстояния при фиксированном времени, едва ли происходили в то время, однако, можно сделать вывод, что египтяне занимались спортом систематически, с целью тренировки тела, привития нужных приемов и навыков, которые могли бы быть использованы при военных столкновениях, и просто для удовольствия.

Обзор гробниц подходит к концу. Бросаем последний взгляд на барельефы, на лики людей и богов и, переступив порог пещеры, переселяемся в реальный мир современности. Мальчики ждут нас у входа и, оживленно жестикулируя, указывают на продолжение пути – дорогу, ведущую через пустыню к храму богини кошек.

Обзор картинной галереи – а как еще можно назвать такой музеей – работа далеко не легкая. После всего увиденного хочется немного отдохнуть и привести в какую-то систему всю вереницу представившихся взгляду образов. Да и погода располагает к этому занятию. Под жгучими лучами солнца, над раскаленным песком, слегка колышется воздух; приходят мысли о тени под раскидистым деревом, о горячем, утоляющем жажду чае. Но эту минутную слабость следует беспощадно подавить, ведь вряд ли удастся нам еще раз побывать в этих местах.

Через несколько часов, усталые и запыленные, полные впечатлений, возвращаемся назад по знакомой уже дороге. Наши юные симпатичные гиды знают пару десятков английских слов, примерно столько же знаем и мы по-арабски. Можно, стало быть, начинать беседу. Выясняется, что

их родители – феллахи из соседней деревни, и что они ходят в школу, но нерегулярно. К нашему удивлению, один из мальчиков слышал про университет, и знает, что если учиться дальше «на доктора» или «на инженера», то следует думать об университете, – так говорил школьный учитель.

Солнце клонится к закату. Надо торопиться, так как ночь в тропических странах наступает очень быстро. На переправе прощаемся с нашими спутниками и желаем им продолжить учебу. Труден этот путь для сыновей феллахов, в особенности в нынешних условиях жизни страны.

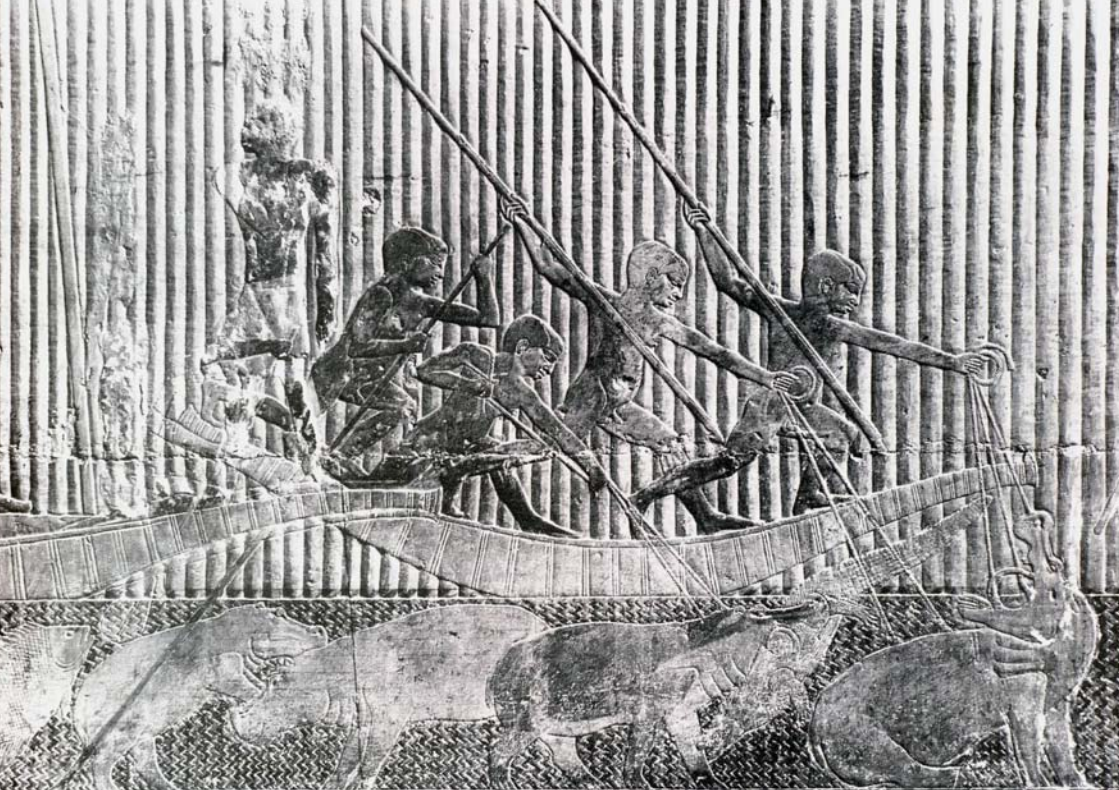
Лодка неторопливо плывет по величественной реке, и вскоре фигуры машущих вслед нам мальчиков исчезают в наступивших сумерках.

Этот очерк написан в соавторстве с профессором Александром Владимировичем Тулубом.

1969 год.

На следующих фотографиях изображены барельефы, высеченные на внутренних стенах пещерного комплекса Бенихассан.









Один день в Абидосе

18 февраля, 8 час. 35 мин.

Абд-Эль-Кадер будит меня в тот момент сновидения, когда дизель-экспресс «Магари» (что в переводе означает «Венгерский») сходит с рельс и, подпрыгивая на ухабах, продолжает движение по проселочной дороге. В мягком кресле вагона сновидение со сходящим с рельс поездом снова и снова возвращается ко мне. Не исключено, что поводом для этого служит состояние железнодорожного полотна, не ремонтировавшегося, как и все в этой стране, с момента постройки. «Магари» с двумя ведущими вагонами умудряется развивать по старой колее скорость до 120 км в час, что благодаря хорошим амортизаторам, не приводит к нежелательным последствиям. Во всяком случае, за год пребывания в Египте мы не слышали об авариях на центральной железной дороге.

Поезд подходит к Эль-Бальяне – небольшому поселению на левом берегу Нила в 520 км к югу от Каира. В Египте даже на второстепенных станциях перроны сделаны добротно из камня и находятся на уровне дверей вагона. От Эль-Бальяны нам надо ехать еще 14 км до Абидоса, где расположены интереснейшие исторические памятники древности. К счастью, на привокзальной площади стоит несколько свободных фаэтонов, и один из извозчиков соглашается отправиться в дальний путь. После кондиционера в вагоне первого класса и бешеной езды по разбитым железнодорожным путям свежий утренний воздух и бесшумное, неторопливое движение фаэтона успокаивает и как бы переносит в прошлое. На узкой грунтовой дороге встречаются феллахи в национальных одеждах, мулы и арбы, груженные сахарным тростником. Через полтора часа мы подъезжаем к развалинам Абидоса, древнего города, расположенного на самом краю пустыни. Здесь находятся два интереснейших храма, построенные Сети I и Рамзесом II – фараонами 19-й династии в 1320-1200 гг. до нашей эры.

В древности Абидос был местом массового паломничества египтян. Здесь происходили богатые блестящими инсценировками празднования, посвященные богу плодородия Осирису. Они связывались с мифом об Осирисе и Исиде – одним из старейших мифов, созданных человеком. Здесь же, согласно легенде, была захоронена голова Осириса.

В очень давние времена на самой заре человечества царствование Египтом переходит к Осирису и Исиде. Эти мудрые правители желали распространения культуры и воспитания не только своих подданных, но и далеких соседей. С ними были первый министр Тот и Вепуат, бог войны. Врагом был длинноухий бог Сет, изображаемый с ослиной голо-

вой на плечах и ассоциирующийся с пустыней и наводнениями. Сет завидовал Осирису и Исиде, желая завладеть престолом Египта. Однажды, во время одного из празднеств по случаю возвращения Осириса из победного похода в Азию Сет предложил присутствующим лечь в драгоценный сундук, который пришелся Осирису как раз по размеру. Сет захлопнул сундук и бросил его в Нил. Осириса носило по волнам реки, но Исида искала его повсюду и, в конце концов, нашла у самого устья. Она оплакала его, временно оживила, потом погребла его и спряталась среди болот, воспитав своего сына Гора, который впоследствии вступил в борьбу с Сетом.

Известно много вариаций этого мифа. В одной из них рассказывается о том, что Сет, найдя гроб Осириса, рассек его тело на 14 частей и разбросал их по всему Египту, а Исида, находя их, погребла каждую отдельно, основывая каждый раз храмы. Говорили также, что она соединила с помощью бога Тота все части, набальзамировала их в Абидосе, где была, согласно другой версии, погребена голова Осириса. Впоследствии гробницу одного из древнейших царей превратили в погребальный склеп Осириса.

Издали храм Сети I кажется небольшим. Это обман зрения возникает из-за того, что раскопана и реставрирована передняя стена с длинным рядом прямоугольных колонн, а боковые стены храма частично вросли в землю. Вход оказался закрытым, и мы сели в тени отдохнуть, пока сторож ходил за смотрителем.

18 февраля, 11 час. 00 мин.

Воспользовавшись естественной паузой, мы завтракаем. У каждого из нас по круглой черной лепешке, начиненной ломтиками помидоров, жареных баклажанов с бобами. У нас есть также горячий чай в термосе. Чтобы облегчить поклажу, пытаемся съесть все до конца.

Абд-Эль-Кадер пишет магистерскую диссертацию на тему: «Игры с полной информацией на конечных графах». Он проявляет большое трудолюбие, но из-за слабой общематематической подготовки ему нелегко. Работа уже близка к завершению, что для здешних темпов является настоящей сенсацией. Он так же, как и я, впервые в Абидосе и не имеет ясного представления об истории древнего Египта.

Наконец подходит сторож со смотрителем – сухощавой и энергичной старушкой лет 80. Кэтрин Берк англичанка, но живет здесь уже примерно с начала двадцатых годов. По специальности археолог, она сроднилась с окрестными историческими памятниками, и лишения не заставили ее оставить эти удивительные места. Впоследствии мы узнали, что ее сын занимает важный пост в государственном аппарате Ку-

вейта и неоднократно приглашал мать к себе. Однако она не стала менять свой скудный заработок – 3 фунта в месяц (9 рублей) на беззаботную и пустую жизнь, предлагаемую высшим светом западного потребительского общества. Несмотря на преклонный возраст, она взялась сопровождать нас, показывая и давая подробные разъяснения наиболее интересных мест.

Храм Сети сохранился хорошо. Его недавно реконструировали, однако основные перекрытия потребовали лишь незначительной реставрации. Внешние пилоны и ограда уже не сохранились, но основное здание дошло до нас во вполне удовлетворительном состоянии. Высота помещения составляет около 10 метров. Перед входом колоннада из 12 прямоугольных колонн высотой 8-8,5 метров каждая и стороной основания 1,8 м. На колоннах барельефы с изображениями древнеегипетских богов и фараона Сети.

Барельефы достигают примерно двух третей высоты колонн, оставшаяся часть покрыта свежей штукатуркой – результат последней (возможно первой) реставрации. За колоннадой глухая стена без барельефов и украшений с двумя высокими прямоугольными воротами (высота примерно 6 метров).

Пройдя в ворота, мы попадаем в громадный крытый прямоугольный зал с несколькими рядами традиционных, в форме лотоса, колонн по двенадцать колонн в каждом. Внутренние стены и колоннада, поддерживающая тяжелые перекрытия, богато орнаментирована и прекрасно сохранилась за последние 3200 лет. То тут, то там лучи солнечного света, проникая через узкие щели между каменными блоками перекрытия крыши, освещают разноцветные рельефные изображения. Здесь фараон в строгой позе приветствует одного из почитаемых в то время богов, или стоит рядом с самим Осирисом, здесь ряд за рядом аккуратно выписанные иероглифы, таинственные, непонятные неспециалистам. Кажется невероятным, что Сети и Рамзес II, возможно, стояли в этом месте и читали свежие надписи...

Потолок усеян бесчисленными звездами на небесно-голубом фоне. Голубые, красные и желтые краски ярко сверкают на белом известняковом основании, и кажется, что художник закончил работу совсем недавно. В чем секрет древних художников, как они готовили киноварь и ясно-голубую краску и почему мы не можем воспроизвести этот способ сегодня?

В отличие от других египетских храмов храм Сети посвящался нескольким богам: Гору, Исиде, Пта и др. Каждый имел отдельный отсек, но Осирис почитался как самый главный из них. Смотритель повела нас

в юго-западный угол, где на глухой стене в пыльном коридоре выдолблены знаменитые списки Абидоса, которые помогли археологам восстановить историю Древнего Египта.

Перед списками – фараон Сети со своим молодым сыном Рамзесом приносит жертвы шестидесяти своим предшественникам. Голова, строгие черты лица, надменная и непреклонная осанка хорошо видны в профильном изображении. Два ряда иероглифов содержат имена всех фараонов, царствовавших до Сети, в строгом хронологическом порядке. Мы проходим через дверь по наклонному подземному переходу, стены которого покрыты текстами и барельефами из знаменитой египетской «Книги мертвых». Он выводит нас во вновь раскопанные помещения, которые, по предположению археологов представляют кенотафий Сети I. Внешне архаичное сооружение находится в громадной яме глубиной около 15 метров, частично выкопанной археологами. Центральное помещение напоминает гигантский саркофаг. Оно сложено из огромных прямоугольных каменных блоков. Кладка похожа на кладку древнейшего погребального храма при пирамиде Хефрена в Гизе. Ров, наполненный водой, изолирует центральное помещение. Кладка, архитектура помещений указывают на более раннее происхождение, они сильно отличаются от основного храма, поэтому сегодня трудно не согласиться с гипотезой археологов о том, что эти постройки относятся к периоду древнего царства, и мы надеемся, что дальнейшие раскопки в районе Абидоса дадут ответ на этот вопрос. Подтверждением этому служат уже обнаруженные захоронения, относящиеся ко второй и первой династиям.

Смотрителю нелегко отвечать на наши вопросы, и мы, любезно поблагодарив ее, идем дальше к лежащему севернее храму Рамзеса II. Последний сохранился намного хуже первого. Перекрытия отсутствуют, да и колоннада осталась только в основании. Однако стенная роспись сияет свежими и яркими красками. Мы видим изображения жертвенных животных, обряд жертвоприношения, бытовые сцены и самого беседующего с богами фараона Египта. Интересно, что сделанные на штукатурке барельефы совершенно не охраняются и могут стать предметом легкой добычи. Надеюсь, что сегодня путешественники еще могут кое-что увидеть. То обстоятельство, что они остались нетронутыми, объясняется труднодоступностью этих мест для основной массы западных туристов.

Извозчик ожидает нас перед храмом Сети. Попрощавшись со сторожем и пожелав Кэтрин Берк долгих лет жизни, едем обратно на станцию. Теперь надо возвращаться в Асьют, но хочется еще использовать представившуюся возможность и посетить некоторые архитектурные

памятники в районе Сохага. Все зависит от точности выполнения расписания на центральной железной дороге. В 15 часов 10 минут мы прибываем на станцию Эль-Бальяна. Через двенадцать минут должен подойти пассажирский поезд на Сохаг, и можно выиграть несколько часов в Сохаге, выехав оттуда вечерним экспрессом на Асьют. Пассажирский поезд опаздывает лишь на несколько минут. Он практически пуст, но, к нашему удивлению, некоторые пассажиры сидят на крышах вагонов и локомотиве. Во время посадки большинство пассажиров выходит на платформу через открытые окна вагонов, а другие, находящиеся на станции, таким образом входят в вагон. Мы не следуем их примеру и совершаем посадку обычным способом. Надо сказать, что вагоны находятся во вполне приличном состоянии, но, по-видимому, никогда не убираются проводниками. Поезд, останавливаясь на каждом полустанке, продвигается медленно вперед. 50 км до Сохага преодолеваются за два часа.

18 февраля, 17 час. 20 мин.

Сохаг – небольшой городок, расположенный в 470 км к югу от Каира на берегу Нила. В нем 50 000 жителей. В отличие от 200-тысячного Асьюта здесь много асфальтированных улиц, имеются вполне приличные кинотеатры и магазины. Налажено внутригородское автобусное сообщение, работает маршрутное такси. В 21:00 через Сохаг должен проходить экспресс «Магари», идущий по маршруту Асуан–Асьют–Каир. Таким образом, у нас 3 часа 30 минут. За это время надо успеть осмотреть город и попытаться посетить два коптских монастыря, находящихся в нескольких километрах в юго-западном направлении: Дар-эль-Ахмар («Красный монастырь») и Дар-эль-Абьят («Белый монастырь»). Задача непростая, поскольку монастыри находятся в нескольких километрах от города в пустыне, и водители такси отказываются ехать туда по пыльной проселочной дороге. Воспользовавшись предыдущим опытом, мы вновь обращаемся к извозчику, и это оказывается единственно правильным решением. Нам надо сделать примерно 18 километров, что вполне возможно, даже с учетом времени для осмотра и фотографирования. В районе Сохага возделывается лишь узкая орошаемая полоска земли, непосредственно примыкающая к Нилу. Так что через полчаса выезжаем на песчаную дорогу, ведущую в сторону пустыни. Показываются мачты линии электропередачи, недавно сданной в эксплуатацию советскими специалистами. По ней дешевая электроэнергия построенной при содействии СССР крупнейшей в мире Асуанской гидроэлектростанции подается на север на промышленные предприятия, расположенные в дельте Нила. Перед самой ЛЭП в нескольких

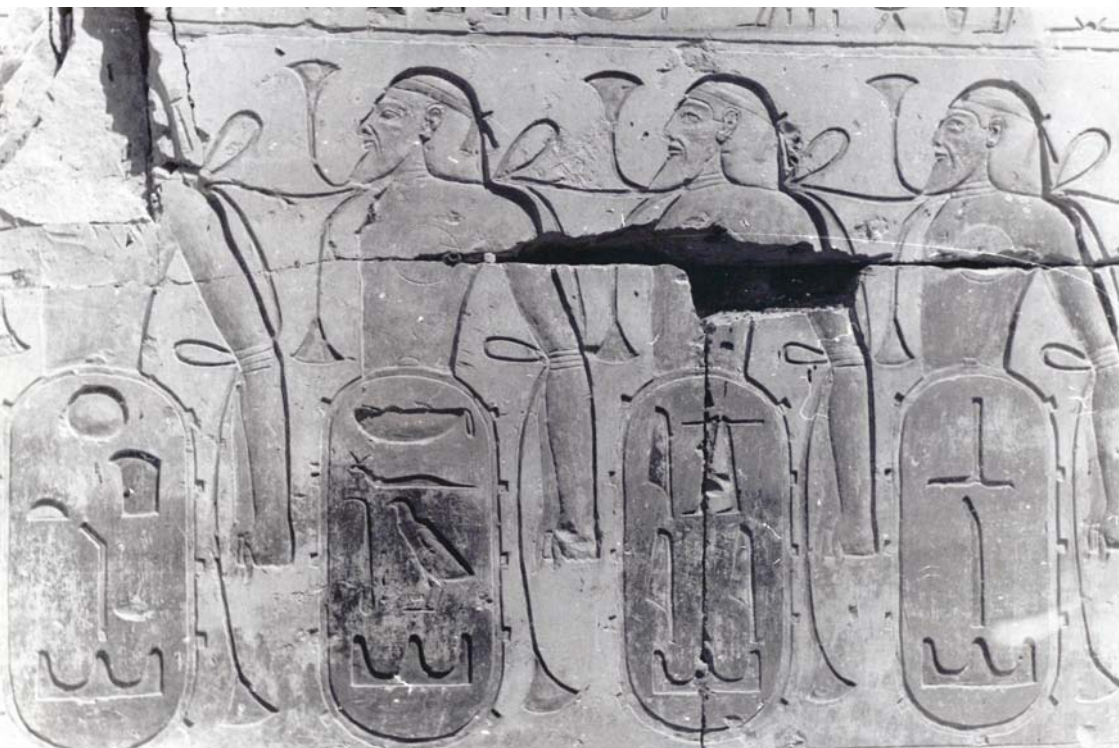
километрах от нее показались высокие каменные стены «Белого монастыря». Монастырь в плане представляет строгий прямоугольник, стены с двумя рядами окон-бойниц выложены из тесаного серого камня и лишены каких-либо украшений или орнаментов с внешней стороны. Издали все сооружения напоминают громадный пилон древнеегипетского храма. Сторожевые башни и выступы в стенах также отсутствуют. В кладке встречаются блоки с иероглифами и древнеегипетским орнаментом. Это говорит о том, что копты в качестве строительного материала нередко использовали готовые камни из древнеегипетских построек. Через узкие ворота входим во внутренние помещения. Монастырь построен в 440 г. нашей эры и, несмотря на несколько реконструкций, вполне сохранил свой первоначальный облик. Внутренние стены покрыты традиционным коптским орнаментом, нишами и карнизами. Помещение имеет форму базилики с двумя рядами колонн вдоль внутренних стен, с богато орнаментированными капителями. Наблюдается большое сходство с ранними византийскими и грузинскими базиликами. Сам монастырь невелик, и поэтому мы осмотрели его довольно быстро.

До «Красного монастыря» надо проехать еще шесть километров. Продолжаем путь по пустынной дороге. Мы достигли «Красного монастыря», когда ярко-красный диск солнца начал закатываться за желтый песок горизонта. Оба сооружения построены в одно время и внешне мало отличаются друг от друга. Дверь оказалась плотно запертой, времени оставалось мало, и мы не стали задерживаться. Возвращались уже в темноте. В Сохаге за полчаса до прихода поезда нам еще удалось поужинать в привокзальном ресторанчике. «Магари» подошел в 21:00. Сильно уставшие, мы заняли свободные места. День близился к концу.

Этот очерк написан в соавторстве с профессором Александром Владимировичем Тулубом.

1969 год.

На первых девяти следующих далее фотографиях изображены барельефы из храма Сети I в Абидосе. На следующих двух фотографиях изображен кенотафий Сети I. На последней фотографии изображен внешний вид храма Сети I; на снимке выделяется верхняя отреставрированная часть, на поверхности которой отсутствуют барельефы.









В Чичен-Итцу и Ушмаль

Самолет прибыл в Мериду поздно вечером. После прохлады Кордильер здесь чувствовалась влажность и жара. Мерида – небольшой мексиканский город с населением 200 тысяч жителей, построенный во времена конкисты. Такие города типичны для Латинской Америки. Примечательным является то, что, будучи столицей мексиканского штата Юкатан, он является отправной точкой для экскурсий в страну древних Майя. Именно здесь, на Юкатане, расположены наиболее интересные центры Майя: Чичен-Итца, Ушмаль, Каба, Лабна и Сайил.

Наша группа разместилась в отеле «Каса дель Балам» недалеко от главной площади города. На следующее утро после завтрака мы отправились на автобусе в Чичен-Итцу – древний мексиканский город в 125-ти километрах к западу от Мериды. После двух с половиной часов езды слева от дороги показалась одна из главных достопримечательностей Чичен-Итцы – пирамида Кукулкана.

На вершине пирамиды расположен небольшой храм. С четырех сторон пирамиды к нему ведут лестницы, насчитывающие каждая по 91-й ступени. Таким образом, общее число ступеней на пирамиде оказывается равным 364. Если же сюда присовокупить верхнюю платформу, на которой находится храм, то получится 365 – число дней в году. Пирамида, как и все остальные постройки, относится к 11-13 веку.

Автобус остановился перед входом в так называемую «археологическую область». Прежде чем начать осмотр, я решил подняться на пирамиду, чтобы получить общее представление о развалинах древнего города. Подъем по лестнице на верхнюю площадку пирамиды небезопасен. Лишь одна западная лестница реставрирована, и по ней можно подниматься, держась за протянутую вдоль железную цепь. При взгляде снизу на лестницу не чувствуешь перспективы, кажется, что ширина ступеней внизу и наверху пирамиды одна и та же. Этот оптический обман, по-видимому, создан для усиления магического действия сооружения. В действительности лестница расширяется кверху таким образом, чтобы в точности компенсировать эффект перспективы. Для этого потребовался немалый талант строителей. Сверху открывается впечатляющий вид на весь район города. В нескольких шагах от пирамиды к северо-западу находится полуразрушенный «храм воинов», чуть дальше к северо-востоку – прекрасно сохранившийся стадион для игры в мяч с находящимся рядом «храмом ягуара», в трехстах метрах к северу видно озеро, в которое жрецы майя бросали несчастные жертвы, на юге расположилась обсерватория и несколько других менее значитель-

ных построек. Внутри находящегося на пирамиде храма находится скульптура ягуара, высеченная из массивной каменной глыбы. Высота скульптуры около 70 см, она выкрашена в красный цвет, глаза инкрустированы зеленым камнем, зубы сделаны из кусков раковин и полированных костей. От верхней площадки начинается ход с узкой и крутой лестницей, ведущей во внутреннее помещение пирамиды. Освещая путь фонариком, можно спуститься практически до самого основания пирамиды и попасть в тесную внутреннюю камеру, в которой находится «Чак-Моол» – впечатляющая скульптура из серого камня. Название скульптуры более позднего происхождения, и ее назначение неизвестно до сих пор, однако ученые сходятся на тольтекском происхождении скульптуры.

Пирамида Кукулкана значительно меньше великих пирамид солнца и луны в Теотуакане, однако она лучше сохранилась и поэтому относится, бесспорно, к самым интересным пирамидам Нового Света. Я вспомнил имевший место весной 1969 года в Египте у пирамиды Микерина разговор между Туром Хейердалом и мной. Тогда Хейердал, расположившись в палатке со своими спутниками в нескольких десятках метров от пирамиды, наблюдал за завершением постройки корабля Ра-1, готовясь к первому путешествию через Атлантический океан. Узнав, что Хейердал в Египте, я приехал из Асьюты, чтобы познакомиться со строительством корабля и будущим экипажем. Зная заведомо, что получу положительный ответ, я спросил тогда у Хейердала, считает ли он возможным единое происхождение египетских и мексиканских пирамид. Хейердал ответил утвердительно, ведь именно это он и хотел доказать своей экспедицией на Ра. Тогда передо мной были египетские пирамиды, но теперь, стоя на верхней площадке пирамиды Кукулкана, я повторил этот вопрос себе. Ответ не получился столь категоричным. Конечно, я далек от археологии и архитектуры, чтобы делать окончательные суждения, но если говорить о каком-то сходстве, то сравнение можно производить лишь со ступенчатой пирамидой фараона Джосера в Саккаре, построенной на несколько тысяч лет раньше мексиканских пирамид. Почти все египетские пирамиды служили для погребения останков фараонов (исключение составляла великая пирамида «Хеопса», для которой это обстоятельство нельзя считать полностью доказанным). Что же касается мексиканских пирамид, то для них такая функция является редким исключением. Египетские пирамиды имеют простые и строгие геометрические формы, на них полностью отсутствуют лестницы, являющиеся непременными атрибутами пирамид в Мексике, на вершине пирамиды отсутствуют какие бы то ни было сооружения. Несмотря на такое существенное различие, все же удивительным и необъ-

ясным является сам факт появления одной и той же нефункциональной геометрической формы – пирамиды – в Мексике и Египте для культовых сооружений. Так что вопрос не может быть просто решен без дополнительных данных и исследований археологов, архитекторов, историков.

Осторожно спустившись с пирамиды, я направился к стадиону. Стадион в Чичен-Итца относится к числу наиболее сохранившихся построек майя. Он представляет собой сложный архитектурный комплекс, состоящий из культовых сооружений, скамеек и платформ для зрителей, высоких стен, служащих преградой для мяча, и многочисленных лестниц, ведущих к платформам. Собственно стадион, т.е. поле, где происходит игра, имеет прямоугольную форму, вдоль его сторон находится нижняя платформа (на высоте примерно 1,7 м), охватывающая три стороны прямоугольника, оставляя одну совершенно открытой. По двум сторонам прямоугольника поднимаются стены высотой около восьми метров, в середине которых друг напротив друга встроены два каменных кольца. Если одна из команд закидывала мяч в кольцо, то она выигрывала матч, несмотря на отрицательные очки, которые могла получить в процессе игры. Надо отметить, что попасть в каменное кольцо, встроенное на высоте около восьми метров, очень непростое дело, если учесть, что игроки могли дотрагиваться до мяча лишь бедрами, локтями и коленями.

На стенах стадиона расположены дополнительные платформы для зрителей, на которые можно попасть по каменным ступеням с внешней стороны стадиона. В юго-восточном углу, на верхней платформе, расположен дом «Ягуара» – одна из интереснейших построек Чичен-Итцы. У его входа стоят две массивные колонны, выполненные в форме крылатых змеев с отпугивающе раскрытой громадной пастью. Стены стадиона украшены барельефами с изображениями различных моментов игры в мяч, игроков в своеобразных одеждах и событий, сопутствующих игре.

Со стадиона мы направились к священному озеру, где, как считают ученые, древние майя совершали человеческие жертвоприношения богу дождя. Озеро находится примерно в двухстах метрах к северу от пирамиды Кукулкана. Совершенно круглое, с отвесными берегами и темно-зеленой водой, оно производит неестественное впечатление.

Озеро окружено густым тропическим лесом (как и сам город Чичен-Итца). В начале века американский археолог и тогдашний вице-консул США в Мексике Тейлор осушил озеро и нашел на дне великое множество прекрасных золотых изделий, большая часть которых впоследствии осела в музеях США. Несколько лет назад мы могли видеть в Эрми-

таже экспозицию американского золота, содержащую наиболее интересные предметы, найденные Тейлором.

На обратном пути к пирамиде мы осмотрели «храм воинов». Храм расположен на большой прямоугольной платформе, представляющей верхнее основание крутой, но невысокой, усеченной ступенчатой пирамиды. Вокруг храма на нижней террасе находятся остатки нескольких сотен колонн, поэтому храм иногда называют храмом тысячи колонн. Перекрытие храма не сохранилось, у входа стоят такие же, как и в храме «ягуара» колонны с массивными изображениями змееобразных чудовищ. С верхней платформы открывается прекрасный вид на бескрайние джунгли, окружающие город, вокруг множество развалин, покрытых лианами, которых еще не касалась лопата археолога.

Надо было пообедать и отдохнуть, чтобы после обеда осмотреть памятники к югу от пирамиды – обсерваторию и другие постройки. Мы зашли в гостиницу «Майяленд», где после палящей жары можно было выкупаться в бассейне и хорошо пообедать в уютном ресторане и отдохнуть. После отдыха мои товарищи, утомившись долгим переездом и соблазнившись голубизной воды в бассейне, не желали продолжать осмотр древностей, предпочитая загорать под тропическим солнцем. Поэтому мне пришлось одному осматривать южную группу памятников. Наиболее замечательным из них является, конечно, обсерватория, с помощью которой майя с поразительной точностью вели отсчет времени. Внешне обсерватория чем-то напоминает современные обсерватории и сильно отличается, например, от обсерваторий древней Индии.

На высокой платформе находится башня, имеющая внутри спиралевидную лестницу. В стенах сделаны узкие окна, причем их расположение и форма выбраны таким образом, что солнце попадает в центральную часть помещения лишь дважды в году. Это обстоятельство и служило основой для отсчета времени у астрономов майя.

Памятники южной зоны сохранились значительно хуже, многие завалены камнями и скрыты под тропической растительностью.

Поздно вечером мы возвратились в Мериду. На другой день согласно программе нас ожидало другое не менее интересное путешествие в Ушмаль. Однако по настроению моих товарищей и спутников было видно, что они сильно утомлены и при первой же возможности готовы отказаться от этой поездки. Действительно, наше путешествие было рассчитано на крепкую публику. В течение пятнадцати дней мы добрались от Ленинграда до Мехико (через Лондон и Нью-Йорк), осмотрели Мехико с его великолепным антропологическим музеем и множеством памятников архитектуры и культуры всех эпох, посетили Теотуакан, первую столицу Мексики Куарнаваку, центр серебра Таско в Кордилье-

рах, второй по величине город Гвадалахару, прибыли на Юкатан и через несколько дней должны были возвращаться через Новый Орлеан, Нью-Йорк, Лондон на родину.

Возможность изменения программы возникла стихийно. Водитель автобуса Хосе на обратном пути рассказал нам о чудесном местечке Прогрессо всего в двадцати километрах от Мерида, где якобы имеется хороший пляж и можно вдоволь накупаться в волнах Мексиканского залива. Однако я попросил у руководителя группы разрешения совершить самостоятельную поездку в Ушмаль с обещанием вернуться к обеду в гостиницу. Разрешение было получено, и на другой день в 6 часов 30 минут утра я вышел из отеля и, пользуясь картой города, с трудом отыскал автобусный вокзал, едва не опоздав на единственный автобус, уходящий в Ушмаль. Автобус был почти пуст; кроме меня в нем находилась одна пожилая пара из США и студент-археолог из ФРГ. Это была старая выдавшая виды машина, но по пустынной дороге она уверенно держала скорость 100 км в час, кондиционер также работал неплохо.

Автобус был специально выделен для обслуживания «диких» туристов. Из Мерида он направлялся по дороге, ведущей в Кампече до Кабы, в 100 километрах к югу от Мерида, ждал там час, возвращался по той же дороге на север в Ушмаль (примерно 75 км от Мерида), там ожидал три часа и отъезжал обратно в Мериду.

Итак, первым пунктом остановки должна быть Каба, маленький городок древних майя, затерянный в джунглях Юкатана.

Дорога была совершенно пустынна. Асфальт, несмотря на жару, выглядел нетронутым, громадные деревья часто закрывали небо, и причудливые животные перебежали дорогу. Температура вне автобуса достигла 43°C. В какой-то момент я почувствовал себя совершенно отрезанным от внешнего мира, и меня начала тревожить мысль: а что произойдет, если наш старенький автобус испортится, и нам придется остановиться на дороге посреди тропического леса? Какие неприятные переживания доставлю я своим товарищам после их возвращения из Прогрессо. Но пути назад уже не было.

Через полтора часа показались развалины древних строений – это была Каба. Основные сооружения находились слева от дороги. Самым интересным оказался «дом масок». Это длинное продолговатое сооружение, на невысокой платформе, имеющее четыре входа, ведущие в невзрачные внутренние помещения. Отличительной чертой всего здания являлось то, что все его стены были покрыты идентичными масками бога дождя с характерным, в форме лежащего вопросительного знака, громадным каменным носом. Эта маска встречалась нам и на стенах

«храма воинов» в Чичен-Итце, а впоследствии постоянно сопровождала нас в Ушмале. По правую сторону от дороги, на некотором удалении, находится интересное сооружение, редко встречающееся на американском континенте, – триумфальная арка с треугольным сечением прохода. К ней ведет хорошо вымощенная древняя дорога.

Мы садимся в автобус и возвращаемся в Ушмаль. Через несколько минут слева показываются развалины большого города. Автобус останавливается напротив главной достопримечательности Ушмаля – «дома волшебника», иногда называемого также «домом карлика». «Дом» представляет собой 30-ти метровую пирамиду с овальным поперечным сечением. На верхней площадке расположен небольшой павильон, к которому с востока и запада идут крутые лестницы.

Мы выходим из автобуса, и я направляюсь к пирамиде, за мной следует студент, пожилая пара благоразумно обходит пирамиду стороной. Угол подъема здесь больше, чем в Чичен-Итце, состояние лестницы хуже. Однако нас спасает цепь, лежащая вдоль лестницы, и мы благополучно добираемся до верхней площадки. Прямо под нами, к западу от пирамиды, лежит хорошо сохранившееся квадратное здание с ровной площадкой во дворе. Это так называемый «монастырь», левее сохранились остатки стадиона для игры в мяч, гораздо менее впечатляющие, чем в Чичен-Итце, к югу от пирамиды видно прекрасно сохранившееся здание на просторном, высоком парапете – дворец «управляющего», дальше видны развалины больших пирамид и многочисленных других построек.

Весь город находится в бескрайнем, так кажется, по крайней мере, с вершины пирамиды, тропическом лесу. Спуск труднее, чем подъем не только потому, что это обычно имеет место, но и потому, что западная лестница, по которой мы решили спуститься, чтобы сразу попасть в «монастырь», гораздо хуже сохранилась и не оборудована спасательной цепью. Спускаемся на четвереньках лицом к пирамиде, сверху на нас смотрят встроенные в павильон носатые маски бога дождя, как будто требуя жертвоприношений. Стоит неопишуемая жара, и очень душно.

Благополучно спустившись, мы направились в здание, почему-то носящее название «монастырь». «Монастырь» представляет собой квадратное одноэтажное здание с просторным квадратным внутренним двором. Оно так же, как и дворец «правителя», хорошо сохранилось. Внутренние стены богато декорированы масками бога дождя и типичным для архитектуры майя прямоугольным орнаментом.

Вдоль западной стены мы увидели синусоидальное изображение змеи с человеческой головой в раскрытой пасти. Выйдя через арку со двора «монастыря» и пройдя мимо полуразрушенных трибун для бо-

лельщиков игры в мяч, мы подошли к одному из наиболее сохранившихся памятников Ушмаля – к дворцу «правителя», расположенному на двух платформах.

Нижняя платформа находится сравнительно высоко от поверхности земли, и на ней перед широкой и крутой лестницей, ведущей на верхнюю площадку и во дворец, находится «трон двуглавого ягуара» – небольшая каменная статуя, служащая культовым целям. Непосредственно над ступенями на верхней платформе стоит сам дворец – двухэтажное здание в форме продолговатого параллелепипеда с богато декорированным фасадом. В нишах дворца было относительно прохладно, и мы сели отдохнуть и молча осмысливали увиденное. Потом я встал и еще раз медленно прошелся вокруг дворца, окинул взглядом «монастырь» и пирамиду. Разморенный жарой, я медленно направился к автобусу.

Через полтора часа автобус довез нас в Мериду. Не успел я пообедать в ресторане гостиницы, как наша группа заполнила вестибюль отеля. Мои товарищи очень обрадовались, встретив меня живым и невредимым. Однако реакция руководителя группы была совсем иной. Он вызвал меня в номер и предупредил, что за несанкционированный отрыв от группы в капиталистическом государстве полагается высылка из страны в течение 24 часов, однако из гуманных соображений он делать этого не будет, но отразит в своем отчете по возвращении в СССР. Последнее обстоятельство могло иметь для меня неприятные последствия вплоть до запрета выезда за рубеж в туристические поездки. Мое напоминание о том, что он сам разрешил эту поездку, никакого действия не имело, поскольку как он сам объяснил, он не мог придать серьезного значения такой недопустимой с точки зрения норм поведения советского туриста за рубежом просьбе.

Однако вскоре произошли события в некоторой степени реабилитирующие мое «плохое» поведение. Наши экскурсоводы – две симпатичные с точки зрения профсоюзных руководителей молодые девушки – заказали обратные билеты в Москву с двумя пересадками в Новом Орлеане и Нью-Йорке. В Новом Орлеане мы должны были пройти паспортный контроль, а в Нью-Йорке переночевать в гостинице и в течение следующего дня осматривать город. Эта в целом интересная программа имела один дефект. Наша въездная виза в США была через Нью-Йорк и, прибыв в Новый Орлеан, группу задержали на паспортном контроле. Из-за незнания языка ни экскурсоводы переводчицы (а они только кое-как знали испанский) ни руководитель группы не понимали что происходит. И тут они вспомнили про меня. Я, конечно, выяснил в чем дело и упрямил американцев пропустить группу через паспортный контроль.

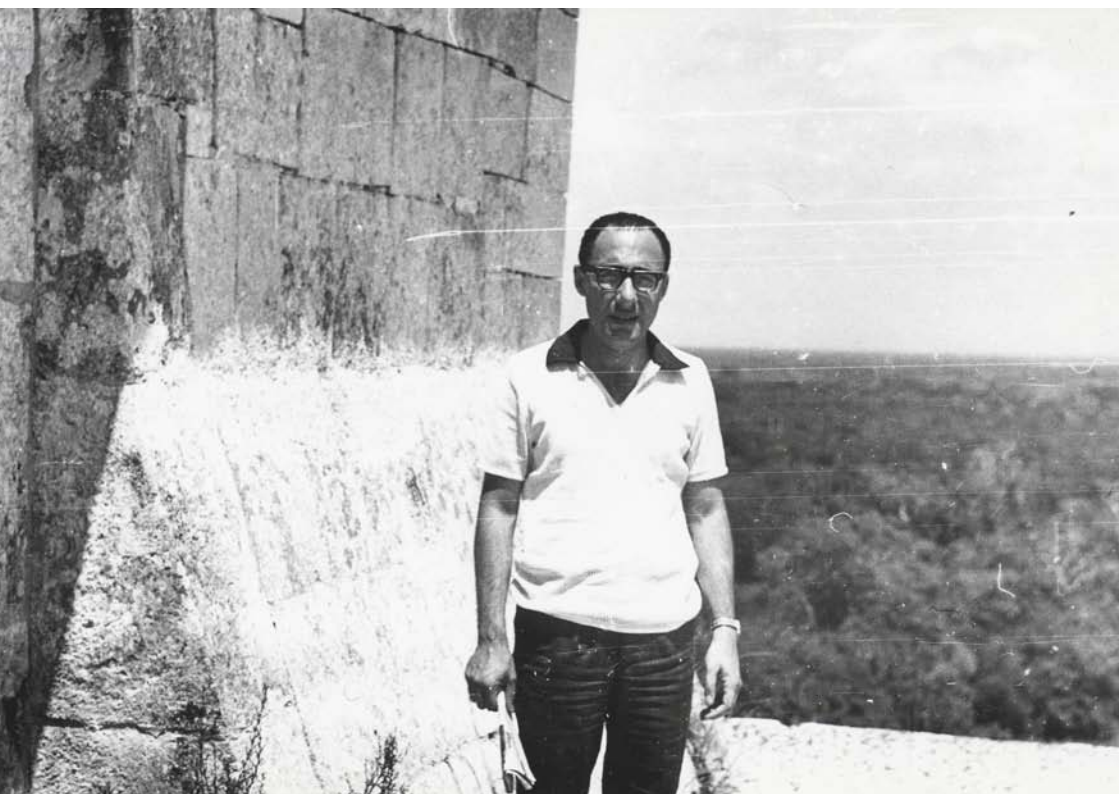
Они посоветовались с Вашингтоном, и через два часа нам разрешили, в сопровождении полиции, пройти через паспортный контроль и сесть в самолет, направлявшийся в Нью-Йорк. Тогда был самый разгар холодной войны, но уважение к нашей стране было велико и у наших противников. Я в последние годы часто пересекал границы США и думаю что сейчас, несмотря на окончание холодной войны, такое разрешение получить было бы невозможно. Руководитель группы, который оказался неплохим человеком, обещал, что не будет докладывать по инстанции о моем «недостойном» поведении.

1971 год.

Первая фотография – стадион для игры в мяч; Чичен-Итца. Вторая и третья фотографии – пирамида Кукулкана. Четвертая – вид развалин; Чичен-Итца. Пятая – молодое поколение племени майя. Шестая фотография – на вершине пирамиды. Седьмая – вид развалин; Чичен-Итца. Восьмая фотография – Священное озеро.









Долина Катманду

Белая стена Гималаев многовершинной ломаной линией врезается в голубое небо. Самолет идет на посадку, снежные вершины исчезают, появляются зеленеющие холмы с полями-террасами, долины, поселки с плотно прижавшимися друг к другу серо-коричневыми домами. Уже хорошо видны автомашины, домашние животные, люди, работающие в поле, построенная в форме мандалы огромная буддийская ступа Бодхнатх, и через несколько секунд мы приземляемся в аэропорту города Катманду.

Формальности сведены к минимуму, и мы очень скоро выезжаем в город. Место заранее не зарезервировано, но, к счастью, в первой же гостинице оказываются свободные номера. «Голубая звезда» – пятиэтажное здание по внешней и внутренней структуре мало чем отличается от сотен и тысяч аналогичных гостиниц, расположенных по всему свету. Она вполне комфортабельна, и то, что мы на окраине города, совсем не важно, ведь до центра можно идти пешком минут за тридцать.

В течение нескольких столетий изолированного развития Катманду воплотил в себе индивидуальные и неповторимые черты и свой особенный архитектурный стиль. Он превратился в своего рода историко-архитектурный музей под открытым небом. Для того чтобы досконально осмотреть все, необходимо несколько недель, а чтобы все изучить и прочувствовать, нужны многие годы. Достаточно сказать, что в долине Катманду имеется более тысячи храмов и несколько десятков тысяч других сооружений, которые можно причислить к памятникам архитектуры. Старые дома покрыты тонкой резьбой по дереву. Зачастую на внешне неряшливом и ветхом фасаде можно увидеть великолепную деревянную решетку, украшенный скульптурами эркер, богато инкрустированные двери. Древние храмы и дворцы построены в форме многоэтажных пагод, что наводит на мысль о китайском влиянии. В действительности (и это мало кому известно) дело обстоит как раз наоборот. Китайские и японские дворцы и пагоды имели своих прототипов здесь, в Непале.

Времени у нас, как всегда, мало. Быстро пообедав в ресторане, мы выходим из гостиницы и идем к центру города – площади Дурбар. По нашим понятиям, улица неширока. Она покрыта асфальтом, по обе стороны стоят здания довольно унылого академического стиля. Их белые отштукатуренные фасады неудачно контрастируют с обликом традиционных городских домов, строившихся из красного кирпича и отделанных резным деревом. Это вмешательство в компактный организм исто-

рического центра Катманду произошло после землетрясения 1934 года, когда в результате разрушений появилась удобная возможность прокладки прямых проспектов и строительства зданий европейского типа. Вскоре мы доходим до исторического центра города – площади Дурбар, где сейчас находится королевский дворец – одна из наиболее интересных построек в городе. Крыши дворца Ханумандхока с деревянными, богато инкрустированными подпорками поднимаются ярус за ярусом от площади. Дворец включает в себя запутанную сеть беспорядочно соединенных двориков, пагод, гробниц, многочисленных колонн и статуй. В настоящее время он почти полностью отреставрирован. Реставрационные работы были начаты в 1975 году под эгидой ЮНЕСКО, когда стало ясно, что многим сооружениям дворца грозит опасность разрушения, еще более усугубившаяся после землетрясения. Наиболее интересное место во дворце – двор «Лохан чаук» в доме «Услады», построенном в XVIII веке Притви Нараяном, объединившим королевство Непал. На нас произвели впечатление многоэтажные башни, расположенные по углам двора. Задумав построить дворец, король обратился к четырем городам страны с предложением принять участие в строительстве. Каждый город, соревнуясь с другими, строил свою башню. Самой высокой оказалась башня Бхасантпур, построенная самим Катманду. Вход в башню открыт, и мы поднимаемся вверх по деревянным лестницам. С последнего, девятого этажа, открывается впечатляющий вид на окрестности. Прямо под нами – многолюдная городская площадь, покрытые красной черепицей крыши дворца, вдалеке высокие горы, окружающие долину. На площади – здания с высокими крышами, многочисленные храмы стоят на каменных платформах с крутыми ступенями. Здесь же находится громадный, ярко раскрашенный барельеф Кала Бхайравы, которому северные горцы не перестают приносить жертвоприношения. Это огромное шестирукое чудовище с обнаженными зубами, выпученными глазами, танцует над трупом демона. В руках у него мечи и палицы, на голове корона с человеческими черепами, цепь из черепов украшает живот. Рядом с чудовищем возвышается построенный из красного кирпича и имеющий форму пагоды храм. Его крышу подпирают деревянные балки, покрытые ярко раскрашенными скульптурами.

На площади много иностранцев. Наше внимание привлекает группа европейцев с выбритыми наголо головами, в грязной и подчеркнута неряшливой одежде. Это хиппи, которые в последние годы стали настоящим бичом для непальцев. Традиционное гостеприимство и дружелюбие не позволяет непальцам избавиться от этих искателей приключений. С развитием иностранного туризма возникло много новых проблем. Одна из них – контрабандная торговля наркотиками. Несмотря на

официальный запрет, в городе на улице, берущей свое начало рядом с королевским дворцом, идет оживленная торговля наркотиками. Но это не единственная проблема. Непальская полиция не один раз задерживала западных туристов при попытке вывезти из страны различные художественные ценности. Распространилось расхищение мелких декоративных деталей храмов, различных резных декоративных и металлических предметов, надписей и т.д. Они нередко поступают на «черный рынок» для любителей сувениров. Даже такой простой и часто встречающийся предмет, как резное «неварское окно» без стекол, представляет значительную художественную ценность и часто становится добычей приезжих хиппи. От варварского обращения пострадал храм Вишну в Патане, из которого были украдены медные барельефы, спокойно простоявшие здесь много веков. В настоящее время правительство Непала проводит серьезные мероприятия по сохранению и использованию уникального художественного наследия страны. Взяты под государственную охрану около 20 тысяч исторических памятников. Однако в целом в стране число таких памятников значительно превышает указанную цифру, что при ограниченных ресурсах существенно усложняет борьбу с хищениями.

К северо-западу от города находится другой важнейший историко-архитектурный памятник – ступа Сваямбхунатх. Прямо на площади останавливаем машину и упрашиваем водителя подвести нас. Повидимому, мы не можем правильно произнести сложное название, поэтому он нас долго не понимает. Наконец, догадываемся показать открытку с изображением ступы, и все становится ясным. Водитель немного говорит по-английски и знает несколько русских слов. Он рассказывает, что в последние годы все большее число советских туристов посещают Непал. Он часто встречал также советских врачей, преподавателей, строителей, работающих в стране.

Мы подъезжаем к живописному высокому холму. Для того чтобы достичь его вершины, где расположен Сваямбхунатх, необходимо преодолеть 365 ступеней, хотя сегодня для ленивых и спешащих туристов проложена автомобильная дорога почти до самой ступы. Первые большие ступы были построены в эпоху правления индийского императора Ашоки (III век до н.э.). Они строились по типу большой ступы в Санчи (V век до н.э.) в Индии. Однако точную дату постройки пока установить невозможно, поскольку археологические исследования подобных культовых сооружений в Непале запрещены. Ступа представляет собой громадную белую полусферу, верхняя часть которой украшена кубом с поставленным на нем высоким круговым конусом. Конус окольцован тринадцатью поясами. С каждой из четырех расположенных вертикаль-

но граней куба на пришельца смотрят огромные глаза, а между ними – символ, напоминающий нос или вопросительный знак. Нам объяснили, что таким образом изображается цифра один, символизирующая «добродетель». Другие многочисленные постройки, расположенные вокруг, намного моложе главной ступы. Это капеллы, статуи многочисленных божеств (а их в Непале насчитывается до нескольких сотен тысяч), животных из индийских мифов, многоэтажные монастырские постройки, колонны и многочисленные мелкие ступы. В окружающих скалах выдолблены ниши, в которых стоят бронзовые и зачастую покрытые позолотой статуи богов.

Ярко светит солнце. Ступа сверкает белизной на голубом небе. Мы подходим к ней ближе. Литая железная решетка не позволяет подойти вплотную к куполу. На стержнях решетки закреплены последовательно вдоль всего основания молитвенные барабаны. Внутри каждого такого барабана находятся свертки с высказываниями Будды. Процесс службы в буддийских храмах полностью механизирован: достаточно покрутить молитвенный барабан и можно быть уверенным, что ваше желание исполнится. Поскольку барабанов много, то, пройдя один раз вокруг ступы по часовой стрелке и крутя все барабаны подряд, можно достигнуть максимального результата.

На другой день мы решили поехать в Патан – старейший город Непала, расположенный в девяти километрах от Катманду. В течение нескольких столетий, до второй половины XIV века Патан был королевской резиденцией, затем его роль несколько снизилась, однако он всегда оставался и остается по сей день мечтательным средневековым городом.

Водитель согласился ехать с нами, и около десяти часов утра он уже стоял со своей свежечемытой машиной у «Голубой звезды». Умело лавируя между возвышающимися вокруг небольшими ступами, огибая расположившихся посреди дороги и на пыльном асфальте торговцев сувенирами и предметами первой необходимости, мы довольно быстро доехали до центральной площади.

Большинство построек на площади сделаны из ярко-красного кирпича. Одну сторону почти сплошь занимает четырехэтажный королевский дворец с массивной, построенной в форме пагоды, семиэтажной башней. Углубленная часть стены над дверью между главным входом и аркой украшена бронзовым барельефом с многоголовым Шивой, чудовищем, разрывающим змею, и двумя тритонами по углам. Два других каменных чудовища охраняют вход. Повсюду стоят бронзовые скульптуры королей Мала, венчающие высокие каменные колонны. Рядом соседствуют индуистские и буддийские храмы. Особенно интересна

двухъярусная пагода, представляющая собой храм Шивы. Она вместе с рядом стоящим на хорошо сохранившейся каменной платформе многоэтажным индуистским храмом, покрыта витиеватой резьбой по дереву, многочисленными деревянными скульптурами, достаточно сложными и запутанными по своей композиции и сияющими многоцветием ярких красок. Изнутри, а часто и снаружи храмы покрыты многочисленными разноцветными деревянными скульптурами эротического (а возможно с точки зрения европейских законодателей и порнографического) характера, свидетельствующими о большом значении, придаваемом этим вопросам в непальской культуре. Хотя подобные скульптуры (каменные статуи в Каджурахо и в других местах) встречаются достаточно часто и в Индии, но здесь уровень откровения и полной вседозволенности смутит бы даже производителей европейской порнопродукции. Лабиринт ступ, множество людей в ярких разноцветных одеждах, нищие, просящие милостыню, торговцы, навязчиво предлагающие свой товар, почти полное отсутствие автомобилей, истертые каменные плиты на площади – все это на короткое время переносит нас на несколько столетий назад. Перед храмом Шивы у самого входа на высоком постаменте лежит громадный каменный бык Нанди. Пока мы фотографируем великолепные городские пейзажи, вокруг собирается толпа полуоборванных ребятишек. Одни предлагают разноцветные маски, другие бронзовые тибетские календари, третьи просто просят сигареты или жвачку. Несмотря на усилия, предпринимаемые правительством, Непалу еще не удалось избавиться от нищеты, которая царит в этом районе земного шара. Сегодня, как и много веков назад, в стране есть профессиональные нищие. Две трети из них – это дети.

За последние годы Непал многого добился. Сегодня уже около 20 процентов населения умеют читать и писать, в Катманду открылся в 1959 году университет, школы строятся в отдаленных районах страны. Растет сеть лечебных учреждений, имеются определенные успехи в сельском хозяйстве, возводятся небольшие фабрики и заводы, прокладываются шоссейные дороги.

Непальцы в разговоре с нами постоянно отмечали помощь, которую наша страна оказывает развитию экономики Непала. ГЭС Панаути, построенная с помощью СССР, питает столицу Непала. В столице успешно работает педиатрический центр, построенный с помощью нашей страны. Мы помогаем также в строительстве дорог, фабрик, сельскохозяйственных орудий, сигаретных фабрик. На обратном пути в Катманду заезжаем в находящийся на восточной окраине города храм Пашупатинатх. Водитель предупреждает, что нам не удастся попасть внутрь. До сих пор это не разрешено было ни одному европейцу, и едва ли нам бу-

дет сделано исключение. Его слова подтверждаются, и для того, чтобы хорошо осмотреть храм, мы переходим по каменному мосту через реку Бадмати. Противоположный склон высоко поднимается над рекой. Мы идем по каменным ступеням вверх, вокруг нас бесконечное множество маленьких ступ и каменных скульптур. Напротив открывается впечатляющий вид на Пашупатинатх – двухъярусную пагоду с золотой крышей. Она окружена многочисленными другими пагодами и постройками более скромного вида. Прямо у реки находятся квадратные каменные платформы, с которых поднимается черный дым – здесь сжигаются трупы умерших, потом пепел развивается в волнах Багмати. В былые времена Пашупатинатх был наиболее страшным местом в долине. Здесь во время религиозных праздников совершались человеческие жертвоприношения. И не так много времени прошло с тех пор, как был запрещен страшный обычай, по которому вместе с умершим мужем на костер ложилась его оставшаяся в живых супруга: считалось, что смерть мужа вызвана грехами жены, совершенными при его жизни.

Возвратившись обратно, проходим мимо небольшого и сравнительно примитивного храма кровожадной богини Кали. Прямо перед нами обезглавливается коза, а рядом ожидает своей участи бычок с венком из желтых цветов на шее.

Мы решили не заезжать в Катманду и сразу поехать в расположенный неподалеку тысячелетний Бхактапур, считающийся одним из самых прелестных городов Непала. Наиболее замечательным сооружением здесь бесспорно является пятиярусная пагода Ньятапола. Она расположена на вершине ступенчатой пирамиды, к выходу ведет каменная лестница, по обе стороны которой на каменных платформах стоят великаны, слоны, львы, грифоны и чудовища. Центральная площадь города недавно отреставрирована. Как в Патане и Катманду окна и двери дворца покрыты тончайшей резьбой по дереву. Здесь находятся известные павлиньи окна: напротив королевского дворца «55-ти окон», на высокой каменной колонне стоит золоченая статуя короля; весь последний (третий) этаж дворца покрыт деревянным резным орнаментом. Крыша поддерживается резными и раскрашенными подкосами. Тимпан главных ворот сияет золотом и содержит почти те же художественные элементы, что и во дворце Патана.

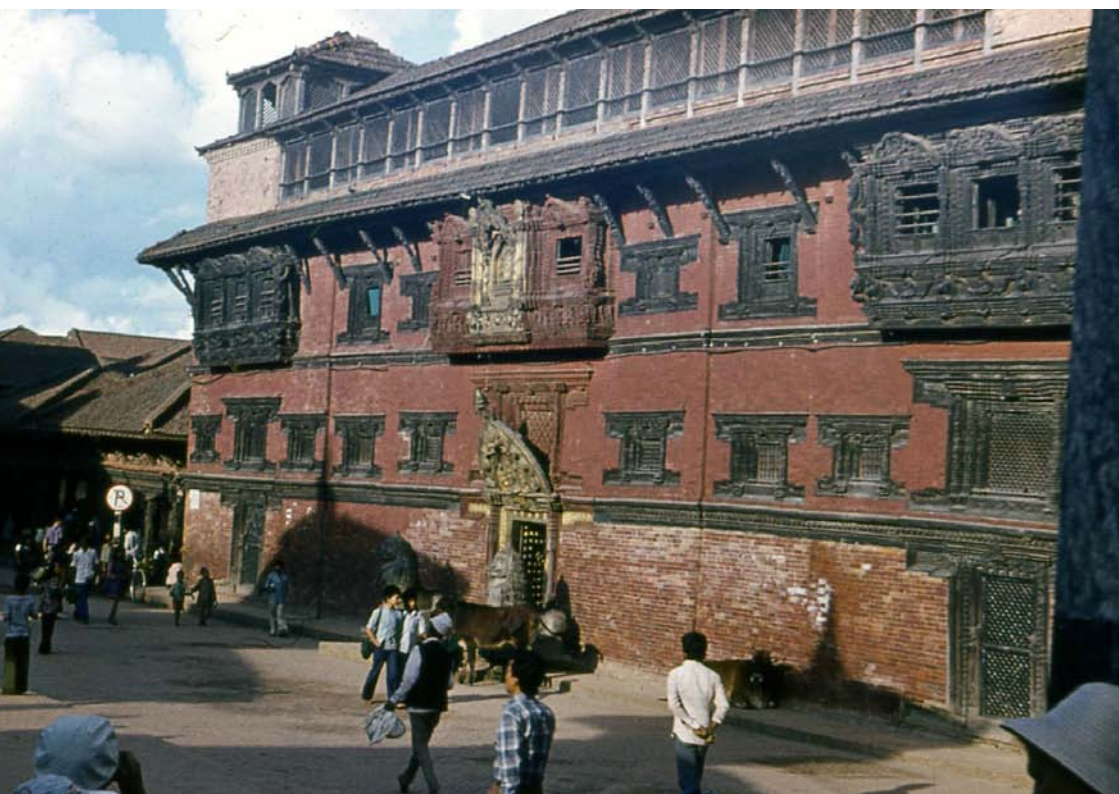
Улицы в Бхактапуре очень узкие. Обшарпанные фасады домов и обнаженная кирпичная кладка создают впечатление незавершенности построек. Однако это впечатление обманчиво. В таком виде дома стоят много столетий. Первые этажи заняты лавками и магазинчиками, на верхних живут люди, в жилых комнатах почти отсутствует мебель...

Мы возвращаемся обратно в Катманду. Завтра важный праздник, когда живая богиня Непала Кумари выйдет из своего трехэтажного, украшенного затейливой резьбой и охраняемого каменными львами дома на Дарбар-сквер, поставит тилу королю и благословит его деятельность. Все это будет происходить в присутствии иностранных послов и при военном параде на главной площади. С самого утра горцы со всех концов страны съедутся на столичную площадь, заполнят ступени и платформы ступ и храмов, чтобы увидеть красочное зрелище. Надо встать пораньше и успеть занять наилучшие места.

Прошлое еще играет большую роль в жизни сегодняшнего Непала. Но, конечно, оно не может определить его настоящую жизнь, а тем более далекие перспективы. Сравнительно недавно решившись открыть окно в окружающий мир, непальцы уверены, что преодолеют вековую отсталость и пойдут по пути прогресса.

1976 год.

На фотографиях изображены архитектурные памятники Катманду, Патана и Бхактапура. На последней фотографии – отдых у стен королевского дворца в Катманду.











Эллора, Аджанта и Кхаджурахо

Командир корабля производил посадку неумело. Несколько сильных толчков сотрясли самолет, и многие не пожалели, что привязались ремнями безопасности. Аккуратное одноэтажное здание аэровокзала не было рассчитано на интенсивный поток пассажиров. По индийским масштабам Арунгабад – небольшой городок, известный миру своими историческими памятниками и привлекающий поэтому к себе иностранных туристов.

В Арунгабаде имеется несколько небольших промышленных предприятий, инженерный и коммерческий колледжи и университет Маратвада. Свое название город получил от последнего монгольского императора Арангзеба. Здесь много исторических памятников. Среди них пещерные храмы VII века н.э. и великолепный мавзолей Бибика-Макбара постройки XVII века, строгостью и красотой своих форм, соперничающий со знаменитым Тадж-Махалом. Однако наиболее интересные памятники находятся вдали от города, и до них можно доехать автомашиной и автобусом. Это пещерные храмы в Эллоре и Аджанте, упоминающиеся практически в любой монографии по древнеиндийскому искусству.

В Эллору мы выехали в полдень. Стояла прекрасная погода. Яркое солнце приятно согревало землю, и не было ощущения изнуряющей жары летних месяцев. Узкая лента асфальта проходила по холмистой местности, почти сплошь покрытой обработанными участками земли. От Арунгабада до Эллоры 30 километров. Примерно на половине пути находится интереснейшая средневековая крепость Довлатабад. В течение короткого времени в XIV веке при императоре Мохаммеде Туглуке сюда была перенесена столица Индии. Центральная часть крепости – «замок» – находится на вершине симметричного высокого холма. Его пологие склоны с северной, восточной, южной и западной сторон искусственно срезаны четырьмя вертикальными плоскостями, превратившими холм в гигантский каменный параллелепипед с «замком» на верхнем основании. Поэтому проход наверх возможен лишь по высеченному в скале подземному винтообразному туннелю. Снаружи холм опоясан несколькими рядами зубчатых стен с грозными сторожевыми башнями. Поднявшись на соседний холм, мы насчитали шесть рядов таких защитных сооружений. Внутри крепости – мечеть с высоким минаретом и развалины городских построек. Если бы Довлатабад находился где-нибудь в Центральной Европе, то он, несомненно, стал бы центром паломничества туристов. Но здесь, в Индии, «конкуренция» со

стороны других более интересных памятников очень велика, поэтому туристы обычно тут не задерживаются.

Через некоторое время мы подъехали к гряде каменистых холмов, сплошь покрытых пещерными сооружениями. Это и была Эллора – место огромного скопления больших индуистских и буддийских храмов. Здесь можно проследить отрезок развития страны от упадка буддизма во второй половине VIII века н.э. и индийского возрождения, связанного с возвращением династии Гуптов, до вновь поднявшего голову джайнизма в IX-XI веке н.э. Стены храмов покрыты высеченными из гранита массивными скульптурами. В индуистских пещерах они символизируют непостоянную, пульсирующую жизненную энергию: это Шива с восемью вытянутыми в гневе руками, слоны, стоящие в угрожающих позах, орлы, падающие на добычу, сплетенные фигуры влюбленных, боги и демоны в беспощадной борьбе.

Наиболее значительным сооружением в Эллоре является вырубленный из скалы наподобие махабалипурамских ратх громадный храм Кайласанатхи. Храм Кайласанатхи, по-видимому, строился несколько веков. Он расположен посреди вырубленного в скале плоского двора площадью 58х51 метров и более чем на 33 метра уходящего вглубь по высоте. Его размеры в основании 55х36 метров. Этот храм вырублен из скалы со всеми своими фигурами и декоративными украшениями, включая внешнюю ограду, две симметрично расположенные прямоугольные триумфальные колонны и колоссальные скульптуры животных во дворе. По величине и мощи он совершенно уникален. К сожалению, храм Кайласанатхи не так хорошо известен, как храм в Махабалипураме, стоящий на берегу Индийского океана и часто присутствующий на рекламных проспектах и афишах туристских кампаний. Объясняется это тем, что храм Кайласанатхи трудно сфотографировать полностью, поскольку он «сидит» в грандиозной каменной нише, плотно зажатый вертикальными стенами; лишь с одной стороны спереди можно надеяться получить хороший снимок, однако и тут мешает внушительная каменная ограда. Имеется несколько снимков, сделанных с птичьего полета, но они не дают правильного впечатления, поскольку изображают лишь плоскую проекцию последнего этажа. Внешняя ограда соединена с основной частью храма двухэтажным переходом, через который можно попасть во внутренний двор – узкое пространство между гранитным монолитом храма и темно-серыми гранитными стенами каменной ниши. Основное сооружение храма представляет собой трехэтажную башню с закругленным куполом. Вся поверхность покрыта полными движениями, несмотря на исчезновение отдельных деталей, очаровательными барельефами из Рамайаны и Махабхараты. На одной из стен

изображены беспечно сидящие на троне Шива со своей женой Парвати, в то время как десятиголовый демон Равана, вытянув свои многочисленные руки, пытается нарушить спокойствие. Хладнокровие Шивы, прелесть Парвати и изуродованное от гнева лицо Раваны символизируют победу добра над злом. Игра цвета и тени, вызванная глубокой рельефностью изображения, вовлекают наблюдателя в самую суть этой вечной драмы.

Справа и слева от храма Кайласанатхи расположились в ряд другие интересные пещеры Эллары. Наиболее замечательными являются пещеры №10, №21 и №29 и другие. Пещера №10 отличается интересной колоннадой первого этажа, просторным балконом на втором этаже и богато орнаментированным фасадом. Внутренние помещения также покрыты барельефами, этажи соединены между собой аккуратно выдолбленными в граните ступеньками. Хорошо сохранилась грандиозная скульптура танцующего Шивы в пещере №21 как символа равновесия и вечного движения. Там же у входа слева женственная фигура Ганги, а рядом с богато орнаментированными колоннами статуи героев и героинь древнеиндийских эпосов. Интересное впечатление оставляют пещеры, представляющие по своей структуре громадные жилые помещения. Снаружи видна лишь трехэтажная колоннада, лишенная архитектурных украшений с колоннами строго прямоугольной формы. Издали кажется, что это бетонированный каркас современного здания, и, только подойдя ближе, обнаруживаешь, что все сооружение высечено из одной гранитной глыбы. Для подобных построек требовалось хорошее знание геологии и высокая культура работы с камнем.

Аджанта расположена гораздо дальше Эллары, примерно в 120 км от Арунгабада, и добираться туда надо было другой дорогой. Пейзаж мало чем отличался от предыдущего: те же ухоженные поля, одинокие деревья и кустарник, невысокая осенняя трава на лугах, овраги и холмы, изредка попадались деревни. По дороге нам часто встречались повозки, запряженные волами, грузовики, до отказа набитые сельскохозяйственной продукцией с причудливо разрисованными кабинами водителей. Мы остановились у родника и обнаружили интересный способ выкачивания воды из колодца для орошения, сохранившийся несколько тысячелетий: большой кожаный мешок, привязанный к колесу, висел на деревянном блоке над колодцем, пара волов приводила колесо блока в движение. Опустившись в колодец, мешок зачерпывал воду, волы начинали двигаться вперед, поднимая мешок с водой; на определенном уровне мешок поворачивался на 90 градусов, и вода стекала в деревянный желоб. Эта процедура периодически повторялась, и одного мешка оказывалось достаточно для поддержания постоянного потока воды в

желобе. За волами следил четырехлетний мальчишка, и, по-видимому, система работала достаточно надежно.

После двух часов езды пейзаж несколько изменился: вокруг появились холмы, покрытые густой тропической растительностью. Селения стали попадаться реже. Вскоре показалась площадка, на которой стояло несколько туристских автобусов и многочисленные лавки, в которых туристам предлагали разнообразные сувениры: породу с кристаллами аметистов, бирюзу, опалы и различные украшения из полудрагоценных камней. Не задерживаясь на площадке, мы свернули вправо и по тропинке прошли сквозь густые заросли вечнозеленого леса. Перед нами неожиданно открылось захватывающее зрелище: глубокий живописный овраг, покрытый непроходимыми зарослями; на его левом склоне, врезавшись в километровую по длине черную подковообразную гранитную скалу, расположились в ряд пещерные храмы разнообразной архитектурной формы. Это и были знаменитые пещеры Аджанты. Строительство пещер началось во II веке до н.э. и продолжалось девять столетий. Всего было построено 29 пещер. Их стены украшены скульптурами и великолепными цветными фресками, которые и прославили Аджанту. На старейших фресках изображены в основном эпизоды из буддийских легенд: здесь мы видим принцев и принцесс, утопающих в роскоши, очаровательных танцовщиц, богато украшенных слонов и лошадей, придворных музыкантов, играющих на своих инструментах, сцены повседневной городской жизни. Краски в основном хорошо сохранились, и зрителю кажется, что он попал в сказочный мир древнеиндийских легенд. Неотразимые апсары в пещере №17 украшены браслетами тончайшей работы, в ушах красивые кольцеобразные серьги, которым могли бы позавидовать современные модницы. Пещеры не имеют внутреннего освещения, поэтому надо пользоваться карманным фонариком или свечой.

В основном пещеры имеют более простую структуру, чем в Эллоре. Они состоят из одного помещения с плоским или цилиндрическим потолком; отступая от внутренних стен примерно на 1-2 метра, тянется ряд колонн со скромными капителями.

Однако не все пещеры Аджанты покрыты фресками (фрески имеются только в шести пещерах); большая часть, так же как в Эллоре, покрыта скульптурными изображениями. Доминируют, конечно, скульптуры Будды, часто достигающие колоссальных размеров.

На обратном пути мы больше не заходили в пещеры, прошли по дну оврага, немного отступая от асфальтовой дорожки и перемещающихся по ней групп туристов. Снизу виден был лишь скалистый массив склона с высеченными в нем пещерами и окружающие непроходимые джунгли.

На мгновение могло показаться, что время остановилось и ничего не произошло в мире за последние 1500 лет. Но эта иллюзия улетучилась, как только мы подошли к площадке, где стояла наша машина, автобусы с туристами и лавки с экзотическими сувенирами. Еще через три часа мы возвратились в Арунгабад и в тот же вечер вылетели в Кхаджурахо.

Аэропорт в Кхаджурахо может принимать только небольшие самолеты и поэтому перелет происходил на отечественном АН-24, который как нельзя хорошо приспособлен к взлету и посадке на небольших аэродромах. В гостиницу мы прибыли поздно вечером и только утром приступили к осмотру достопримечательностей, которые имели огромное влияние на современную евро-американскую культуру. Совсем рядом с гостиницей на обширном зеленом лугу с живописно разбросанными одиноко стоящими деревьями расположились 20 индуистских храмов (раньше их было более 80), сплошь покрытых снаружи каменными эротическими скульптурами, изображающими мужчин, женщин, зверей, богов и чудовищ в натуральную величину (здесь натуральные размеры касаются, конечно, только мужчин, женщин и зверей, поскольку натуральные размеры богов и чудовищ нам неизвестны) зачастую при выполнении причудливых половых актов. Наиболее интересными являются храмы Кандарьямахадевы и Лакшманы. Они находятся совсем близко от гостиницы. Храмы построены из серого песчаника и являются сложнейшими скульптурными композициями. Совершенно невозможно себе представить какой титанический труд и исключительный талант архитекторов, художников, каменотесов и скульпторов был вложен в эти уникальные сооружения. Запутанные эротические композиции, граничащие с точки зрения евро-американского обывателя с грубой порнографией, выполненные с исключительным качеством и мастерством, превосходят по своей смелости фантазии Камасутры, но все-таки уступают эротическим сценам, изображаемым в непальских храмах. Высокий уровень строительных работ позволил сохранить эти шедевры архитектуры и скульптуры в течение одного тысячелетия и по внешнему виду храмов можно подумать, что это совсем недавно построенные здания. К сожалению головы некоторых сурасундари (очаровательных дам) отбиты и похищены жадными на сувениры иностранными туристами в те времена, когда эти памятники еще не находились под охраной государства. Скульптурные композиции расположены по внешнему периметру храмов в три ряда одна на другой, и для того чтобы сфотографировать стоящие в последнем ряду фигуры, приходилось пользоваться телеобъективом. Здесь надо сказать, что я приехал сюда на этот раз в составе небольшой группы туристов из Ленинграда. После осмотра все сильно устали, поскольку храмы находились на открытой пло-

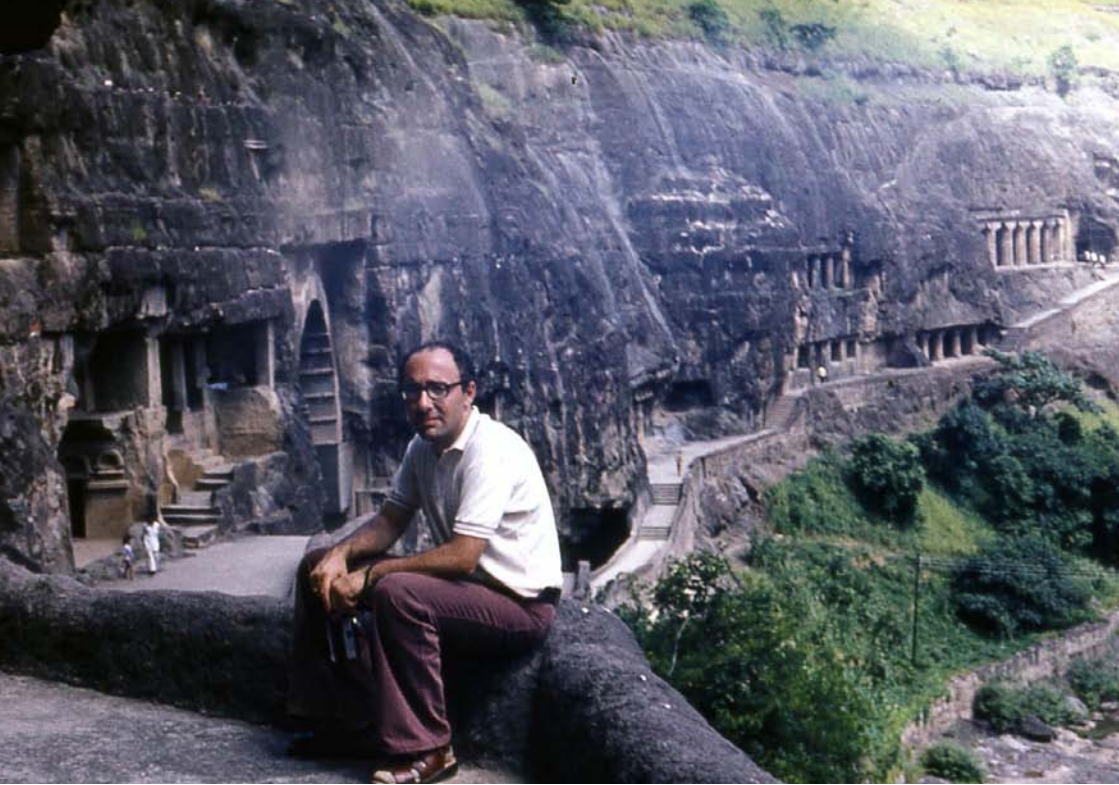
щадке, а температура воздуха превышала 30 градусов. В ожидании обеда группа расположилась на скамейках в небольшом парке рядом с гостиницей. Многие с юмором комментировали увиденные эротические сцены. Только одна пожилая женщина, приехавшая со своим мужем, сидела, понутив голову. Вдруг она встала, подошла к мужу и громко произнесла: «Петя, а мы все с тобой одним способом...». Никто из присутствующих не засмеялся, и настроение у всех почему-то испортилось. Вечером мы вылетели в Агру.

1976 год.

На первых четырех следующих ниже фотографиях изображены фрески в пещерах Аджанты. Пятая и шестая фотографии – пещеры Аджанты. Седьмая фотография – Эллора, пещера №10. На восьмой и девятой фотографиях – храм Кайласанатхи. На фотографиях с 10-й по 12 – Кхаджурахо.

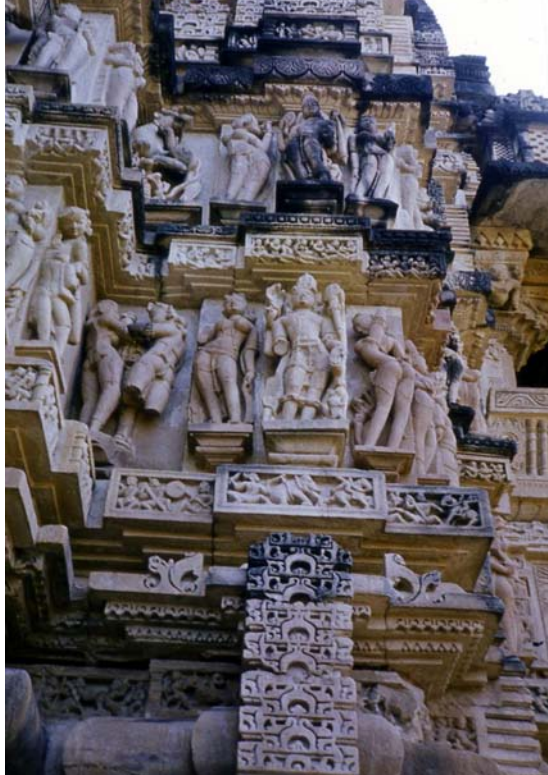












Воспоминания о Памире

От авторов: это путешествие происходило летом 1979 года. Еще не началась афганская война, и страна стабильно развивалась по пути прогресса. В то время такое путешествие было трудно осуществимо из-за строгих пограничных правил. Сегодня оно просто невозможно.

Жарким августовским полднем, с трудом пробравшись через мешки, наваленные в проходе рейсового газика, мы вышли в кишлаке Лаби-Джур. Позади остались утомительные приготовления к поездке, оформление бумаг и пропусков в пограничные районы, уточнение задания и маршрута, советы друзей и знакомых. Первые 150 км (Душанбе – Лаби-Джур) оказались наиболее легкой частью нашего маршрута.

Самые впечатляющие воспоминания остались от долины Вахша с ее каньонами, выветрившиеся причудливым образом стены которых вызывают самые фантастические ассоциации. Лаби-Джур расположен на перекрестке дорог из Гарма и Хорога в Душанбе. Автобус шел дальше в Гарм, а нам предстояло искать попутную машину на Хорог.

Мы устроились под чинарой, растущей прямо на развилке дорог, в компании из 10 человек, оказавшихся в таком же положении. Оно осложнялось тем, что день был воскресный, когда грузовики на Хорог обычно не идут, и потому существовала опасность ждать машину до понедельника.

После утомительных бесплодных ожиданий мы стали присматривать место для ночлега. Метрах в 30-ти от перекрестка над дорогой среди обломков скал, на склоне голого холма находилась столовая. Хотя она и не располагала широким ассортиментом блюд, ее меню все-таки дало нам возможность продержаться до утра следующего дня. В ответ на вопросы о ночлеге чайханщик объяснил, что мы можем переночевать на траве, возле столовой, и что это самый лучший ночлег, так как ночью здесь в помещении душно. Однако мы решили переночевать в большой пустовавшей палатке пастухов, стоявшей на берегу реки в километре от селения. С наступлением темноты мы перенесли вещи в палатку, и стали готовиться ко сну. Ночь прошла относительно спокойно, лишь где-то около часа в окрестных горах завывли волки и разбудили местных собак, которые не могли успокоиться, отчаянным лаем разбудив все селение.

В понедельник в 9 часов, сев на вышедшую ранним утром из Душанбе машину с работниками лесхоза мы отправились дальше вдоль реки Оби-Хингоу. Дорога до Тавильдары идет, непрерывно петляя, по

узкому глубокому ущелью. Иногда ущелье, расширяясь, образует живописные долины, окаймленные горами с заснеженными вершинами, склоны которых поросли густым лесом и кустарником.

Через несколько десятков километров машина остановилась возле небольшого глубокого озера. Оно лежит в котловине, и его берега заросли тутом, облепихой и со стороны дороги берег одет в бетон. Склон от дороги к озеру весь засажен яркими цветами, среди которых построена уютная беседка. Глубина озера около 80 м. На берегу стоит домик, в котором живет старый и приятный в общении таджик – «хранитель озера», – Сулейман – Ибн-Саид. Разговаривая с ним, мы вспомнили озеро Искандер-Куль, где были незадолго перед этим. Склоны гор, окружающих Искандер-Куль, некогда густо поросшие колючим кустарником и пестревшие яркими цветами, ныне представляют собой голый камень. Это результат деятельности «туристов», вырубивших кустарник на топливо для костров. Попытки, дорого обошедшиеся государству, вновь засадить склоны саженцами ели, привезенными из Киргизии, пока ни к чему не привели.

Искупавшись и наевшись облепихи, мы простились с Сулейманом и снова тронулись в путь. Спустя некоторое время мы приехали в Тавильдару. Здесь у водителя жили знакомые, и он пригласил нас к обеду. Обедали в саду возле арыка. Присутствующие мужчины расселись во круг ковра, посланного на деревянном настиле внутри беседки.

После обеда, поблагодарив гостеприимных хозяев, мы отправились дальше. Еще через несколько километров наши пути с работниками лесхоза разошлись. Они ехали в отдаленный кишлак, вдоль Оби-Хингоу, а мы должны были пересечь реку, вступив в Горно-Бадахшанскую автономную область.

К вечеру мы добрались до метеостанции Хабурабад. Дорога от Тавильдары до Хабурабада большей частью проходит через красочные альпийские луга. Лишь в нескольких местах – руслах прохождения села – красочная картина вдоль дороги нарушалась, а в одном из таких мест пришлось сделать небольшой крюк – 3 дня назад полностью был снесен селом железобетонный мост. Вдоль дороги то тут, то там на склонах гор видны норы сусликов. Временами слышен их специфический свист, а однажды, когда машина остановилась, чтобы остудить двигатель, из одной норы в другую небыстро перебежал их хозяин, ярко выделяясь среди травы своим рыже-огненным мехом. Солнце еще не опустилось за заснеженный хребет, когда мы поднялись на перевал Хабурабад и остановились у метеостанции, расположенной на высоте 3325 м. Ходить на такой высоте, в особенности с тяжелыми рюкзаками за спиной, было заметно утомительнее, чем на равнине, внизу. Появи-

лась одышка, зачастило сердце. Однако прежде чем расположиться на ночлег, мы решили подняться на ближайшую вершину. Примерно за полтора часа с большим трудом, останавливаясь в конце пути через каждые 10 метров, мы дошли до вершины с отметкой 4008 метров. Обзор был радиусом около 50 км. Солнце освещало заснеженные хребты. Вокруг зияли черные провалы. Было очень холодно. Местами лежал снег, но среди камней, контрастируя с мрачным пейзажем, неожиданно розовели маленькие цветки с тонким и приятным ароматом.

Спуск вниз занял у нас меньше времени, но возвращались мы уже в темноте.

На метеостанции мы познакомились с ее начальником Евгением Ивановичем и сотрудниками – Ваней и Наздри. Они оказались приветливыми и гостеприимными людьми, и беседа затянулась за полночь.

На следующий день мы отправились на попутной машине вниз к Калай-Хумбу. Приближались мы к нему с беспокойством, т.к. еще в Душанбе в управлении нам сообщили, что перед Калай-Хумбом на кишлак сползает гора, которая уже перегородила реку Настбанджу, образовав запруды, уровень воды в которой постоянно повышается. Дорога также завалена осыпями и ее постоянно расчищает аварийная группа, пропуская время от времени срочные грузы. На участке дороги, длиной 40 км мы спустились с высоты 3225 м до 800 метров. После холода и снегов Хабурабада внизу было нестерпимо жарко (потом выяснилось, что на метеостанции в Калай-Хумбе температура была 40°C), купаться же в реке с ледяной водой было невозможно. После 4 часов ожидания перед завалом нам удалось проехать опасное место.

За Калай-Хумбом дорога идет вдоль Пянджа – пограничной реки, на другом берегу которой лежит Афганистан. Здесь начался самый опасный и тяжелый для водителей участок трассы Душанбе–Хорог, изобилующий слепыми поворотами, обвалами и осыпями, продолжающийся до кишлака Рушан. Дорога в некоторых местах настолько узкая, что встречные машины должны иногда не только сильно сбавлять скорость, но и отъезжать назад или в сторону вверх в специально вырубленные в горе аппендиксы. Иногда колеса машины на поворотах проносятся всего в нескольких сантиметрах от края пропасти, борт машины порой нависает над бездной. Несколько раз за этот день мы обращали внимание водителя на лежащие внизу разбитые остовы автомобилей. Он охотно описывал нам подробности каждой аварии, которые, по-видимому, хорошо известны всем, совершающим регулярные рейсы по этому маршруту. Отчасти эти аварии объясняются недисциплинированностью водителей, которым на рейс выделяется 3-4 дня, но они проходят его за день, остальное время предпочитая отдыхать в конечном пункте. Хотя

день был чрезвычайно жарким, близость дороги к ревущей и пенящейся реке, сужающейся в некоторых местах до 30-40 метров, несколько облегчала наше положение, и мы с любопытством рассматривали постоянно меняющиеся виды непривычной для нас природы.

На этом участке (до Рушана) Пяндж представляет собой большей частью узкий бурлящий поток, с обеих сторон стесненный не резко выраженными цепями желтоватого цвета лишенных растительности отвесных гор, с теряющимися в вышине иногда заснеженными вершинами. Редкие небольшие зеленые оазисы с нашей и афганской стороны встречаются обычно возле небольших речек, впадающих в Пяндж.

Разителен контраст между селениями с той и с другой стороны реки. На афганской стороне не видно ни одного автомобиля, нет ни одной дороги, по которой могла бы проехать хотя бы одна повозка. Лишь по склонам гор, ограничивающих Пяндж, неизменно тянется узкая, еле заметная тропа, прерываемая местами опасной осыпью или уходящая иногда в сторону – в обход отвесной скалы над Пянджем с тем, чтобы через некоторое время снова вернуться к реке.

За день пути мы лишь трижды видели на этой тропе осторожно идущих путников, которые вели за собой в поводу ишака или лошадь. Домики на той стороне убоги и малы, небольшие поля обрабатываются вручную, мотыгой. Во многих афганских кишлаках образованы органы демократического самоуправления, над помещениями которых развеваются флаги. Во второй половине дня к нам в машину сел попутчик, стоявший у красно-зеленого пограничного столба с гербом СССР – старый, почерневший от солнца и ветра пастух в разноцветном халате и тубетейке. В руке у него была небольшая деревянная свирель, на которой он сыграл несколько незатейливых, приятно звучащих мелодий. Как выяснилось, ему было 85 лет, а шел он из одного горного кишлака в другой, расположенный на Пяндже и удаленный от первого на расстояние 20 км. Через полчаса после того, как мы расстались с пастухом, солнце скрылось за вершины гор и стало быстро темнеть. В соответствии с законами границы, движение вдоль пограничной дороги Калай-Хумб – Рушан – Хорог прекращается в 9 часов вечера. За 20 минут до прекращения движения мы остановились на небольшой площадке у живописного водопада на самом берегу Пянджа, рядом с пограничным столбом.

Ночевать пришлось в кузове машины в спальных мешках. Из-за комаров ночь мы провели беспокойно, лишь к утру, когда их стало меньше, нам удалось уснуть. Но сон продолжался недолго – надо было ехать дальше. Утром мы были уже в Рушане, расположенном при впадении реки Бартанг в Пяндж. Это большой кишлак, в котором свой аэропорт.

Памирский язык, на котором здесь говорят, не похож ни на таджикский, ни на какой другой язык соседних народностей. Многие памирцы, внешне вполне европейского типа, считают себя потомками воинов Александра Македонского, побывавшего здесь, по преданиям, два с лишним тысячелетия назад. Умывшись ледяной водой из арыка и позавтракав в чайхане, построенной прямо над бурлящей горной речкой, мы отправились на метеостанцию недалеко от аэропорта, на окраине кишлака. Встретивший нас начальник метеостанции. Иван Михайлович, оказался симпатичным молодым человеком, уроженцем здешних мест, памирцем. Ответив на наши вопросы, он сообщил и много интересного о кишлаке.

Мы узнали, что афганское селение, расположенное на другой стороне Пянджа, также называется Рушан и живут в нем родственники жителей советского Рушана. Давно, еще во времена феодального правления, вскоре после Октябрьского переворота, часть кишлака вместе с его жителями была насильственно отторгнута, и там памирцы до самого последнего времени владели полуголодное, нищенское существование.

Зашли в ближайшую столовую пообедать. В полупустом грязном помещении с земляным полом нам предложили холодное картофельное пюре, перемешанное с теплыми макаронами. Такую пищу не предлагали даже в «Мавзолее» – главной столовой петродворцового комплекса Ленинградского университета. Чтобы как-то побороть отвращение, мы купили 2 литровые бутылки таджикского портвейна. С его помощью мы кое-как завершили обед.

Выйдя из столовой, мы вдруг обнаружили, что нашего коллеги по университету, Олега Михайловича, нет рядом с нами, и его поиски ни к чему не привели. Лишь через пару часов он вернулся на метеостанцию. Из его сбивчивого рассказа выяснилось, что сразу после обеда он был уведен и подвергнут тщательному допросу сотрудниками местного КГБ. Оказалось, что за неделю до нашего приезда один из офицеров ПВО, имеющий доступ к секретной информации, дезертировал из части, а Олег Михайлович внешне был очень на него похож. Идентифицировав его личность, сотрудники госбезопасности в качестве компенсации за причиненное беспокойство подарили ему две банки китайской тушенки, что было в то время большим дефицитом, и обещали помочь нам с посадкой на вертолет, направляющийся на Сарезское озеро.

Утром мы отправились в аэропорт. По предварительным сведениям, которые мы получили в Ленинграде и Душанбе, хорошие условия для проведения эксперимента имелись в районе Сарезского озера. Оно образовалось в ночь на 19 февраля 1911 года в результате обвала. Возвы-

шавшаяся на 3 км над рекой гигантская гора перегородила реку Мургаб и похоронила под собой на глубине 800 метров целый кишлак. Еще раньше мы выяснили, что на Сарезское озеро регулярно летает вертолет МИ-8, перевозящий туда оборудование и продукты из Душанбе через Рушан. И действительно, вертолет должен был отправиться из Рушана на Сарезское озеро около 9 часов утра.

Договорившись с пилотом, мы в 9 утра стояли уже возле вертолета. Кроме нас, на Сарезское озеро должны были лететь двое сотрудников метеостанции, трое жителей близлежащих кишлаков и пастух с ягненком из поселка Япшурб, расположенного в ущелье Бартанга недалеко от Сарезского озера. После получения благоприятного прогноза погоды пилот вертолета, высокий, симпатичный парень из Калуги, и штурман зашли в застекленную рубку и включили двигатели. Вертолет с небольшого разбега мягко поднялся в воздух, и кабина слегка закачалась. Мы летели по ущелью вверх по течению реки Бартанг, придерживаясь левой стороны цепи гор, ограничивающих долину. Склоны хребта были иногда настолько близки, что, казалось, можно было спрыгнуть на землю. В один из таких моментов при облете большой скалы боковым порывом ветра вертолет резко повернуло на 180 градусов. Пастух из Япшурба, не привязавшийся ремнями к сидению, вместе с блеявшим от страха животным упал на ящики с приборами. По счастью, вертолет не задел скалу. Еще через 20 минут он поднялся на высоту 4 тысячи метров. Низко над вершинами гор тяжело плыли ватные облака. Повсюду лежал снег, небольшие ледники длинными серыми языками сползали вниз из котловин.

Вскоре вертолет снизился, и за поворотом гор показался кишлак Япшурб, где надо было посадить пастуха. Опустившись на берегу Бартанга, вертолет разогнал небольшое стадо гусей и местную детвору, радостными воплями приветствовавшую нечастых гостей. К сожалению, по сводке метеорологов, погода на оставшемся участке пути резко изменилась – ветер усилился и мог превысить предельную допустимую для вертолета скорость. Необходимо было максимально облегчить вертолет. Поэтому нам с тремя попутчиками пришлось остаться в Япшуре и либо, в случае благоприятной погоды, ждать возвращения вертолета с Сарезского озера, либо возвращаться обратно по дороге, которая находится от Япшурба на расстоянии трехдневного перехода по горной тропе. В благоприятном для нас случае вертолет должен был вернуться в течение полутора часов, разгрузившись на Сарезском озере. Мы решили за это время ознакомиться с кишлаком и его обитателями.

Кишлак совсем небольшой. Жители его занимаются заготовлением урюка, овцеводством. Встретившие нас ребяташки с радостью показали

нам кишлак, ответили на вопросы и на память сфотографировались. Часа через два послышался шум возвращающегося вертолета, и через несколько минут он приземлился.

До Рушана мы долетели без приключений. К сожалению, ждать следующего рейса мы не могли – программа маршрута у нас была спланирована весьма плотно и после обеда, попрощавшись с Иваном Михайловичем, мы отправились дальше, намереваясь к вечеру добраться до Хорога.

Вначале нам повезло – мы выехали из Рушана на ГАЗ-69 вместе с сотрудниками гидрометеоправления Таджикской ССР, совершавшими инспекционную поездку. Однако через 10 км из-за прокола в заднем колесе нам пришлось остановиться. Через час, устранив неисправность, мы отправились дальше, но через 2 км она повторилась снова. Мы остановились у небольшого кишлака Чох-Кандиз на берегу Пянджа, где у одного из товарищей из Хорогского управления были родственники. Шофер занялся основательным ремонтом, а нас пригласили в дом.

После традиционного чаепития и прогулки по большому саду, где мы досыта наелись плодов тут, вишни, яблок и слив, нам показали устройство дома, имеющего оригинальную планировку, являющуюся, как нам объяснили, типичной для всего Памира с незапамятных времен. Дом строится из бревен и имеет размеры примерно 7х7х3. Крыша плоская, в центре ее пирамидообразное окно, которое может открываться. Снаружи стены и крыша обмазаны глиной. Внутри стоит печь, которая обогревает помещение зимой и служит для приготовления пищи. В доме одна комната. Крыша подпирается несколькими столбами, красиво и по-разному разрисованными. На одном из столбов, рядом с холодильником ЗИЛ последней модели, мы заметили деревянный струнный музыкальный инструмент наподобие балалайки. Нам объяснили, что это – семейная реликвия, возраст которой насчитывает много десятилетий. Называется этот инструмент рубоб.

Выйдя из дома, мы спустились к берегу Пянджа и сели отдохнуть, с грустью наблюдая за надвигающимся дождем. На противоположной стороне по узкой тропинке, вьющейся по склону горы над рекой, два афганца вели в поводу коня и ослика. В одном месте, где тропа проходила по голой скале, на колышках были набиты ненадежные узкие деревянные мостки-овринги, и мы с сочувственным волнением наблюдали за медленно двигающейся процессией, ожидая, когда она подойдет к опасному месту. Переход закончился благополучно. Ослик вначале заупрямился, но хозяин дернул за повод, и ослик аккуратно ступил на мостки и осторожно дошел до конца. Мы наблюдали за ними, пока они

не скрылись за поворотом реки, мысленно пожелав им счастливо добраться до места.

Когда мы вернулись на дорогу к машине, камера была уже заклеена, и через некоторое время мы отправились в дальнейший путь. Было уже темно, когда машина въехала в Хорог. Наши новые знакомые и слышать не хотели о том, чтобы расстаться. Пришлось принять участие в ужине, организованном по случаю приезда гостей. В Хороге есть заасфальтированные улицы и многоэтажные дома. К сожалению, в городе нет канализации. Последнее делает пребывание в нем малоприятным, несмотря на гостеприимство жителей.

На следующий день, напутствуемые добрыми пожеланиями друзей, на попутном грузовике мы отправились в Мургаб. Теперь дорога шла вдоль реки Гунт, поднимаясь на знаменитое Памирское плоскогорье, лежащее на высоте более 4 км над уровнем моря. Река Гунт не так стеснена горами, как Пяндж.

Через некоторое время мы выбрались на альпийские луга. Слева возвышался пик Подхор высотой 6080 м. Доехав за три часа до кишлака Джиланды и позавтракав там, мы продолжали подъем на Памирское плато. Вскоре с обеих сторон дороги показались сглаженные снежные вершины, и наш бензовоз, натужно урча, поднялся на перевал Койтезек (4280 м). Мы вышли на Памирское плато. На относительно невысоких горах, окаймляющих плоскую долину, по которой тянулось шоссе, лежал кое-где снег. Сама долина полностью лишена древесной растительности, ее каменистая поверхность покрыта кое-где травой. Вокруг почти нет признаков жизни. Сильное освещение делает пейзаж неестественным, таинственным. Только здесь начинаешь по-настоящему понимать картины Рериха из его Гималайской серии. Вспоминается дорога от Кены в Куссейр к Красному морю. Те же мрачные обнаженные горы, кратерообразные плоские равнины, сочные краски окружающего ландшафта и пустынные бескрайние дали. Отличие лишь в том, что здесь мы на высоте 4000 м в холодном разреженном воздухе. Неожиданно вдалеке, слева от дороги, подобно миражу, блеснула голубая полоска воды, которая при ближайшем рассмотрении оказалась небольшим озером Сассык-Куль. Мы с удивлением узнали от водителя, что в озере на такой высоте водится форель. Через 10 км, перевалив через небольшой перевал Найзатан (4175 м), мы повернули влево и стали спускаться в долину реки Мургаб.

В кишлак Мургаб машина приехала поздно вечером. Вытаскивая рюкзаки из машины, мы обнаружили, что они заметно потяжелели. Пройдя 50 м и сделав вынужденную остановку, чтобы отдышаться, мы поняли, что это первые признаки горной болезни. Мургаб лежит на вы-

соте 4 км и, хотя окружающий рельеф напоминает каменистую равнину, ограниченную невысокими горами, высота дает о себе знать плохим самочувствием, а также чернотой неба ночью и прозрачной голубизной днем. Непривычно ярко светит днем белое солнце через половинную толщу земной атмосферы.

Начальник метеостанции Валентина Ивановна – невысокого роста молодая симпатичная женщина – выделила нам отдельную комнату, где мы и расположились. Рано утром, выйдя из дома и ежась от утреннего мороза, мы осмотрелись кругом. Земля была покрыта легким инеем. Неподалеку текла грязно-желтого цвета река Мургаб. В двух километрах от станции виднелся кишлак Мургаб, расположенный частью на равнине, частью на склоне соседней горы, выделяясь на желто-сером фоне голой местности выкрашенными в белый цвет домами. Мургаб полностью лишен деревьев и кустарников, здесь они расти не могут. Закончив дела во второй половине дня, мы отправились в кишлак. Он лежит посередине памирской высокогорной трассы, и создается впечатление, что выстроен он специально для водителей. Магазины, гостиница, рынок, кинотеатр, столовая, не говоря о заправочной станции, – все расположено рядом с главной дорогой. Современный Мургаб находится на месте бывшего пограничного поста Памирский. Последний основан осенью 1893 года ротой 4-го Туркестанского линейного батальона.

В поселковом совете мы познакомились с начальником строительства аэропорта – энергичным мужчиной 40 лет. Оказывается, через несколько дней Мустафа – так звали нашего нового знакомого – должен был сдавать в эксплуатацию досрочно построенный аэропорт и, узнав, что мы – приезжие, повез нас посмотреть на взлетную полосу. Пообещав в следующий раз прилететь в Мургаб на самолете, мы вместе с Мустафой поехали на метеостанцию, с сотрудниками которой он был хорошо знаком. Вечером мы вместе съездили еще раз в Мургаб на концерт самодеятельности, который давался в помещении клуба.

Весь следующий день у нас был занят делами, а наутро мы снова были в пути. Нам предстояло проехать за день около 400 км до Оша – конечного пункта нашего маршрута, причем по самой тяжелой его части. Вначале дорога полого поднималась вверх, окружающие горы все теснее сходились друг с другом, сжимая плато с двух сторон и, наконец, дорога пошла по серпантину к перевалу Ак-Байтал с отметкой 4655 м – самому высокому в нашей стране. После перевала она спускалась по пологому, узкому, лишенному каких-либо следов растительности каменистому проходу между скалами. В одном месте – слева между горами – открывался проход в небольшую долину, окруженную со всех сторон горами. Внутри нее в фантастическом хороводе кружились несколько

пыльных смерчей высотой около ста метров. Постепенно проход, по которому мы ехали, расширился, и через несколько часов езды вдали показалась синяя полоса воды, над которой возвышались полностью покрытые снегом горы. Это было озеро Кара-Куль.

Дорога шла вдоль озера около 15 км. Здесь она проходит мимо китайской границы, поднимаясь на перевал Кызыл-Арт (4280 км). На подъеме нам стало по-настоящему холодно, не помогали даже теплые свитера и куртки. В горах выпал снег. Слева от дороги, в долине, уходящей в Китай, реки Маркансу, на склоне горы паслось стадо яков. Вдалеке в тумане показался один из величайших пиков Памира – пик Ленина (7134 м), всюду вздымались ввысь снеговые, окутанные белесой мглой вершины. За перевалом, вдоль ущелья красноватых пород, дорога опускалась в Алайскую долину. Спуск с Кызыл-Арта не очень крут, зигзаги довольно широки и пологи, и машина легко идет на 4-ой передаче.

После спуска в Алайскую долину мы остановились, вышли из машины и посмотрели назад. Перед нами – Памир, точнее – Заалайский хребет, он как бы надвигался на нас, вырастая сверкающими снегами, гигантскими белыми шапками, синими гребнями склонов и чешуйчатыми языками ледников. Мы выбрались на плато, но белесая мгла слева от дороги сопровождала нас еще около 40 км до Сарыташа. Алай имеет среднюю высоту около 3000 м над уровнем моря. Это одна из наиболее замечательных высокогорных долин Средней Азии. Она расположена примерно в 150 км к югу от Ферганской долины, от которой ее отделяет мощный Алайский хребет, занимающий своими ветвистыми отрогами все пространство между долинами.

От Алайской долины на север до г. Ош нам оставалось проехать 200 км. Переехав р. Кызылсу, мы въехали в кишлак Сарыташ. От Сарыташа снова начался крутой подъем – дорога перевалила через Алайский хребет с высшей точкой 3650 м – перевалом Талдык. От нее на север она извилистым серпантинном по почти отвесному склону спускается вниз в ущелье р. Куршаб. Здесь пейзаж внезапно изменился. Краски стали более контрастными, в них преобладали красные и желтые тона, склоны ущелья были покрыты цветами и сочной зеленью. От Гульчи дорога вновь стала подниматься в горы к перевалу Чигирчик, оставив внизу живописные юрты киргизских пастухов. Перевал Чигирчик по памирским масштабам невысок (2406 м), хотя он и выше любого кавказского перевала. Однако серпантин, ведущий к нему, извилист и крут. С напряжением и беспокойством следили мы за двумя идущими навстречу нам КРАЗами, каждый из которых на длинном прицепе вез тридцатиметровые опоры линии передач. На крутых и узких поворотах

водителям приходилось делать от четырех до пяти опасных и трудных маневров над пропастью для того, чтобы протащить громадную мачту. После перевала оставшиеся 80 км до Оша мы проделали без особых приключений и поздно вечером прибыли в Ош.

Этот очерк написан в соавторстве с профессором Олегом Алексеевичем Малафеевым.

1979 год.

На первых двух фотографиях – река Бартанг. Третья фотография – автор в кругу молодых памирцев. Четвертая – перевал Ак-Байтал. Пятая – в ожидании прибытия вертолета; в центре Памира. Шестая фотография – вид с вертолета. Седьмая – перевал Ак-Байтал. Восьмая фотография – контрасты Памира. Девятая – дорога, уходящая в бесконечность. Десятая – город Мургаб. 11-я фотография – перевал Кызыл-Арт. 12-я – за спиной Памир. 13-я – стадо яков в районе перевала Кызыл-Арт. 14-я фотография – узбекская семья в Мургабе.















Арий Камень и остров Топорков

Остров Топорков и Арий Камень – два маленьких острова из группы Командорских островов.

От Никольского – районного центра Алеутского национального района до острова Топорков – всего три километра. Высота острова над уровнем моря не более пятнадцати метров. Его плоская вершина покрыта зеленью и густо заселена птицами – топориками и глупышами. На самоходной барже можно объехать остров минут за сорок, но подойти к нему трудно: он почти весь окружен рифами, на которых поселились бакланы, чайки, каюки.

Топорики роют норы до двух метров в глубину. Этих птиц настолько много, что можно поймать руками, но делать этого не следует – они умеют постоять за себя. Считается, что на островах Топорков и Арий Камень самые большие колонии топориков – до нескольких десятков тысяч.

Арий Камень находится примерно в четырнадцати километрах от острова Беринга. Погода нам не благоприятствовала, и поэтому самоходка «Восток» выйти в океан не решилась. Мы выбрали другой путь – поехали на моторном боте, лучше приспособленном для такого плавания. И, тем не менее, наше положение было неопределенным. В любой момент мог начаться шторм, и тогда пришлось бы возвращаться на корабль.

Через час двадцать минут мы достигли огромной скалы, северная вертикальная стена которой возвышалась над морем метров на пятьдесят. Так же отвесно она уходила под воду. Арий Камень состоит фактически из двух островов – отвесной скалы и такого же по размеру, однако более низкого – высотой в пять-шесть метров – скалистого массива. Между этими двумя островами имеется узкий, живописный, но опасный проход.

После безуспешной попытки высадиться на скалу, мы, миновав проход, попытались высадиться на более отлогий берег. Попытка удалась лишь со второго раза. Бот не мог задерживаться у берега без риска быть разбитым о скалы, и мы около часа в ожидании его возвращения осматривали остров, используя малейшую возможность для фотографирования птичьего базара.

Арий Камень, действительно, птичий базар: вся его поверхность занята гнездящимися птицами – кайрами, чайками, бакланами, белобрюшками. На той части острова, где мы высадились, нет никакой растительности – один голый камень. При сильном волнении волны пере-

катываются через весь остров. По периметру Арий Камень меньше островка Топорков, но он красивее и богаче разнообразием птиц. Птиц здесь никто не тревожит, поэтому вся доступная для гнездования площадь занята ими. На дальние скалы острова иногда вылезают сивучи. Скоро ботик возвратился, пристав на какое-то мгновение к скалистому берегу. Этого оказалось достаточным, чтобы мы с некоторым риском оказаться в пучине Тихого океана могли бы возвратиться обратно.

1980 год.

Первая фотография – на пограничном катере к скале Арий Камень (Тихий океан, волнение 4 балла). Остальные фотографии – Арий Камень: птичий базар.







Кубинский плакат

Мы снова на улице Корона 562. Директор мастерской Ясинто Галло Рамос приветствует нас как старых друзей. Обстановка здесь за два года почти не изменилась.

В большом просторном помещении стоят ручные станки для изготовления плакатов ксилографическим способом. Вся стена слева покрыта наиболее удачными отпечатками, созданными в мастерской за последнее время. Широка проблематика выставленных работ. Здесь произведения, относящиеся к героическим событиям Кубинской революции, национально-освободительному восстанию 1895-1898 гг., плакаты, призывающие к активному строительству нового общества. Много работ посвящено культурным и спортивным мероприятиям, туризму, традиционному карнавалу. Художниками отмечены такие важные события в политической жизни страны, как съезды партии; большое число плакатов посвящено советско-кубинской дружбе. Стало традицией, что плакаты выпускаются к общенародным праздникам – Дню победы Кубинской революции, 1 мая, годовщине Октябрьской революции, Международному дню защиты детей, Международному женскому дню и другим датам.

Плакаты изготавливаются небольшими сериями от 50 до 150 экземпляров.

Ясинто снял с деревянного сушильного стеллажа совсем новый, пахнущий свежей краской плакат: в его центре на ярко желтом фоне выделялись зеленые фигуры воинов трех родов войск революционных вооруженных сил с развевающимся кубинским знаменем, сверху надпись: «Против угроз одно решение – победить».

В 1927 году в Гаване открылась «Первая выставка нового искусства», организованная журналом «Авансе», на которой были представлены произведения молодых, прогрессивных художников Кубы. Выставка ознаменовала новый этап в развитии кубинского изобразительного искусства и положила начало новаторскому движению в кубинской живописи. Наиболее известными представителями этого движения были Вифредо Лам, Луис Мартинес Педро, Рене Портокарреро, Мариано Родригес и др. После победы революции перед кубинскими художниками открылись широкие возможности творчества. Пробудив народные таланты, революция создала благоприятные условия для их выявления и творческого развития. Через 50 лет после «Первой выставки нового искусства» новое поколение кубинских художников достойно продолжает дело своих предшественников.

Плакатное искусство следовало этим традициям и всегда сопутствовало революционным событиям. Являясь наиболее действенной формой политической агитации, обращаемой к самым широким народным массам, плакаты в доступной, доходчивой форме разъясняют политические цели и идеи. В процессе своего бурного и плодотворного развития плакат на Кубе чутко реагировал на все возникающие общественные проблемы, стал действенным оружием в борьбе за их разрешение. Плакаты боролись за здоровье человека, предупреждали о несчастных случаях на производстве и транспорте, пропагандировали исторические и культурные памятники. Высокий художественный уровень плакатов при таком тематическом разнообразии стал возможен благодаря привлечению к их созданию талантливых кубинских художников. Фантазия и лаконичность, прекрасное знание основных задач момента, яркий колорит делают каждый плакат настоящим произведением искусства. Хотя современные печатные станки активно вытесняют старые примитивные машины, предоставляя художникам большие возможности, отпечатки, выполненные ксилографическим способом, имеют свою неповторимую прелесть. Мастерская на улице Корона относится к числу последних, где техника еще не вытеснила ручной труд.

Сантьяго де Куба является важным культурным центром республики. Крепость Эль Морро, дом первого губернатора Кубы Диего Веласкеса (начало XVI века), дерево освобождения, под которым был подписан акт о капитуляции испанского гарнизона, расположенная в центре города сегодня уже всемирно известная казарма «Монкада» говорят о его историческом прошлом.

В старинном здании на вновь отреставрированной улице Эредиа расположилось отделение Союза кубинских художников. Здесь мы встретили наших друзей, известных на Кубе художников Педро Аррате и Хулию Вальдес. Они являются авторами многих из плакатов, изготавливаемых неподалеку на улице Корона. Педро показал нам свои последние работы и подарил номер журнала «Революция и культура» с интересно выполненной по его эскизу обложкой и посвященного культурной жизни Сантьяго. Хулия подробно рассказала о своих новых выставках и показала красочно исполненную афишу одной из последних экспозиций.

Совсем недавно Союз художников получил еще одну уютную мастерскую в Висте Алегре. Здесь молодые художники и скульпторы имеют все возможности для плодотворной работы: выставочный зал, литографические станки, печь для обжига декоративной керамики и многое другое. Директор мастерской, располагающий к себе молодой скульптор Альберто Лескай, удивил нас прекрасным знанием русского языка.

Позже мы узнали, что он многие годы жил в Ленинграде и закончил Академию художеств. Альберто сейчас работает над мемориалом «Антонио Масео» по заказу города Сантьяго. Он познакомил нас с работами своих питомцев и, узнав, что мы интересуемся плакатами, показал лучшие ксилографические плакаты художников города, представленные на выставке в Гаване.

Находясь на Кубе, нам часто приходилось видеть на стенах зданий и в помещениях выразительные и яркие плакаты. Несмотря на палящее солнце, и нередко проливной дождь, плакаты в течение месяца сохраняли свежесть на открытом воздухе. Это обеспечивалось самоотверженным трудом работников маленькой мастерской на улице Корона.

Плакаты художников Педро Аррате Гонсалес, Рокандо Танте Нельсон, Роберто Санабриа Эбора, Суиберто Гойре Костила, предоставленные автору статьи, демонстрировались на факультете прикладной математики – процессов управления во время традиционной Недели факультета в апреле 1983 года.

Этот очерк написан в соавторстве с доцентом Ариадной Александровной Петровой.

1980 год.

Первые 18 плакатов посвящены карнавалу и другим культурным мероприятиям, проводимым в городе Сантьяго де Куба. Остальные плакаты посвящены важнейшим политическим событиям и мероприятиям Кубы.

SEMANA DE LA CULTURA

EN EL XXV ANIVERSARIO DE LA LIBERACION DE SAN LUIS

NOVIEMBRE 2 AL 8

CARNAVAL

SEPT 4 AL 7

Palma

CARNIVAL
CARNIVAL
CARNIVAL
CARNIVAL

SAN LUIS DEL 31 AL 2 DE AGOSTO

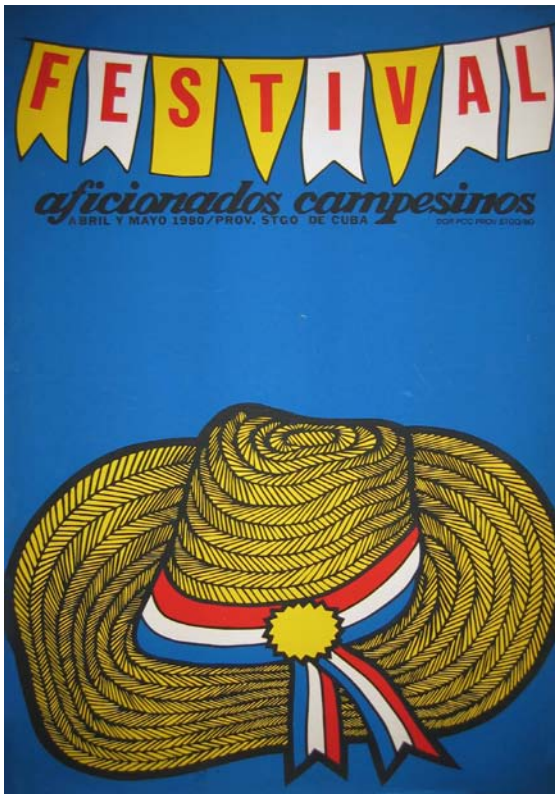
II FESTIVAL DE POESIA CUBANA

Santiago de Cuba - Noviembre - 1980



20 DE OCTUBRE
DIA DE LA
CULTURA
CUBANA

direccion sectorial
municipal de cultura
stgo de cuba



festival provincial del

CREADOR

musical stgo de cuba cnc oriente abril 74



Ilustración 74

EXPO DE CERAMICA

CIRCULO DE INTERES DE PIONEROS DEL TALLER CULTURAL GALERIA EL ZAGUAN 81



A poster for the 19th anniversary of the Cabildo Teatral Santiago. The background is a grid of colorful faces (yellow, red, blue) with various expressions. In the center is a circular logo with the text "CABILDO TEATRAL SANTIAGO" and two sun-like symbols. Below the logo, the text "XIX ANIVERSARIO DE SU FUNDACION" is written in large, bold, stylized letters. At the bottom right, there is a small logo and the text "21-5-80".

A poster for "abolengo" Conjunto Folklórico. The background is yellow. The central figure is a stylized, abstract representation of a person, composed of numerous horizontal lines in various colors (red, orange, black, white). Below the figure, the text "abolengo" is written in a large, bold, stylized font. Underneath that, "CONJUNTO FOLKLORICO" is written in a smaller, bold font. At the bottom right, there is a small logo and the text "DIRECTOR GENERAL JUAN BAUTISTA".

HOMENAJE A
ELECTO ROSELL

HOMENAJE ELECTORAL A
GALLE PEREZ DE
MONTANT
BANCOS, BANCOS
BANCOS, BANCOS
BANCOS, BANCOS

Chepin

EXPOSICION

OLEOS Y
TEMPERAS

JULIA VALDES
OMAR PUENTE

GALERIA ORIENTE 24 DE MARZO DE 1978

© 1978

EXPOSICION

Oleos y
Temperas

JULIA VALDES
OMAR PUENTE

GALERIA ORIENTE 24 DE MARZO DE 1978

© 1978

EXPOSICION
CIENCIA Y CULTURA

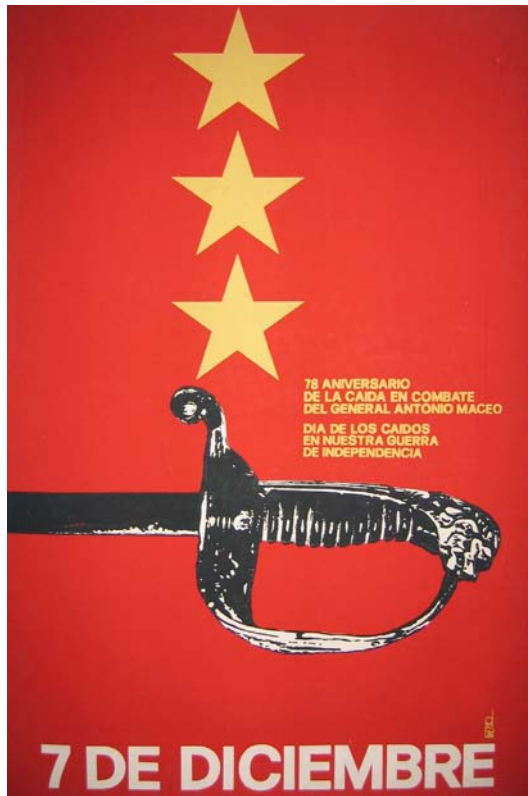
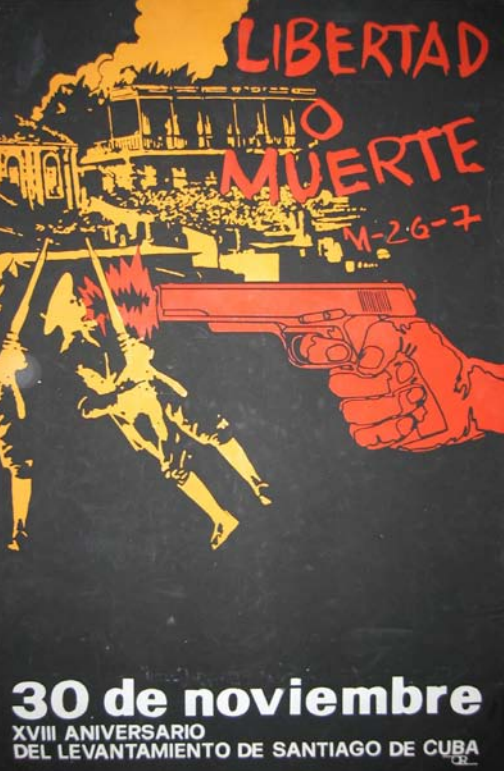
FERIA DE LA JUVENTUD DEL 10 AL 20 DE JULIO / 72

© 1972

FESTIVAL DE
AFICIONADOS
OBREROS

CNC-CTC
OTE

© 1978



FRENTE A LAS AMENAZAS LA
MISMA DECISION DE VENCER



YA ESTAMOS
EN COMBATE



jornada por el
día del trabajador de la cultura

diciembre 7 al 14/1982
santiago de cuba

"Historias de monte
adentro"



VERSION Y DIRECCION: RAMIRO HERRERO
AUTORES: RAFA ROMANOS, PEDRO CASTRO CARLOS TEATRO SANTIAGO DE CUBA

1ER

MILLON
DE ORIENTE
HASTA EL TERCERO NO PARAMOS

На острове Беринга

Море было спокойным, шел дождь, и берег острова был покрыт густым туманом. Разноцветные домики казались серыми, пристань уютной, и мы уже жалели, что оказались здесь.

Село Никольское, единственное поселение на острове Беринга, является одновременно административным центром Алеутского национального района, включающего в себя группу Командорских островов. Оно состоит из двух частей – верхнего и нижнего Никольского. Село хорошо благоустроено. Здесь имеется вполне современный Дом культуры, краеведческий музей, грубо вмонтированный в обезображенную церковь, несколько магазинов, школа, больница, три памятника Витусу Берингу, расположенные на расстоянии 10-15 метров друг от друга и построенные в различное время. В краеведческом музее много фотографий села относящихся к началу века. К сожалению, приходится констатировать, что внешний вид домов на фотографиях указывает на значительно более зажиточную жизнь островитян, чем теперь.

Дождь лил весь первый день, не переставая, и поскольку мы не могли усидеть на месте, то промокли до нитки и в целом чувствовали себя неважно. Здесь, на Командорских островах, солнце показывается всего на какие-нибудь 15-20 дней в году, поэтому существовала опасность, что всю неделю нам придется сидеть в гостинице, ограничиваясь небольшими прогулками в столовую и обратно. Такая перспектива не могла не угнетать. Однако на следующее утро погода улучшилась, выглянуло солнце, домики из серых превратились в разноцветные, окружающая тундра засияла зеленью и сочными красками цветов.

Мы начали наши походы по острову Беринга. Остров вытянут с северо-запада на юго-восток. Его протяженность – 75 километров, ширина местами достигает 20 километров. Северная часть острова представляет собой холмистую тундру, юг же горист, и берега обрываются неприступными склонами в океан, образуя частые «непроходы» вдоль прибрежного пляжа. На острове нет дорог, по которым могли бы передвигаться автомобили. Единственным транспортом здесь является гусеничный вездеход «ГАЗ-73» и, конечно, имеется возможность ходить пешком. К сожалению, использование гусеничных вездеходов нарушает хрупкую экосистему острова, разрушает легко уязвимый покров тундры; глубокая колея, образовавшаяся после многократного прохода вездехода, остается на несколько десятилетий, нарушая красоту и гармонию неповторимого ландшафта Командор. Руководители района знают об этом и бережно относятся к природе своего острова, поэтому поездки

на гусеничных вездеходах редки. На острове много озер. За Никольским сразу начинается целая система пресноводных озер, связанных между собой прозрачными речками и ручейками.

Наш первый маршрут проходил от Никольского (берег Тихого океана) мимо озера Саранного к Берингову морю в Старую Гавань, далее к мысу Буян и в бухту Командор, где находится могила Витуса Беринга – одинокий крест, поставленный на предполагаемом месте захоронения командора в начале века.

Из Никольского мы выехали рано утром на вездеходе. Передние стекла кабины постоянно засорялись грязью, так что из кабины невозможно было наблюдать и тем более фотографировать постоянно изменяющийся уникальный ландшафт. Поэтому мы разместились на крыше вездехода над предохранительной решеткой двигателя за кабиной. Место было, конечно, неудобным, сидеть пришлось на голом металле, мы не были защищены от ветра и грязи, поднимаемой гусеницами. Водитель отдал нам свою плащ-палатку, и это несколько облегчило наше положение. Путь предстоял далекий и долгий. Трудности сводились на нет неповторимой красотой и суровостью окружающей тундры, видом диких животных, обилием самых разнообразных птиц, неповторимыми красками океана и береговой линии, и красотой кристально чистых водопадов, низвергающихся с гор прямо к океану. Вездеход то влезал на крутые склоны, то нырял в глубокие овраги, мы с трудом удерживали равновесие.

После короткой остановки у озера Саранного мы поехали дальше. Через некоторое время, поднявшись на небольшой перевал, мы увидели Берингово море. У самого берега находится старая избушка для охотников и одиноких путников, проходящих по этим местам. Путь пролегал по песчаному пляжу в направлении к мысу Буян на юг. Был отлив, слева от нас на несколько сот метров уходил в море прибрежный риф, на котором были видны небольшие колонии бакланов, отдельными группками лежали нерпы. На небе ни единого облачка. Иногда прямо перед нами пробегали песцы, вдоль крутых склонов в море низвергались бурным потоком прозрачные водопады. Пляж был покрыт многочисленными нейлоновыми сетями, буями, поплавками, бутылками из-под виски и водки и прочими атрибутами культуры двадцатого века. Все это выносит на берег океан, не желая мириться с неразумной деятельностью человека.

Вскоре мы доехали до реки Буянки. Пройдя пешком до устья этой быстрой речки, мы обнаружили массу красивых камешков, которые выносятся речкой в море. За короткое время здесь можно набрать хорошую коллекцию яшм, агатов и опалов. Далее, обогнув мыс Буян, мы

направились к Бухте Командор. По дороге водитель вездехода остановился, и мы увидели справа рядом с машиной нейлоновую сеть с несколькими большими морскими крабами. Крабы были совсем свежими, и мы взяли их с собой.

Мы приближались к бухте Командор. Здесь 240 лет тому назад потерпело крушение судно «Святой Петр» под командованием капитана-командора Витуса Беринга. Судно чудом пронесло мимо рифов и выбросило на берег. Члены экипажа, высадившись, обнаружили обилие самых разнообразных животных и птиц, которые относились к ним доверчиво. Так что можно было предположить, что с людьми они никогда не встречались. Среди членов экспедиции был натуралист Стеллер, который впоследствии подробно описал встретившихся животных. Животный мир во всем своем разнообразии сохранился и до сих пор (конечно, не в количественном отношении). Исключение составляет странное животное, описанное Стеллером. Вот что пишет он по этому поводу: «...крупные экземпляры этого животного достигают 8-10 метров в длину и 200 пудов весу. До пула походит на тюленя, от пула до хвоста – на рыбу. Череп напоминает лошадиный. Покрытый шерстью и мясом, он до некоторой степени, особенно губами, похож на голову буйвола. Глаза этого громадного животного не больше овечьих; они лишены ресниц. Ушные отверстия малы и скромны; ушной проход настолько узок, что едва войдет в него горошина. Наружного уха нет и следа. Эти животные, как рогатый скот, живут в море стадами. Они нисколько не боятся человека. Их необыкновенная любовь друг к другу проявляется в том, что стоило только ударить одного из них, как другие бросались ему на выручку. Одни старались замкнутым кругом отстранить раненого товарища от берега, другие пытались перевернуть шлюпку, иные ложились на канат и старались вырвать гарпун из тела... Мы с удивлением наблюдали также как самец в течение двух дней подбирался к лежавшей на берегу убитой самке, как бы справляясь о ее состоянии. Но сколько мы ни ранили, ни убивали, они не уходили с этого места». Это животное впоследствии стали называть именем его открывателя Стеллера. В те времена корова Стеллера уже нигде на земле не водилась, и прибытие людей оказалось роковым для этого вида – буквально через какие-то 20-30 лет она исчезла совсем. В краеведческом музее в Петропавловске-Камчатском посетителям показывают обломки черепа и другие части скелета, о которых предполагают, что они принадлежат корове Стеллера.

Сама бухта Командор очень красива. Пологие склоны гор сплошь покрыты зарослями шеломайника, борщевика, крестовника и колосняка. Высота травы достигает человеческого роста. По зеленой долине течет

речка. Ее чистая вода привлекает сюда на нерест нерку и горбушу. Слева на склоне горы стоит одинокий железный крест – это и есть могила Витуса Беринга. Мы поднялись к могиле. Отсюда открывается прекрасный вид на бухту и окружающие горы. Риф, сплошной стеной идущий вдоль побережья, в одном месте обрывается, возможно, именно в этом месте «Святому Петру» удалось проскочить и выброситься практически невредимым на берег.

По дороге в Никольское мы остановились и выпили чаю в одинокой избушке в Старой Гавани и около часа ночи были уже в гостинице.

Мы уже довольно хорошо обследовали окрестности села и его хозяйство. Основным промыслом здесь является звероводство (имеется зверозавод по разведению норки), охота и рыболовство. Охота и рыболовство включают в себя богатый промысел котиков, который дает ощутимые валютные поступления. За короткий срок стадо котиков сильно выросло, однако в настоящее время наблюдается тенденция замораживания дальнейшего роста. Перед руководством острова стоит сложная экономическая проблема – сохранить стадо котиков, сивучей и каланов на существующем уровне, обеспечить устойчивый доход от отстрела и, с другой стороны, развивать необходимые для нормальной жизни села отрасли хозяйства: звероводство, животноводство, птицеводство, рыболовство и т.д.

На северо-западе острова находится ближайшее к Никольскому лежбище котиков. Вездеходу запрещено доходить до лежбища, и он останавливается примерно в километре у двух деревянных домиков для научных сотрудников. Дальше надо пройти пешком до смотровой площадки, откуда открывается вид на океан, широкий песчаный пляж, прибрежные рифы, сплошь усеянные котиками, сивучами и морскими тюленями. Котики занимают пляж и прибрежные рифы, на более далеких рифах желтеют колонии сивучей, а на самых далеких виднеются серые тучи морских тюленей. Популяции котиков, сивучей и тюленей вполне уживаются друг с другом. У сивучей, так же как и у котиков, большая разница между самцами, вес которых достигает 250 килограммов, и самками, весящими около 60 килограммов.

Пройдя дальше от площадки вправо вдоль берега, можно подняться на живописную скалу, откуда открывается захватывающий вид на берег, который здесь покрыт отполированными гранитными валунами. На них греются сивучи и котики, совершенно сливаясь с цветом камня.

Последний день, так же как и первый, оказался хмурым и туманным. Вечером в бухту зашел теплоход «Николаевск». Посадка на теплоход затянулась, волнение не давало возможности производить ее с самоходной баржи. Но все закончилось благополучно, пассажиров поса-

див в огромную сеть, краном подняли на теплоход, и на следующий день мы были уже в Петропавловске.

1980 год.

Первая фотография – устье реки Буянки. Вторая – лежбище котиков. Третья – вездеход ГАЗ-73. Четвертая фотография – богатая добыча. Пятая – у могилы В. Беринга. Шестая – тихоокеанский краб. Седьмая фотография – сумерки на острове Беринга.









Снова на Кубе

Гавана

«ИЛ-62М», выполняющий рейс №430 Аэрофлота, коснулся взлетно-посадочной полосы аэропорта «Хосе Марти». Из 124 пассажиров едва ли кто-нибудь сумел точно зафиксировать момент посадки – настолько мастерски она была выполнена. Через несколько минут мы уже сходили по трапу, с удивлением ощущая непривычную для здешних мест прохладу. Аэропорт сильно изменился. Мощные турбореактивные лайнеры авиакомпаний «Кубана», «Аэрофлот», «Интерфлуг» и других заполняли пространство между нами и зданием аэровокзала. Не успели мы закончить необходимые формальности, как услышали голос: «Здравствуйте, рад приветствовать вас на кубинской земле!» Это был наш давний знакомый Альдо Менандес, который вместе с представителем Министерства высшего образования приехал встречать нас в аэропорт.

Альдо Менандес – известный кубинский художник и большой друг нашей страны. Одновременно он является редактором журнала «Революция и культура», в котором часто выступает со статьями по истории кубинского и зарубежного искусства. В течение нескольких дней, которые мы провели в Гаване перед отъездом в Сантьяго, Альдо Менандес был нашим гидом.

Хотя мы были хорошо знакомы с Гаваной и ее достопримечательностями, этот город вновь произвел на нас неизгладимое впечатление. Улицы Ведадо стали как будто шире, дома светлее, наряднее, на месте городской свалки на 23-й улице появился изящный памятник Дон-Кихоту. Старые здания на Малеконе и Пассо с причудливыми террасами и портиками блестели свежестью разноцветной окраски. Кафедральная площадь и площадь перед зданием дворца губернаторов выглядели нарядно и преобразованы.

Повсюду в Старой Гаване встречались многочисленные группы советских, канадских, мексиканских и других туристов. С улиц исчезли старые автобусы английского производства. Их заменили комфортабельные кубинские автобусы «Хирон-II». Исчезли очереди у автобусных остановок, ресторанов, кафетериев, морожениц. Заметно оживились торговые ряды на главных улицах. Приветливо раскрыли свои двери многочисленные музеи кубинской столицы: Национальная галерея Кубы, Музей истории Гаваны, Музей революции, Музей Наполеона и другие. Интересно, что в Национальной галерее мы смогли познакомиться не только с кубинским искусством, но и с искусством Мексики. С помощью Альдо Менандеса мы открыли для себя современных ку-

бинских художников, таких, как Р. Портекорреро, А. Пелаэс, Ф. Понсе де Леон и других.

Альдо Менандес оказался очень интересным собеседником, поскольку он обладает обширными знаниями не только в области искусства, но и в области литературы. Альдо Менандес, как выяснилось, является не просто знатоком русской и советской культуры, но и страстным ее пропагандистом. В ближайшее время на Кубе выйдет в свет его книга об искусстве 20-30-х годов в Советской России. Кроме того, Альдо Менандес ведет активную работу в Союзе художников Кубы по пропаганде мировой культуры. Было очень жаль расставаться с этим симпатичным 35-летним художником, со столицей, но нас ждала работа в Сантьяго. На прощанье Альдо Менандес подарил нам несколько своих новых работ.

Сантьяго

В Сантьяго мы отправились разными маршрутами: одни – самолетом (полтора часа пути), другие – поездом (18 часов пути). И та, и другая поездки были очень интересными, поскольку дали возможность ознакомиться с развитием транспорта в Республике Куба. Я поехал на поезде. Он состоял из новых комфортабельных вагонов аргентинского производства и советского тепловоза. В вагоне было прохладно из-за отлично работающего кондиционера и после сорокаградусной жары на улицах Гаваны это было вначале приятно. Однако вечером стало настолько холодно, что мне не удавалось заснуть. Кубинские пассажиры были уже знакомы с этим обстоятельством и захватили с собой покрывала, я же сдал свой чемодан в багаж и мерз в рубашке с коротким рукавом.

И вот, наконец, мы в Сантьяго – втором по величине и значению городе Кубы. На улице нестерпимая жара, и стало немного легче. Меня привезли в большую одноэтажную касу (дом), где кроме меня жила еще доцент исторического факультета нашего университета Ариадна Александровна Петрова. Она оказалась милой и современной женщиной. Увидев мое плачевное состояние, она предложила бутылку вина и крепкий кофе. Через некоторое время я снова пришел в себя.

Сантьяго является также одним из самых старых городов острова – основан в 1514-1515 гг. первым губернатором Кубы Диего Веласкесом. Сохранился и в настоящее время используется в качестве музея мебели один из первых домов Сантьяго, расположенный на кафедральной площади. Восстановлено также несколько домов XVI-XVII вв. на улице Эредиа в центре города.

Эти и другие интересные сведения по истории города мы узнали от доктора Пратда, известного специалиста по истории кубинской архитектуры, страстного патриота города и реставратора многих архитектурных памятников колониальной эпохи, в том числе крепости «Эль-Морро», запирающей вход в бухту Сантьяго.

«Эль-Морро» является типичным испанским крепостным сооружением средневековой эпохи, выстроена с учетом окружающего рельефа, окружена крепостным рвом, который не заполняется водой. С башен крепости открывается захватывающий вид на бухту и город Сантьяго, расположенный на трех террасах, образованных горами Сьерра-Маэстры.

Среди исторических памятников, которыми очень богат город, выделяются мемориал участникам штурма и защитникам Сан-Хуанских высот (1898 г.), дерево освобождения, под которым был подписан акт о капитуляции испанского гарнизона – одного из последних оплотов колонизаторов на Кубе, и, конечно, памятники, связанные с событиями совсем недавнего прошлого. Ведь основные события революции 1959 г. на Кубе происходили именно на территории провинции Орьенте, центром которой являлся город Сантьяго.

В нескольких десятках километров от города находится гранха «Сибоней», где готовился знаменитый штурм казарм Монкада (сейчас здесь мемориальный музей). В центре города расположены сами казармы, в которых сейчас находятся музей и школа. Жители Сантьяго бережно хранят память о своем революционном прошлом и стремятся быть достойными своих героев.

Сантьяго 80-х годов XX века – крупный промышленный, научный и культурный центр Республики.

Нефтеперерабатывающие заводы, фабрика обуви, текстильные предприятия, завод пива и знаменитого кубинского рома, огромный порт – таков современный облик города.

Университет «Ориенте», с которым ЛГУ имеет договор о сотрудничестве, относится к числу старейших учебных заведений страны. В теперешнем здании он функционирует с 1947 г. Организован по типу наших университетов, однако имеет и специфику: так, в число факультетов университета входят медицинский и строительный. Преподавательский состав университета молод, и поэтому пока по большей части не «остепенен». Задачей ближайшей пятилетки является усиление научной работы преподавателей и защита ими кандидатских диссертаций. И студенты, и преподаватели университета проявляют большой интерес к СССР, уровень знаний о нашей стране за последнее десятилетие резко возрос. Особенно большой интерес вызвала лекция о ленинских местах

Ленинграда, который является побратимом Сантьяго. Кстати, в ближайшее время должна вступить в строй новая гостиница «Ленинград». В прекрасном состоянии телефонная связь с нашим городом. В течение часа можно позвонить из Сантьяго в Ленинград.

Славятся по всей Кубе созданные в мастерской на улице Корона, 56 знаменитые плакаты и афиши. Фантазия и лаконичность, прекрасное знание основных задач момента, яркий колорит делают каждый плакат настоящим произведением искусства. Во время экскурсии в мастерскую мы познакомились с ее лучшими работниками – Томасом Прьето Пи, Мисоэлем Фохардо, Эсперансой Эрнандес, Идельберю Пунте, которые рассказали нам о технологии производства плакатов и с большим интересом расспрашивали нас о жизни в СССР.

Крупным культурным центром Сантьяго является отделение Союза кубинских художников, расположенное в старинном здании на улице Эредиа. Здесь мы познакомились с молодой, но уже известной на Кубе и за рубежом кубинской художницей Хулией Вальдес. Ее последние работы «Крестьянская музыка» и «Музыка и город», написанные в современной манере, произвели на нас огромное впечатление полетом фантазии, прекрасной техникой и неповторимостью красок.

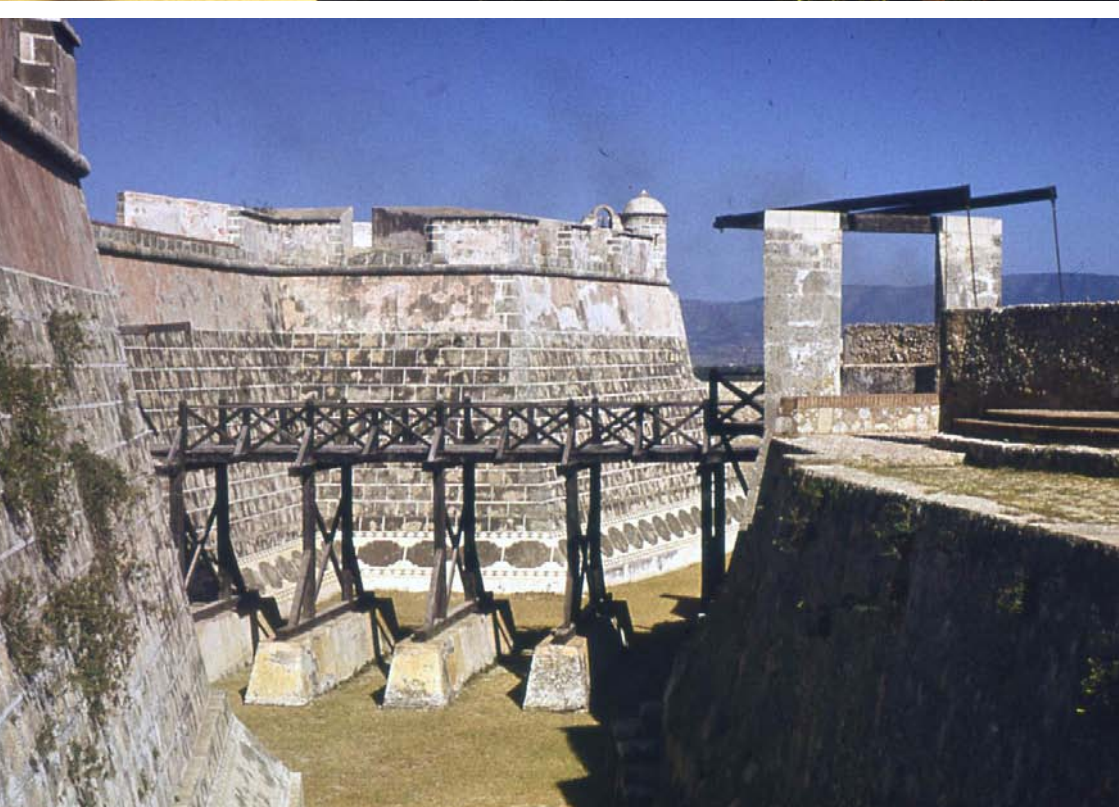
Большие достижения кубинского народа за последние 20 лет наблюдаются во всем – в строительстве новых жилых кварталов, реконструкции старых, в возросшем уровне жизни рядовых кубинских граждан. Однако строить социализм в стране, расположенной в непосредственной близости от цитадели империализма – США, дело, конечно, непростое. Особенно сложна борьба в области идеологии.

Как отметил Ф. Кастро в своей речи на II съезде Компартии Кубы, апрельско-майские события 1980 года продемонстрировали возросший уровень сознания кубинского народа. Однако эти события также показали, что у революционеров не должно быть самоуспокоенности, они всегда должны быть начеку – и направить все силы на решение задач, поставленных партией и народом. На II съезде были также проанализированы неудачи пятилетки 1975-1980 гг. Новый пятилетний план поставил перед кубинским народом задачу правильного использования имеющихся ресурсов страны для дальнейшего усиления ее индустриализации. Среднегодовой прирост общественного продукта будет равняться к концу пятилетки пяти процентам, планируется завершение строительства объектов, начатых в 1975-1980 гг., улучшение использования старых капиталовложений, дальнейшее развитие легкой промышленности и сельского хозяйства.

Кубинский народ, и в этом мы убеждались в Сантьяго на каждом шагу, обладает достаточными возможностями для решения новых экономических и политических задач.

1980 год.

Первая фотография – Гавана, вид с балкона музея Наполеона Бонапарта. Вторая – Сантьяго де Куба, крепость «Эль-Морро». Третья – Сантьяго де Куба, улица. Четвертая – Улицы в старой Гаване. Пятая фотография – отель «Вашингтон» в Гуантанамо. Шестая – Тринидад, улица. Седьмая – улица в Сантьяго де Куба. Восьмая – улица в Тринидад. Девятая и десятая фотографии – кафедральный собор в Сантьяго де Куба. 11-я фотография – центр старой Гаваны. 12-я – Гавана. 13-я фотография – отель «Хилтон» в Гаване. 14-я – пейзаж в провинции Ориенте. 15-я фотография – уборка сахарного тростника.















Кунашир

От Южно-Сахалинска до Корсакова по шоссе 41 км. Дорога находится в хорошем состоянии, и поэтому мы менее чем за час добираемся до центра города. Корсаков основан в 1876 году как Корсаковский пост, статус города он получил в 1946 году. Сегодня это важный промышленный и транспортный центр Сахалинской области в южной части острова, на берегу залива Анива. В городе чисто и уютно, набережная застроена красивыми многоэтажными домами. Теплоход находится у причала, и мы через два часа, пройдя необходимые формальности, выходим в Охотское море. «Григорий Орджоникидзе», относительно современный теплоход постройки середины 60-х годов, относится к большой серии судов класса «Литва», которые можно встретить в Черноморском и Балтийском пароходствах. Обладая небольшим водоизмещением (5600 т.), комфортом и скоростью в 17,5 узлов, он удобен в эксплуатации на морских пассажирских линиях. Прежде чем попасть на Кунашир, нам надо было заехать в Курильск на остров Итуруп и оттуда, свернув на юг, подойти к Кунаширу с западной стороны.

В 14 час. 30 минут следующего дня «Григорий Орджоникидзе» встает на рейд в большой бухте, на правом берегу которой находится Южно-Курильск – аккуратный поселок и административный центр острова Кунашир. Слева возвышается покрытый зеленью вулкан Менделеева, а справа вдали вулкан Тятя, последнее извержение которого произошло в 1973 году. Мы выходим на берег и, не заезжая в Южно-Курильск, на попутной машине едем на юг в Горячий пляж – небольшой поселок, расположившийся в отрогах вулкана Менделеева рядом с многочисленными термальными источниками. Дорога идет вначале берегом бухты, затем, углубившись в лесистые сопки, вновь выходит к океану. Перед нами деревянные домики, пар от термальных источников и высокие ворота с надписью «Горячий пляж».

Следующий теплоход приходит на четвертые сутки и направляется далее на Шикотан. Это определяет время нашего пребывания на острове. Как-то, находясь еще в Ленинграде, перелистывая старые журналы, я обнаружил на третьей странице обложки одного из номеров «Вокруг света» фотографию мыса «Столбчатый» на острове Кунашир. Сумеем ли мы туда попасть? Оказалось, что до мыса «Столбчатый» от нас около 70 км, так что за день можно вполне достичь мыса и вернуться обратно. Первый день пребывания на острове мы посвятили этой поездке. Дорога вначале идет на север в направлении Южно-Курильска, затем, не доходя до него, сворачивает налево, и, проходя мимо довольно мрачного

«Черного» озера, пересекает остров в его наиболее узкой части, выходя рядом с живописной лагуной к побережью Охотского моря. Далее она поворачивает на юг, и идет пляжем, теряясь в нескольких километрах от мыса.

Мыс представляет собой огромную, отвесную, высотой около 40 метров скалу, состоящую из пригнанных друг к другу правильных шестиугольных цилиндров. Скала упирается в базальтовое плато, на котором, как на мостовой, плотно упакованы правильные шестиугольники. Кое-где, возвышаясь над берегом, они образуют «рощи» каменных шестигранных столбов, выстроившихся в шеренгу и уходящих в прозрачную гладь голубого моря. Неожиданно поднимаясь над поверхностью воды, они превращаются в многочисленные прибрежные островки. Эти скалистые острова, отражаясь в воде, создают фантастические картины, напоминающие пейзажи Гаспара Давида Фридриха. Мы с удивлением наблюдали правильные геометрические фигуры и не могли поверить, что все это создавалось без участия человека. Домой возвратились поздно вечером.

На следующий день мы планируем достичь фумарол вулкана Менделеева. Склоны вулкана покрыты хвойно-широколиственными лесами с подлеском из курильского бамбука и кедрового стланика. Его высота 800 метров и наиболее интересные фумаролы находятся на северном склоне, на высоте 550 метров. В поселке нам указывают примерное направление движения. Надо выйти к речке Кислой, которая берет начало прямо из кратера, и подняться по ней вверх настолько, насколько это окажется возможным. Мы не пожалели, что везли с собой из Ленинграда болотные сапоги и отправляемся в путь. Окрестные холмы окутаны густым туманом, и моросит дождь. Мы поднимаемся, преодолевая заросли бамбука, утопая в сочной траве, которая иногда покрывает нас с головой. Перейдя несколько горячих речушек, подходим к краю глубокого оврага; туман немного рассеивается и перед нами во всем великолепии предстает зеленеющая громада вулкана, вниз по его крутым склонам из дымящих вдалеке фумарол сбегает речка Кислая, образуя многочисленные водопады и перекаты. Цепляясь за ненадежный кустарник, мы спускаемся к речке и теперь уже, продвигаясь вверх по руслу, приобретаем уверенность, что идем правильно. Мы взбираемся по красному отшлифованному граниту, проходим мимо причудливых валунов и выходов серы. Яркая зелень склонов оврага контрастирует с серо-зеленой водой речки и натертыми до блеска разноцветными камнями на дне. Но вот деревья исчезают, облака остаются где-то под нами, выглядывает солнце, и мы достигаем уровня альпийских лугов. Речка превращается в кипящий грязевой поток, то тут, то там попадают вы-

ходы термальных вод. Пройдя вверх по течению еще сотню метров, мы останавливаемся перед глубокой расщелиной. Дальше из-за обильного выхода газов ничего уже не видно. Мы находимся в кратере. Запах серы не позволяет здесь долго задерживаться, кипящие потоки воды проходят прямо под ногами, причудливые серные отложения, напоминающие иногда огромные жаровни с выходящим из многочисленных отверстий газом, дополняют адский пейзаж. Мы делаем несколько шагов вперед и понимаем, что двигаться дальше неразумно и опасно. Поспешно, почти не дыша, снимаем фильм, фотографируем на цветную и черно-белую пленку. Получится ли что-нибудь из этих снимков?

Обратно идти легче, дорога уже известна. Мы сделали 14 км, столько же надо пройти обратно. Напрягаем силы, чтобы успеть к ужину. Последние километры идем в полной темноте.

Вулкан Головнина находится в южной части острова Кунашир. Названный в честь русского мореплавателя Василия Михайловича Головнина, совершившего в начале прошлого века первую съемку Курильских островов, он по праву считается одним из наиболее замечательных вулканов нашей страны. За один день добраться до него из Горячего пляжа без машины невозможно, и мы очень обрадовались, когда нам обещали дать во второй половине дня поселковый ГАЗ-69, предупредив о тяжелой дороге и нежелательности спуска на машине в кальдере. Выехали мы после обеда. Дорога, сперва углубившись в остров, обогнула с юга вулкан Менделеева и вышла на побережье Тихого океана. Потом она вновь отошла от берега и мы, свернув с основного направления вправо, поехали по проселку, пересекая остров с востока на запад. У самого Кунаширского пролива, мы поднялись на гребень большой, диаметром около 5 км, кальдеры, сплошь покрытой сочной зеленью, кустарником, и одиноко стоящими деревьями. Кольцевой гребень, высота которого местами достигает 500 метров, окружает ее со всех сторон. Справа от нас, заполняя почти половину кальдеры, синее озеро «Горячее», слева от него, примерно в середине, виднеется мощный кратер взрыва с небольшим серым озером, над которым поднимаются обильные испарения.

До кратера еще далеко, и мы можем не успеть возвратиться засветло домой. Поэтому, несмотря на наставления, полученные в поселке, включая дубликатор, и машина на минимальной скорости сползает вниз по отвесному склону. Спуск проходит благополучно, внизу дорога оказывается вполне приемлемой, и мы скоро достигаем гребня внутреннего кратера у озера Кипящее. Диаметр озера равен примерно 90 метрам, температура воды достигает 80 градусов. Мы спускаемся пешком в кратер и фотографируем места выхода газов на западном берегу озера.

Прорубая узкий проход в стенке кратера, из него вытекает серная речка, выпадающая через несколько десятков метров в озеро Горячее. Надо возвращаться обратно. Ничто не нарушает девственной красоты уникального природного ландшафта. Подъехав к склону и вновь включив дубликатор, пытаюсь выбраться из кальдеры по прежнему пути. Остается всего несколько метров до гребня, двигатель глохнет и, несмотря на торможение, машина с неподвижными колесами скользит вниз по склону. Создается опасная обстановка, я машинально включаю заднюю передачу и осторожно выворачиваю руль влево, одновременно отпуская педаль тормоза. Машина некоторое время, опасно накренившись набок, катится вдоль склона, потом задние колеса попадают в спасительную ямку, и мы останавливаемся на середине пути параллельно гребню кальдеры.

При второй попытке мы совершаем искусственный зигзаг с тем, чтобы сделать угол подъема доступным для нашего вездехода. Попытка увенчивается успехом, и газик благополучно выползает наружу. Солнце садится за находящиеся в нескольких километрах к западу от нас зубчатые горы острова Хоккайдо. В этом отдаленном уголке нашей великой Родины Япония кажется страной заходящего солнца.

Возвращение проходит без дополнительных приключений, и мы довольные ложимся спать в ожидании завтрашнего рейса на Шикотан.

1982 год.

Первая фотография – фумаролы на вулкане Менделеева. Вторая и третья – серная речка в районе вулкана Менделеева. Четвертая фотография – в жерле вулкана Менделеева. Пятая – мыс Столбчатый. Шестая – вулкан Головина. Седьмая фотография – мыс Столбчатый.









В дельте Лены

За два дня до отплытия стало ясно, что «40 лет ВЛКСМ» из-за ледовой обстановки не сможет выйти в море Лаптевых, и последние 150 км от бухты Сокол до Тикси придется добираться вертолетом или на гусеничном вездеходе. Из Якутска мы выехали рано утром 18 июня 1981 года. Четыре года назад, в это же время, мы с Григорием Васильевичем Томским, старшим преподавателем математического факультета Якутского университета, поднялись вверх по Лене до Ленских Столбов и поселка Тит-Ары. На этот раз мы направлялись на север, к берегам Ледовитого океана. Первые километры пути казались скучными, шел дождь, был густой туман и вокруг почти ничего не было видно. Но через несколько часов небо прояснилось. Засияло холодным северным светом солнце, и окружающая природа оживилась, радуя контрастом красок, и бесконечной далью зеленеющей тайги. На горизонте засинели отроги Верхоянских гор, берег стал обрывистым, на крутых известковых склонах, чудом удерживаясь, стояли одинокие сосны и лиственницы. Лена здесь достигает ширины (вместе с протоками) 8-10 км. Фарватер петляет из-за мелей по реке, поэтому корабль идет вплотную то к одному, то к другому берегу. После впадения притоков, Алдана и Вилюя, Лена разливается, достигая местами до 40 км, Берегов почти не видно и ощущение реки теряется.

Первая остановка – Сангар – небольшой шахтерский поселок на правом берегу Лены. Это последний пункт, до которого имеется регулярное сообщение от Якутска на теплоходах типа «Ракета». Поселок строился, по-видимому, без определенного плана. Дома сплошь деревянные, преобладают одноэтажные постройки, но имеются двухэтажные многоквартирные дома, и Дом культуры с колоннадой. Вдоль берега беспорядочно разбросаны домики-гаражи для моторных лодок. После нескольких попыток мы пришвартовались к дебаркадеру с надписью «Сангары» и приняли заждавшихся пассажиров. Была полночь, солнце заходило за горизонт, берега стали совершенно безлюдными, горы исчезли. Мы сделали короткую остановку у острова Медвежий, где несколько пассажиров высадились на песчаный берег, чтобы на катере добраться до с. Бестях, расположенного на одном из протоков Лены. Жители Бестяха, якуты и эвенки, занимаются охотой, рыболовством, разведением ценных пушных зверей (черно-бурая лисица и голубой песец) и оленеводством. Следующий день выдался солнечным, но с Ледовитого океана дул холодный ветер, температура понизилась до 10°C, волнение на реке усилилось. К обеду ветер стих, облака исчезли с горизонта, а на корме даже можно

было загорать. Слева по курсу на фоне бескрайней равнины возвышалась небольшая гора Аграфена. В этом месте проходит Полярный круг. Разумеется, после его прохождения никакой резкой перемены пейзажа мы не почувствовали: все та же бескрайняя гладь реки и зеленая равнина, уходящая далеко за горизонт. К вечеру слева по борту показался обрывистый берег с выходами угольных пластов. Мы приближались к поселку Жиганск, отмеченному почти на всех картах мира. Он расположен на трассе по левому берегу Лены. Внешне Жиганск выгодно отличается о г. Сангара. Радует многоцветие, добротных двухэтажных многоквартирных домов. Такие постройки, по-видимому, типичны для районов Крайнего Севера. Точно такие же дома нам приходилось встречать в с. Никольское на о. Беринга. Вместе с тем основную часть строений составляют одноэтажные домики, находящиеся в хорошем состоянии. Григорий Васильевич прожил в Жиганске около 10 лет, учился здесь в школе и поэтому считает Жиганск своей второй родиной. Его отец развозил на катере грузы в окрестные села, расположенные в радиусе 200–250 км. В тяжелые переходы он брал с собой сына. В Жиганске дебаркадера не оказалось и нам пришлось приставать к плотам, по которым при некоторой сноровке можно было достичь берега. Высадка и посадка пассажиров продлилась около двух часов, поэтому мы решили пройти в центр поселка, где встретились со школьными друзьями Григория Васильевича. Нас пригласили в гости, встреча затянулась, и мы едва успели на теплоход.

Было около 10 часов вечера, половина пути уже пройдена. Кругом на десятки километров ни единой души, ни одного парохода, ни одной машины. Трудно передать словами девственную красоту окружающего ландшафта и те чувства, которые он вызывает. Вероятно, думалось мне, в ближайшее время будет создана информационно-вычислительная машина, которая, используя визуальную информацию и набор стандартных программ-описаний, сумеет скомпилировать описание окружающего ландшафта на уровне писателей или поэтов.

Утром следующего дня заметно похолодало. Вдоль берегов показались лежащие в беспорядочном нагромождении ледяные торосы, оставшиеся от недавнего ледохода. Мы подошли к якутскому поселку Сиктях на левом берегу реки. Стая «казанок» окружила первый теплоход навигации.

Река в этом месте стала сужаться. В окружающем пейзаже начали преобладать сине-серо-коричневые тона, кое-где белел снег. Небо стало пасмурным, лес по берегам стал редким, деревья – карликовыми. Многочисленные протоки и острова совсем исчезли. Берега стали более обрывистыми – мы приближались к отрогам Хараулахского хребта.

Капитан корабля Владимир Александрович Федоров рассказал нам много интересного об обычаях якутских местных жителей, условиях плавания на Лене и теплоходе «40 лет ВЛКСМ». Оказывается, что этот теплоход был построен в ГДР в 1952 году. Несколько лет назад его предполагали снять с эксплуатации, однако, по инициативе команды он был отремонтирован и вновь поставлен на линию. Дело в том, что современные многопалубные речные теплоходы из-за низкой посадки и большой парусности не могут надежно работать в условиях Арктики, где часты сильные штормы и ветры, в особенности на маршрутах, включающих выход в Ледовитый океан. Наш маршрут относился, как раз к числу таких, поскольку для того, чтобы попасть в Тикси, необходимо выйти из Лены в открытое море, хотя как мы уже упоминали, из-за ледовой обстановки в дельте реки в данном случае выход в море оказался невозможным.

За Сиктяхом Лена делает дугу и врзается в отроги Чекановского кряжа. Высота левого берега достигает 150-250 м. Правый берег тоже обрывист. Вдали видны заснеженные вершины Хараулахского хребта. К вечеру с правого борта показалось селение Кюсюр, куда ехало большинство пассажиров. Почти все население вышло встречать теплоход. Здесь, живут, в основном, эвенки и якуты. Разноцветные домики приятно радуют глаз и оживляют суровый арктический пейзаж. В поселке есть школа, новый Дом культуры, существует постоянная авиационная связь с Тикси. Дома одноэтажные, однако, имеется и несколько двухэтажных многоквартирных зданий. В Кюсюре есть звероферма, где выводят голубого песца. Но этот вид хозяйственной деятельности пока является убыточным, поскольку песец требует большого количества свежей рыбы и мяса, заготовка которого в условиях Крайнего Севера обходится очень недешево. Руководство Булунского района, в который входит Кюсюр, уделяет большое внимание сохранению поголовья ценных зверей и активно борется с браконьерством. Однако случаи браконьерства и бесхозяйственного отношения к животному миру еще не изжиты. Зачастую отстрел оленей ведется бессистемно, число убитых животных превосходит запланированное, охота ведется без должного соблюдения сроков.

За Кюсюром начинаются самые красивые места на Лене. Течение усиливается, река сужается до 3-4 км, скалистые горы с обеих сторон подступают вплотную к реке. В этом районе постоянно штормит. Погода и нас также не баловала, начался сильный дождь, дальние горы скрылись в густом тумане, на свинцовых волнах реки показались «барашки». К вечеру погода немного успокоилась. До бухты «Сокол» оставалось еще около 250 км. Мы хотели выспаться, чтобы отдохнуть перед

предстоящим переездом от бухты Сокол в Тикси, но Владимир Александрович предупредил, что не допустит, чтобы мы проспали самые красивые места на Лене. Действительно, примерно в три часа ночи он разбудил нас и предложил подняться с ним на мостик. Было совершенно светло, сильный северный ветер сбивал с ног, теплоход шел узким проходом между высокими, образующими каньон, берегами. В расщелинах лишенных растительности гор лежал снег. Через некоторое время горы расступились, и справа по курсу показался большой остров, скалистые берега которого возвышались над уровнем реки на 10–15 метров. Его поверхность была совершенно плоской, напоминая взлетную полосу аэродрома, на которой был виден вездеход и несколько палаток геологов. За островом Лена опять разлилась вширь и разделилась на рукава и протоки. Примерно через полтора часа слева на берегу показалось несколько деревянных домиков. Это рыбацкий поселок Тит-Ары. Людей не было видно и на протяжный гудок теплохода откликнулось лишь несколько собак, выбежавших на берег. Поселок расположился в очень красивом месте. Прямо напротив него возвышались покрытые многочисленными снежинками скалистые горы, отвесно спускающиеся к реке. Мы возвратились в каюту, однако спать пришлось недолго. Теплоход подходил к острову «Столб». Остров представляет собой почти отвесную скалу, возвышающуюся над рекой на 200–250 метров. Здесь и начинается дельта Лены. Остров как бы разделяет основные протоки дельты. Мы свернули вправо по Быковской протоке и оказались в небольшой бухте. На берегу стояло несколько одноэтажных домиков, вокруг в хаотическом беспорядке была разбросана разнообразная техника и то, что от нее осталось после продолжительной эксплуатации. Это и был последний пункт нашего путешествия на теплоходе – бухта «Сокол». Домики принадлежали полярной станции «Столб», начальник которой ленинградец Николай Никитич Федоренко вышел встречать теплоход. Мы попрощались с капитаном, шлюпка отчалила, и через несколько минут мы были уже на берегу. До Тикси оставалось еще 150 км. Существовало две возможности продолжить путь: вертолетом или на гусеничном вездеходе. Вторая возможность сразу отпала, поскольку, начиная с этого года, поездки на вездеходах по тундре строго лимитируются. Эта мера вызвана тем, что гусеничные вездеходы оставляют незаживающий шрам на покрове тундры и тем самым наносят невосполнимый ущерб хрупкой экосистеме и природному ландшафту. Была еще возможность доплыть на катере до залива Неелова (оттуда до Тикси 3–4 км через узкий перешеек, отделяющий бухту Неелова от бухты Тикси, которая была забита льдами). Однако капитан катера «Гидролог», находившегося в распоряжении полярной станции, был здесь новым

человеком и недостаточно хорошо знал фарватер, а соответствующие знаки в этом районе Лены еще не были установлены, что и послужило причиной возвращения нашего теплохода в Якутск. Таким образом, оставалось ждать вертолет. Погода была нелетная, и нам ничего не оставалось, как провести ночь на станции. Вместе с нами ночевала и группа геологов из Якутска, они также направлялись в Тикси.

Здесь созданы вполне удовлетворительные условия для работы сотрудников. Имеются киноустановка, бильярд, хорошая библиотека. Над станцией возвышается небольшая гора Кэриэс Хайа (выс. 200 м) скалистым обрывом спускающаяся к Лене. С ее вершины открывается впечатляющий вид на окрестности. К западу от станции виден остров «Столб», рядом с ним на севере расположился остров, носящий имя Де Лонга. Здесь же находится могила руководителя американской арктической экспедиции на шхуне «Жанетта». Далеко на горизонте видны заснеженные вершины пологих гор и бескрайняя дельта Лены.

Весь следующий день мы провели в ожидании вертолета. Погода улучшилась, и можно было надеяться на благополучный отъезд. Вечером, отчаявшись от долгого ожидания, мы смотрели очередной фильм из фильмотеки станции. Вдруг послышался характерный рокот двигателя. «Ми-8» вертикально опускался на пляж перед самой станцией. Понадобилось всего несколько минут, чтобы взять вещи и добежать до вертолета. Еще через несколько минут, попрощавшись с гостеприимными хозяевами станции, мы взяли курс на Тикси. Перелет до Тикси занял около 40 минут. Вертолет летел вдоль Быковской протоки к бухте Неелова. Протока была свободна ото льда, но сама бухта еще не полностью освободилась от ледяного покрова. И тут мы убедились, насколько легкомысленным могло оказаться решение ехать на катере, тем более, что от бухты Неелова до Тикси практически нет автомобильной дороги и нам пришлось бы, не имея специального снаряжения, идти с вещами пешком по болотистой местности.

Поселок Тикси состоит из новых двух-четырёх-этажных зданий. Имеются спортзал, кинотеатр, больница, школы. Улицы имеют асфальтобетонное покрытие. В поселке чисто, не видно свалок мусора, и других негативных последствий «цивилизации». Руководство района уделяет большое внимание благоустройству и внешнему виду поселка.

Первый секретарь Булунского райкома партии Иван Данилович Черов подробно рассказал нам о достижениях района и существующих проблемах. Государство выделяет большие средства на развитие Булунского района и поселка Тикси, как важного транспортного узла, через который идет освоение природных богатств арктического побережья Якутии. В то же время в районе не хватает мощностей и людей для ос-

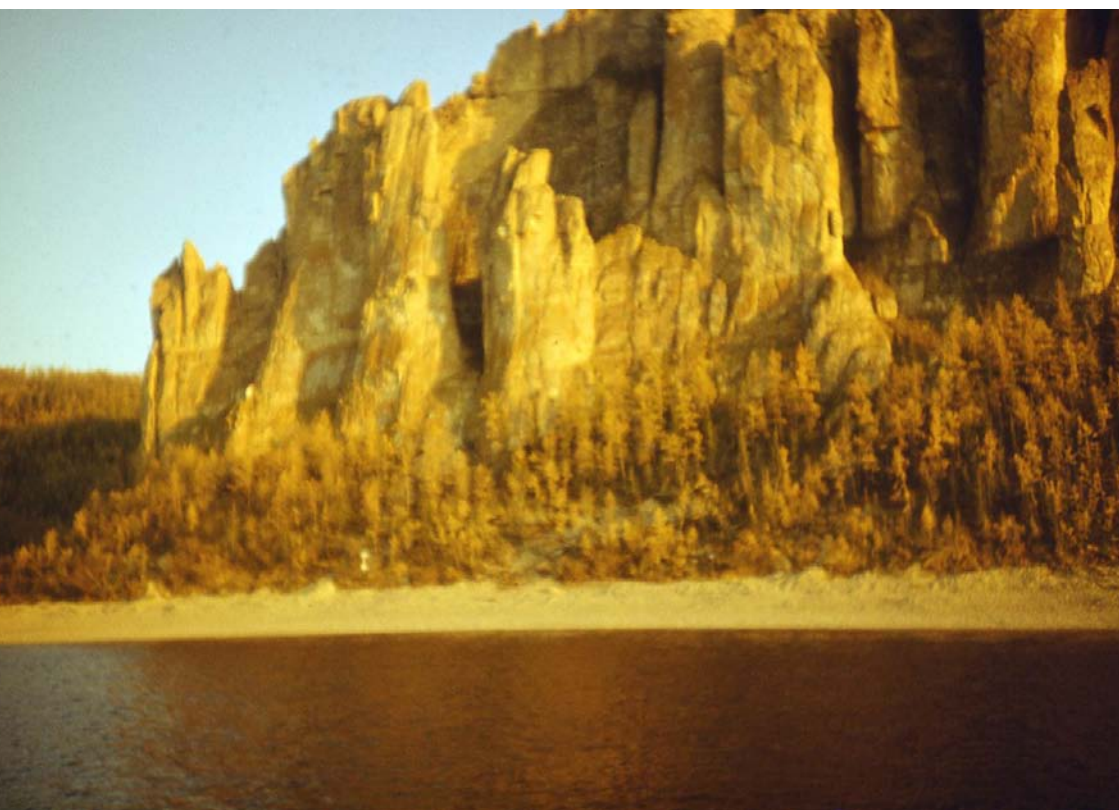
воения выделяемых капиталовложений. В этих трудных условиях основные показатели деятельности района неуклонно растут, и он справляется с напряженными плановыми заданиями.

1984 год.

Первая и вторая фотографии – полярная станция «Столб». Третья фотография – Якутск. Четвертая – посадка и высадка пассажиров: Верхоянск. Пятая – закат на Лене. Шестая – Ленские Столбы. Седьмая и восьмая фотографии – берег Лены.









В низовьях Колымы

В Среднеколымск – районный центр одноименного района – мы прилетели поздно вечером. Обильные дожди вызвали резкое повышение уровня воды в реке, часть райцентра, прилегающего к аэропорту, оказалась затопленной, и к гостинице «Колыма» мы добирались на трехосном армейском вездеходе «Урал».

Двухэтажное деревянное здание гостиницы типично для северных районов страны и вполне комфортабельно. Интерьер и обслуживание далеки от «Прибалтийской» и других окруженных запретами ленинградских гостиниц, однако персонал проявляет гостеприимство и радушие.

Поселок основан в 1644 году, в нем ведется большое жилищное строительство. В основном это двухэтажные деревянные здания, хорошо зарекомендовавшие себя в этих районах. К сожалению, в них не предусмотрены коммунальные удобства, что отрицательно сказывается на санитарном состоянии поселка. Не все делается для строительства внутрипоселковых дорог, тротуаров. Требуют капитального ремонта продуктовые и промтоварные магазины, хотя выбор товаров в них достаточно разнообразен. В последнее время вновь получило развитие индивидуальное жилищное строительство, что позволяет с меньшими государственными затратами быстро решать остро стоящую жилищную проблему.

На простейшей моторной лодке – «казанке» мы выехали в заимку «Кульдино», расположенную в 50 км севернее по течению Колымы. В «Кульдино» на сегодня осталось всего два деревянных домика. В одном из них живет потомок первых русских поселенцев Николай Николаевич Соловьев со своей супругой Прасковьей Ивановной. Иннокентий Николаевич 30 лет занимается добычей пушнины и рыбной ловлей. Рядом с заимкой расположилось озеро Атасатар (озеро, где кормили лошадей). До озера всего несколько километров, но идти приходится по болоту, проваливаясь до уровня вечной мерзлоты, которая здесь совсем подступает к поверхности земли. Атасатар одно из десятка тысяч озер, рассыпанных на бескрайней равнине между Колымой и Индигиркой к северу от Среднеколымска.

В этих озерах водится ондатра. Организация промысла требует хорошего знания повадок зверя, мест обитания и правильного определения времени отстрела. Отстрел проводится таким образом, чтобы численность ондатры не упала ниже уровня, при котором дальнейшее воспроизводство оказывается невозможным. За каждым охотником закреп-

лена группа озер, в которых ему разрешен отстрел животного. Поужинав у гостеприимных хозяев, мы поздно вечером возвратились в Среднеколымск.

Из Среднеколымска в Черский в летнее время можно попасть лишь самолетом АН-2. Черский основан в 1931 году и сейчас является районным центром Нижнеколымского района. Это вполне современный поселок с многоэтажными зданиями, кинотеатрами, домом культуры, аэропортом. Председатель плановой комиссии района Александр Явловский познакомил нас с перспективным планом развития района и попросил выполнить некоторые расчеты, связанные с оптимизацией распределения капиталовложений и ресурсов по отраслям и направлениям деятельности района. Оптимизация планов здесь может дать большой народнохозяйственный эффект в связи с огромными затратами на развитие и поддержание жизнеспособности поселков в условиях Крайнего Севера. Пока еще отсутствуют экономически обоснованные критерии определения численности населения поселков и экологическая привязка к окружающей среде обитания.

Севернее Черского, у самого впадения Колымы в Северный Ледовитый океан на левом берегу реки расположилось старейшее рыбацкое селение – Походск. Из Черского мы добрались сюда на моторной лодке с плохо управляемым подвесным мотором. Последние пять километров пришлось идти на веслах. Дома в поселке в основном старой постройки с многочисленными пристройками, появившимися в последнее время. Однако есть и новый двухэтажный восьми-квартирный деревянный дом с трех- и четырехкомнатными квартирами. Несмотря на отсутствие коммунальных удобств, его строительство обошлось в 400 тысяч рублей. Представляется, что восемь индивидуальных коттеджей, построенных с помощью их владельцев, обошлись бы дешевле, обеспечив их жильцам лучшие условия.

В Походске мы познакомились со знатным охотником Якутской АССР Саввой Александровичем Слепцовым и его сыном Вячеславом. Савва Александрович имеет 50-летний трудовой стаж и за эти годы выполнил 28 пятилеток по добыче пушнины. Во время войны местное управление ГУЛАГа в Черском поручало ему отстрел беглых политкаторжан. Как он вспоминал, для получения небольшого вознаграждения необходимо было представить в управление голову беглеца. Поскольку Савва Александрович был хорошим охотником последнее ему всегда удавалось.

Походск – старейшее казачье поселение, но, к сожалению, точной даты его основания нам установить не удалось. О былых временах напоминают высокие, почерневшие от времени кресты расположившегося

на берегу Колымы старинного кладбища. Раньше здесь можно было увидеть и деревянную часовенку, но несколько лет назад ее смыло паводком. Как рассказывают старожилы, на кладбище захоронены в основном умершие от эпидемии чумы, которая свирепствовала здесь в начале века. Савва Александрович должен был на вертолете улететь на охот-участок вглубь тундры. Я попросил его взять меня с собой. Поздно вечером МИ-8 приземлился на деревянной квадратной площадке рядом с поселком и через несколько минут мы уже летели над бескрайней тундрой. Была светлая полярная ночь, и удалось сделать несколько интересных снимков. Под нами раскинулась бесконечная равнина, покрытая мхом и мелким кустарником, бесчисленные прозрачные озера, иногда соединенные между собой протоками, дополняли суровую красоту этого края. Вертолет летел берегом еще покрытого льдом океана. Но вот показалось стадо оленей, два одиноко стоящих чукотских жилища, и мы почти вертикально спустились в оленеводческую бригаду №7, расположенную среди невысоких холмов и живописных озер. Потом вертолет полетел к озеру Большая Чукочьа, где мы расстались с Саввой Александровичем.

1985 год.

Первая фотография – город Походск. Вторая – посадка в вертолет. Третья – одинокий чум. Четвертая фотография – кладбище чумизных на берегу Колымы в Походске.





Иван Рабузин и Драго Юрак

Автобусный вокзал в Загребе – большое современное здание, расположенное недалеко от городского центра. В нем находятся ресторан, бар, богатый магазин одежды, книжный магазин и просторный зал ожидания, нависший над перронами. Билетные кассы оборудованы персональными компьютерами. Система кондиционирования воздуха поддерживает в залах нужную температуру. Огромные, раскрашенные в яркие краски, установки этой системы, размещенные в зале ожидания за стеклянными стенами, превратились в элемент декоративного оформления.

Автобус на Нови Маров отходил через несколько минут, и после часа езды по узкой, без обочины, но с хорошим покрытием дороге мы подъехали к поселку с несколькими многоэтажными зданиями, кинотеатром, большим универсамом и фабрикой фирмы «Левис» – дочерним предприятием международного концерна «Левис», производящего пользующуюся широким спросом современную дешевую одежду. Дальше несколько километров надо было идти пешком. Дорога на Ключ, где живет известный художник-примитивист Иван Рабузин, сворачивая вправо от магистрали, и проходит через открытую заснеженную равнину. В конце ее на замыкающем холме, среди одноэтажных аккуратных коттеджей выделялось большое современное здание оригинальной архитектуры. Я подумал, что это и должен быть дом Ивана Рабузина. Попутный «Форд Таунус-16М» подвез меня прямо к этому дому. Я нажал на кнопку звонка, через несколько минут аккуратно одетый симпатичный пожилой человек с типично славянской внешностью пригласил меня в дом. Это и был Иван Рабузин.

Хотя Иван Рабузин вышел из тех же мест, что и художники Хлебниковской школы, тематика его картин, манера их написания сугубо индивидуальны. И. Рабузин выставлялся в Ленинграде в 1963 и 1986 годах и в 1983 году в Ереване.

Его картины можно встретить в музеях Парижа, Ниццы, Милана, Рима, Токио, Нью-Йорка, Дортмунда, Цюриха и др. Совсем недавно выполненный им театральный занавес одержал победу на международном конкурсе, объявленном театром «Такаразуки» в Токио. Крупная западногерманская фирма по производству фарфора «Розенталь» делает ему заказ на художественную роспись своей продукции. О его работах написаны, десятки монографий и сотни статей.

Бесконечно варьируя элементами родного ему деревенского пейзажа (холмы, кусты, деревья, цветы, облака, небо), он в каждой из своих

картин воспроизводит формулы прекрасного. Через застекленные стены зала открывается вид на холмистую местность, окружающую деревню. Рабузин специально скупил территорию перед домом, чтобы иметь перед собой открытый вдохновляющий пейзаж. Нам удается говорить по-русски. Рабузин рассказывает о своей работе, тепло вспоминает дни, проведенные в Ленинграде, и конечно хотел бы приехать к нам снова. Затем мы вместе осматриваем дом. Здесь находится коллекция картин и прикладных работ (фарфор, гобелены, иллюстрации, оформленные им граммофонные пластинки). Вечером И. Рабузин отвозит меня на своем «вольво» в старинный город Варджин, а оттуда уже на автобусе я возвращаюсь в Загреб.

Галерея примитивного искусства в Загребе является первым музеем подобного рода в мире. Однако сегодня в связи с ростом интереса к искусству примитивистов такие галереи стали открываться в развитых странах Европы, Азии, Америки. Галерея расположена в старом городе рядом с исторической достопримечательностью Загреба – небольшим костелом Св. Екатерины. Она состоит из нескольких комнат с искусственным освещением, а которых вывешены картины Ивана и Иосифа Генераличей, Эмерека Фейша, Ивана Рабузина, Ивана Лацковича, Ивана Веченая и др. В галерее посетители практически отсутствуют, поэтому служителю музея приходится каждый раз включать освещение при моем переходе из зала в зал. В последнем зале на стене справа мое внимание привлекли две необычные картины, автор которых, Драго Юрак, для меня был ранее неизвестен.

Казалось, что мое представление о югославском примитивном (наивном) искусстве будет неполным, если я ближе не познакомлюсь с картинами Драго Юрака. Но поиск монографий, посвященных его творчеству, оказался безрезультатным. Удалось лишь приобрести несколько почтовых открыток с его картинами.

Я несколько раз звонил Драго Юраку по телефону, но лишь в конце своего пребывания в Загребе удалось до него дозвониться. Сначала разговор не получался, но когда я перешел на русский, немедленно услышал в ответ: «Вы из Союза? Когда вы можете ко мне приехать? Приезжайте хоть сейчас».

Под самой крышей пятиэтажного дома находится квартира Драго Юрака. По сравнению с «дворцом» Ивана Рабузина квартира Драго Юрака, более убогая, чем хрущевские однокомнатные «секции», могла бы оставить тяжелое впечатление, но, войдя в комнату, я понял, что нахожусь с необычным человеком в необычном мире. Стены комнаты были сплошь увешаны картинами, фотографиями членов семьи, дере-

вянными скульптурами и куклами – полная противоположность рационализму современного интерьера.

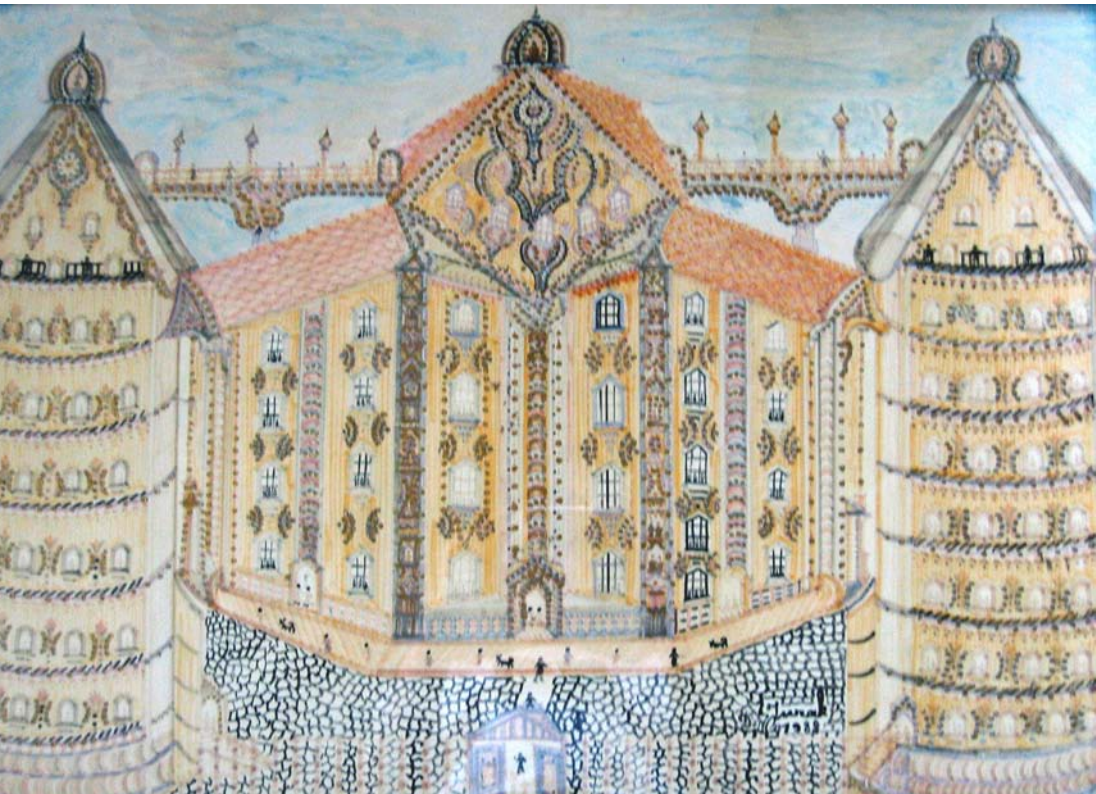
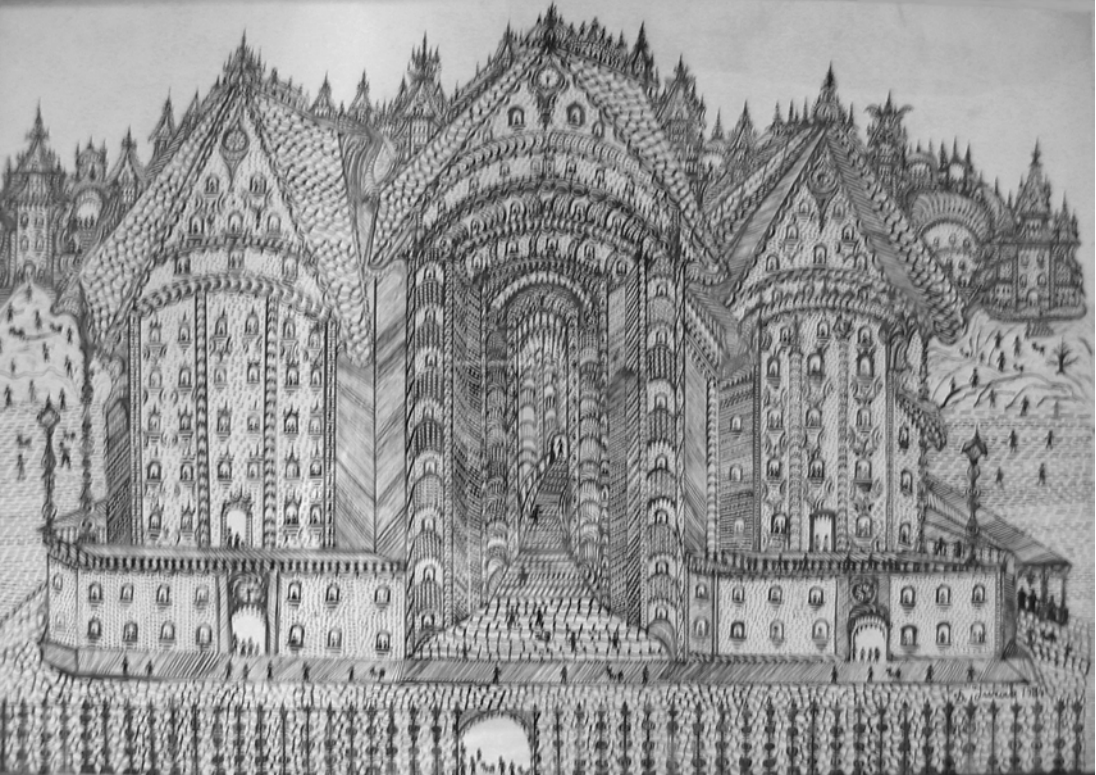
В отличие от других югославских художников, Драго Юрак не продает своих картин, тем не менее, он достаточно известен, и о нем можно прочитать в Большой энциклопедии наивного искусства. Так же как и Рабузин, Драго Юрак развивает свою собственную тему: фантастические многолюдные города, корабли, заполненные ликующей публикой и внушающие оптимизм.

Драго Юрак показывает свои картины. Они лежат в больших кожаных папках, подаренных одной итальянской фирмой. Он вспоминает военные годы и, часто возвращаясь к этой теме, благодарит нашу страну за освобождение от фашистского диктатора. Каждая картина содержит тысячи мельчайших деталей, скрупулезно выписанных рукой мастера. На создание одной картины у художника уходит 2-3 месяца кропотливого труда. Драго Юрак не был среди художников, выставлявших свои картины в Ленинграде, но думается, что интерес к нему был бы не меньший, чем к другим выдающимся художникам-примитивистам нашего времени. На прощание Драго дарит мне картину – один из своих фантастических городов.

1988 год.

На первых двух фотографиях изображены картины Ивана Рабузина. На последних двух – картины Драго Юрака.





Один день в Косово

Находясь в Югославии, я случайно вспомнил, что в фильме «Воспоминание о будущем», показанном в начале 80-х годов и раскритикованном «Литературной газетой», наряду с другими следами пребывания инопланетян на Земле был показан один из балканских православных монастырей, на фресках которого, по мнению авторов, изображался полет спутников и космических ракет. Расспросы коллег в Загребе не помогли поискам фресок, поскольку, вообще говоря, историческими памятниками в Югославии, так же как и во многих других странах, в большей степени интересуются иностранные туристы. Но я не терял надежды и, попав в сербский город Вальево, продолжил расспросы. Недалеко от города находится местечко Бранковина – важный исторический памятник возрождения сербской государственности и братской помощи России в борьбе с турецким гнетом. Рядом, с церковью святого архангела Гавриила похоронен один из вождей сербского восстания 1804 г. Алексей Ненадович, обезглавленный турками. Потопленное в крови восстание не сломило духа сербского народа, и сын Алексея Ненадовича протоиерей Матвей Ненадович совершил тяжелое путешествие в Санкт-Петербург, где после полуторогодового ожидания получил аудиенцию у императора Александра I, который обещал поддержку сербскому народу и передал в дар сербской православной церкви уникальный экземпляр Евангелия. Сегодняшний протоиерей церкви в Бранковине Владан Ковчевич показал захоронения героев Сербии, расположенные рядом с церковью и подарок российского императора с высочайшей подписью. Он же и указал местонахождение «космических» фресок – монастырь Высокие Дечани в Косове. 19 ноября мне надо было возвращаться в Загреб, поэтому 18 ноября оказался единственным днем, когда можно было еще попасть в Дечани. Монастырь расположен примерно в 500 км к югу от Вальева, и, как выяснилось, железнодорожное и автобусное сообщение не позволяет выполнить поездку туда и обратно в течение суток. Несмотря на плохой прогноз погоды – гололед, заморозки и снегопад в горах, а также неустойчивое положение в Косове, я решил взять напрокат машину и попробовать совершить путешествие в течение суток, тем более что по дороге можно было заехать в старинный сербский монастырь в Сапочане и в патриаршую резиденцию в Печь.

18 ноября в 6 часов утра вместе с сопровождавшей меня сотрудницей Высшей экономической школы Вальева Йованович Иванкой на новой ВАЗ-2107 мы выехали из города.

Мне казалось, что до Дечани удастся доехать часов за шесть. Но дороги в этой части Сербии, несмотря на немногочисленность дорожной полиции и идеальное покрытие, не приспособлены для быстрой езды. Сложный рельеф местности, постоянные слепые повороты, узкая проезжая часть, отсутствие обочины заметно повлияли на скорость нашего движения. Не было ясно, сумеем ли мы вообще достичь Дечани до захода солнца.

Не обращая внимания на настойчивые просьбы Иванки, я не останавливался у многочисленных закусовых и кафе. Дорога поднималась в горы, покрытые снегом. В деревне стали бросаться в глаза минареты мечетей и высокие заборы, ограждающие дворы от взглядов прохожих. Чтобы быстрее достичь Косова, решили спуститься в долину через перевал, тем самым, сократив путь примерно на 80 километров. Ехать пришлось по пустынной, покрытой снегом горной дороге. Снег в это время года для здешних мест явление необычное, и, может быть, именно поэтому местные власти ничего не предприняли для его расчистки. Опасаясь забуксовать, мы поднимались, не снижая скорости, на третьей передаче, практически прокладывая первую колею через снег. Оказавшись на вершине перевала и начав спуск, обнаружили большое скопление автомобилей, которые не смогли пробиться на перевал со стороны Косова. Они преградили дорогу, и мы были вынуждены остановиться. Вместе с оказавшимися здесь сотрудниками дорожной милиции пришлось в течение часа освобождать дорогу, отодвигая застрявшие машины к краю. С большим трудом удалось, проехать мимо. Но как мы будем возвращаться? Думать об этом не хотелось. Медленно спускаясь по крутому серпантину, выехали в живописную долину и приблизились к г. Печь, который встретил нас демонстрациями албано-мусульманского населения, забастовками, албанскими флагами. Иванка не рекомендовала останавливаться в албанских селениях, действительно проезжая по узким улицам албанских деревень я часто ловил на себе враждебные взгляды прохожих, а однажды была сделана попытка остановить нашу машину с сербскими номерами. Однако в основном демонстранты не проявляли признаков агрессивности, и мы осторожно проехали по главной улице через Печь, оставив посещение патриаршей резиденции на обратный путь. Улицы города, в основном без тротуаров, заполненные, прохожими, обилие автомашин устаревших моделей, одноэтажные дома и современные многоэтажные постройки в национальном албанском стиле, похожие на многоярусные пагоды, высокие, обрамляющие город горы напомнили увиденный где-то ранее пейзаж. Сходство казалось невероятным, так как это было сходством с городом, находящимся

отсюда на расстоянии более 10 тысяч километров – Катманду. Так это на самом деле, или только плод субъективного восприятия?

Было около 16 часов, когда мы достигли Дечани. Монастырь, как и многие, другие монастыри Сербии, живописно расположился в лесистом ущелье на окраине города. В отличие от переполненных мечетей в Дечани и Печь, он был практически безлюден.

Монастырь Высокие Дечани – один из крупнейших и хорошо сохранившихся памятников сербского средневекового искусства. Строительство начал в 1327 году король Стефан Дечанский и в 1335 году закончил его сын Душан Сильный. Величественный храм построен в сербско-византийском стиле с романскими и готическими элементами архитектором Фравитом из города Котора на побережье Адриатики. Фасад украшен желтым и красным мрамором, порталы, окна и капители подрыты орнаментом, прекрасно сохранившиеся фрески носят энциклопедический характер и считаются шедеврами византийской иконографии. Наряду с двадцатью большими циклами освещаются и более редкие темы, как история царя Соломона и деяния апостолов, включающие историю Павла на пути в Дамаск.

В церкви сохранился иконостас с иконами XIV столетия. Наибольшую художественную ценность представляют иконы Богородицы и Иоанна Крестителя. К этому же времени относится и деревянный саркофаг короля Ивана Дечанского – единственный сохранившийся экземпляр старинной резьбы по дереву. В церкви находятся также каменный трон царя Душана и большая бронзовая люстра с двуглавыми орлами и грифами.

Настоятель показал нам космические фрески. Среди многих других их найти было нелегко. Прямо под куполом на высоте около 20 метров были отчетливо видны рисунки, так похожие на контуры современных космических кораблей, с ангелами вместо космонавтов на борту.

Мы поехали обратно. Демонстранты садились на автобусы для поездки в Прештину, а мы направились в патриаршую резиденцию Печь. Она оказалась пустынной. Единственная настоятельница сообщила, что патриарх, испугавшись волнений, уехал из Косова, и вызвалась показать исторические реликвии. Комплекс патриархата в Печь состоит из нескольких сооружений, построенных в XIII и XIV вв. В центре церковь св. Апостолов, севернее от нее церковь св. Димитрия и нижняя церковь св. Богородицы с небольшой капеллой. Все три церкви соединены общим залом с колоннадой. Архитектура комплекса большого впечатления не оставляет. Бедность отделки и отсутствие необходимой гармонии бросаются в глаза. Однако внутреннее убранство поражает обилием и яркостью фресок, полностью покрывающих поверхности стен, потоло-

ка и куполов. Епископство в Печь основано в XIII веке, а патриарх находится здесь с 1346 г. Старейшей церковью является церковь св. Апостолов, построенная в 30-х годах XIII в. Несмотря на монументальность, фресковая живопись носит отпечаток иконографии. Церковь была реставрирована в 1932 г., а восстановление фресок и их консервация произошли уже после второй мировой войны.

В церкви св. Богородицы, построенной в 1337 г., выделяется на западной стене большая фреска с изображением архиепископа Данила II с макетом церкви в рамках над его каменным саркофагом.

Я удивил настоятельницу своей просьбой открыть дверь в один из соседних залов, который оказался церковью св. Дмитрия. Здесь находились сокровища патриарха – старинные иконы – изображения святых сербской православной церкви, ценная церковная утварь и хорошо сохранившийся старый иконостас. Фрески отреставрированы в 1620 г. и до сих пор поражают свежестью изображения. Было уже семь часов вечера, когда мы выехали из Печь. Обогнув перевал, мы выехали из Косова и остановились в одном из придорожных ресторанов у самой границы автономного района. Здесь было безопасно и нам впервые удалось неплохо пообедать. Домой возвратились уже поздно ночью.

1988 год.

Фотографии 1–5: по албанским селеньям Косова. Фотографии 6 и 7: монастырь Великие Дечани, Косово.









Стремиться к абстракции – глупость!

Мне предстояло через 3 часа выйти в Копривнице с тем, чтобы отыскать деревню Сегетец, где, как мне сказали в Загребе, проживает один из крупнейших художников-примитивистов нашего времени – Иван Генералич.

Найти дом Ивана Генералича в Сегетец оказалось не просто. Поиск привел меня к большому одноэтажному строению со стоящим у ворот минивездедом «Сузуки». Дверь отворила женщина лет пятидесяти, жена Ивана Генералича, и пригласила меня в дом.

Иван Генералич – центральная фигура хлебинской школы живописи. По оркестровке красок и форм его картины не отстают от выдающихся картин профессионалов, хотя дипломированные искусствоведы относят его к числу примитивистов или наивных самостоятельных художников. Наиболее известные картины Генералича сделаны в необычной для нас технике живописи – на стекле. В Советском Союзе Иван Генералич выставлялся дважды в 1962 и 1986 годах в Ленинграде. У И. Генералича жизнь и искусство – это неразрывное целое. Он рисует свой труд, свои усилия, праздничные и погребальные церемонии. Жатва и пляска, и хлеб насущный превращаются в монументальные натюрморты. Вот бескровная зарезанная и ошипанная курица, а в окне виднеются поля далекие, ровные, плодородные. Пожар часто встречается в его живописи. Над домом как темно-синее бархатное покрывало лежит ночь, розоватые глаза пожара сияют в окне горящего дома. Бегство, попытка спасения, передаются ведра с водой, люди на лестнице, крики, зовущие на помощь. Сцена, как будто из Брейгеля, передана с большой силой и поэтической экспрессивностью. К этой фантазии реальнее самой действительности относится и «Олень в коралловом лесу» и «Кони, борющиеся на широкой равнине», с горизонта которой смотрит человек.

Ивану Генераличу 75 лет. Подвижный и энергичный, с выразительным взглядом, он воодушевленно говорит о призвании наивного искусства. «Искусство должно быть понятно народу. Мое искусство понятно всем».

— Были ли вы в музее в Хлебине? – я ответил утвердительно, но заметил при этом, что был единственным посетителем как в «Хлебине», так и в Галерее примитивного искусства в Загребе».

— В Ленинграде посетителей было бы гораздо больше, - сказал я. И Генералич хорошо понимал это. Он, как и другие югославские примитивисты, о которых мы расскажем в следующих очерках, очень хотел

бы иметь выставки своих работ в нашей стране. Прошедшие ранее выставки в Ленинграде показали, что люди проявляют большой интерес к этому виду искусства. Картины Генералича предельно конкретны. Его искусство далеко от абстракции, так же как и его мировоззрение. Рассуждая об общих проблемах, он с большой настойчивостью повторял: «Стремиться к абстракции, к абстрактным целям – глупость», – я вспомнил поворот сибирских рек, ленинградскую дамбу и ПУНК (Петродворцовый учебно-научный комплекс Ленинградского университета). Мы тепло попрощались. Генералич довез меня на «Сузуки» до Копривницы и, замерзая в неотапливаемом вагоне, я возвратился в Загреб.

Загреб – второй по величине город Югославии. Его украшением являются расположенный в центре университет с великолепным зданием библиотеки в стиле модерн, здание хорватского театра, старинная церковь св. Екатерины и современный собор в неоготическом стиле, расположенный недалеко от площади Республики. Улица Дворничечева находится в спокойном районе города в центральной его части. Здесь в больших индивидуальных домах живет зажиточная часть горожан. На табличке дома №15 надпись: «Иосиф Генералич». Это дом Иосифа Генералича, известного югославского художника-примитивиста... Нажимаю на кнопку звонка, дверь открывает высокий мужчина, его внешность кажется мне знакомой, потом уже обнаруживаю полное сходство с портретом отца в его итальянском альбоме, оставшемся у меня дома в Ленинграде. В это время у Иосифа Генералича находятся представители иностранной телекомпании, и он просит меня остаться со своим семнадцатилетним сыном в гостинице. Сын Иосифа Генералича учится в художественной школе и свободно говорит по-английски. В гостинице стоит выполненная им керамическая скульптура, а на стенах висят картины отца. В примыкающей спальне – известная картина Ивана Генералича «Олени в коралловом лесу». Иосиф Генералич приглашает меня спуститься с ним в мастерскую. Здесь картин гораздо больше. Мы садимся на широкий деревянный диван, подаренный скульптором-примитивистом из Хлебина. Генералич говорит по-хорватски, я по-русски, но мы понимаем друг друга. Он рассказывает о большом впечатлении, которое произвел визит М.С. Горбачева в Югославию.

Иосиф Генералич, так же как и другие художники Хлебинской школы, пишет на стекле. Совсем недавно, воодушевленный успешным завершением советско-американских переговоров по ликвидации ракет средней и промежуточной дальности, Генералич создает две идентичные картины, посвященные этому событию. Одну он дарит М.С. Горбачеву, другую – Рональду Рейгану. Цветная фотокопия этой картины в натуральную величину находится у него в ателье. В отличие

от отца, Иосиф Генералич в своих работах обращается к фундаментальным проблемам, волнующим все человечество сегодня. Совсем недавняя «черная фаза» его творчества посвящена в основном моральной и нравственной деградации, разрушению природной среды обитания, технократизации и роботизации в человеческих отношениях, опасности самоуничтожения. Изображаемые в ярких красках омерзительные бесполое человекообразные существа предупреждают зрителя о возможности эволюции человека в условиях современного мира. Картина, подаренная руководителям двух великих держав, выделяется своим оптимизмом на фоне картин «черной фазы». Возможно, подписание договора оказалось событием, вернувшем художника от фантазмагии Иеронима Босха к оптимистическому видению мира.

Иосифа Генералича трудно называть примитивистом. Фактически он использует лишь технику Хлебинской школы, выходя далеко за пределы жанровых картин. Иосиф просит меня передать в дар Русскому музею свою последнюю монографию и несколько прекрасно выполненных акварелей.

Я показываю ему нашу с В.В. Захаровым книгу по математической экологии, он радостно говорит сыну: «Видишь, математиков тоже волнует это».

1988 год.

На первой фотографии – постер, рекламирующий энциклопедию примитивного искусства работы Лацковича. На следующих двух – картины Ивана Генералича. Последние две фотографии – акварели Иосифа Генералича.



Autori Oto Bihaji - Merin
Nebojica - Elio Tomasić
i 32 stručnjaka iz sveta

ENCIKLOPEDIJA NAIVNE UMETNOSTI SVETA

Prvi istorijski pregled
1000 slikara iz 50 zemalja

Izdavač:
Jugoslavenska revija
BEOGRAD, Beograd 32
Tel. 342. 647
Tirina 12564





„Bika“

Estropi, allvarel

Jana Jurekova, 1968



„Dva na dvoje stice“

В поисках армянских адресов

В Болгарию я возвращался через 20 лет. Прошлый раз удалось познакомиться со страной, побывать в Рильском и Дряновском монастырях, увидеть памятники воинской доблести в Плевене и замечательное побережье. Сейчас хотелось воскресить в памяти старые картины и познакомиться с историческими памятниками армянской общины, а также с Бачковским монастырем, основанным грузинами.

Бачковский монастырь находится в 25 км к югу от Пловдива, в 100 км от греческой границы, поэтому предстояло совершить большое путешествие. С трудом удалось выкроить два дня для поездки. Вместе с моим другом Григорием Пeneвым, математиком, старшим научным сотрудником Ленинградского университета и Димчо Илевым, отправились в путь по маршруту Русе–Плевен–Пловдив–Бачковский монастырь–Русе.

Первая остановка – Плевен. Гуляя по парку в центре города и размышляя о прошлых событиях, замечаю могилу нашего соотечественника капитана Степана Ивановича Лорис-Меликова, погибшего в боях за Плевну.

Ночуем в Пловдиве. Утром рано иду на поиск армянской церкви. Она находится на холме в старой части города. Поднимаюсь по узким улочкам и вхожу в просторный двор. Ворота церкви сделаны из кованого железа и напоминают о беспокойных временах турецкого ига. Захожу в канцелярию армянского клуба. Меня встречает пожилой крепкий мужчина – настоятель церкви, который еще помнит события 1915-1920 годов. Он открыл церковь и показал памятники во дворе. Здесь мемориальная доска о посещении церкви Комитасом в июле 1914 года и проведении в ней службы, памятник 19-ти офицерам и солдатам-армянам из Пловдива, павшим в боях с Турцией во время первой мировой войны, памятная доска в честь члена ЦК болгарской коммунистической партии Степана Шахбазяна, который учился здесь в армянской школе в 1890-1895 гг. и был убит в 1923-м. Настоятель рассказал, что в 20-е годы во дворе церкви собралось около 1500 армянских беженцев, не имеющих на себе ничего, кроме лохмотьев. Год они жили в палатках и напряженно трудились, никто никогда не унижался и не просил подаяния, а потом почти все встали на ноги и начали новую жизнь.

...От Пловдива до Бачковского монастыря совсем недалеко. После Рильского монастыря Бачковский – «Успения Богородицы» является самым большим по величине и значимости памятником болгарской истории и культуры. Окруженный высокими лесистыми и скалистыми

Родопскими горами, возвышается он как величественный средневековый замок в долине реки Чая. Около 9 веков назад грузин Григорий Бакуриани выбрал этот прекрасный уголок Родоп, чтобы провести здесь остаток своих дней и основал в 1083 г. монастырь. Он оставил устав о монастыре, в котором записано, что основанный им монастырь должен быть самостоятельным и управляться сам, не находиться ни под чьей чуждой властью – ни царской, ни патриаршей, ни митрополитовской, ни епископской. Строго запрещено было в качестве монахов принимать ромеев (греков). Григорий Бакуриани, будучи высоким византийским служителем и начальником войск в западных владениях империи, вместе со своим братом Анасием подарил монастырю много недвижимого имущества в Родопах и во Фракийской низменности. Сам Григорий Бакуриани погиб у села Белятово к северу от Пловдива в бою с исповедующими иудаизм печенегам. После его смерти около двух с половиной веков монастырь еще сохранял свою независимость. Однако в 1206 году болгарский царь Калоян завладел Родопами, и Бачковский монастырь перешел в пределы Болгарского государства. Во второй половине 15 и начале 16 веков, когда в турецкой империи возросла нетерпимость к вере, монастырь был разрушен и надолго пришел в запустение. В конце 16 века Бачковский монастырь был обновлен.

Наибольший интерес представляет соборная церковь «Успения Богородицы». И хотя внешне ее архитектурное решение нельзя считать совершенным, посетителя захватывают величественные росписи, которыми полностью покрыты стены собора. Это портреты болгарских вельмож в роскошной боярской одежде, написанные во весь рост на восточной стене преддверия. В музее хранится храмовая икона «Богородица», целиком окованная серебром, на которой сделана памятная надпись на грузинском языке, датируемая 1310 годом.

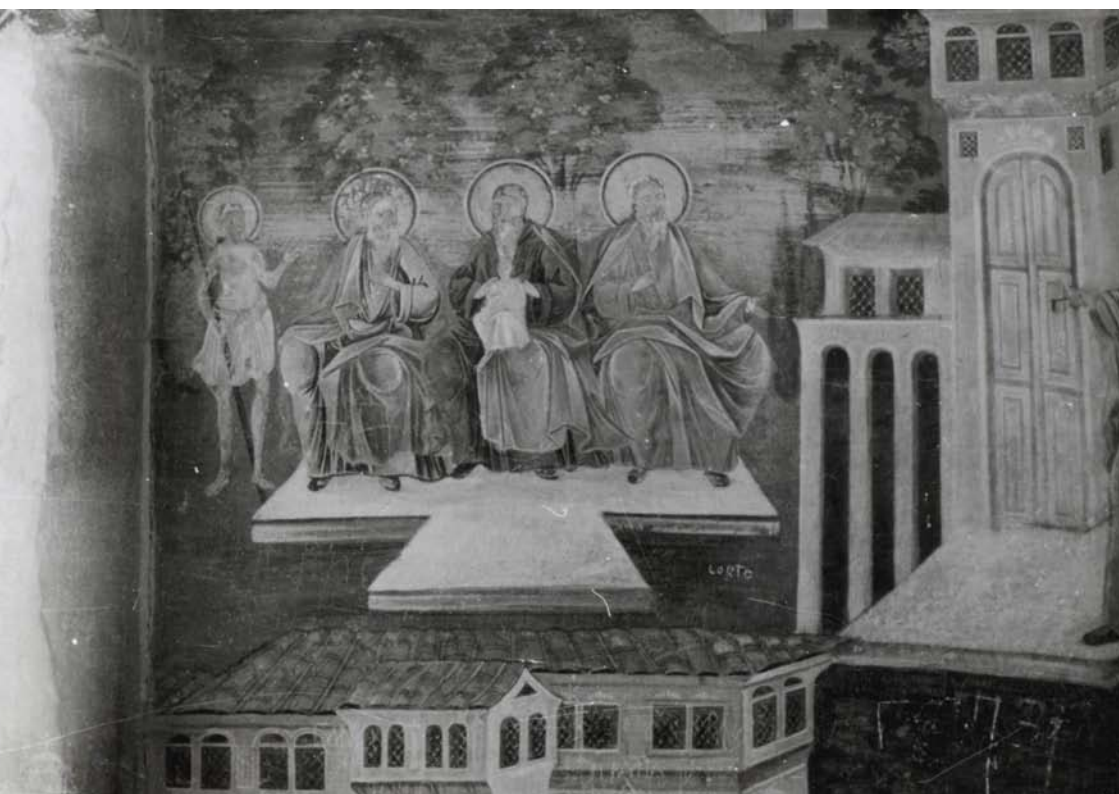
Впереди долгий путь в Русе, где мы должны быть уже вечером. Уезжая, думаю о том, как много еще неизвестного в истории отношений Армении и Грузии с Византией и другими Балканскими странами. Думаю и о том, что мы должны уделять большее внимание памятникам своей культуры вне территории Армении. Особенно в Китае, Индии, Сингапуре, Абиссинии – там, где сегодня армянские колонии малочисленны и не могут эффективно заботиться об их сохранности. Но ведь это важнейший элемент истории нашего маленького, но героического народа! Если не следить за ними на межправительственном уровне, то они могут исчезнуть. Приведу всего один пример.

Недавно был в Нови-Саде (Югославия). Знал, что там должна быть армянская церковь. Оказывается, в результате реконструкции центра города она была разрушена, и на ее месте сохранилось лишь мраморное

надгробие одного из армянских священников. Если бы правительство Армении вовремя обратилось к правительству Югославии с просьбой сохранить памятник, церковь была бы сохранена, тем более учитывая добрые отношения с этой страной. Сейчас, пока еще не поздно, нашему правительству необходимо обратиться к правительствам стран, на территории которых находятся памятники армянской культуры и архитектуры, с просьбой воздержаться от их уничтожения и с предложением оказания посильной помощи в их реставрации.

1989 год.

Фотографии 1–5: Бачковский монастырь. Шестая фотография – улица в армянском квартале Пловдива. Фотографии 7 и 8: во дворе армянской церкви в Пловдиве. Фотографии 9, 10: фрески Бачковского монастыря. На 11-й фотографии – алтарь армянской церкви.













У художников Сан-Франциско

Музей искусств университета Беркли занимает современное здание, в котором находятся выставочные залы, обширный запасник, книжный магазин с богатым выбором книг по искусству, ресторан, сад со скульптурами и крупнейшее в мире хранилище фильмов – «Тихоокеанский архив кино». Ежегодно здесь проходит около 15 выставок, некоторые из них организуются самим музеем, однако, большинство кочует по стране. Имеется постоянная экспозиция западного и азиатского искусства, которая периодически обновляется за счет ротации экспонатов. Специальная программа «Матрица» определяет экспозиции современного искусства.

Лоуренс Риндер – куратор этой программы – передал мне список наиболее замечательных молодых художников Сан-Франциско и настоятельно порекомендовал посетить музей современного искусства города, а также частную галерею «Пауле Англим».

Мой первый визит к Стефану Куртену, двадцатидвухлетнему немецкому художнику, живущему в настоящее время в одном из бедных районов Сан-Франциско. Для того чтобы из Беркли попасть в его одноэтажный дом-ателье на Клариян-стрит 47, надо использовать БАРТ – скоростную транспортную систему, соединяющую Сан-Франциско с городами на побережье залива. Затраты на ее строительство и обслуживание превосходят затраты на строительство и обслуживание метрополитена значительно в большей степени, чем удобства, предоставляемые пассажирам. Дом Стефана нахожу по ярким фрескам на фасаде, выделяющим его среди других серых строений этого района. Стефан показывает свою мастерскую. Часть графических работ представляет периодические функции двух переменных, повторяющие на плоскости холста один и тот же элементарный мотив. На других полотнах размытые пейзажи, ассоциирующиеся с «размытыми множествами» в математике последних лет.

Дэвид Дашиел – художник, увлекающийся магической символикой, – живет в центре города в коммунальной квартире на четвертом этаже типичного для этого района четырехэтажного деревянного дома. У него своя «Тойота» и загородная студия, куда мы поехали вместе после встречи. Студия расположена на берегу Атлантического океана в живописной, почти заповедной зоне, ранее принадлежавшей военным.

Съезжая с висячего моста «Голден Гейт Бридж» налево, мы оказываемся неожиданно на пустынной холмистой местности с одинокими зданиями бывших казарм и батареями дальнобойной морской артилле-

рии. Казармы сейчас передали художникам, декораторам и скульпторам города, которые достаточно свободно и оригинально их используют для выражения авангардных идей. Одна из казарм превращена в памятник искусства в том, тщательно законсервированном, состоянии, которое она имела в момент передачи художникам города. Каждая трещина на потолке, изломы мебели, курьезные состояния водопровода и канализации зафиксированы без прикрас и попыток реставрации. Эта доведенная до абсурда идея, конечно, представляется интересной, не вызывает желания продолжительного созерцания таким образом отреставрированных памятников. Дэвид показывает мне свои написанные сложной техникой произведения, дарит книгу «Перевернутый оракул», в которой его философские мысли чередуются с графическими работами.

Филис Шефер – очаровательная американка лет 30 – работает в библиотеке Калифорнийского университета. Здесь, так же как у нас, зарплата соответствует прожиточному минимуму. Ее работы выставлены в основном в Калифорнии. Картины Шефер отличаются техническим профессионализмом и смелой композиционной фантазией. Большие по размеру и выполненные в ярких красках, они хорошо могут вписываться в интерьер современных учреждений. А мрачные чудовища, обязательно присутствующие на каждой картине, из-за оптимистической подачи будут радовать и забавлять посетителей.

Музей современного искусства Сан-Франциско занимает два этажа большого здания в самом центре города на Ван Несс авеню. Здесь устраивается около 30 выставок в течение года. Коллекция музея небольшая, она насчитывает около 4000 картин, скульптур, рисунков и 8000 фотографий. Предполагается строительство нового здания музея стоимостью в 70 миллионов долларов. Я попал на небольшую выставку. Залы оказались заполненными сложными композициями из нефункциональных технических приспособлений, предметов быта, телевизоров, видеомagneтофонов, сложного переплетения проводов и труб.

Большого впечатления на меня это не оставило, так как приходится сталкиваться с таким пейзажем ежедневно.

Однако на первом этаже перед входом в музей находился небольшой магазин сувениров, имеющих отношение к предметам искусства. Там можно было приобрести высококачественные постеры (плакаты), рекламирующие произведения современных американских художников. Конечно, это были не единичные экземпляры, выполненные на старинных станках подобные тем, что мне встречались на Кубе, но все-таки достаточно качественные и интересные плакаты. К сожалению, стоимость самого простого из них превышала 20 долларов США, и мне очень не хотелось платить такие деньги. Я возвратился в музей и под-

нялся прямо в кабинет директора. Он меня принял достаточно дружелюбно, и я попросил подарить мне интересные постеры. Директор был удивлен и сказал, что в магазине можно купить достаточное количество постеров без всяких ограничений. На это я ответил, что собираюсь вести в СССР по крайней мере 30-40 постеров, поскольку один постер не может быть основой для составления адекватного впечатления об американском искусстве. Он с юмором отнесся к моему высказыванию, и, вызвав своего заместителя, очень приятную американку, попросил ее отвести меня в фонды музея и выдать нужное количество постеров. Мы вошли в огромное помещение через металлические ворота, открывавшиеся электронным ключом. Справа на стеллажах лежали картины французских и западноевропейских импрессионистов, а слева в аккуратных стопках желаемые постеры. Моя спутница взяла по одному из каждой стопки и вручила мне в руки, потом мы поднялись к ней в кабинет, и она упаковала все в огромный туб, который я с трудом дотащил домой.

Пауль Англим – канадка французского происхождения – владеет двухэтажной галереей в деловой части города. Она поддерживает молодых художников и активно участвует в их творческой жизни. В запаснике галереи большая коллекция работ для продажи. Я обнаружил здесь даже картину ленинградской наивной художницы Маргариты Малиновской, оцененную в 1900 долларов. В зале галереи были выставлены произведения Энрике Нагойя, чем-то напоминающие картины окрыленных революционным порывом кубинских художников, и необычные композиции Мишеля Мев, состоящие из идеально выделанных аптекарских шкафчиков с разнообразными флаконами и флакончиками на полках.

Пауль Англим подарила мне каталог выставки советского и американского авангарда, состоявшейся в Форт Уорте в 1989 г. Картины наших художников-авангардистов богаты разнообразием идейных подходов, но крайне несовершенны в техническом отношении. У американцев явно не достает новых идейных порывов, но по техническим приемам самовыражения они ушли далеко вперед. Поэтому мне кажется, что обе страны, имея сегодня одинаково невысокий уровень изобразительного искусства, могут, путем взаимного усиления в слабых местах, подойти к мировому признанию.

1990 год.

На следующих страницах изображены фотографии плакатов, переданных автору музеем современного искусства г. Сан-Франциско.



1979

DANCE

THE CINÉ ARTS BALL

WEDNESDAY, MARCH 24, 1979, 9 PM UNIVERSITY ART MUSEUM 2626 BANGS BOULEVARD, BERKELEY, CALIF. TICKETS \$20 AVAILABLE AT BARRY'S ALL MACYS, 2000 CALIFORNIA AVENUE, BERKELEY, CALIF. OF BERKELEY-THE PACIFIC FILM ARCHIVE, BOX OFFICE & THE UNIVERSITY ART MUSEUM COUNCIL. TELEPHONE 841-1209



PARIS IN JAPAN

THE JAPANESE ENCOUNTER WITH EUROPEAN PAINTING

Presented by the University Art Museum, University of California, Berkeley, in collaboration with the Pacific Film Archive, University of California, Berkeley, and the University Art Museum Council, University of California, Berkeley.

HUNG LIU

DECEMBER 2-30, 1989



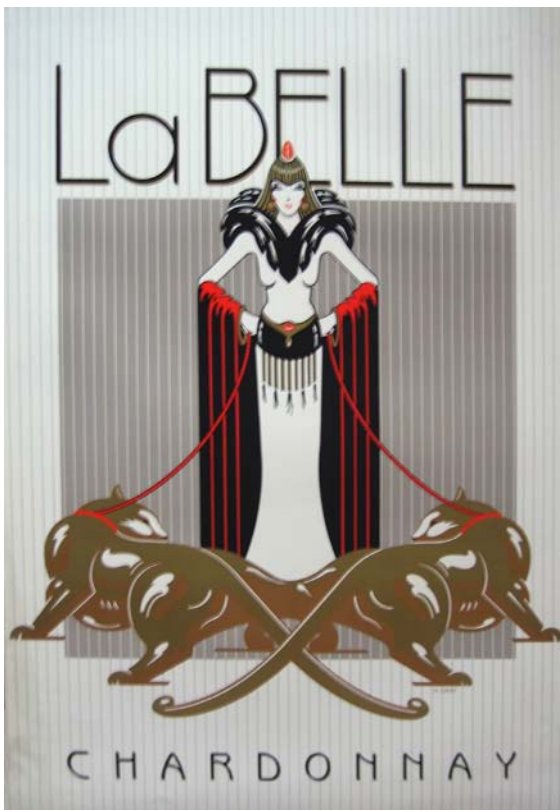
NAHAN CONTEMPORARY • 380 WEST BROADWAY • NEW YORK 10012 • (212) 925-3230



JoAnn Callis

The Museum of Contemporary Art
Los Angeles, June 26-September 29, 1985

ARNALDO POMODORO
15 SCULPTURES: 1960-1980 / APRIL-MAY
STEPHEN WIRTZ GALLERY / SAN FRANCISCO





ROBERT COTTINGHAM March 3-28 1981 Fendrick Gallery Washington DC

JOE DRAEGERT

paintings & pastels



Timothy's Room

Acrylic on Hardboard, 30" x 30"

NOVEMBER 14th to DECEMBER 24th, 1986
RECEPTION FOR THE ARTIST NOVEMBER 14th, 5:00-8:00 P.M.

ERICKSON & ELINS

398 KANSAS ST. SAN FRANCISCO, CA 94103
TELEPHONE: (415) 861-1080

GORDON COOK

RECENT WORK



From Dalí, 1984

Oil on canvas, 15 1/2" x 10"

SEPTEMBER 19 TO OCTOBER 20, 1984
TUES. WED. THURS. FRI. 11:00 to 5:30, SAT. NOON to 4:00
CHARLES CAMPBELL GALLERY
647 CHESTNUT STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
TELEPHONE (415) 441-8680

STEPHANIE SANCHEZ

SMALL OIL PAINTINGS



APRIL 9 TO MAY 17, 1980

TUES. WED. THURS. FRI. 11:00 to 5:30 - SATURDAY NOON to 4:00

CHARLES CAMPBELL GALLERY

647 CHESTNUT STREET - SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
Telephone (415) 441-8680 or 474-6648

RICHARD DIEBENKORN

41 ETCHINGS-DRYPOINTS
WOODBLOCK PRINTS
AND
SEVERAL FIGURE DRAWINGS



OCTOBER 30 to NOVEMBER 27, 1985

TUES. WED. THURS. FRI. 11:00 to 5:30, SAT. NOON to 4:00

CHARLES CAMPBELL GALLERY

647 CHESTNUT STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
TELEPHONE (415) 441-8680

STAN WASHBURN

NEW PAINTINGS
LOOKING AT ART



Looking at David Remnick, 1987

View from Gallery, 1975-87

MARCH 1 to MARCH 26, 1988
TUES., WED., THURS., FRI. 11:00 to 5:30, SAT. NOON to 4:00
CHARLES CAMPBELL GALLERY
647 CHESTNUT STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
TELEPHONE (415) 441-8680

Reception for the artist Tuesday, March 1, 1987, 5:30-7:30 p.m.

CHARLES GRIFFIN FARR

RECENT PAINTINGS



Still Life with Chair, 1986

Still Life with Chair, 1975-87

SEPTEMBER 1 to SEPTEMBER 26, 1987
TUES., WED., THURS., FRI. 11:00 to 5:30, SAT. NOON to 4:00
CHARLES CAMPBELL GALLERY
647 CHESTNUT STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
TELEPHONE (415) 441-8680

MARY ROBERTSON

NEW PAINTINGS AND WATERCOLORS



Beach Scene, 1989

Beach Scene, 1989

SEPTEMBER 12 to OCTOBER 14, 1989
TUES., WED., THURS., FRI. 11:00 to 5:00, SAT. NOON to 4:00
CHARLES CAMPBELL GALLERY
647 CHESTNUT STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
TELEPHONE (415) 441-8680

Reception for the artist Tuesday, September 12, 1989, 5:30-7:30 p.m.

GEER MORTON

RECENT PAINTINGS



San Francisco, 1987

San Francisco, 1987

JULY 11 to AUGUST 11, 1984
TUES., WED., THURS., FRI. 11:00 to 5:30, SAT. NOON to 4:00
CHARLES CAMPBELL GALLERY
647 CHESTNUT STREET, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94133
TELEPHONE (415) 441-8680

Контур Фудзиямы

Отель «Осака-Каслл» находится в центральной части города, рядом со старинным замком самураев, относящимся к лучшим архитектурным памятникам средневековой Японии. Хорошая организация транспорта позволяет без труда посещать достопримечательные места города и его окрестности. Помимо густой сети метро, здесь есть и наложенная на нее разветвленная сеть городской железной дороги, которая в центральной части города запрятана под землей. Несколько эстакад, проходящих на уровне четвертого-пятого этажей, обеспечивают сквозное движение автомобилей. Однако перенаселение настолько велико, что развитая транспортная сеть далека от действительного решения транспортной проблемы. Сложность заключается еще и в том, что под землей не хватает места для прокладки линий метро, а над городом невозможно строить новые эстакады.

Я второй раз в Японии. За одиннадцать лет, которые прошли после моего первого приезда, многое изменилось. Появились небоскребы, из центральной части стали исчезать узкие улочки, более роскошными стали автомобили, а люди стали лучше одеваться.

Жизнь в Японии стала в большей степени доминироваться синтетическим окружением, в котором элементы живой природы из-за своей редкости превратились в национальные святыни.

Такой святыней является гора Фудзи (Фудзияма); ее конус возвышается почти от нуля метров над уровнем моря до отметки 3776.

Мне было небезразлично изобразительное искусство современной Японии. Многочисленные картинные галереи разбросаны по городу, качественные постеры и каталоги значительно облегчили знакомство с японским искусством.

Несмотря на то, что галереи переполнены работами, во многом повторяющими идеи и методы западных мастеров, имеются и интересные оригинальные направления, указывающие на собственный путь в современном искусстве.

Я заинтересовался работами художника Садао Накамуры, о которых узнал из красочных афиш, расклеенных по всему городу. Именно в это время в Осаке проходила его выставка.

Галерея «Умэда» – одна из престижных в Осаке. Она расположена на пятом этаже высотного здания, в тихой улочке, неподалеку от консульства США. Я пришел туда к десяти часам утра, к моменту открытия выставки. У входа меня встретил веселый молодой человек (которому оказалось шестьдесят лет), сообщивший мне, что я – первый посе-

титель выставки. Этим человеком был сам художник, Садао Накамура. Накамура начал рисовать в 1949 году. Но, только когда ему исполнилось сорок лет, он нашел свой путь (в хорошем смысле этого слова) и отказался от подражательств различным течениям, которые в то время находились под сильным иностранным влиянием. Именно с этого времени он выставляется в музее современного искусства «Умэда» города Осака и публикует серию книг-картин, завершающих процесс самоутверждения. Всего к настоящему времени опубликовано шесть книг из этой серии. Особенно интересны последние три публикации:

- в 1985 году, «Гора Фудзи», (Фудзияма), весенняя серия картин, нарисованных в 1982-1983 годах. Эти картины содержатся в третьем томе книг-картин;
- в 1988 году, «Гора Фудзи», зимняя серия картин, нарисованных в 1984-1986 годах. Эти картины содержатся в четвертом томе книг-картин;
- в 1994 году, «Гора Фудзи», летняя серия картин, нарисованных в 1989-1992 годах. Эти картины содержатся в шестом томе книг-картин.

На выставке было представлено несколько десятков картин, изображающих Фудзи в различные времена суток, в различные времена года, из различных исходных точек. Стандартный размер картин – 210х354 см, хотя встречались и более крупные работы, а также рисунки и акварели. Накамура выработал свой собственный стиль: являясь, по существу, реалистическим, он близок к позднему Гогену, хотя у последнего не так много пейзажей, а среди картин Накамуры портреты встречаются редко.

Накамура подарил мне несколько работ и пригласил к себе в студию. Студия находится в большом старом японском крестьянском доме, построенном в 19-ом веке в пригороде Хабикино. Громадные картины стоят вдоль стен, почти достигая потолка. Огромная картина «Гора Фудзи, лето 1», высотой 210 см и длиной 540 см, нарисованная на трех независимых панелях, а также «Гора Фудзи, лето 5», и «Гора Фудзи, лето 7», каждая по 160х400 см, и «Море» (218х400) с очевидностью доказывали направленность работ и успехи художника. Интересно, что к концу своей серии картин о Фудзи Накамура пришел к выводу, что не сама Фудзи является целью его работы, а природа и окружающее пространство было тем, что он хотел изобразить в своих картинах.

Накамура дал мне для передачи библиотеке Государственного Эрмитажа пять томов своей серии книг-картин. Сейчас они находятся там под шифром KB.

Недавно я получил шестой том, который также передал в библиотеку. Я пригласил Накамуру в Россию, в Санкт-Петербург. Летом он был здесь, договаривался с директором Эрмитажа, М.Б. Пиотровским, о его возможной выставке в Санкт-Петербурге. Однако препятствием стал большой размер картин и в результате невозможность их транспортировки самолетом. Сейчас изучаются другие пути организации выставки.

Накамура сделал несколько интересных зарисовок в Санкт-Петербурге, в чисто японском стиле нарисовал здание факультетов ПМ-ПУ и мат-меха в Петродворце и долгие часы проводил в музеях и дворцах города. Но самое сильное впечатление произвели на него нетронутые леса в окрестностях Петербурга. Ведь в Осаке и ее пригородах практически нет деревьев.

Уезжая домой, он, несмотря на загадочную потерю личных вещей в аэропорту Шереметьево-2, искреннее и без преувеличений сказал, что недели, проведенные в России, были самыми счастливыми в его жизни.

1991 год.

Фотографии 1–3: японские замки. Четвертая фотография – каменный сад в Киото. Пятая – торговая улица в Осаке. Шестая – улица в старой части Осаки. Седьмая – дети идет в школу. Восьмая фотография – Садао Накамура в своем ателье. Девятая – Садао Накамура у входа в храм. Фотография 10: дома у Садао Накамуры. Фотография 11: японская национальная гостиница.











Остров Сан-Лазаро

Для того чтобы попасть во Флоренцию на поезде, надо сделать несколько пересадок – в Будапеште, Загребе, Венеции и Болонье. Этот утомительный путь занимает немногим более трех суток. И хотя самолетом лететь намного удобнее, я выбрал его, чтобы воспользоваться благоприятной возможностью и посетить монастырь мхитаристов на острове Сан-Лазаро в Венеции.

Несколько часов в Загребе оставили тяжелое впечатление. Город напоминал осажденную крепость. На перекрестках улиц стояли хорошо знакомые в Армении военные бронемшины, хорватская полиция, вооруженная автоматическим оружием, патрулировала основные магистрали. Существовала опасность, что граница с Италией будет закрыта, однако мне повезло, и утром, будучи единственным пассажиром поезда, я прибыл в Венецию. К четырем часам нужно было опять быть на вокзале, чтобы попасть на поезд, идущий в Болонью. Как я и думал, на гондоле нельзя было добраться до острова, так как он находится в нескольких километрах от центральной части города, в глубине венецианской бухты.

Не представляя точно, откуда может отходить катер, я отправился к площади св. Марка и не ошибся. Требуемый причал находился в сотне метров от палаты Дожей. Катера на остров Сан-Лазаро отправляются редко. Ближайший уходил в полдень, а следующий – в 15:00. Я должен был ехать первым рейсом. Оставалось около полутора часов для осмотра городских достопримечательностей. Конечно, можно было уделить больше времени этому замечательному городу, но моей целью был остров...

Когда я сделал попытку сесть на катер, находящийся на нем монах объяснил мне по-итальянски, что монастырь открыт для посетителей только с 15 часов. Потом он неожиданно понял, что со мной можно говорить по-армянски. Я сказал, что приехал из Ленинграда специально, чтобы посетить этот остров, что в 16:20 я должен ехать дальше и что если даже мне не дадут сойти на берег, я все равно поеду на этом катере.

Армянский католический монастырь Сан-Лазаро был основан в сентябре 1717 года. Основатель монастыря аббат Мхитар родился в 1676 году в армянском городе Себастья (в настоящее время на территории Турции). Еще в 20-летнем возрасте он вместе со своими последователями решил посвятить себя возрождению армянской культуры. После безуспешной попытки обосноваться на Кипре он приехал в Венецию,

где в те времена армянские мастеровые, предприниматели и купцы пользовались большим влиянием. От Венецианской республики он получил в дар небольшой остров (7 тыс. кв. м), на котором тогда находился лазарет (отсюда и название острова) для прокаженных с небольшой церковью. Впоследствии остров расширился усилиями братии, и имеет площадь в 30 тыс. кв. м.

Через 25 минут катер подошел к причалу. Мы спустились на берег, где меня принял настоятель монастыря патриарх Амаяк Кетикян. Было как раз время обеда. Мы вошли в большую залу, отделанную в стиле раннего итальянского Возрождения. На стенах висели портреты настоятелей монастыря с момента его основания, выполненные известными итальянскими художниками. Огромная картина «Гайная вечеря» занимала почти всю стену напротив входа в зал. Столы были расставлены вдоль стен, образуя букву «П», монахи и ученики сидели лицом друг к другу. Все встали, произнесли молитву и приступили к трапезе. Пища была достаточно простой и сытной и включала несколько бокалов монастырского, сухого вина.

Патриарх, вспомнил, что много лет назад монастырь посетил мой дядя Виктор Амбарцумян, а еще через несколько лет и его сын Рубен. После обеда он распорядился, чтобы мне показали святую обитель. Директор типографии отец Мартирос Апамян с большой обстоятельностью и воодушевлением показал ценнейшие коллекции монастыря и монастырскую церковь. Она создана на основе еще старой церкви при лазарете, построенной в стиле итальянской готики. Стены покрыты голубой мозаикой с изображениями персонажей из армянской истории. Рядом находится высокая колокольня, построенная мхитаристами в 1756 году. В монастыре богатейшее собрание картин итальянских и западноевропейских мастеров эпохи Возрождения, а также представительная коллекция картин армянских художников.

Выполненное в стиле барокко помещение библиотеки содержит около 100 тысяч томов, из них большую часть составляют европейские издания средних веков. На меня особенное впечатление произвело собрание литографий египетских древностей, выполненное по указанию Наполеона. В настоящее время в мире сохранилось всего несколько экземпляров этого издания. Полностью сохранился кабинет аббата Мхитара, а также комната лорда Байрона, изучавшего здесь армянский язык. Интересной является коллекция средневековой армянской одежды, фарфора и керамики. В отдельном современном помещении цилиндрической формы находится главное сокровище монастыря: третье по значимости после Матенадарана и Иерусалимского армянского монастыря Св. Якова, хранилище средневековых армянских рукописей.

С момента своего основания монастырь был и остается важным культурным центром. По сей день, действует типография, основанная еще аббатом Мхитаром. Служители монастыря переводили и издавали произведения античной и европейской литературы, создавали географические карты, учебники и учебные пособия для армянских школ, разбросанных по всему миру. Учебники по своему полиграфическому исполнению, простоте и доступности излагаемого материала превосходят аналогичные издания, которыми пользуются в Армении. Сегодняшняя монастырская типография – это небольшое, но высокоэффективное предприятие, оснащенное современными печатающими и наборными машинами, компьютерами.

Перед входом в монастырь стоит хачкар, привезенный сюда из Армении и подаренный монастырю Вазгеном I. Население монастыря составляют 32 монаха, 10 учеников из Сирии и Ливана, а также несколько служащих-итальянцев, работающих по найму. Я не имею информации о том, какова численность служащих Матенадарана или Картинной галереи Армении, но мне представляется, что деятельность монастырской общины должна служить примером эффективной работы для любого академического учреждения или производственного предприятия в Армении.

Время летело быстро. Катер должен был отойти в три часа. Тепло попрощавшись с братией и сделав несколько снимков на память, я возвратился в Венецию. Через 40 минут я уже сидел в поезде, идущем в Болонью.

В Венеции имеется еще два армянских центра. Это находящаяся рядом с площадью св. Марка церковь Сурб-Хач и училище «Мурад Рафаэлян», которое я посетил на обратном пути из Флоренции. Оно расположено в большом четырехэтажном здании 17-го века с примыкающим живописным садом и небольшим зданием библиотеки в стиле ложного классицизма. Удобно расположившись у одного из каналов города, оно своим архитектурным обликом и пышностью внутренних помещений напоминает посетителю о том высоком положении, которое занимала армянская колония в Венецианской республике.

Школу окончили известные общественные деятели, предприниматели и артисты: Ваграм Папазян, Петрос Адамян, Даниэль Варужан, Томас Терзян, Мелкон Хан, Тигран Паша-Пештмалгян, Завен Сурмелян, Эдгар Шаэн, Гурген Алемшах и др. Сегодня здесь в концертном зале выступление очаровательной итальянской певицы. Концерт проходит по инициативе дирекции школы, которая пригласила сюда почитателей этого вида искусства со всей Венеции. Школа пользуется заслуженным авторитетом – любой университет мира принимает выпускников школы

без вступительных экзаменов. К сожалению, сегодняшнее число учеников школы невелико. И хотя мне неизвестны школы в Ереване, аттестат которых позволяет поступать хотя бы в университеты нашей страны без экзаменов, я с удивлением обнаружил, что среди учеников школы нет детей из Еревана и других городов Армении. После осмотра школы еще оставалось несколько часов на то, чтобы насладиться картинами Венеции...

1992 год.

Фотографии 1–2: училище «Мурад Рафаэлян» в Венеции. На третьей фотографии – монастырь мхитаристов на острове Святого Лазара. Последние две фотографии – монастырская библиотека.









Инзадонг

Корея – одна из немногих стран, которым удалось за последние 25 лет пройти путь от примитивного хозяйствования и нищеты до современных технологий и высшего уровня благосостояния. Исключительные трудолюбие и смекалка народа, высокая конкурентоспособность промышленности позволяют корейцам теснить на мировых рынках не только американских и европейских, но и японских производителей. Однако оставался открытым вопрос: «Не имеет ли это развитие одностороннего характера? Не происходит ли оно за счет других форм деятельности государства? Как преодолевается отставание в области культуры и искусства?» В большей степени меня интересовало изобразительное искусство. Хотелось узнать, как живут и работают традиционные и современные корейские художники, насколько изобразительное искусство Кореи отвечает требованиям дня, и как корейцы относятся к своему искусству?

Я познакомился с молодой известной корейской художницей Ким Йонг-Ми, которая работает научным сотрудником Азиатского исследовательского центра Корейского университета в Сеуле. Ее картины выставлялись на выставке корейского современного искусства в Нью-Йорке, и в настоящее время она готовится к проведению выставки в Германии. В последних картинах доминируют цепи человеческих фигур, подчеркивая вовлеченность художника в объекты реальной жизни. Ким Йонг-Ми составила обширную программу моего знакомства с корейским искусством. Действуя, насколько возможно, в соответствии с этой программой, я не исключал и прямых контактов с корейскими художниками. В Сеуле несколько десятков картинных галерей и сотни магазинов, торгующих предметами изобразительного искусства. Их основная масса сосредоточена на Инзадонг – улице в центре города, недалеко от станции метро «Чонго» первой линии, Ким Йонг-Ми выставлялась в галерее «Космос». Ее директор Нам-Со Юн проводил презентацию новой выставки. Здесь мое внимание привлек художник Сео Хонг-Сеок, рисующий в манере динамического сочетания реализма и абстракции. Сео Хонг-Сеок пригласил меня в студию, расположенную в многоэтажном жилом здании на окраине Сеула. Он является профессором Академии художеств. В галерее «Космос» были представлены его небольшие работы, однако в студии меня поразило обилие монументальных картин и прекрасно выполненных рисунков тушью на корейской бумаге. Сильное впечатление произвело блестящее использование методов экспрессии и абстракционизма при относительно реалистическом изображении

обнаженной женской фигуры. Особенно впечатлял высокий технический уровень исполнения картин. Сео Хонг-Сеок оказался образованным человеком. Он читал произведения Достоевского и Толстого, а также, как и большинство интеллигентных людей за пределами нашей страны, по трудно объяснимым для меня причинам, был хорошо знаком с произведениями Пастернака. Он подарил мне прекрасный рисунок обнаженной натуры и выразил большое желание участвовать в выставках в Санкт-Петербурге. Ким Йонг-Ми позаботилась также и о том, чтобы я встретился с художниками, работающими в стиле традиционного корейского искусства. Для этого мы поехали в Ченджу – город, расположенный на юго-западе Корейского полуострова. Мы выехали на поезде утром рано из Сеула в Тайжон, где проводилась международная выставка 1993 года. Из Тайжона на такси на юг, в буддийский монастырь, где нас ожидал Йонг Сун Со, уединившись от бешеного темпа корейской жизни для завершения картины «Снег в корейской деревне». Монастырь находился в живописной гористой местности, покрытой молодым лесом. Художник пригласил нас в монастырскую столовую, где нас накормили вкусной пищей, и оттуда на «Хьюндай-Галлопер» – корейском автомобиле повышенной проходимости – мы отправились в Ченджу, сначала посетив департамент искусств университета, а потом дом и ателье художника. Корейское традиционное изобразительное искусство по методам и технике близко китайскому и японскому; но по выразительности и духовной направленности сильно от них отличается. Йонг Сун Со участвовал во многих международных выставках традиционного искусства в Корее и за рубежом. Каллиграфически выполненные пейзажи с уже несуществующими сегодня старинными крестьянскими домами, пагодами и нетронутой природой, по-видимому, оказывают сильное действие на патриотичных корейцев, вынужденных жить в бетонных казематах современных городов. Произведения традиционного искусства стоят дорого, но, несмотря на это, пользуются большим спросом. Я видел много таких картин в домах корейских профессоров математики, физики, обществоведения.

В Сеул мы вернулись только на следующий день, На Инзадонг в галерее «Дан Сунг» познакомился с начинающей художнице Канг Бо-Кьонг. Она недавно закончила Сеульский национальный университет (отделение восточного рисунка) и сейчас организовала выставку на Инзадонг. Начинающему художнику сегодня нелегко сказать свое слово, а тем более определить новое направление. Поэтому как в Корее, так и в других развитых странах много подражательств, повторений, откровенно слабых работ. Канг Бо-Кьонг удивила меня оригинальностью раскрытия темы и техникой исполнения. Здесь те же, как и в предыдущих

случаях, проявлялось сочетание реализма и абстракции, традиционного корейского искусства и западноевропейского подхода. Основной темой ее картин является человеческое начало, его место в геометрии времени и пространства. Канг Бо-Кьонг проявила большое желание приехать в Санкт-Петербург, познакомиться с молодыми художниками, показать свои картины на выставках нашего города. Такую же большую заинтересованность в обмене между художниками Санкт-Петербурга и Сеула проявил директор галереи «Хансун» господин Ил-Кон Ким. В этой галерее проходила выставка рисунков художника-скульптора Сунг Мок-Чо. Сунг Мок-Чо конструирует стулья, которые он называет «посланцами». В настоящее время существует около 9 тысяч «посланцев» созданных художником. Они не функциональны, а представляют собой лишь символы, вырванные из функционального контекста. Например, такой необходимый элемент как сидение, всегда отсутствует в стульях Сунг Мок-Чо. В этой же галерее проходила выставка Ли Йонг Суна, художника, в большей степени примыкающего к абстрактному направлению корейского искусства. Господин Ил-Кон Ким подарил мне эстамп Ли Йонг Суна «Мысль».

Мы мало знаем о современном корейском искусстве, хотя летом 1993 года в Эрмитаже с большим успехом проходила выставка одного современного корейского художника. В наших музеях и галереях, по видимому, практически нет картин современных корейских художников. К сожалению, это происходит не потому, что мы не знаем именно корейского искусства, но и потому, что за последние 70-80 лет основные музеи и коллекции нашей страны фактически не пополнялись произведениями современных зарубежных художников. Причиной этому была нехватка государственных средств. И только в последнее время появились частные лица, обладающие большими возможностями приобретения предметов изобразительного искусства за рубежом. К сожалению, культурный уровень этой категории людей пока еще довольно низок. И максимум, на что они способны сейчас, это квалифицированный выбор и приобретение высококачественной керамической сантехники, видеомагнитофонов, автомобилей и других видов бытового оборудования. Но люди, достигшие высокого благосостояния в нашей стране, безусловно, обладают врожденным талантом, и, если сориентировать вектор их потребительских интересов на произведения современного искусства, то в отличие от по существу импотентных директоров наших музеев и картинных галерей, они смогли бы завалить страну сокровищами современного искусства всех континентов и уголков земного шара.

1994 год.



小魚模樣

1995年
蔡畫





Фотография 1: Ким Йонг-Ми у своего дома. Вторая фотография – в гостях у художника Йонг Сун Со (слева направо: Ким Йонг-Ми, автор, Йонг Сун Со со своей супругой). Фотографии 3, 4: картины Ким Йонг-Ми. Фотография 5: автор картины – художник Сео Хонг-Сеок. Последняя фотография – улица в старом городе Сеула.

Там за рекой Аргентина

От Рио-де-Жанейро до Фос-де-Игуасу – маленького городка на аргентино-парагвайской границе – 2050 км. Конечно, можно было воспользоваться самолетом бразильской авиакомпании и через 3 часа оказаться на месте. Однако хотелось повторить небольшой отрезок путешествия, совершенного Иржи Ганзелкой и Мирославом Зигмундом в 50-е годы на «легендарной» «Татра 603», и я решил поехать на автобусе. Времени, как всегда, было мало. Семинар в Рио заканчивался в среду вечером, а в понедельник на 14 часов уже была назначена лекция в Университете Сан-Паулу. Автобусное сообщение в Бразилии хорошо организовано. Имеется три основных типа междугородных автобусов: обычный, эксклюзивный и спальный. Основу парка составляют мощные трехосные полтораэтажные машины марки «Марко Поло-Сетра» бразильского производства, оборудованные кондиционером, необходимыми удобствами, баром. На трассе они стабильно держат скорость 90-110 км/час. Я выехал в четверг утром из Рио, и 450 км до Сан-Паулу автобус преодолел за 5,5 часов, включая 20-минутную остановку.

На Фос-де-Игуасу автобус уходил из Сан-Паулу в семь часов вечера в пятницу. Я переночевал в гостинице неподалеку от университетского городка «Сидад Университария», расположенного в северной части города. Движение в Сан-Паулу основывается на метрополитене, который еще недостаточно развит, и по длине путей составляет половину Санкт-Петербургского, густой сети автобусных маршрутов и нескольких троллейбусных линиях. С большим удовольствием обнаружил, что одна из станций метрополитена называется «Армения». Она находится в квартале города заселенном преимущественно армянами, в этом же квартале находится армянский центр и три действующие армянские церкви. Однако, улицы города настолько загружены транспортом, что автобусу иногда требуется несколько часов для выполнения своего маршрута. Я заранее заказал номер в гостинице в Фос-де-Игуасу, который оказался на удивление дешевым – 20\$ в сутки, включая завтрак со шведским столом. Неправильно рассчитав время, я опоздал на автобус, но по счастливой случайности автобус тоже опоздал с выездом, и это совпадение внушало надежду на благополучный исход путешествия.

Оставалось проехать еще 1600 км. Первоначально мы ехали по автострате с разделенным движением, объезжая города и поселки, но потом дорога сузилась и стала приближенно напоминать магистральные шоссе ленинградской области. Ночью удалось выспаться, и к утру перед

моими глазами открылся живописный зимний пейзаж южной Бразилии с холмами, покрытыми тропической растительностью.

Маленькие города удивляли меня аккуратностью построек, чистотой улиц и изобилием автомобилей. Здесь, в Бразилии, уже сегодня такие крупные международные компании, как «Форд» и «Фольксваген», построили заводы и выпускают модели, приспособленные для бразильских условий, – например, бразильский «Фольксваген» по размерам и мощности превосходит европейские аналоги. Бразильцы, не имея, в отличие от нас, многотысячной армии ученых-экономистов, сумели понять, что массовое производство дешевых автомобилей есть надежный и, по-видимому, единственный путь к подъему производства и благосостояния страны.

Фос-де-Игуасу – типичный процветающий бразильский городок с населением 150 000 человек. Мне удалось насчитать в нем не менее пятнадцати 25-ти этажных небоскребов, что, в общем, довольно много даже по европейским масштабам. Так же, как и у нас, у крупных аэропортов и автовокзалов такси-мафия диктует произвольные цены неопытным путешественникам и добивается удаления остановок регулярных городских автобусов в незаметные и малопривлекательные места. Но у меня в руках был немецкий путеводитель по Бразилии 1995 года, где все эти детали были подробно описаны, поэтому удалось без труда преодолеть кордон таксистов и сесть в городской автобус. Город имеет правильную геометрическую планировку, поэтому гостиницу удалось найти достаточно легко. Главной достопримечательностью этого места является водопад Игуасу – третий по величине после Ниагарского водопада и водопада Виктория, но, по общему признанию путешественников, наиболее красивый. В этом месте река Игуасу проходит по границе Аргентины и Парагвая. Сами водопады находятся между аргентинским и бразильским берегами, в 20 км от города. Конечно, надо было их посетить и сфотографировать с обоих берегов – аргентинского и бразильского. Кроме того, я хотел посетить Сьюдад-дель-Эсте, второй по величине город в Парагвае находящийся в непосредственной близости от границы. Если в Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро можно было говорить на английском и даже на немецком языке, то здесь мне помогло поверхностное знание испанского языка, которому я научился в середине 70-х годов, во время поездок на Кубу. С утра я поехал на водопады с бразильской стороны. За 10 км до водопадов начинается национальный парк. Для входа в него необходимо внести дополнительную плату в 2\$, которая взимается с каждого пассажира городского автобуса. Еще через несколько километров можно участвовать в сафари на американских джипах времен второй мировой войны через джунгли до берега Игуасу,

вниз по течению, в нескольких километрах за водопадами. Здесь река представляет мощный ревущий поток, на огромной скорости пронесшийся между гранитными глыбами. Программа сафари включает поездку на надувных десятиместных лодках с двумя мощными подвесными моторами «Сузуки» вверх против течения, к самому подножию основных водопадов. Это рискованное путешествие, включая поездку на джипах, стоит 30\$. Владелец гостиницы настоятельно рекомендовал воспользоваться сафари, но когда лодку начало швырять из стороны в сторону и обливать водой, я стал раскаиваться, что предпринял эту отчаянную поездку. Несчастный случай, который произошел со мной в аналогичной ситуации на филиппинском водопаде, когда лодка, потеряв управление, ударяясь о скалы, понеслась вниз по течению, ничему меня не научил. Непосредственно у подножия водопада вода спокойная, возможно потому, что удар падающей волны углубил реку в этом месте, что замедлило ее течение – поэтому удалось остановиться и сделать несколько интересных снимков. На обратном пути водитель лодки, желая показать свое мастерство, несколько раз кидал ее на гребень потока, вызывая наклон корпуса на 45 градусов, и мастерски проводил ее вблизи скал и бешеных водоворотов. К счастью, путешествие благополучно закончилось. Фотоаппарат попал в воду но, как потом выяснилось, дешевый Ломо-компакт оказался надежным и удобным спутником. Я продолжил поездку дальше вдоль берега реки до гостиницы «Катаратас» («Водопады»), где, собственно, и начинаются водопады. В этом месте река Игуасу расширяется таким образом, что длина самих водопадов составляет около 6 км, а высота в среднем – 65 метров. Нетронутая тропическая растительность, лианные и бамбуковые заросли, нагромождение гранитных глыб и всегда присутствующая радуга оставляют уникальное, неизгладимое впечатление. Для того, чтобы пройти всю бразильскую сторону водопадов, потребовалось несколько часов и, хотя туристов было много, можно было найти уединенные места и спокойно наблюдать открывающееся чудо природы потому что так же, как и у нас, стада туристов, ведомые экскурсоводами, проходят по четко очерченным маршрутам и не отклоняются от исхоженной тропы. Среди туристов редко попадаются немцы и американцы, и в основном это жители южно-американских государств.

Поздно вечером я возвратился в гостиницу. Мне удалось договориться с одной туристической фирмой о получении разрешения на въезд в Парагвай и Аргентину. Эта же фирма предоставила за 80\$ микроавтобус «Фольксваген-Транспортер» с гидом-бразильцем. В воскресенье утром, в 9:30, я выехал из гостиницы и направился к границе Парагвая. «Фольксваген-Транспортер» легок в управлении, и освоить его

не составило большого труда. На бразильской стороне границы никакого контроля нет, однако, парагвайская полиция осуществляет выборочный контроль транспорта. Полицейский с удивлением рассматривал мой российский паспорт и сознался, что за 10 лет работы на этом контрольно-пропускном пункте он ни разу не встречал российских граждан. Документы были в полном порядке, и я спокойно поехал дальше. Город Сьюдад-дель-Эсте лежит прямо на границе. Сам контрольно-пропускной пункт находится в городе. Фактически – это крупный торговый центр, куда из-за низких цен устремляются тысячи бразильцев со всех концов страны. Здесь также центральная часть застроена небоскребами, однако улицы не так хорошо убраны, как в Бразилии, а на окраинах много лачуг и полуразвалившихся зданий. Относительно низкий жизненный уровень населения сразу бросается в глаза. Город небольшой, и поэтому для его осмотра двух часов оказалось достаточно. Я сделал несколько снимков на память и возвратился обратно через мост в Бразилию. На этот раз пограничники даже не остановили машину. Для того, чтобы попасть к водопадам с аргентинского берега, надо было вновь проехать через город, переехать через границу с Аргентиной по мосту, которого не было в то время, когда Иржи Ганзелка и Мирослав Зигмунд на своей «Татре» проезжали это место, и далее через 25-30 км подъехать к водопадам. На границе с Аргентиной машину никто не остановил, и поскольку оставалось несколько свободных часов, я свернул с дороги и посетил маленький и красивый аргентинский городок Порто де Игуасу. Гид не возражал, так как здесь жила его знакомая девушка, и он надеялся с ней встретиться. В Порто де Игуасу практически нет многоэтажных зданий, и внешне он мне напомнил маленькие провинциальные кубинские города. Отличие состояло лишь в наполненных всевозможными товарами магазинах и большем числе новых автомобилей. Уровень жизни здесь выше, чем в Парагвае, но, как мне показалось, ниже, чем в Бразилии.

Знакомая моего гида, Изабелла, работала в одном из частных магазинов и, к моему удивлению, оказалась красавицей в современном понимании этого слова. Я оставил их беседовать в одном из маленьких кафе, и сам поехал на машине осматривать город. Потом мы поехали дальше к водопадам. Дороги здесь отличаются идеальным качеством покрытия и хорошей, яркой разметкой проезжей части. Проехав поворот на Буэнос-Айрес, мы оказались на границе зоны заповедника, где пришлось доплатить еще по 5\$ за въезд машины. Еще через несколько минут мы уже были у водопадов. С аргентинской стороны подходы к ним более удобны, можно спуститься непосредственно к подножью водопада, а также пройти по мосткам, проложенным в нескольких метрах

от линии начала падения воды. К сожалению, часть мостков разрушилась и поэтому таким путем полный осмотр водопадов невозможен. Возвращение в Бразилию оказалось таким же простым, как выезд, и в 7 часов вечера того же дня я уже сидел в автобусе, уходящем в Сан-Паулу.

1995 год.

На первой фотографии – улица в городке Фос-де-Игуасу, Аргентина. Фотографии 2 и 3: пейзажи города Сьюдад-дель-Эсте, Парагвай. Далее – водопад Игуасу.









День в Лондоне

У меня свободный день и я стою у выхода «Виктория бас стэйшн». Что удастся увидеть за такое короткое время в огромном и интересном городе? Ясно одно, что не надо идти в Британский Музей и Национальную Галерею. Для того чтобы действительно прочувствовать сокровища этих собраний, нужен минимум еще один день.

Решаю направиться к зданию парламента и Вестминстерскому аббатству. Это совсем недалеко и можно пройти пешком. Конечно, можно заплатить 90 пенсов и проехать на классическом красном двухэтажном автобусе, но пройтись по Виктория-стрит не менее интересно. Тем не менее, я рекомендую туристам обязательно на каком-то из этапов путешествия использовать лондонский автобус, особенно стоит дождаться старой модели (по-видимому, еще довоенного производства), чтобы еще раз убедиться в маневренности, хорошем приеме с места машин выпущенных несколько десятков лет назад. В центральной части города, наряду с великолепно сохранившимися и отреставрированными зданиями эпохи империи, много зданий примитивной архитектуры 50-60-х годов, которые англичане называют «ugly» (уродливыми) они отдаленно напоминают ленинградские постройки периода коммунистического строительства. Для меня было полной неожиданностью, что Лондон сильно пострадал от налетов немецкой авиации и ракетных обстрелов. Невзрачные постройки появились как раз на месте бывших развалин.

Вход в Вестминстер стоит 5 фунтов, но его просто обязательно надо посетить. Для детального осмотра нужно несколько часов, но на первый раз полтора часа достаточно. Здесь очень много неожиданного. Мы хорошо знаем, что роскошь и размеры надгробий не всегда коррелируют со значимостью или вкладом личности того, кому они поставлены. В нашей стране таких случаев достаточно много, но они не составляют правила. Здесь же все как раз наоборот. Малозначительные с общеисторической точки генералы и губернаторы колоний занимают более почетные места, чем те, которым человечество обязано сегодняшним благополучием. Важным свидетелем событий мировой истории является трон (фактически грубый деревянный стул с частично сохранившейся позолотой), на котором происходила коронация всех английских королей, начиная с 1092 года. При выходе находится большая плита из зеленого мрамора, установленная решением парламента и королевы в честь Уинстона Черчилля. Я выхожу из собора, сзади справа от меня роскош-

ное здание парламента и Big Ben – свидетели былого могущества Британской империи.

Осмотрев парламент, можно, конечно, воспользоваться метрополитеном и оставшийся путь совершить с его помощью. Но я порекомендовал бы еще один отрезок прогуляться пешком. Лучше пройти мимо Уайтхолла к Колонне Нельсона на Трафальгарскую площадь. Справа вы проходите при этом мимо внушительного здания министерства обороны, где на гладко остриженном газоне стоят памятники известных нам военачальников от сэра Уолтера Рилафа до фельдмаршала Монтгомери – командующего войсками империи во Второй Мировой войне. Слева находится сам Уайтхолл с конной стражей. На Трафальгарской площади стоит здание национальной Галереи, но я решил здесь не задерживаться и, кинув взгляд на арку адмиралтейства, еду дальше на Пикадили. Здесь открывается стандартный вид на площадь, который часто встречается в энциклопедиях и рекламных проспектах. Пора садиться в метро. Лондонский метрополитен, как ни странно не является самым старым в мире, даже в Европе первая линия метро была построена в Будапеште. Но, по густоте сети и числу станций он относится к одному из самых разветвленных. Моей целью был собор Св. Павла. Однако, поскольку кроме него я хотел еще много посмотреть, то решил купить дневной билет за 3 фунта 50 пенсов, что рекомендую делать каждому (стоимость самого дешевого билета 1 фунт 30 пенсов). От Пикадили до Св. Павла 5 станций. При этом надо сделать пересадку для перехода на центральную линию. Сам метрополитен имеет довольно хаотичный и запущенный вид. Однако частота движения поездов и густота сети компенсируют многие неудобства. Вход в собор Св. Павла платный, но сама касса находится внутри собора. Поэтому я рекомендую дойти до кассы, осмотреть то, что видно, а это достаточно много, и полюбоваться собором снаружи. Для того чтобы попасть в Гринвич, надо вновь воспользоваться метро, проехав по центральной линии еще одну станцию. На станции Банк сделать пересадку на легкую железную дорогу – это современная наземная транспортная система и проезд по ней покрывается дневным билетом метро. Здесь надо выбрать правильный поезд идущий до станции Island Gardens. Поездка очень интересная, поезд идет через район доков. Многие из зданий по пути вновь отреставрированы. И в этом же районе находятся наиболее современные небоскребы. Выйдя на последней станции, надо перейти через Темзу по подземному пешеходному туннелю. Вы спускаетесь на лифте ниже уровня дна реки, проходите через туннель и на лифте поднимаетесь обратно на другом берегу реки. Здесь сразу же вас встречают достопримечательности. Прямо перед вами «Кати Сарк» – последний чайный клипер, находящийся здесь на

вечной стоянке, а справа – «Джипси-мот 4» – яхта на которой относительно недавно Френсис Чичестер совершил первое кругосветное плавание в одиночку. До Королевской Гринвичской обсерватории можно пройти пешком. Через два квартала вы оказываетесь перед красивым парком и, пройдя через него метров 500, попадаете на территорию обсерватории. Вход в здание обсерватории платный. Однако Гринвичский меридиан четко обозначен в виде металлического желоба, часть которого выходит по земле за пределы обсерватории, и поэтому вы можете, не заходя в помещение обсерватории, сфотографироваться в стандартной позиции, стоя одной ногой в восточном, а другой в западном полушарии. Возвратившись обратно на станцию Island Gardens можно опять воспользоваться легкой железной дорогой (ведь у нас есть дневной билет на метро) проехав на этот раз до станции Tower Gateway (Ворота Тауэра). Здесь вы одновременно можете увидеть замок Тауэр и Тауэрский мост. Тауэрский мост нам всем хорошо известен по рекламным фотографиям, однако, в действительности он намного красивее и интереснее, чем то, что мы видим на снимках. Я предлагаю сначала пройти через мост, чтобы по-настоящему почувствовать его конструкцию и сделать снимки замка Тауэр, а затем возвратиться к замку и пройти вокруг него по часовой стрелке. Вход в замок стоит 8 фунтов. Уже вечер. Начало темнеть. И надо ехать в район Сохо. Здесь расположены наиболее интересные увеселительные заведения города. Конечно, по откровенности и разнообразию выбор увеселений уступает Репербану в Гамбурге и Ахтербургвал в Амстердаме, но все же, для скромных санкт-петербуржцев может быть достаточно интересно.

На один день, я думаю, достаточно. Конечно, мы увидели далеко не все, но после такой дневной программы можно сказать, что были в Лондоне.

1996 год.

Первая фотография – Тауэрский мост. На второй фотографии – Пикадилли. На третьей – клипер «Кати Сарк». Последняя фотография – яхта «Джипси-мот 4».





Мастер графики

Это может показаться необычным, но в Монреале сохранилось много замечательных зданий постройки XVII века. Старая часть города, выходящая к реке Святого Лаврентия, в настоящее время почти полностью отреставрирована и служит местом активного времяпрепровождения для большинства монреальцев. Здесь много уютных баров и ресторанчиков, казино, картинных галерей и театров. Невысокие, но добротные здания, мощные узкие улицы, различие архитектурных стилей создают неповторимый колорит и праздничную атмосферу. За историческим районом, вплотную к нему примыкая, высится сверкающая зеркальными стеклами громада современных небоскребов. Здесь на улице Сен-Поль, в самом сердце старого Монреала, расположилась первая в Канаде галерея-студия, в которой выставляются исключительно произведения графического искусства. Галерея открыта всю неделю, и вход для посетителей бесплатный. Она была основана в 1963 году Ричардом Лакруа, известным в Канаде художником-графиком, и стала интегральной составляющей культурного дома Монреала. В течение многих лет известные художники-графики из Монреала и Квебека работали в этой студии-галерее. По своей организации галерея не похожа на другие галереи мира, в нее входит исследовательский центр гравюр, который предоставляет художникам первоклассное техническое оборудование и типографские возможности.

Гравюра – это вид графики, в котором изображение является печатным оттиском рельефного или углубленного рисунка, выполненного различными приемами гравирования на поверхности пластины («доски»). Оттиски, получаемые, как правило, в значительном количестве экземпляров, также называются гравюрами. Различают гравюру выпуклую, в которой краска покрывает поверхность выпуклого рисунка (как правило, это гравюра на дереве – ксилография или на линолеуме – линогравюра), и углубленную, в которой краска; заполняет углубление в доске (чаще всего это гравюра на металле, имеющая различные виды – резцовая гравюра офорт, мягкий лак, лавис, пунктирна манера и т.д.).

В офорте широко используется травление металла кислотой. Многоцветные гравюры печатаются с нескольких досок (каждая из которых покрывается одной краской), либо с одной раскрашенной доски.

При гравировании на дереве пользуются специальными ножами, стамесками, резцами (штихелями), при гравировании на металле – резцами, иглами, гранильником, рулеткой и т.д.

Занимая здание постройки XVIII века в одном из исторических кварталов города, галерея включена практически во все туристические маршруты. Хотя в ней в основном представлены гравюры, посетители могут увидеть и некоторые картины, выполненные на холсте и бумаге. Интересно отметить широкий диапазон цен: от доступных средним и малоимущим покупателям до работ, которые могут себе позволить лишь богатые фирмы и компании. Спрос на произведения искусства велик, так как фирмы, университеты, библиотеки стараются закупить произведения искусства, украшая ими однообразный холод интерьеров современных офисов. Галерея, которая вместе со студией предлагает около 3000 произведений искусства, в течение последних 30 лет считается наиболее динамичным культурным центром страны.

Мы посетили галерею вместе с Андре Пуриером – директором Центра международных связей коммерческой школы университета Монреала. Он – большой знаток современного искусства и имеет небольшое собрание офортов, которые выставляет в своем доме в пригороде Монреала. Ричард Лакруа, которого мы встретили в галерее, показал нам экспозицию и запасники, а также познакомил с технологическим процессом создания гравюр.

Еще раньше, в 80-м году, в Сантьяго-де-Куба мне довелось быть на небольшом предприятии, где выпускались плакаты методом ксилографии (я об этом писал в газете «Ленинградский университет»), однако техника создания гравюр за это время ушла далеко вперед и представляет исключительные возможности современным художникам для проявления таланта.

В 1966 году Ричард основал Гильдию Графики. В средние века в гильдию объединялись группы артистов, мастеровых, купцов, которые обязывались помогать друг другу и делиться доходами. Гильдия Графики имеет ту же идею. Здесь под одной крышей соединены все существенные элементы, необходимые для творческой работы: создание, производство и реализация графической продукции. Здесь даже имеется мастерская, в которой изготавливаются рамки и сувенирные изделия. Сам Ричард заинтересовался графикой 37 лет назад. Он рассказал нам, что работа во Франции, визиты в Японию и ежедневная жизнь в Монреале стимулировали исследовательскую работу в области развития технологии гравюры. Его работы, выполненные в абстрактной манере, могут показаться однообразными, но внимательное знакомство убеждает, что, несмотря на однообразный стиль, художнику удается выразить широкую гамму настроений.

Я попросил разрешения использовать его офорт для обложки одной из своих книг, издание которой предполагается в США. Мне показалось,

что динамика, выраженная в игре красок и линий, может в данном случае служить отражением математического содержания. Ричард дал свое согласие, но при обязательном условии, что авторство офорта должно быть упомянуто в тексте.

Возвратившись, я пришел к мысли о том, что сегодня, когда искусство в России переживает период небывалого подъема, особенно важно, чтобы встречи и контакты между художниками приводили к скорейшему преодолению отставания в области технологии искусства, которое возникло за последние десятилетия.

1996 год.

На следующих двух фотографиях – картины Ричарда Лакруа, подаренные автору.



Flour's II - 6/10

Richard Laury

Иерусалим – армянский квартал

Едва приехав в Иерусалим, я взял такси и вечером объехал старый город с внешней стороны – вдоль мощных крепостных стен, построенных султаном Сулейманом Прекрасным. А сегодня, найдя брешь в графике лекций, решил обойти старый город и начал осмотр с Армянского квартала. Въехав через Яффские ворота, я вышел на небольшой площади непосредственно за ними. Яффские ворота в действительности воротами не являются, а представляют широкий проем в городской стене. В конце прошлого века Иерусалим посетил император Вильгельм, и султан Гамид, чтобы угодить немецкому гостю, приказал взорвать ворота, дабы, въезжая в город, Вильгельм не чувствовал ограничений над головой. Сатанинская дружба между Вильгельмом и Гамидом по существу послужила толчком к организации геноцидов XX века, унесших жизни миллионов армян, русских, евреев, поляков.

На площади я сразу заметил двух молодых людей, которые, как мне показалось, могли бы говорить на армянском. Ожидание не обмануло меня, и мы вместе направились в сторону монастыря Св. Иакова – в армянский квартал. Он начинается сразу за Яффскими воротами. Пройдя несколько шагов и обогнув цитадель Давида, мы свернули вправо и вышли на улицу Армянского патриархата.

Последние археологические исследования показывают, что армянские колонисты жили в Иерусалиме еще в I в. до Р.Х. и были свидетелями событий, происходящих в то бурное время. Армянский квартал занимает примерно четверть старого города и находится в его юго-западной части. Это совершенно особый район, заселенный только армянами, хотя на сегодняшний день здесь проживает всего-то несколько сот человек. Впечатление такое, будто находишься в маленькой Армении. Всюду реклама и указатели на армянском, арабском и иврите. Между улицей Армянского патриархата и западной стеной старого города находится Армянский сад. Сама улица, имея в ширину всего несколько метров, проходит под арками двухэтажного здания, где находится резиденция патриарха. Прямо за резиденцией, слева, находятся ворота; пройдя через них, мы оказались во дворе храма Св. Иакова – одной из главных святынь Армянской Апостольской церкви в Иерусалиме. Прямоугольный, выложенный камнем двор собора окружен практически глухими стенами из светло-коричневого известняка – камня, из которого построен весь город. Собор воздвигнут в память о мученичестве апостола Иакова Старшего – брата Иоанна Евангелиста. В 44 г. ему отрубили голову по приговору царя Ирода. Купол собора, к сожалению, со

двора не виден, и поэтому нелегко представить себе его красоту и размеры. В действительности собор Св. Иакова – самый красивый и богатый из храмов Иерусалима. (В городе около сотни церквей и соборов православной, греческой, коптской, католической, протестантской конфессий). Основная часть построена в XII в. армянами-крестоносцами и практически не перестраивалась: в Иерусалиме это единственная церковь, сохранившая свой первоначальный вид. Собор, как и колония в целом, удивительным образом сумел пережить многочисленные бедствия, постигшие город согласно пророчествам Священного писания. Он полон картин, декоративных элементов и других атрибутов, характерных для армянского храма. Пол покрыт персидскими коврами, лес лампад свисает с потолка, двери и деревянные перегородки покрыты тончайшей резьбой. Здесь находится кресло, с которого, по преданию, вели проповедь апостолы. Две из трех капелл имеют более древнюю историю и относятся к V в., – это капелла египетского мученика Менаса и капелла Иакова. В капелле Св. Эчмиадзина в стену вмурованы три камня из святых мест – с горы Синай, горы Табор (Фавор) и с берега Иордана. Здесь же на территории монастыря находится матенадаран (хранилище рукописей), который по количеству рукописей уступает лишь ереванскому и венецианскому (в монастыре армян-мхитаристов) матенадаранам.

В квартале ведутся интенсивные строительные работы. Многие помещения отреставрированы и отстроены заново, при этом исторический облик зданий сохраняется. При реставрации были проведены раскопки в подвальных этажах, и можно видеть, как выглядел караван-сарай XI–XII в. с массивными каменными колоннами.

Монастырь занимает большую территорию, которая практически закрыта для посторонней публики. Поднявшись на крышу одного из соседних зданий, мне удалось сфотографировать купол собора Св. Иакова, который поражает своим размером и совершенно не похож на традиционные купола церквей в самой Армении. Пройдя влево по улице, можно попасть в Армянский музей, где представлены экспонаты истории колонии и борьбы за независимость в Османской империи.

Сионские ворота – это еще один вход в Армянский квартал. Выходя из них, покидаешь старый город и попадаешь на армянское кладбище. Прямо напротив находится базилика Успения – грандиозное сооружение на вершине горы Сион. Базилика принадлежит Бенедиктинскому Ордену и построена по типу Каролингского собора в Экс-ла-Шапель. Однако истинное место захоронения Девы Марии, с точки зрения армянских канонов, находится не там, где стоит базилика, а ближе к го-

родской стене, рядом с армянским кладбищем. В этом месте Армянская церковь сравнительно недавно начала строительство нового внушительного собора, однако строительные работы пришлось временно приостановить из-за недостатка средств и необходимости помочь Армянской республике.

Главная святыня христиан – Святая гробница – находится совсем недалеко (10-15 минут ходьбы пешком). Она принадлежит армянам, грекам и римским католикам. Это огромное сооружение покрывает последний отрезок пути Иисуса Христа, включая Голгофу – странного вида холм, напоминающий человеческий череп, а также гробницу Христа и фрагмент скалы, где восседал ангел, возвестивший женщинам Воскресение Иисуса. При входе в церковь мы видим Камень Помазания, где тело Иисуса было подвергнуто помазанию после снятия с креста. Слева через несколько десятков метров находится Рака Святой Гробницы – последняя остановка на крестном пути. Погребальная комната с нишами оставляет сильнейшее эмоциональное воздействие. Здесь закончилась земная жизнь Христа. Непосредственно над надгробьем расположены три композиции, представляющие Воскресение на армянском, греческом и латинском языках. Если справа от главного входа спуститься в подземелье, то оказываешься в крипте св. Елены. Крипта названа в честь матери византийского императора Константина, которая провела первые раскопки в старом городе с целью поиска креста и могилы Иисуса. Это огромное подземное сооружение принадлежит также Армянской Апостольской церкви и напоминает пещерный храм в Гергарде. Пол крипты покрыт мозаичными изображениями кафедрального собора Св. Эчмиадзина, церкви Св. Рипсимэ, Св. Гаянэ, Звартноц, Ахтамар, Анийского кафедрального собора и других храмов.

Другая святыня, которая принадлежит Армянской католической церкви, – небольшая часовня, поставленная в XIX в. на месте, где Иисус впервые упал на Своем крестном пути (третья остановка). Здесь же за углом, где улица Долороса, по которой проходил крестный путь, делает крутой поворот, находится современное многоэтажное здание армянского католического монастыря.

Вторая по значимости христианская святыня – это Вифлеем, место рождения Иисуса. Город находится на территории Палестинской автономии, и туда можно попасть только на такси или присоединившись к какой-нибудь экскурсии. Я решил поехать на такси. Водитель-араб запросил 150 шекелей, но потом согласился довезти за 120 и подождать час. Контрольно-пропускной пункт на территорию автономии находится прямо на южной окраине Иерусалима. При выезде серьезного кон-

троля не было, однако при въезде скопилось довольно много автомобилей.

Вифлеем расположен на склонах скалистого холма с редкими оливами и кипарисами. Арабские пастухи и сегодня пасут козы и овечьи стада на обширных пастбищах, окружающих город. Здесь произошло благовещение архангелом Гавриилом Марии о рождении у нее Сына. Здесь же расположилась церковь Св. Рождества, принадлежащая армянам, грекам и францисканцам. Справа на внушительной глухой стене, напоминающей крепостную, возвышается колокольня армянской часовни, в точности копирующая два последних яруса колокольни кафедрального собора Св. Эчмиадзина. Она гармонично вписывается в окружающий пейзаж и придает легкость и теплоту довольно громоздкому церковному комплексу, построенному крестоносцами. В Гроте Рождества Христова и в Алтаре Яслей видны надписи на армянском, греческом и латинском языках.

На обратном пути в Иерусалим мы простояли около получаса на КПП. Израильские полицейские внимательно досматривали почти каждый автомобиль, но нашу машину даже не остановили. Ахмед – так звали таксиста – пригласил меня к себе домой и угостил чашкой кофе. У него восемь детей, но заработка хватает, чтобы жить безбедно.

1997 год.

Первая фотография – керамические изделия армянских мастеров пользуются большим спросом у туристов. Вторая – магазин армянских сувениров. Третья – улица армянского патриархата в старом городе. Четвертая фотография – внутреннее убранство собора Св. Иакова армянской апостольской церкви. Пятая – двор монастыря Св. Иакова. Шестая – представительство армянского католического патриархата в Иерусалиме. Седьмая – улица в армянском квартале. На последних двух фотографиях Вифлеем, колокольня армянской церкви над местом рождения Иисуса Христа.









السلطة الوطنية الفلسطينية
شرطة السياحة والآثار
POLICE OF TOURISM

Мексика: Montanias Zentrales

А Ицтаксигуатль, венчанная снегами,
И Попокатепетль в уборе из снегов,
Свой горный и земной возносят лик пред нами;
Любите, вы – вдвоем, доверьтесь тайне снов.
К. Бальмонт. Мексиканский вечер

Перелет из Москвы был долгим, с двумя промежуточными посадками в Ирландии и Флориде. После –15 в Москве +25 в Мехико показались настоящей жарой. Сегодня в Мехико проживают, по самым скромным оценкам, более 20 млн. человек. Таким образом, к концу 20 века он стал крупнейшим городом мира. Последний раз я был здесь 28 лет назад. За это время город сильно преобразился. Построены новые автострады, многоярусные путепроводы – развязки, возникла сеть линий метро, всюду видны последствия активного жилищного строительства. Так же, как и во многих других странах Латинской Америки, здесь ощущается экономический рост. Особенно это видно по продукции автомобильной промышленности: «Фольксвагены», «Шевроле», «Форды» и другие автомашины местного производства буквально заполнили все транспортные артерии города. Вот и Хорхе Гонсалес встречает меня на микроавтобусе «Шевроле», который он совсем недавно приобрел за 12 000 долларов США для своей молодой семьи, в которой уже насчитывается 18 детей. Город вплотную подошел к аэропорту, поэтому мы довольно быстро добрались до дома, который находился в северной его части. Общественный транспорт является серьезной проблемой в городе: три линии метрополитена, оснащенные бесшумными вагонами, построенными по французской лицензии, с большим трудом справляются с наплывом пассажиров в часы пик. Если вы входите на конечной станции и еще достаточно подвижны, то есть шанс сесть в вагоне, в противном случае приходится стоять довольно длительное время. Наземный транспорт в основном состоит из маршрутных такси. Основной подвижной состав – 15-20-местные автобусы «Шевроле» местного производства. Их достаточно много, но в часы пик есть опасность попадания в пробки, и время проезда никто не может гарантировать. Я приехал на две недели, и график работы напряженный, но один уик-энд все-таки решил посвятить знакомству с колониальной архитектурой, которая у нас недостаточно известна и мало рекламируется по сравнению с очень тесно с ней связанным искусством доколумбового периода. Фактически у меня было 2,5 дня. Я выбрал Сан Мигель де Альенде, маленький городок, распо-

ложенный в 320 км к северу от Мехико, и Гуанохвата, еще 100 км севернее. Район, где расположены эти города, носит название Центрального Горного района, или Монтаньяс Централес. Междугородное автобусное сообщение в Мексике хорошо организовано: основной парк составляют трехосные полуторазтажные бразильские автобусы «Марко Поло» и аналогичные машины, произведенные в Мексике по лицензии. В городе два огромных автобусных вокзала: Северный и Южный, которые достаточно комфортабельно оборудованы и расположены на окраине города с тем, чтобы упростить выезд машин на трассу. Однако из-за недостатка времени и необходимости предварительного резервирования места я не стал пользоваться автобусами, а попросил у своего коллеги из университета автомобиль на уик-энд. Это был почти новый джип «Чероки-спорт» мексиканской сборки. Нашим автомобилистам в Мехико, наверное, ездить непросто: требуется уметь не помнить правила движения, кроме самых основных (сигналы светофора и ограничения скорости), во всем остальном надо проявлять максимальную инициативу и смелость, иначе не будешь правильно понят другими водителями, а это может привести к аварии. Мексика не относит себя к числу богатых государств, хотя средний доход работающего и составляет 1000 долларов в месяц, и поэтому государство, в отличие от нашего, не может раскошелиться на содержание многочисленной дорожной полиции. Ее отсутствие на дорогах естественным образом облегчает движение, делает его более безопасным и ненакладным для водителей. Я выехал из университета после окончания рабочего дня прямо в час пик. Для того чтобы пробиться на север, надо было выехать на кольцевую дорогу Периферико и дальше на автостраду, ведущую в Гвадалахару. Периферико первоначально была задумана как автострада, идущая вдоль границы города, но сегодня она фактически пролегает через густонаселенные районы. Хотя движение происходит в 4 ряда в каждом направлении и идет на уровне 4-5 этажей без пересечений, мне пришлось потратить примерно час, чтобы выехать из города. Автострады в Мексике платные: за каждые 100 км надо платить 40 мексиканских песо, однако бензин сравнительно дешевый: 1 л – 46 центов США. Скорость на автостраде ограничена до 110 км/ч, но допускается превышение до 120. Вне города движение тоже достаточно интенсивное, однако трехрядное движение позволяло идти в левом ряду с максимальной скоростью. Дорожные указатели четко и однозначно предписывают путь, поэтому примерно через 2 часа я без труда свернул с автострады на обычную дорогу, ведущую в Сан Мигель де Альенде. При въезде в город уже стемнело и, следуя за идущим передо мной грузовым «Шевроле», я поехал к центру по узким средневековым улочкам. На крутом спуске с поворотом иду-

шая впереди машина в полном смысле этого слова застряла между домами. Пришлось задним ходом выбираться из тупика и искать другой путь к центру. Но вот я оказался на площади. Всюду много людей, звучит музыка, много света, чувствуется праздничное настроение. Обращение в первую гостиницу оказалось неудачным: мест не было. Оставляя слева центральную площадь, спускаюсь на несколько кварталов вниз по главной улице. Справа – гостиница «Монах», трехэтажное каменное здание, снаружи напоминающее неприступную крепость. Здесь удалось найти номер за 20 долларов и стоянку для машины во дворе гостиницы. Номер выполнен в колониальном стиле, о чем свидетельствуют пятиметровые потолки, мебель, деревянные жалюзи. Утренний завтрак также включался в стоимость. До центральной площади отсюда всего 10 минут, и поэтому я рекомендую эту гостиницу тем, кто хочет посетить эти места. На площади много хороших ресторанов с традиционной мексиканской кухней, где можно выпить текилу и хорошо поужинать. Цены можно считать вполне приемлемыми. Сан Мигель де Альенде основан в 1542 году францисканскими монахами. Город с населением 8000 человек сегодня включен ЮНЕСКО в мировое наследие. Причина этому – сохранившаяся в первозданном виде архитектура колониальной эпохи. Практически каждое здание, будь то церковь, гостиница, почта или дворец, является архитектурным памятником. Если у вас мало времени, то я рекомендую взять план города и вечером пройти по основным пунктам, с тем, чтобы утром, до 12 часов (время, когда надо покинуть гостиницу), их еще раз зафиксировать в памяти. На самом деле, для того, чтобы познакомиться с городом, нескольких часов вполне достаточно; но чтобы насладиться жизнью в нем и почувствовать его дух, нужно гораздо больше. Может быть, именно поэтому многие североамериканские писатели и артисты Голливуда проводили и проводят здесь годы своей жизни. Утро я начал с посещения соседнего собора, который, как и все мексиканские соборы, поразил роскошью внутреннего убранства. Далее я пошел на центральную площадь к Кафедральному собору, и здесь меня поразило то, чего я не мог разглядеть вечером: удивительное сходство с шедевром архитектуры 20 века – незавершенным собором Саграда Фамилия в далекой Барселоне. Никогда не мог подумать, что истоки стиля модерн могли оказаться в маленьком городе Центрального Горного района. Рядом с главной площадью, через квартал, находится другая, с большим числом церквей 16-17 веков постройки. Однако ни одна из них не повторяет другую ни по форме, ни по орнаменту, ни по краскам. Характерно, что постройки в городе хорошо отреставрированы и находятся в отличном состоянии. Здесь же – небольшой рынок, где можно купить изделия народных промыслов,

которыми так славится Мексика. Но скоро 12 часов, и надо ехать дальше. До Гуадохуато отсюда две дороги. Я выбираю более сложный путь через город Долорес Идальго, тоже средневековый мексиканский город, однако специально не выделяемый в путеводителях. Хочется просто посмотреть, как выглядят обычные маленькие мексиканские города. До него 50 км по горному шоссе. Движение здесь неинтенсивное, и я быстро доезжаю до центра. Население города 15 000 человек, основную массу составляют постройки 18-19 веков. На главной площади - прекрасно отреставрированная церковь Богородицы, шедевр мексиканского барокко 18 века. Здесь же дом-музей героя Мексики Идальго. Фотографирую вход в церковь, и в этот момент появляются новобранцы в окружении друзей и родственников. Все кричат: «Уно бесо!» (что соответствует нашему «Горько!»). Толпа выглядит достаточно экзотично, и я не жалею, что заехал в Идальго. Пообедав, еду дальше. Еще 52 км дорога идет по горному массиву. Растительность довольно скудная; причудливые скалы, редкие деревья, мох и кустарник преобладают в окружающем ландшафте. Машин почти нет; поэтому ничто не отвлекает тебя от созерцания природы, и даже не верится, что эти красивые места находятся совсем близко от крупнейшего 20-миллионного мегаполиса. Но вот внизу слева показался купол собора, а вскоре еще и еще. Дорога пошла резко вниз, и передо мной открылся город Гуадохуато, еще совсем недавно мировой центр по добыче серебра. Город основан в 1554 году, а в 1998, так же как и Сан Мигель де Альенде, объявлен Юнеско культурным достоянием человечества. Город все время остается слева. Для того чтобы в него въехать, пришлось доехать до южной окраины, развернуться и снова поехать назад. Следуя указателю «Центр» поворачиваю направо и оказываюсь в туннеле с кирпичными сводами, чем-то напоминающими римские катакомбы. Продолжая следовать указателям к своему удивлению обнаруживаю подземные перекрестки, светофоры, автомашины, припаркованные к тротуару прямо в туннеле. Стараюсь ехать прямо и не сворачивать в подземные подворотни. В результате оказываюсь на выходе, но никакого города передо мной уже нет. Спрашиваю водителей, – оказывается, я проскочил центр. Надо было припарковать машину в туннеле и по лестнице подняться в центр города. Как потом выяснилось, в 30-е годы заброшенные шахты были переоборудованы городскими властями в подземные улицы, по которым сейчас и сосредоточено основное движение в центре. А сам центр оказался практически свободным от транспорта. Он исключительно живописен. Здания колониальной эпохи различного стиля и различной этажности поднимаются по склонам гор. Много прекрасных соборов. В самом центре огромный собор Сан Диего, здесь же построенный в стиле класси-

цизма театр Хуарес и совсем недалеко – дом-музей Диего Риверы. На главной площади находится прекрасная двухэтажная гостиница, построенная в классическом испанском стиле, – отель «Сан Диего». Внутреннее убранство почти роскошное, и стоимость двухкомнатного номера – 450 песо. Поскольку других возможностей не было, пришлось остановиться здесь. Для того чтобы все осмотреть, достаточно нескольких часов. Я посвятил этому оставшийся вечер и утро следующего дня. Обрато я ехал практически без остановок и вечером возвратился в Мехико.

Но вскоре у меня оказался еще один свободный день. Надо было поехать в Пуэблу и находящийся рядом маленький городок Чолула. В Пуэблу можно попасть разными путями автострадой из Мехико (поездка занимает примерно 1,5 часа) или обычным, очень живописным шоссе, проходящим между вулканами Ицтаксигуатль и Попокатепетль. К сожалению, последняя дорога оказалась закрытой из-за опасности возможных извержений в связи с некоторой активностью вулканов. Поэтому пришлось воспользоваться автострадой. Если двигаться от университета, надо ехать против часовой стрелки по Переферико и далее повернуть по автостраде на восток. Эта дорога также довольно живописна, поскольку она приближается к вулканам, огибая их довольно близко с левой стороны. После перевала ехать приходится уже недолго. Пуэбла – один из крупнейших городов Мексики, и важнейший промышленный центр. Центральная часть сохранила свою старую планировку. Примечательным является кафедральный собор, построенный в 1575-1649 гг., который по размерам превосходит многие знаменитые европейские соборы, а в Мексике уступает лишь кафедральному собору Мехико. Однако главной достопримечательностью Пуэблы является не кафедральный собор, а собор Сан Доминго, построенный в 1690 году, с часовней Дель Розарио. Он находится на улице 5 мая, совсем недалеко от кафедрального собора. Снаружи собор выкрашен в красный цвет с белыми переплетами и наличниками дверей и окон. При входе в конце основной залы вы видите сияющий золотом алтарь, полностью покрывающий противоположную стену. Подойдя к алтарю, сворачиваете налево и оказываетесь в часовне. Площадь ее примерно 90 кв. м. Ее стены и потолок полностью покрыты золотом. Впечатление совершенно необычное. В целом в мексиканских церквях золота очень много. Прихожане приносят дары в виде отлитых из червонного золота сердец. Такой обычай существовал и на Кубе, правда там приносились в дар сердца вылитые из серебра, однако после того как Куба выбрала социалистический путь развития население совсем обнищало и даже серебряные сердца приносить перестали. Размер сердец может колебаться от 20-25 г до несколь-

ких кг. Они вывешиваются под стеклом на одной из стен собора. Такую выставку я встречал во всех соборах, которые удалось посетить. В 12 км от Пуэблы находится маленький городок Чолула. Он замечателен тем, что здесь находится крупнейшая в мире ступенчатая пирамида, посвященная Коатцекоатлю. Именно отсюда Кортес начал наступление на Мехико, и на вершине пирамиды в 1594 году была построена церковь Богоматери. В целом в городе находится монастырь францисканцев и еще 49 церквей. Сама пирамида покрыта слоем земли и фактически представляет собой холм, и только отдельные участки стен вскрыты. Однако внутри холма имеются многочисленные проходы длиной около 8 км, пройдя по которым, можно увидеть древнюю кладку и скульптуры эпохи ацтеков. Поднимаюсь к собору Богоматери. Внутреннее убранство хотя и уступает собору Сан Доминго, но золота и здесь более чем достаточно. С пирамиды открывается прекрасный вид на город с его четкой прямоугольной планировкой улиц и башнями церквей и соборов, а также вулканы Ицтасигуатль и Попокатепетль, которые оказываются прямо перед вами. Еще некоторое время я осматриваю город и вечером той же дорогой возвращаюсь в Мехико.

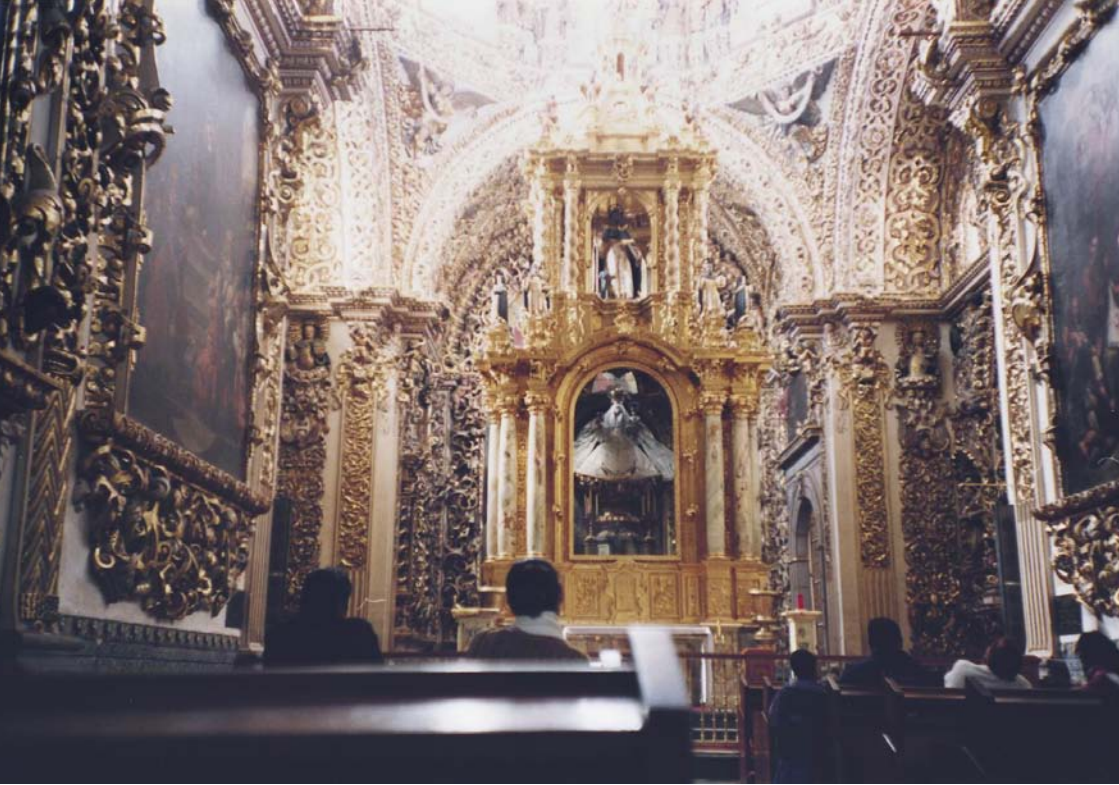
1997 год.

Первые пять фотографий – город Сан Мигель де Альенде. На шестой фотографии – город Гуанохуато, здесь начинается лабиринт подземных улиц. На седьмой фотографии – полностью покрытая золотом часовня в городе Пуэбла. Последняя фотография – вид двора часовни снаружи.









В Гамбурге, на Репербане

В последние несколько лет поток российских туристов в Европу сильно увеличился. Во многих странах наши соотечественники обошли таких любителей попутешествовать как немцы и японцы, а уж в самой Германии, русская речь звучит повсюду. В торговых центрах постоянно наталкиваешься на группы энергичных дам с большими пластиковыми сумками, осуществляющие «броуновское движение» в наиболее стандартных и самых неинтересных для посещения местах. Среди российских туристов много молодежи, свободной от закомплексованности, присущей старшему поколению, и поэтому ведущей себя совершенно свободно, как и надлежит представителям великой державы. Впрочем, человеку любого возраста, который приехал в Гамбург и хочет увидеть самые знаменитые достопримечательности этого германского города, трудно удержаться от соблазна заглянуть на Репербан.

Для любителей секс-туризма Репербан – настоящий рай, хотя знатоки утверждают, что он несколько уступает Ахтербургвал в Амстердаме. И хотя женщины в России, безусловно, самые красивые, возможностей на Репербане больше, да и цены существенно ниже. Но не будем забывать и о том, что Репербан является и важнейшим центром культуры – здесь находятся вполне респектабельные театры и знаменитые кабаре.

В Гамбурге трудно найти бесплатную парковку. Поделюсь опытом: если ехать со стороны центра, то в самом начале Репербана, слева прямо напротив стоящего в парке огромного памятника Бисмарку, есть бесхозная подворотня, в которой помещается довольно много машин. Там практически всегда можно припарковаться. А выйдя из этой подворотни на улицу, сразу оказываешься в центре событий. Слева – современное здание Оперетты, где с успехом идет знаменитый во всем мире мюзикл «Cats» («Кошки»). Рядом – кабаре «Шмидтс Тиволи». Далее – классический театр Сан-Паули, где все представления идут на гамбургском диалекте. За ним – немаловажная достопримечательность Репербана – полицейский участок №15 – «Давидвахэ», задача которого – следить за соблюдением порядка на этой колоритной улице.

Если свернуть от полицейского участка налево и немного подняться вверх, мы подойдем к улице Херберштрассе, идущей параллельно Репербану. Еще не так давно проход на улицу был перекрыт примитивным дощатым забором с двумя входами, воспользоваться которыми могли только мужчины. Сегодня забор приведен в порядок, на воротах – реклама сигарет «West» с надписью: «Границы существуют для того, чтобы

их преодолевать. Попробуй это». Отремонтированы и здания на самой улице. В зеркальных витринах на уровне первого этажа сидят женщины в бикини, хотя год назад все сидели topless (без верхней детали туалета), а иногда даже bottomless (без нижней детали). Фотографировать нельзя, а если какая-нибудь любопытная женщина захочет пройти по этой улице, ее наверняка окатят ведром воды. О ценах договариваются, но немцы больше 100 марок не платят, и завышать эту цифру считается неприличным. На этот раз женщины не произвели на меня особого впечатления, хотя прошлый раз было много красивых. Считается, что с гигиенической точки зрения Херберштрассе для туристов место наиболее безопасное, поскольку все находится под жестким медицинским контролем.

Однако туристы должны знать, что кое-кто из официально зарегистрированных проституток нанимает вместо себя девушек, не имеющих права на трудовую деятельность в Германии. Обычно эти девушки – выходцы из восточно-европейских стран. Эти последние не подвергаются медицинскому осмотру и являются потенциальными источниками заражения. Несмотря на довольно распространенное мнение о якобы присутствии в таких местах наших соотечественниц, я не встретил ни одной.

Пройдя через Херберштрассе, вы оказываетесь на Ханс Альбертсплас. Здесь расположено огромное количество дискотек и молодежных баров, среди них знаменитый бар «Молли».

Еще через несколько шагов вы снова оказываетесь на Репербане. Если перейти улицу и пройти в подворотню, окажешься у входа в знаменитый бар «Ритце» с экзотической фреской на фасаде. Кружка пива здесь стоит 5-7 марок и можно завести много приятных знакомств.

Проходим дальше и оказываемся на углу Репербан и улицы Гроссе Фрайхайт (Большая Свобода). Прямо перед нами бар «Долл Хаус» («Кукольный дом»). Вход стоит 15 марок, пиво – 5 марок. За 15 марок вы получаете так называемый «доллхаус-доллар». Зайдя в помещение и взяв кружку пива, вы можете выбрать любую из многочисленных танцовщиц, которая за этот «доллхаус-доллар» выполнит стриптиз на столе, в нескольких сантиметрах от вашего носа. К сожалению, у стриптизерш довольно потасканный и измученный вид, да и стриптиз носит неполный характер. Раньше на этом месте находился знаменитый секс-театр «Саламбо», который был закрыт из-за связей с преступным бизнесом и использование артистов, проживавших в Германии нелегально.

Напротив находятся Таиландский Дом, Регина-Бар и Сафари-Клуб. Это настоящие бордели. Однако если у вас нет желания активно участвовать в жизни этих заведений, то вы можете просто понаблюдать за 10

марок «life sex» («живой секс»), приплачивая при этом по 35 марок за каждую кружку пива.

Недалеко находятся Рок-Кафе и современная дискотека. Поклонникам «Битлов» особо рекомендую посетить дом №36. Раньше здесь находился Стар-Клуб, где «Битлы» стали знаменитостями. Сейчас в подвале здания располагается дискотека, а наверху проходят вполне приличные концерты.

Конечно, описать все чудеса Репербана в одной короткой заметке невозможно. Однако мне представляется, что остальное наши предприимчивые туристы сумеют отыскать сами.

1998 год.

Первая фотография – студентки гамбургского университета с интересом разглядывают витрину секс-шопа. Вторая фотография – вход в кафе «Ритце». Третья – вход на улицу Херберштрассе. Четвертая – улица Херберштрассе, фотографировать запрещено. На двух последних фотографиях – витрины Репербана.





К душам камикадзе

...В аэропорту Нарита меня встречает мой аспирант Дима Аёшин, который проходит стажировку в университете города Хиросаки. Он на автомобиле, и хотя по нашим понятиям Япония маленькая страна, ехать приходится долго, с ночевкой у подруги в городе Сендай.

В Японии я седьмой раз, многое уже знакомо, но еще осталось кое-что посмотреть. Вечером надо лететь в Осаку, но прежде я решил захватить в Токио, чтобы посетить Ясукуни джинджя – место, где японцы, отдавшие жизнь за страну и императора, почитаются как божества (Ками). У Димы в машине компьютерный навигатор, и мы, введя название, немедленно получаем оптимальный путь от аэропорта. Надо пользоваться автострадами, поскольку движение по обычным дорогам в Японии очень затруднено. Однако и густая сеть автострад, идущая над городом на уровне 4-10 этажей, быстрого продвижения не гарантирует. Автострады платные, и обычно от одного турникета до следующего оплата составляет около 10 долларов США.

По мере движения на дисплее постоянно уточняются наши координаты вдоль оптимального пути – без этой навигационной системы практически невозможно разобраться в многоярусных пересечениях дорог. Два часа спустя компьютер показал, что мы у цели. Справа на холме – парк с густой субтропической растительностью, что само по себе большое исключение в бетонных джунглях японских городов. Оставив машину на многоэтажной парковке, выходим на широкую аллею, ведущую через парк к джинджя. Святыня Ясукуни была построена по указанию императора Меджи в 1869 году. Имя Ясукуни придумал сам император. Считается, что в нем он стремился выразить внутренний мир и спокойствие нации. Китайский иероглиф, который обозначает «Ясу», также используется для обозначения слова «миролюбивый»: божества Ками, хранимые Ясукуни джинджя, относятся к добрым богам. Они отдали свои жизни в надежде на всеобщий мир в том же смысле, как его понимал император. Кто же эти Ками, которым поклоняются здесь, и – сколько их? Считается, что 2 466 000, и они окружают тебя, когда ты подходишь к главной святыне. Основную массу составляют погибшие во второй мировой, или, как говорят японцы, в Великой Восточно-Азиатской войне.

Когда американские войска высадились на Окинаву, они столкнулись с очень упорным сопротивлением японцев, среди которых было около 1600 добровольцев из 9 средних школ Окинавы. Около 460 уче-

ниц высших школ участвовали в военных действиях в качестве медсестер – почти все погибли и покоятся здесь. А когда 20 августа 1945 года советские войска начали освобождение Северного Китая и Южного Сахалина, японская телефонистка в Южно-Сахалинске в последний момент совершила харакири – и тоже оказалась среди обитателей Ясукуни. Однако основную массу Ками все же составляют камикадзе – японские летчики-смертники. Это они все еще продолжали направлять свои начиненные взрывчаткой самолеты на вражеские корабли – несмотря на то, что американцы довольно быстро создали мощную противовоздушную оборону, и камикадзе не могли причинить им серьезного ущерба. Со стороны последних это не было примитивным самопожертвованием, скорее, появлением религиозного фанатизма и святой веры в то, что обожествленная душа погибшего героя бесконечно живет на своей родине среди соотечественников, принимая самое активное участие в реальной жизни.

В Юшукане – военном музее Японии, который находится здесь же, есть письма, которые летчики-камикадзе посылали родственникам перед последним вылетом. Вот одно из них:

«Отец, я направляюсь выполнить свою миссию с единственной надеждой, что полный мир воцарится в империи.

Я уверен в успехе. Пожалуйста, передай мое приветствие бабушке. Весна близка. В горах за нашей деревней дикая вишня, наверное, начала цвести...»

А нам пора в аэропорт, чтобы успеть на самолет, идущий в Осаку. В Осаке у меня друзья. Известный японский художник Садао Накамура, который в 1992 году был в Санкт-Петербурге, пригласил меня в гости, чтобы показать свои последние работы, связанные с долгим пребыванием в Египте. Оказалось, что его дом в пригороде Осаки включен в перечень 50 важнейших архитектурных памятников, составляющих национальное достояние Японии. Старый дом превращен сейчас в мастерскую, а сам Накамура построил себе жилище неподалеку.

Если проехать несколько остановок на пригородном поезде, идущем в направлении Вакаяма, попадаешь в одно из самых интересных мест Японии, а возможно, и мира. Это так называемая группа древних императорских могил. Также как и Ясукуни джиндзя, это место не отмечено в основных туристских путеводителях и вообще мало освещено в специальной литературе. Территория является собственностью императорской семьи, и потому массовое паломничество туристов сюда нежелательно. 45 могил, возникших между 3 и 7 столетиями нашей эры, окружают благостные тишина и покой. Период, когда они появились, в истории Японии носит название Периода Древних Могил – именно тогда

были построены огромные усыпальницы для членов императорской семьи, дворян и других высших функционеров центрального правительства. Выйдя из поезда, иду направо. Через несколько сот метров из гущи строений и лабиринта узких улочек возникает необозримый, окруженный рвом с водой и покрытый непроходимыми джунглями холм. Это и есть самая большая в мире могила, принадлежащая 16-му японскому императору Нинтоку и превосходящая по размеру даже великие пирамиды Египта. Ее размеры поражают: площадь всего сооружения 460 000 кв. м, периметр – 2,7 км, длина – около 780 м, а ширина – 650! (Для сравнения: длина стороны квадрата в основании пирамиды Хеопса всего 230 м). Могила окружена тремя рвами, заполненными водой. Ширина первого – около 10 м, второй – примерно такой же и опоясывает могилу параллельно первому на расстоянии 15 м от него. Третий ров практически не виден, но он самый широкий и наиболее интересный. Переход за первый ров – уже табу. Кажется, что за последнюю тысячу лет никому не удалось проникнуть за третий ров, хотя, как написано в путеводителе, небольшие раскопки были совершены в начале века. Правда, работы были очень быстро свернуты. Во всяком случае, наблюдение в сильный бинокль не позволяет обнаружить на территории могилы тропинок и других следов деятельности человека. Для посетителей доступным является лишь проход через единственный мост над первым внешним рвом. После этого они оказываются перед оградой, закрывающей вход на мост через второй ров, и широкой дорогой, ведущей к третьему рву, аккуратно засыпанной белой мраморной галькой, – так что след от нежелательного посетителя может быть немедленно замечен. Ничего другого не остается, как искать высотное здание поблизости. Это не так просто, поскольку территория довольно большая, а жара нестерпимая. Захожу через подземный гараж в двадцатипятиэтажный жилой дом и поднимаюсь на лифте на последний этаж. В японских современных домах квартиры выходят на балконы, через которые жители попадают к лифту. Очень удачная конструкция! Я оказался на балконе, обращенном как раз в сторону захоронения, и третий ров, заполненный водой, предстал прямо перед моими глазами. Рекомендую всем, кто попадет в это место, подняться на последний этаж этого дома. На всякий случай адрес: Ниши-чо, 4-10-8.

Почти в каждом городе Японии имеется замок. Крупнейший замок Химейджи, оказавшийся нетронутым войной, в связи с особой исторической ценностью был включен в мировое наследие организации Юнеско. Есть много возможностей добраться сюда из Осаки. Наиболее удобный способ – скоростная железная дорога Шинкансен. Она существует независимо от основной сети железных дорог и обычно находится

над ней. Сегодня Шинкансен связывает почти все крупные города Японии, скорость поездов – 250-300 км/ч, а проезд немногим превышает стоимость авиабилета, соответствующего тому же расстоянию. Кроме того, вы обладаете правом бесплатного пользования поездами городской железной дороги, доставляющими вас к ближайшей станции Шинкансен. От станции Шин-Осака (вокзал в городе Осака, на который прибывают поезда Шинкансен) путь до Химейджи преодолевается всего за 25 минут с одной промежуточной остановкой в городе Кобе. Замок расположен в центре города и занимает огромную площадь с внешним и внутренним рвами, заполненными водой, многочисленными стенами и затейливыми угловыми башнями. Основное сооружение в традиционной форме многоярусной пирамиды находится на высоком базальтовом постаменте и вместе с другими менее значительными пристройками венчает холм, на котором расположен замок. Свой сегодняшний вид он получил в 1618 году. Основная башня сделана из дерева, и особенности конструкции позволяют выдержать сильные землетрясения, которые здесь – дело обычное. Интерьер полностью сохранился, передвижные стены, позволяющие изменять конфигурацию помещения, функционируют без изъянов, мебель и внутренняя утварь переносят вас во времена شوгуна. Особенно экзотично Харакири-Мару – помещение, в котором совершались самоубийства.

Обратно я поехал обычным поездом, хотелось заехать в город Акаши, где находится крупнейший в мире висячий мост, соединяющий Кюсю с одним из соседних островов. Мост покоится на двух мачтовых опорах и является гордостью японского мостостроения. Надо отметить, что до недавнего времени мировое первенство в строительстве висячих мостов принадлежало Соединенным Штатам. Однако и в этой области, как и во многих других, их обошла Япония.

Я проехал через мост на автобусе, а обратно, чтобы получить более сильное впечатление, возвратился на пароме. Поздно вечером был уже в Осаке.

1998 год.

Первая фотография – вход в Ясукуни джиндзя. Фотографии 2 и 3: музей камикадзе. Четвертая фотография – посетители у входа в Ясукуни джиндзя. Пятая – второй ров, окружающий могилу императора Нинтоку. На последней фотографии – третий ров, окружающий могилу императора Нинтоку.





Пятый континент

Ни в одной из процветающих стран мира вы не встретите такого сочетания благосостояния с нетронутой природой и безграничными просторами...

Сегодня «Аэрофлот» от полетов в Австралию отказался, мотивируя это экономическими соображениями. Однако битком набитые пассажирами (в том числе из России) Боинги 747 авиакомпании КЛМ говорят о том, что «экономические причины» отказа от полетов связаны только с неумелым менеджментом в нашей авиакомпании.

Маршрут Амстердам – Сидней является самым длинным для КЛМ и выполнение его доверено лучшим экипажам. Мы приземлились в международном аэропорту Сиднея днем, и еще через два часа я летел дальше, в Аделаиду, на Боинге местной авиакомпании ANSET.

Аделаида

Аделаида, столица штата Южная Австралия – спокойный миллионный город на берегу океана. Центральная многоэтажная часть с несколькими современными небоскребами невелика, а основной город состоит из одно-двух этажных домов, в которых живут аделаидцы. Бросается в глаза идеальная чистота, аккуратность и безупречная отделка зданий.

Выйдя утром из гостиницы, я удивился разноголосому пению птиц. Сперва мне показалось, что это просто музыка из плеера, отмечающая включение зеленого света на перекрестке (в Японии и Корее зеленый свет сопровождается обычно пением птиц), но вокруг никаких светофоров не было, а пение продолжалось. Сильное впечатление оставляет низкое прозрачно-голубое небо с четко обозначенными облаками и совсем необычный для нас растительный мир.

Первой толстой книгой, которую я прочитал в детстве была «Дети капитана Гранта» Жюль Верна, и я с удивлением узнавал в окружающем меня пейзаже рисунки из этой книги, которые казались тогда почти фантастическими.

Меня интересовало искусство аборигенов Австралии. Дело в том, что в 1990 году в музее этнографии Санкт-Петербурга была проведена выставка картин художников-аборигенов, она произвела на меня большое впечатление, и хотелось больше узнать об этом искусстве. В Аделаиде находится центр аборигенного искусства «Ганданья», где имеется богатая библиотека, и устраиваются выставки художников-аборигенов.

Хорошую картину-оригинал можно приобрести за 300-400 долларов США. Конечно, для профессора из России это большая сумма, но для наших бизнесменов вполне приемлемая. Внешне картина привлекательна даже для человека среднего культурного уровня, но их ценность очень велика для России хотя бы потому, что мне неизвестно ни одно собрание, содержащее картины австралийских авторов. Я настоятельно рекомендую тем, кто успел достаточно много наворовать, раскошелиться и купить для себя несколько таких картин, понимая при этом, что они частично искупают свою вину, ввозя на родину культурные ценности.

Несмотря на советы друзей, я решил поехать из Аделаиды в Мельбурн на автобусе. Билет стоит 40 австралийских долларов, но вы получаете большое удовольствие, созерцая австралийский пейзаж, знакомясь с маленькими аккуратными городками, встречающимися по пути (350 км). Я выехал в 8:15 утра и уже в 19:30 был в Мельбурне. Для маленьких городов характерны широкие улицы, красивые здания колониального периода, находящиеся в прекрасном состоянии и обилие зелени.

Австралийцы спокойны и дружелюбны, на улицах, в магазинах, в кафе и барах я ни разу не сталкивался с грубостью и не был свидетелем громкоголосых выяснений отношений.

Сперва мы ехали по автостраде с разделенным движением, но очень скоро дорога сузилась, напоминая наши областные дороги, и только километров за 90 до Мельбурна опять перешла в автостраду. Миновав холмы, окружающие Аделаиду, мы выехали на ровную дорогу с бесконечными полями пшеницы, которые чередовались с лесными насаждениями. После Хоршама в штате Виктория дорога вновь пошла по холмистой местности, стали появляться гигантские туевые деревья и магнолии, мы проезжали через девственные леса и живописные долины. Небольшие города Апарт, Борфорт, Балларат удивляли аккуратностью, прекрасно сохранившимися архитектурными памятниками Викторианской эпохи и чистотой.

Мельбурн

Мельбурн появился неожиданно. Громада современных небоскребов отчетливо выделялась на выжженной солнцем равнине. Еще несколько минут – и мы оказались на городском автовокзале.

Мельбурн и Сидней по праву входят в пятерку красивейших городов мира. Красота достигается смешением архитектурных стилей. Здесь с современными небоскребами из стекла и стали соседствуют административные здания и банки колониального времени. Центр города представляет собой прямоугольник, по периметру которого до 6 часов вечера ходит так называемый «городской кольцевой трамвай», проезд по

которому ничего не стоит. Сами четырехосные вагоны трамвая – постройки начала века – находятся в отличном состоянии и езда на нем доставляет большое удовольствие. Кроме того, используя его, можно осмотреть весь центр города. Вообще, в городе трамвай является важнейшим видом общественного транспорта. Трамвайные пути, как и подвижный состав, находятся в отличном состоянии.

Конечно, из-за сильного автомобильного движения возникают пробки. Однажды мне пришлось пройти около 1,5 км, чтобы пересечь из стоящего в хвосте пробки вагона в другой трамвай, выходящий из затора. Стоит посетить картинную галерею, которая по своему богатству не может сравниться с нашими собраниями, но по эстетике оформления экспозиций, безусловно, заслуживает внимания. Кроме того, здесь есть несколько известных картин французских импрессионистов. В городе и вокруг него много достопримечательностей (например, Виктория Маркт), однако я не хочу что-то конкретно рекомендовать нашим туристам, весь город интересен сам по себе и поэтому советую просто побродить по центру, заходить в ресторанчики и бары, съездить на трамвае на ближайший пляж.

Сидней

На Сидней у меня оставалось совсем мало времени. По первоначальному плану я прибывал в Сидней самолетом в 13:00, вылетев из Мельбурна в 11:00. Однако я оказался в аэропорту Мельбурна в 8:55 и, мгновенно оформив проездные документы, успел на самолет, вылетающий в Сидней в 9:00. В результате в 11:00 я уже был на месте. В аэропорту имеются автоматические камеры хранения (такие же, как у нас были в начале 80-х годов), и, воспользовавшись рейсовым автобусом (стоимость 9 австрийских долларов туда и обратно), я оказался в центре города на Альфред стрит, прямо в Сиднейской гавани. Слева от меня знаменитый Сиднейский висячий мост (чудо техники начала века), справа огромная раковина Сиднейской оперы. Не доходя до моста, слева, рядом с историческим зданием океанского морского вокзала находится смотровая площадка, откуда можно сделать отличные снимки оперного театра и группы небоскребов, вплотную прилегающих к гавани. Пейзаж украшает идущая на переднем плане, на высоте 6-7-го этажа, автострада «Кахил экспресуэй» и проходящая под ней железная дорога. Обогнув гавань, я подошел к оперному театру, и тут меня постигло разочарование. Ослепительно белая поверхность громадных раковин – крыша театра, оказалась покрыта банальной белой керамической плиткой, а стекла театра были загрязнены и, по-видимому, долго не мылись. Далее я пошел по Питт стрит в центр города к телебашне, являющейся

также важной достопримечательностью. Здесь на углу Маркет стрит есть станция монорельсовой дороги и тем, кто не пользовался этим видом транспорта, я настоятельно рекомендую сделать кольцо через Дарлинг-Харбор мимо выставочного центра и морского музея. Монорельсовая дорога иногда проходит сквозь здания, иногда нависает над водой или идет над тротуаром, занимая очень мало места в городском движении. Весь маршрут требует около получаса, но вы успеете много увидеть. Вернувшись на Маркет стрит, я свернул на главную улицу города Джордж стрит, начав ее осмотр с огромного Квин Виктория Бильдинг – универмага из красного камня, построенного в колониальном стиле. Пройдя на север обратно к гавани, я направился в исторический район «Рокс», место, откуда начинался Сидней. Здесь много частных ресторанов и баров, и отсюда можно подняться на знаменитый Сиднейский мост. В барах свободно и уютно, бокал пива стоит около двух австралийских долларов и вас мгновенно обслуживают. Уже было четыре часа и надо было возвращаться в аэропорт. Обрато я летел КЛМ-ом. В аэропорту Сиднея висела таблица с надписью «Аэрофлот», и я обрадовался, подумав, что наша авиакомпания возобновила рейс в Австралию, однако оказалось, что табличка осталась со старых времен.

1998 год.

На первой фотографии – коренной австралиец за игрой на национальном инструменте. Вторая фотография – Сидней; монорельсовая дорога, проходящая над улицей города. Третья фотография – Сидней; центральная часть города. Четвертая – Сидней; вид бухты. Пятая – Сидней; концертный зал. Шестая фотография – Сидней; мост через гавань. На седьмой фотографии – Мельбурн; здание колониальной эпохи. На последней фотографии – Мельбурн; вид города.









Путешествие в Макао

В Макао можно попасть разными путями. По-видимому, самый простой – на корабле на подводных крыльях из Гонконга, который преодолевает расстояние в 64 км примерно за час. Однако если при этом вы хотите возвратиться в Гонконг, вам придется получить дополнительную въездную визу в миграционной службе, которая расположена в одном из небоскребов в центре города. Несмотря на большое скопление людей в этом учреждении, прохождение всех формальностей занимает не более 2-3 часов. Въездная виза в Макао ставится при переходе границы и стоит 100 патака, или примерно 17 долларов США. Однако, по-видимому, не все наши сограждане пользуются этим путем, как это можно было предположить, наблюдая поведение работника миграционной службы Макао, долго и с удивлением разглядывавшего мой паспорт. Но никаких вопросов и замечаний он не сделал, и въездная виза была выдана в течение 20 минут.

Интерес к этой стране у меня возник еще в детстве, когда, собирая марки, я наткнулся на серию марок с видами этой португальской колонии. Тогда я не мог даже представить, что удастся когда-нибудь посетить эти места. Макао – это последняя португальская колония, может быть, вообще последняя колония, расположенная в устье реки Сицзян у Южно-Китайского моря. Она включает в себя полуостров Аомынь и два острова Тайпа и Колоане. С 1951 года она имеет статус заморской территории Португалии, а в настоящее время осуществляется передача Макао Китайской Народной Республике. При этом Макао сохраняет свой основной закон и полную самостоятельность во внутренних делах. Население превышает 400 000 человек, из них 3000 – португальцы, остальные китайцы. 70% населения имеет гражданство Португалии, и, таким образом, все привилегии граждан Европейского Союза. Площадь – 16 кв. км, примерно равна нашему Васильевскому острову. Наиболее интересным является то, что Макао – древнейшее европейское поселение на Дальнем Востоке, которое было основано в 1557 г. Результат более чем четырехсотлетнего взаимодействия восточной и западной культур проглядывается в многочисленных исторических и архитектурных памятниках города. Слияние китайского и португальского элемента придает неповторимый колорит этой маленькой, но процветающей колонии. Первое, что поражает, – это чистота, отличное состояние дорог, зданий и сооружений. Они намного красивее, чем то, что изображено на открытках. Я начал осмотр города с места, куда впервые высадились

португальцы, – небольшой площади, где расположен морской музей и храм А-Ма. Само название города Макао произошло от китайского А-Ма-Гау, что означает «место А-Ма». Этот храм был построен перед самым появлением здесь португальцев, в начале 16 в. Отсюда можно пройти или проехать дальше вокруг полуострова, оставляя слева от себя роскошные виллы португальских чиновников, утопающие в зелени и покрашенные в розовый, цвет, построенный в том же стиле и так же покрашенный дворец губернатора, а также виллу (довольно скромную по новорусским масштабам) мультимиллиардера, владельца всех казино города Макао, которому недавно исполнилось 85 лет. Недавно он праздновал рождение сына от четвертой двадцатидвухлетней жены, которая сейчас, по свидетельству моих друзей из этого города, очень умело продолжает игорный бизнес. Пройдя некоторое расстояние от губернаторского дворца по набережной, мы попадаем на авеню Альмейдо Риверо, которую большинство китайцев называет Сан Мало («новая улица»). Она пересекает полуостров почти ортогонально, и в самом ее начале находится построенный из стекла и гранита небоскреб китайского банка, а напротив – причудливый комплекс зданий самого большого в Макао и, по-видимому, в мире казино «Лиссабон». Перед входом стоят безупречно одетые швейцары в ливреях, вестибюль сплошь покрыт зеркалами и золотом, так что впечатление даже сильнее, чем от знаменитого казино Монако, у которого, как мне помнится, был довольно обшарпанный вид. Если идти по этой стороне улицы дальше, мы увидим небоскреб национального заморского банка Португалии, основанного в 1902 г. Первоначальный фасад сохранен и вписан в стену небоскреба. Пройдя еще немного, мы подходим к центральной почте, излюбленному месту туристов, которые отправляют отсюда домой письма с почтовыми марками Макао, – их тираж строго ограничен. Здесь же находится главная площадь города и городское управление. Площадь покрыта волнообразной мозаикой, очень схожей с той, которую мы встречаем на Капакабане в Рио-де-Жанейро. На площади – прекрасно отреставрированные двух-трехэтажные здания колониальной эпохи, построенные в едином стиле, так что площадь сама по себе представляет законченный архитектурный ансамбль. Здесь же – роскошные ювелирные магазины, предлагающие изделия из золота в 24 карата и бесчисленные украшения с изумрудами, бриллиантами и сапфирами. Цены довольно низкие по сравнению с Санкт-Петербуржскими, качество изделий, высокое. В конце площади церковь Санто-Доминго, построенная в 1590 г. Внутренний вид церкви и убранство отличаются легкостью и изяществом. Желтая окраска стен, отсутствие внутренних колонн, покрытый золотом алтарь и безукоризненное качество отделки создают

у посетителей праздничное настроение. Пройдя дальше по улице Сан-Паоло, мы подходим к другой, интересной площади, которая расположена рядом с горным фортом (Монте-Форт) в старой части города. На ней находятся руины собора Св. Павла, а фактически, только передний фронтон собора, стоящий в конце широкой величественной лестницы. Этот собор был построен иезуитами в 1602 г. и сгорел в 1835 г., однако его оставшийся фронтон стал символом современного Макао. Он богато декорирован скульптурами, колоннами и другим орнаментом. На самой площади – также здания колониальной эпохи. Здесь же можно прямо по эскалатору подняться в Монте-Форт, где находится музей Макао. В нем собраны материалы по истории города и взаимоотношениям между Португалией и Китаем. Сам форт хорошо сохранился. Крепостные стены и бойницы тщательно отреставрированы. Я не могу точно утверждать, но, как мне показалось, старинные пушки, расставленные по углам, отлиты совсем недавно. Во времена Великих географических открытий португальцы построили многочисленные форты и укрепления в прибрежных районах Африки, Аравии, Индии, Малайзии и Индонезии. Они защищали переселенцев из Португалии от пиратов, часто враждебно настроенного местного населения и выходцев из других европейских стран. Когда португальцы впервые обосновались в Макао, они чувствовали себя здесь более спокойно, и такая защита не была необходимой. Их хорошо вооруженные корабли не позволяли местным пиратам приблизиться к берегу, а соседствующие китайцы были довольны тем, что получили возможность заморской торговли. Только в конце 16 в., когда голландцы достигли Азии, португальцам пришлось почувствовать мощь голландского флота и качество их кораблей. Макао начал строить укрепления, объясняя местному населению, что они строятся не против Китая, а против вновь прибывающих «варваров из Европы». В 1622 г. голландцы впервые напали на Макао. Однако португальцам удалось разгромить нападавших. Именно в это время и был построен горный форт. Последующие столетия были мирными, и значение фортов было невелико. Усиление напряженности возникло в 1841 г., во время Англо-Китайской войны, когда строительство укреплений было продолжено. От форта открывается прекрасный вид на город, на его старую колониальную часть, построенную португальцами, с узкими улочками, прижавшимися друг к другу зданиями с железными висячими балконами, на которых обязательно присутствуют экзотические тропические цветы, и на стены ультрасовременных небоскребов, служащих доказательством процветания этой территории. Отсюда же открывается вид и на Китайскую Народную Республику. Здесь также можно видеть современные здания, промышленные предприятия и активную деятельность. Совсем

недалеко находится пограничный переход из Макао в КНР. Он используется очень активно, о чем свидетельствуют километровые очереди автомобилей, скопившиеся у перехода. Сама граница оборудована многослойными сетками колючей проволоки, чтобы не допустить нелегальных переходов. В Макао много известных буддийских и таоистских храмов. Помимо храма А-Ма, о котором мы уже говорили, наиболее важным является Кун Иам Тонг, буддийский храм, посвященный богине плодородия, основанный в 13 в. Современный вид храм получил в 1627 г. Наиболее интересными здесь являются громадные ворота и крыша, покрытая разноцветными фарфоровыми фигурами. Здесь несколько дворов с традиционными для буддийских храмов утварью и скульптурами. Сохранился каменный стол, на котором был подписан известный китайско-американский договор 1844 г. Местом поклонения являются также 4 древних дерева с причудливо переплетенными ветвями, почитаемые как Деревья любви.

Если вы проголодались, то можно перекусить в многочисленных ресторанчиках с хорошей китайской или португальской кухней. Здесь, как и во всем мире, имеется разветвленная сеть ресторанов «Макдональдс», цены в них даже ниже, чем в Санкт-Петербурге. Если есть время, то стоит посетить острова Тайпа и Колоане. Они не так застроены, имеют хорошие пляжи, архитектура поселений хорошо гармонирует с окружающим ландшафтом. Остров Тайпа связан с Макао двумя великолепными мостами. Один из них новый и проходит рядом с пассажирским портом. Это фактически многокилометровый путепровод, покоящийся на высоких белых бетонных столбах, построенный известным португальским архитектором, автором знаменитого моста в Рио-де-Жанейро. Другой мост начинается рядом с казино «Лиссабон» и имеет интересную геометрическую форму: основная его часть проходит строго параллельно поверхности моря невысоко над ней. Опоры моста, находящиеся на равных расстояниях друг от друга, становятся выше в средней его части таким образом, что поверхность моста в середине представляет собой равные стороны равнобедренного треугольника с четко выраженными углами основания и вершиной. Макао отвоевал много полезной территории у моря. Острова Тайпа и Колоане фактически объединены в один, а рядом с основным полуостровом, на отвоеванной у моря территории, развернулось массовое строительство жилых небоскребов для населения. Эти новые жилые здания отличаются высоким качеством отделки и сравнительно недорогой платой, однако из-за последствий кризиса, который прокатился по Юго-Восточной Азии, большое число квартир пустует. За день, конечно, трудно все осмотреть и прочувствовать жизнь этого города, одного из самых экзотических

городов на земном шаре, однако достаточно полное впечатление получить можно. Вечером на том же скоростном корабле я возвратился в Гонконг, и, хотя, как и в Макао, пограничник в Гонконге долго и внимательно рассматривал мой паспорт, ничего неприятного не произошло, и я благополучно достиг гостиницы.

1999 год.

На первой фотографии – казино «Лиссабон». Фотографии 2 и 3: в центре города. Фотография 4: вид на город из крепостной бойницы. Фотографии 5 и 6: новые кварталы. На фотографиях 7,8 и 9 – старая часть города.









Мехитаристенгассе, 4 – Вена

Прилетел я в Вену в субботу, и воскресенье оказалось свободным. Гостиница Старлайт-Суитен на Хеймаркт находится в центре города, рядом с Шварценбергплатц – одной из красивейших площадей Вены. Меня интересовала конгрегация Мхитаристов в Вене, ее современное состояние, включая архитектуру и местоположение. В гостинице обслуживающий персонал не относился к коренным жителям города, и поэтому на мои вопросы они не могли отвечать подробно, несмотря на наличие многочисленных справочников. Однако я вскоре сам обнаружил на карте города улицу – Мехитаристенгассе. Очевидно, что конгрегация должна была находиться на ней.

До цели можно было дойти пешком. Путь лежал через уже упомянутую площадь Шварценбергплатц. Для наших соотечественников она важна еще и тем, что здесь находится, как это написано на официальной карте города, Russische Heldendenkmal, – памятник русским героям. Однако официальное название памятника звучит по-другому: «Памятник воинам Советской Армии, освободившим Австрию от фашизма». Памятник очень красив и органично вписывается в венский городской пейзаж. В центре на высоком постаменте стоит скульптурная фигура воина Красной Армии, который, опираясь левой рукой на герб СССР, правой держит боевое знамя. За скульптурой – величественная колоннада. По внутреннему периметру колоннады – надпись: «Вечная слава героям Красной Армии, павшим в боях с немецко-фашистскими захватчиками за свободу и независимость народов Европы». На внутренней стороне гранитного пьедестала золотом высечены пророческие слова И.В. Сталина: «...Отныне над Европой будет развеяться великое знамя свободы народов и мира между народами». Несмотря на активные действия поджигателей войны до сегодняшнего дня удалось сохранить мир в Европе и обеспечить свободу населяющим ее народам. Памятник открыт 19 августа 1945 года. Авторы – скульптор М.А. Интерзарьян и архитектор С.Г. Яковлев. На постаменте высечены имена героев, павших при взятии Вены. Все надписи выполнены золочеными буквами и прекрасно сохранились. В длинном списке под номером 16 – фамилия гвардии подполковника Мусаэяна Бориса Артемовича. У памятника лежат свежие цветы, и всюду царит идеальный порядок. Это несомненная заслуга руководства города Вены и Посольства Российской Федерации в Австрии.

Иду дальше в направлении дворца Хофбург, оставляя справа площадь Марии Терезы, сворачиваю налево на Нейштифтгассе и через не-

сколько минут оказываюсь на Мехитаристенгассе, которая упирается справа в Нейштифтгассе. Практически всю улицу занимает строгое пятиэтажное здание за номером 4 из серого камня. Это и есть конгрегация. У здания небольшая двухэтажная надстройка, выполненная в том же строго классическом стиле. В целом монастырю мхитаристов принадлежит полквартала между улицами Нейштифтгассе и Лерхенфельдерштрассе. И все это расположено в нескольких минутах ходьбы от императорского дворца Хофбург, что, несомненно, говорит о важной роли, которую играл монастырь в делах Австро-Венгрии. Впереди высокие ворота; здесь меня встречает отец Ваган, родом из деревни Камишли на сирийско-турецкой границе. Он угощает меня монастырской настойкой, рассказывает историю монастыря, показывает помещения.

Монастырь основан в 1811 году, в результате переезда группы монахов-мхитаристов из Триеста, где в результате оккупации города Наполеоном в 1797 году их деятельность оказалась невозможной. Таким образом, столица империи Габсбургов – город Вена стал для мхитаристов новым домом. Начало работы в новых условиях было непростым. Первоначально в 1810 году император Франц I отдал монахам помещение монастыря капуцинов в пригороде Вены. При этом монахи сумели продолжить свою издательскую деятельность, а именно, сохранив оборудование типографии, вывезенной из Триеста, они организовали новую типографию и уже в 1812 году опубликовали первую книгу на армянском языке под названием «Жизнь святой Девы Марии». Одновременно проходила активная строительная деятельность. В 1820 году монастырь основал летнюю резиденцию в маленьком городке Клостернойбург на берегу Дуная. 18 октября 1837 года император Фердинанд I и его супруга императрица Мария-Анна заложили краеугольный камень в здание, которое монастырь занимает в настоящее время. Официальный документ об этом событии с подписью и печатью хранится в музее монастыря. Через 2 года после закладки новое здание монастыря уже было готово, и его коллекции начали пополняться произведениями замечательных художников того времени. В частности, трапезная монастыря была богато декорирована фреской известного в то время австрийского художника Людвиг Шнора «Христос, насыщающий 5 тысяч». В монастыре проходила активная научная работа в различных гуманитарных областях. В течение 20 лет было опубликовано более сотни научных трудов общим тиражом 435 тысяч экземпляров.

Однако не все было гладко в жизни монастыря. В 1848 году во время революционных событий в Европе студенческие активисты и либерально настроенные реформаторы направили свои усилия на свержение императорской власти в Вене и установление парламентской республи-

ки. Из-за хорошо известных связей конгрегации мхитаристов с императорской семьей монастырь подвергся бешеным нападкам со стороны венских революционеров. Революционеры пытались направить народ против армянских монахов, распространяя провокационные листовки. 8-9 апреля 1848 года разъяренная толпа пыталась захватить монастырь силой, однако вмешательство солдат национальной гвардии спасло его от разграбления.

Через год после революции австрийское императорское правительство заключило контракт с монастырской типографией на печатание венгерских денежных знаков достоинством в 6 и 10 крестеров. Контракт был выполнен вовремя и с высоким качеством. Это говорит о том высоком доверии, которым пользовались монахи в австрийской империи. В дальнейшем в типографии печатались учебники по заказу министерства образования, а также многочисленные книги для славянских народов, населявших в то время Австро-Венгрию. В 1874 году рядом с помещением монастыря была построена новая церковь, которая практически не изменилась до наших дней. Внутренние помещения церкви богато декорированы итальянским мрамором и достаточно хорошо сохранились до настоящего времени, на стенах многочисленные фрески с изображениями св. Эчмиадзина и других армянских монастырей. К сожалению, само здание церкви, так же, как и всего монастыря, требует проведения серьезных реставрационных работ; однако из-за малого количества монахов в настоящее время (на сегодняшний день это менее двух десятков человек) даже поддержка текущего порядка и функционирования огромных помещений, занимаемых монастырем, требует исключительных усилий.

Особенно трудно пришлось монастырю в период фашистской оккупации. Во время одного из обысков, проведенных в 1940 году представителями фашистской администрации, на складах монастыря были обнаружены книги на русском языке, отпечатанные по заказу советских издательств. В результате в 1940 году нацистский режим закрыл семинарию, запретил обучение монахов и остановил деятельность типографии. Монахи замуровали основные ценности в подвалах здания, и таким образом, спасли их от разграбления. Однако фашисты не оставляли попыток поиска драгоценностей: и сегодня отец Ваган показал мне череп древнеегипетской мумии, разбитый прикладом фашистского полицейского в надежде найти в нем золото и драгоценные камни. В последние годы войны монастырь несколько пострадал от ударов англо-американской авиации; к счастью, никто из паствы при этом не погиб, а постройки были быстро восстановлены. В 1953 году была вновь открыта духовная семинария, и совершен первый прием студентов. Как рас-

сказал мне настоятель монастыря, в послевоенные годы монастырь находился в советской зоне оккупации Вены, и при этом специально отметил, что солдаты Красной Армии бережно относились к находящимся в монастыре историко-культурным ценностям и способствовали их сохранению и восстановлению. К сожалению, этого нельзя сказать о памятниках истории и культуры, находившихся в зоне оккупации наших союзников.

Отец Ваган показал мне основные помещения монастыря. Наибольший интерес представляют библиотека и музей. Музей содержит богатейшую коллекцию монет, средневекового фарфора и собрание живописи западноевропейских, русских и армянских художников. Коллекция монет насчитывает 20 тысяч экземпляров, из них старейшие относятся к 4 веку до нашей эры. Помещения оборудованы климатическими установками, однако экспонатов настолько много, что стены музея завешаны картинами до самого потолка, а многие картины просто стоят на полу, прислоненные к стене. Стесненность помещений и обилие экспонатов, по-видимому, затрудняют проведение экскурсий, и, вероятно, именно это не дает возможность открытия музея для широкого круга посетителей, лишая монастырь дополнительного источника дохода. К сожалению, ежегодное число посетителей не превышает 4 тысяч, что совершенно не соответствует ценности и характеру музейной экспозиции.

Библиотека и библиотечная деятельность занимают исключительное место в работе монастыря. Первоначально, когда мхитаристы заняли помещение монастыря капуцинов, официальная инвентаризация отметила 4 тысячи томов книг в библиотеке. В настоящее время здесь содержится 270 тысяч томов книг, из которых 40 тысяч написаны на армянском языке, и она является одной из крупнейших библиотек города Вены. В библиотеке собраны ценнейшие книги эпохи Средневековья и богатейшая коллекция армянских газет, насчитывающая 150 тысяч наименований. Книги находятся в идеальном состоянии и хранятся в красивых застекленных шкафах черного дерева, расположенных вдоль стен. Имеются организованные по всем правилам библиотечного дела алфавитный и тематический каталоги, однако компьютеризация учета и хранения книг здесь еще не освоена. Это также является следствием малочисленности монастырского персонала. Особый интерес представляют подробные географические карты прошлых веков, астрономические приборы, глобусы, хранящиеся в библиотеке. В 1873 году на международной выставке в Вене в австрийском павильоне было выделено специальное помещение для представления достижений монастыря мхитаристов. Соответствующая витрина была выполнена в форме трехметро-

вой капеллы и в настоящее время украшает одно из помещений библиотеки. В каталоге нахожу учебник, написанный моей матерью Г.А. Амбарцумян, – «Теория вероятностей». С удивлением спрашиваю настоятеля, каким образом математическая книга попала в столь гуманитарную библиотеку. Он уклончиво отвечает, что в современной семинарии также преподаются основы точных и естественных наук, и просит прислать ему книги по теории процессов управления, опубликованные учеными Санкт-Петербургского университета.

Я заканчиваю осмотр, прощаюсь с отцом Ваганом и, выйдя на улицу, оказываюсь в водовороте современного города, так контрастирующего со спокойной и размеренной жизнью, проходящей за монастырскими воротами.

К числу других достопримечательностей связанных с деятельностью немногочисленной армянской колонии следует отнести довольно красивую апостольскую церковь Св. Рипсимэ на Колонитцгассе и площадь «Herbert von Karajan Platz», названную в честь нашего известного соотечественника и расположенную в самом центре города рядом со зданием знаменитой венской оперы.

2000 год.

Фотографии 1, 2: двор армянской апостольской церкви в Вене. На третьей фотографии – трапезная монастыря мхитаристов. На четвертой – церковь монастыря мхитаристов. На пятой фотографии – монастырь мхитаристов. Шестая фотография – вход в типографию монастыря мхитаристов. Фотография 7: вид на улицу Мехитаристенгассе. Фотографии 8–10: экспонаты музея. На последней фотографии – алтарь в церкви монастыря мхитаристов.









Улуру

В аэропорту нас ожидал Костя Авриченков. Мы с ним договорились о встрече еще в Петербурге, куда он приезжал навестить родителей. Вся поездка была нелегкой. Сперва ночным поездом из Петербурга в Москву, из Москвы (Шереметьево-1) самолетом в Каир и оттуда через Сингапур в Сидней. Всего мы были в пути уже около двух суток. Теперь мы должны были преодолеть еще 1600 километров до Аделаиды, точнее, до Гленелга – небольшого фешенебельного курортного городка на берегу океана, где 17 декабря в 19 часов должен был начаться IX Международный симпозиум по динамическим играм. Нас было четверо, кроме меня – Володя Мазалов (известный специалист по теории игр из Петрозаводска), моя жена Нина и восьмилетний сын Ованес. Мы предполагали ехать дальше на автомобиле, и именно Костя должен был заранее взять напрокат машину. Однако был самый разгар туристического сезона, и заранее взять машину не удалось. Но нам все же повезло, и в течение часа мы получили новенькую «Тойоту-Короллу» с пробегом всего 300 км. Володя, который ранее предполагал лететь дальше на самолете, в последний момент передумал и, потеряв уже оплаченный авиабилет Сидней–Аделаида, решил участвовать в нашей авантюре.

Из Сиднея в Аделаиду ведут три основные дороги: южная через Мельбурн, средняя через Мильдуру и северная через Брокен Хилл. По южной я уже проезжал автобусом год назад, северная делала небольшой крюк, и поэтому мы выбрали дорогу через Мильдуру. В Австралии, как и во всех странах, ранее входивших в Британскую империю, движение левостороннее; кроме того, сиднейские улицы не были мне хорошо знакомы (я бывал здесь всего два раза и в общей сложности три дня), да и нечисто приходилось пользоваться автоматической трансмиссией. Все это, включая многочасовой перелет, подсказывало необходимость переночевать в Сиднее, однако было 11 часов утра 16 декабря, и впереди 1600 километров, которые мы должны были преодолеть до 19 часов следующего дня по незнакомой трассе. Поэтому мы и решили сразу начать движение.

Поплутав час по окраинам Сиднея, мы все же к 12 часам были на трассе. Первоначально это была автострада, однако очень скоро она превратилась в обычную российскую дорогу типа Петербург–Петрозаводск. Движение было не очень интенсивным, некоторые неприятности доставляли многоприцепные трейлеры, идущие со скоростью 100-110 км в час. Для обгона таких автопоездов необходимо было иметь существенное преимущество в скорости, однако наша «Королла»

с двигателем 1,6 л, пятью пассажирами и автоматической трансмиссией, забирающей часть мощности, с трудом развивала 135–140 км. в час. Но нам удавалось не плестись в хвосте трейлеров и иметь перед своими глазами полуфантастический австралийский пейзаж. Вначале дорога шла через живописные австралийские Альпы, покрытые густыми эвкалиптовыми лесами. Живописные долины сменялись скалистыми горными склонами. Иногда до самого горизонта простирался девственный вечнозеленый лес без признаков человеческих поселений. Мы несколько раз останавливались, чтобы сделать фотографии, немного побродить по горам и почувствовать окружающую природу. Было душно, температура вне машины доходила до 40 градусов по Цельсию, и после недавних петербургских минус 17 все казалось довольно необычным. Иногда бросались в глаза известняковые нагромождения наподобие Ленских столбов в сорока километрах южнее Якутска.

Но вот горы кончились, и началась бесконечная краснопесочная равнина, иногда покрытая редким лесом, а в основном почти пустынная. Населенные пункты стали встречаться все реже и реже. Неожиданно дорогу перебежали несколько кенгуру. Мы остановились, чтобы сделать снимки, и тут же увидели на расстоянии 100-150 метров стадо страусов примерно в 20-30 голов.

Начало темнеть. Мы уже проехали половину пути. Устроились на ночлег в небольшом городке Балраналд. Хозяйка гостиницы собиралась уходить домой, но в последний момент мы успели получить номера. После отъезда из Петербурга это была первая ночь, проведенная в комфортабельных условиях. Гостиница оказалась уютной, а хозяйка предупредительной и неназойливой, и мы хорошо отдохнули.

Утром продолжили путь дальше. Неожиданно на дороге стали появляться трупы задавленных грузовиками кенгуру. Вначале это были единицы, но потом десятки и даже сотни животных. Они валялись вдоль асфальтового полотна дороги настолько плотно, что приходилось сильно снижать скорость, чтобы избежать аварии. Вскоре слева показалась река Муррей, на берегах которой мы увидели несколько белоснежных пеликанов. В это время года река была полноводной, и из ее бурных вод торчали лишенные листья стволы эвкалиптовых деревьев. К середине дня погода резко изменилась: начался сильный ветер, то тут, то там стали возникать торнадо высотой до сотни метров. Мы с удивлением наблюдали это редкое у нас явление природы. Последний раз я видел торнадо в 1979 году на восточном Памире в районе перевала Кызыл-Арт, однако австралийские торнадо по своей силе намного превосходили памирские.

Но вот пустынный пейзаж кончился, появились виноградные плантации и небольшие поселки. Мы приближались к Аделаиде с севера. Проехав центральную часть города, вдоль единственной здесь трамвайной линии приехали в Гленелг. Ровно в 19 часов 00 минут встали у порога пятизвездочного отеля «Гранд», где должен был проходить симпозиум. Было обидно, что нам не хватило всего получаса, чтобы переодеться и привести себя в порядок к открытию. Но ничего не поделаешь, опоздание на полчаса, как мне показалось, вполне допустимо, если путешествие измеряется десятками тысяч километров. Ровно в 19 часов 30 минут мы уже были в главном холле отеля, где должна была начаться церемония открытия. И каково было мое удивление, когда выяснилось, что никакого опоздания не было и что из-за разницы в полчаса между сиднейским временем и временем штата Южная Австралия пробило точно 19 часов, когда мы вошли в конгресс-холл «Гранд-отеля». Я невольно вспомнил Фелеаса Фогга из «80 дней вокруг света», который выиграл в этом романе пари и 24 часа. Я никаких пари не заключал, но настроение от выполненного долга улучшилось.

Симпозиум продолжался четыре дня, после этого еще неделю надо было поработать над совместной статьей с моим австралийским другом польского происхождения Джерси Филаром, а уже второго января вечером надо было вылетать из Сиднея обратно на родину. Таким образом, свободными оставались лишь 30 и 31 декабря, 1 января и день 2-го января. Нам надо было посетить Улуру (англичане называют его Айерс Рок) – громадный одиноко лежащий красный камень в самом центре австралийского материка. Для того чтобы попасть на Улуру и успеть на самолет в Сиднее, надо было преодолеть 1400 км от Аделаиды до Улуру, а потом оттуда ехать в Сидней. Мы слишком поздно решились на такое путешествие и авиабилетов достать уже не смогли, да и перелет на самолете рассматривался как крайний и малоинтересный вариант. Единственным решением было ехать на автомобиле в Улуру, оттуда обратно в Аделаиду и из Аделаиды на автомобиле в Сидней. Весь путь при этом составлял 4500 км. Поскольку его надо было преодолеть менее чем за три с половиной дня, включая осмотр Улуру и окрестностей, а также, возможно, Сиднея, то было очевидно, что брать машину напрокат совершенно нереально. Единственным шансом оставался автобус.

На автобусный вокзал в Аделаиде мы пришли 28 декабря. Несмотря на время рождественских каникул и благодаря исключительной любезности сотрудницы туристической фирмы, желавшей нам обязательно помочь, удалось с большим трудом получить билеты на автобус, выезжающий в Улуру (с пересадкой в Эрлдунде) на вечер 29 декабря, гостиницу в Юларе (рядом с Улуру) на ночь 30-31 декабря, билет на автобус

из Улуру в Аделаиду (с пересадкой в Эрлдунде) на 31 декабря, гостиницу в Аделаиде на ночь 31 декабря – 1 января и билет на автобус Аделаида–Сидней (по северной дороге через Брокен-Хилл) на утро 1 января. При реализации этого плана мы встречали новое тысячелетие в австралийской пустыне в автобусе, несущемся через нее со скоростью 100 км. в час, и получали еще день для осмотра достопримечательностей Сиднея. Костя и Володя уже уехали, и напряженное путешествие нам надо было выполнить втроем.

Автобусное движение в Австралии хорошо организовано. Парк состоит из новых мощных трехосных машин, и на дальних расстояниях наполнение пассажирами происходит лишь вблизи крупных городов, а основную часть пути автобусы идут полупустыми. Поэтому мой восьмилетний сын, за которого я больше всего беспокоился, мог спокойно спать в течение большей части пути. Остановки достаточно редки. На дорогах встречаются чисто австралийские дорожные знаки: «До ближайшего паба 250 миль» или «Осторожно, кенгуру!». Мы выехали из Аделаиды в 19 часов 29 декабря по дороге Стьюарт хайвей, пересекающей Австралию с юга на север. Рано утром следующего дня проехали легендарный городок Кубер-Педи, где туристам предлагается возможность с киркой и лопатой искать в окружающей пустыне известные австралийские опалы. Палатки одиноких искателей разбросаны вокруг городка на несколько десятков километров, и вся окружающая пустыня покрыта небольшими холмиками вынудой породы, как если бы здесь работала многотысячная армия кротов-великанов. Но в наши планы опалы не входили, и мы поехали дальше. Еще через несколько часов автобус остановился в Кулгере. Этот городок отмечен практически на всех более или менее подробных картах, однако городом или даже городком его можно назвать лишь очень условно. В придорожном ресторанчике висит надпись: «Население города на 29 декабря 2000 года – 21 человек», при этом число 21 написано мелом, чтобы можно было менять в течение дня в соответствии с текущей демографической обстановкой. Еще через 70 км мы доехали до Эрлдунды – городка, расположенного примерно на полпути между Аделаидой на юге и Порт Дарвином на севере и по размерам сравнимого с Кулгерой, и здесь сразу пересели на автобус, идущий уже прямо на запад вдоль Лассетер хайвей к нашей цели, но надо было проехать еще 235 км, и только днем мы оказались в Юларе в 20 километрах от Улуру.

Слева от нас в бескрайней красной пустыне, поросшей мелким кустарником, лежал огромный монолит. Издалека он казался серым и напоминал лежащую египетскую мумию. Мы вышли в Юларе, быстро пообедали и после размещения в гостинице на автобусе направились к

Улуру. Улуру, или, как считают австралийские аборигены, – пуп земли представляет собой верхнюю и весьма незначительную часть огромного каменного массива, уходящего под землю на несколько сот километров. Находящаяся на поверхности земли часть этого массива достигает высоты 330 метров и имеет периметр в 9 километров. Улуру является самым святым местом австралийских аборигенов, никто из них не может подняться на эту скалу, аборигены также требуют, чтобы и другие посетители с уважением относились к их святыне и не поднимались на гору. Правительство Австралии сильно ограничило восхождения. Они возможны лишь в течение двух часов утром, и то по строго определенному маршруту. Возможно, что в ближайшем будущем они будут запрещены вовсе.

Как это ни странно, об Улуру стало известно лишь в 1965 году, а асфальтовое шоссе было проложено всего несколько лет назад. Камень окружают многочисленные святыне для аборигенов места, поэтому и вокруг него можно передвигаться только по определенным пешеходным маршрутам. Вблизи камень действительно поражает, и можно понять аборигенов, считающих его своей святыней. Голый красный склон контрастирует с голубизной неба, резко выделяясь на фоне плоской и бесконечной пустыни. Мы вышли из автобуса и подошли вплотную к камню, оказавшись рядом с глубокой пещерой, покрытой наскальными рисунками, многим из которых более 10 000 лет. Краски отлично сохранились, а сам стиль рисунка мало чем отличается от стиля, используемого в творчестве художников – представителей коренного населения Австралии, стремящихся сохранить и передать в своих произведениях верования своих предков в оригинальной традиционной художественной форме. Как и раньше, аборигены верят, что во времена сотворения мира с этой землей происходили многие изменения. Считается, что все основные черты пейзажа образовались во времена этого сотворения, или Дриминга. Каждое важное место имеет свои ассоциации в мифологии, состоящие из описания путешествий фантастических существ и событий, с ними происходящих. Аборигены являются хранителями отдельных участков земли. Хранительство, или опекуновство, определяется местом рождения и местом зачатия ребенка. Каждый абориген общается с древними предками, связанными с его родными местами. Ритуалы напоминают участникам церемоний о секретах пейзажа того или иного места. Вот почему аборигенам очень не нравятся нарушения того пейзажа, с которым они жили здесь в Австралии последние 40 000 лет, современными многочисленными туристическими стадами.

Каждая складка на Улуру имеет свою мифическую интерпретацию. Можно представить двух гигантских змей, добрую и злую, скрестив-

шихся в предсмертной схватке, мозг человека, высеченный на одной из боковин камня, слезы красавицы в виде водопада, низвергающегося в хрустальное озеро у подножия камня, и другие картины.

Мы прошли еще примерно 3 километра вдоль подножия камня, сели в машину и, объезжая камень по периметру, еще несколько раз выходили в наиболее интересных местах. Вечером под лучами заката камень на какие-то мгновенья стал совершенно багровым, и, поскольку окружающая пустыня уже погрузилась в темноту, контраст возникших красок еще раз подтвердил, что необычные сочетания цветов вполне естественны и не должны вызывать у зрителя негодование, когда он обнаруживает их на полотнах современных художников. На другое утро можно было совершить восхождение, однако мы от этого отказались из уважения к чувствам коренного населения, а также из нежелания оказаться в аморфной туристической толпе. Дело в том, что перед поездкой мне попался номер журнала «Нэйшнл Географик», в котором была помещена фотография бесконечной вереницы туристов, затылок в затылок идущих вверх по Улуру. Очень не хотелось оказаться в такой смешной ситуации.

Однако в 52 километрах от Улуру находится другой гигантский краснокаменный массив, напоминающий лежащего питона и поэтому названный Ката-Джута, или лежащая змея. Европейцы называют это место Ольгас – по имени русской жены первооткрывателя этих мест. Ката-Джута больше Улуру, однако визуальный эффект несколько слабее, хотя и достаточно силен. Издалека кажется, что громадный красный питон, сжавшись в пружину, подготовился для решающего прыжка. Однако вблизи впечатление меняется, поскольку из-за огромных размеров скал на небольшом расстоянии невозможно воспринять общую картину. Мы остановились рядом со скалами и вошли в глубокий красный каньон, образованный двумя горбами готового к прыжку питона. По обе стороны от нас возвышался гладкий безлесный массив с пещерами и проходами. Расщелина постепенно сужалась, а через два километра стала непроходимой без специального снаряжения. Солнце светило беспощадно, и мы возвратились в машину. Надо было уезжать из Улуру. Через несколько часов мы уже были в Эрлдунде, но на этот раз нужный нам автобус на Аделаиду приходил в 10 часов вечера. У нас оставалось много свободного времени, и мы использовали его на то, чтобы походить по окружающей пустынной местности. Вплоть до самого горизонта, в какую бы сторону ни посмотреть, простирались красные пески с поросшим кустарником и редкими причудливыми деревьями. Поражало обилие птиц и всевозможных насекомых. Похоже, здесь природа была в своем первозданном виде. Неожиданно на дерево впереди нас села

стаяка попугаев. Удалось сделать хороший снимок. Пройдя примерно 10 километров, мы, вспотевшие и усталые, вернулись ждать автобуса. 31 декабря 2000 года в 10 часов вечера мы сели в Эрлдунде на автобус, идущий в Аделаиду. Через два часа мы готовились встретить новое тысячелетие. Через полтора часа автобус подошел к границе штата Северные Территории. Моя реакция была мгновенной, ведь еще несколько минут, – и мы пропустим Новый год. Действительно, на границе штатов Северная Территория и Южная Австралия, куда мы направлялись, время совершает скачок в полчаса, т.е., сообразил я, через две-три минуты (а не через полчаса) будет 12 часов ночи – и Новый год. Я еле успел вытащить рюмки и открыть бутылку. Автобус пересекал границу, а мы с женой поздравили друг друга с Новым годом. Все в автобусе, включая нашего сына, спокойно спали. Австралийцы – законопослушные люди, а распивать спиртные напитки в автобусах и на автовокзалах запрещено.

Утром следующего дня (1 января нового тысячелетия) мы остановились у заправочной станции в пустыне недалеко от города Порт Аугуста. Я вышел и позвонил по телефону домой в Санкт-Петербург, чтобы поздравить старшего сына с Новым годом. Звонок удался, но Женя на другом конце провода, сильно обрадовавшись, быстро закончил разговор. Именно в момент звонка били куранты, извещая начало нового тысячелетия. В середине дня мы возвратились в Аделаиду. На следующий день утром по северной дороге через Брокен Хилл мы продолжили свое путешествие в Сидней. Вдоль этого пути нам опять стали попадаться стада страусов и кенгуру. Автомобили попадались редко, страусы и кенгуру – часто. Над трупами животных, попавших под машину, кружились стаи австралийских грифов. Утром прибыли в Сидней. Осмотрев достопримечательности города, вечером вылетели в Москву через Каир и утром 5 января были в Санкт-Петербурге. С момента начала нашего путешествия на Улuru, т.е. с 29 декабря до 5 января, мы два раза ночевали в комфортных условиях, проделали 4600-километровый путь автобусом, около 15 000 км пролетели самолетом и 675 км проехали на поезде. Мы были на Улuru.

2000 год.

Фотография 1: город Кулгера, население 21 человек. Фотографии 2–5: Улuru. Фотографии 6 и 7: местность в районе Улuru. Восьмая фотография – Улuru. Фотографии 9–12: Ольгас. Последняя фотография – попугаи отдыхают.

KULGERA

N. T.

*OUR TOWN
POPULATION*

21

'KULGERA' GATEWAY to the NORTH



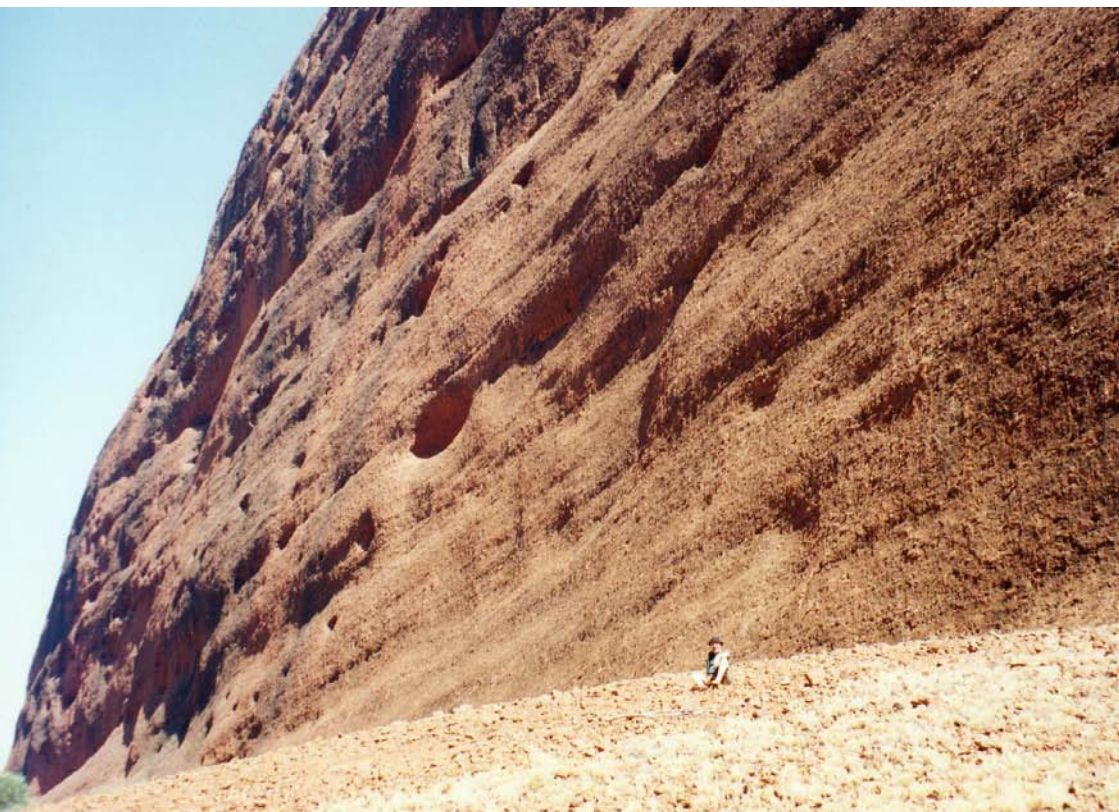
30 12 00













Аскеран – последний рубеж

Мы прилетели в Армению около 6 часов утра, и уже в 10 часов нужно было ехать в Арцах. Предстоял долгий путь на северо-восток Армении, в Варденис и оттуда через Зодский перевал – на восток, в деревню Дадиванк с находящимся там одноименным монастырем, далее вдоль реки Тартар почти вплоть до Сарасанского водохранилища, потом на юг к деревне Арачадзор, где мы собирались заночевать. Из Арачадзора в тот же вечер надо было успеть съездить в деревню Ванк, рядом с которой высоко в горах расположился один из лучших армянских монастырей – Гандзасар. Из Арачадзора далее на юго-восток в Аскеран, потом, резко повернув на юго-запад, в столицу Арцаха – героический Степанакерт, далее в Шушу, где находится одна из красивейших наших церквей, Казанчеоц, а потом через Лачин и Горис обратно в Ереван. График пребывания в Армении был плотным, и поэтому на путешествие можно было выделить лишь 2 дня. Нам предстояло проехать около 900 километров по сложным горным дорогам, зачастую не имеющим асфальтового покрытия и сильно разрушенным военной техникой во время недавних крупномасштабных военных действий.

Последний раз я приезжал в Армению три года назад, и уже тогда в основном были преодолены последствия войны и блокады. Сегодня положение улучшилось. На улицах городов опять появились автомобили, однако их пока еще меньше, чем в коммунистические времена, и, конечно, уровень жизни того времени еще не достигнут. Основная причина в том, что из-за отсутствия железных дорог в Россию промышленность не может восстановиться в полном объеме. Есть лишь несколько возможностей перевозки грузов: до одного из черноморских портов Грузии по железной дороге и далее пароходами в Новороссийск, по шоссе через Грузию и Большой Кавказский хребет – в Россию и по шоссе через Мегри – в Иран. Дорогостоящая перевозка делает продукцию неконкурентоспособной. С учетом сказанного успехи Армении впечатляющи. Особенно динамично развиваются сельское хозяйство и перерабатывающая промышленность.

До Вардениса, родины моих предков, дорога находится в неплохом состоянии, однако на ней лишь изредка встречаются одинокие автомобили старых моделей. Разметка на участке Ереван–Севан напрочь исчезла, и ничто не напоминает о совсем недавно прошедших временах, когда из-за огромных пробок въезд и выезд из Еревана мог длиться часами. Из Вардениса дорога резко пошла в горы, начались великолепные альпийские луга и асфальтовое покрытие исчезло. Зодский перевал –

один из самых высоких на Кавказе. Проехав через него, мы попали в живописную долину реки Тартар, которая из мелкого горного ручья вскоре превратилась в бурный поток. Еще три часа езды по узкой и опасной грунтовой дороге, изобилующей слепыми поворотами, резкими подъемами и крутыми спусками, и в густой зелени леса на крутом склоне ущелья показался Дадиванк (монастырь Дади) с возвышающимся куполом церкви Арзи-Хатун. По преданию, монастырь назван именем одного из учеников апостола Фаддея Дади, которого убили здесь за проповедь христианства. Монастырь был основан на месте его захоронения в I в. по Р.Х. Мы подходим к двухэтажной колокольне, построенной в XIII в. епископом Саркисом. Сразу бросаются в глаза два чудотворных хачкара на втором этаже. Размеры хачкаров впечатляют (3x1 м.). Они покрыты мелкой, ажурной резьбой, не уступающей образцам ювелирного искусства. За колокольней стоит церковь Арзу-Хатун, а слева к церкви примыкает зала с колоннадой. Постройки монастыря относительно хорошо сохранились, и в настоящее время ведутся интенсивные работы по консервации этого уникального памятника раннего христианства на Ближнем Востоке.

Живописное ущелье реки Тартар местами переходит в глубокий каньон шириной всего в несколько десятков метров с вертикально уходящими ввысь скалистыми склонами. Но вот мы оказываемся в широкой долине, горы расступаются, и перед нами открывается вид на Сарасанское водохранилище. Проехав через лесистый перевал, мы спускаемся в долину реки Хачен и, свернув на запад, оказываемся в селе Арчадзор. Всего 7 часов вечера, и, если проехать еще 15 км на запад, то можно попасть в Гандзасар – жемчужину Арцах. Посоветовавшись, так и поступаем. Довольно быстро двигаясь вверх по течению реки Хачен, достигаем селения Ванк (монастырь). Справа перед нами на вершине отвесного утеса – Гандзасар. Еще недавно сюда можно было подняться только пешком, но уже построена дорога, доступная опытному водителю «Нивы» или УАЗа. Монастырь основан в XIII в. Основной постройкой является прекрасно сохранившаяся церковь Иоанна Крестителя – прямоугольное, крестообразное изнутри крестово-купольное сооружение. Как все армянские церкви, она имеет четкие геометрические формы, возникающие в результате пространственных пересечений плоских поверхностей и симметричного баланса. За восемь веков не было возведено уродующих пристроек и назойливых памятников, расплывающих и сводящих на нет впечатление красоты. Несмотря на превратности судьбы и нескончаемые тяжелые войны, проходившие вплоть до последних лет XX века, Гандзасар сохранил свое совершенство. Сегодня он полностью отреставрирован и живет активной жизнью. Гандзасар по праву

считается местом зарождения братства русского и армянского народов. В 1701 г. здесь было написано письмо карабахских и сюникских меликов царю Петру I, просивших защиты от угрозы с востока. Церковь Иоанна Крестителя увенчана высоким куполом, барабан которого разделен на 16 граней. Особую цельность храму придает примыкающий к нему прямоугольный притвор с восьмигранной легкой ротондой в центре.

Начинает темнеть, и мы возвращаемся в Арачадзор. Останавливаемся у моего хорошего друга Леонарда Шекияна, который возглавляет подготовительный факультет Ереванского Университета. В большом двухэтажном доме собрались соседи и родственники. Им есть о чем вспомнить и за что пить 80-градусную кизилловую карабахскую водку. Наш 85-летний тамада Гарегин некогда дошел с боями до Берлина, а в 1992 г. защищал от врагов родное село. Именно в Арачадзоре противник был остановлен и обращен в беспорядочное бегство. В том бою арачадзорцы стояли насмерть и дождались прихода основных сил. Это стоило жизни 37 жителям деревни. Среди павших смертью героев был 11-летний мальчик по прозвищу Чутик (Малыш), успевший уничтожить 4 вражеских танка, которые сегодня как напоминание об этом героическом подвиге стоят в центре деревни.

На следующий день продолжаем путь на юго-восток. Через некоторое время появляется асфальтовое покрытие, горы расходятся, и мы попадаем в живописную долину реки Каркар. Почти ортогонально дороге пересекают протянувшиеся на 1,5 километра крепостные стены с внушительными башнями. Это Майраберд, или Аскеранская крепость. Закрывая проход в долину реки, она делает ее почти недоступной для неприятеля. Толщина стен достигает двух метров, а высота - девяти. На протяжении последних двух веков здесь не раз происходили кровавые столкновения. Находящийся рядом в Храморте холм, где героически сражались вместе русские воины и армянские добровольцы, стал священным местом, здесь в их честь поставлена памятная доска. Въезжаем в Аскеран – маленький, аккуратный арцахский город. Всюду кипит жизнь: на улицах много автомобилей, работают магазины, мастерские, рестораны и кафе. Реклама, как и всюду в Арцахе, на русском и армянском языках. Выезжаем на восточную окраину. Впереди на многие тысячи километров до самого Тихого океана – другой мир, другие религии, другие культуры. Аскеран, в самом деле, последний рубеж христианской цивилизации. Он был им в течение прошлого тысячелетия и даже раньше. Именно это и сформировало характер карабахцев, которые удерживали и будут удерживать этот рубеж до конца. Символическим доказательством этого служит стоящий на пьедестале танк Т-72 стоящий при выезде из города.

Через полчаса дорога превращается в современную автостраду. Въезжаем в столицу Арцах Степанакерт. Город находится в хорошем состоянии. Пострадавшие от бомбежек здания восстановлены, асфальтовое покрытие улиц практически без изъянов, дома отреставрированы, много новых построек. На улицах многолюдно, и автомобильное движение довольно интенсивно. Магазины предлагают богатый ассортимент разнообразных товаров.

Мы едем в Арцахский Университет, расположенный в двухэтажном здании бывшего Пединститута. Стена на первом этаже покрыта портретами студентов и преподавателей, погибших в боях с вооруженными силами соседнего государства, вторгавшегося в Арцах в 1992-94 гг. В кабинете ректора – заседание центральной приемной комиссии. Ректор университета профессор Адамян доволен. Конкурс высок, а это означает, что велик шанс принять хорошо подготовленных абитуриентов. Университет оснащен современной вычислительной техникой. Я передаю в дар библиотеке несколько экземпляров книги «Теория игр» (Петросян Л.А., Зенкевич Н.А., Семина Е.А.), изданной в 1998 г.

В парке Победы построен величественный мемориал в честь 22 тысяч арцахцев, погибших в Великой Отечественной войне. Из 45 тысяч человек (35% населения области), принимавших участие в военных действиях, 15 тысяч были награждены орденами и медалями, 21 человек был удостоен звания Героя Советского Союза.

Уже 4 часа и надо спешить. Впереди Шуша, Лачин и далекий путь в Ереван, куда мы должны попасть вечером. Дорога поднимается резко в гору, показываются круглые крепостные башни, и через несколько минут мы оказываемся в Шуше. Город расположен на вершине горы, najwyżшая его точка находится на высоте 1600 м., а низшая – 1300. Географическое расположение повлияло на застройку и придало городу необычный и привлекательный вид. В центре, там, где дорога сворачивает влево, в сторону крепости, недавно поставлен обелиск уроженцу Шуши – летчику, дважды Герою Советского Союза Нельсону Степаняну.

Неожиданно слева на открытой площади появляется высокая белокаменная церковь «Казанчеоц» (Жестянщиков). Фасад ее облицован тесаными плитами светло-кремового известняка. Высокий купол опирается на четыре огромных пилон. Над порталом хорошо видна надпись: «Благодатью и милостью всемогущего Бога построен чудотворный святой собор на средства и пожертвования прихожан церкви Аменапркич «Казанчеоц» города Шуши, строительство которой было начато в 1868 г. при царствовании всемогущего самодержца императора всея Руси Александра II и при патриаршестве Георга IV, завершено в

1887 г. во время коронавания сына Его Величества благословенного императора Александра III при католикосе Макаре I 20 сентября 1888 г.». В 1920 г. во время военных действий церковь, как и многие другие здания, была разрушена. Восстановление началось в конце 80-х, но проходила вяло, и завершилась лишь в последние годы. Возвышаясь на фоне зеленых холмов, церковь доминирует над городом и долиной реки Каркар. Рядом с церковью находится трехэтажная колокольня. Она тоже пострадала в 1920 г., но полностью восстановлена. Внутреннее убранство выполнено в современном стиле и отличается скромностью, лики святых написаны яркими красками и также в современной манере. Двери изготовлены из ценных пород дерева и покрыты тончайшей резьбой; такого типа резьба встречается и на новых воротах в Гандзасаре, Лачинской церкви и другой шушинской церкви – «Канач Жам» (Зеленая Церковь).

«Канач жам» хорошо виден от церкви «Казанчецоц» и расположен на вершине соседнего холма у кладбища. Он намного меньше церкви «Казанчецоц», но внешний вид и окружающие деревья делают церковь не менее привлекательной. Отсюда открывается панорама города, да и сама церковь, благодаря высоким куполам и колокольне, хорошо видна почти отовсюду. Архитектура и внутреннее оформление храма нехарактерно для армянских церквей: купольное перекрытие поддерживается большими арочными пролетами, восточная стена имеет полукруглую форму, а внешние стены сделаны из нешлифованных колотых камней. Церковь построена в 1847 г. неким Степаносом Бабаяном в память о своем покойном брате Мкртыче. При Советах ее помещения были превращены в залы дегустации минеральных вод. Ныне церковь восстановлена в первозданном виде и относится к самым замечательным зданиям Шуши.

Жизнь в Шуше входит в обычное русло. В городе много современных магазинов, ресторанов и кафе. Перед самым выездом, у живописного родника открылся ресторан с видом на Степанакерт с балкона второго этажа. Здесь останавливаются поесть хаш или арису «дальнобойщики», едущие в Ереван, Табриз, Тегеран. Сегодня автострада Степанакерт–Шуша–Горис является единственной дорогой, по которой Арцах поддерживает связь с внешним миром.

Дальше дорога спускается в долину, петляя среди гор. И вот перед нами Лачин – маленький, живописный городок, прилипший к склону широкого ущелья (т.н. Лачинский коридор). Городок живет размеренной жизнью, жители занимаются преимущественно сельским хозяйством, в котором скотоводство играет первостепенную роль. Перед нами на востоке поднимается до небес огромный и неприступный горный

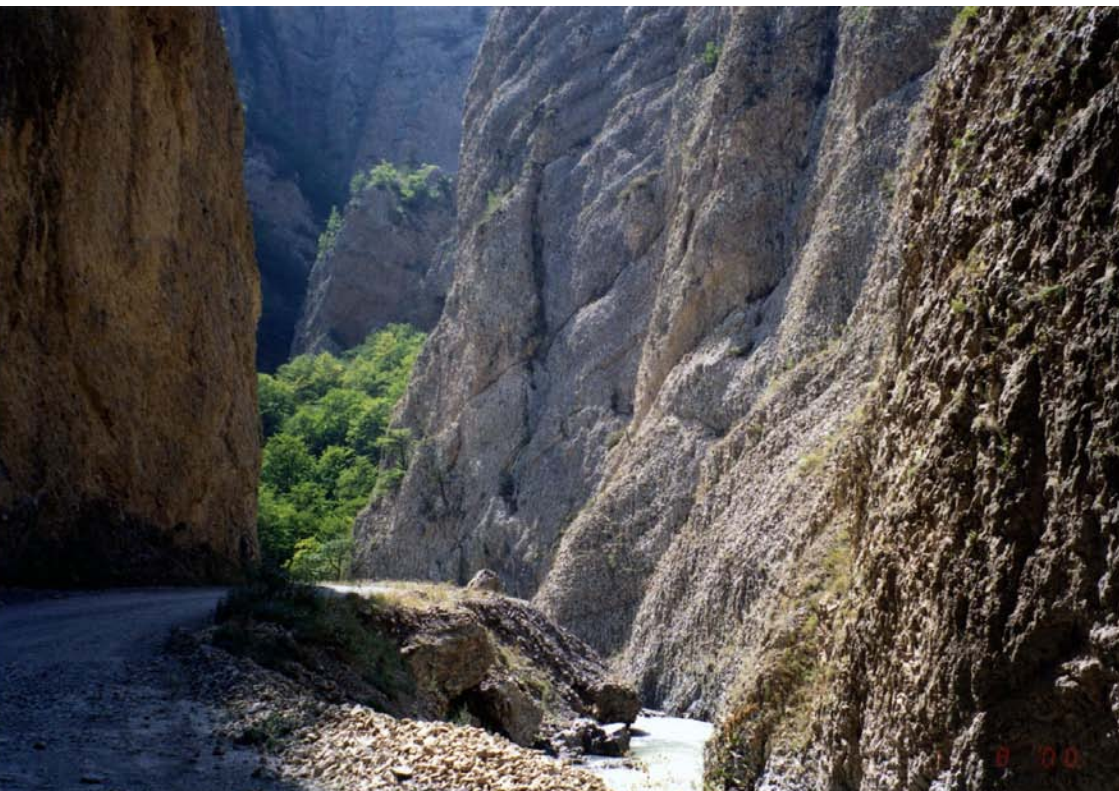
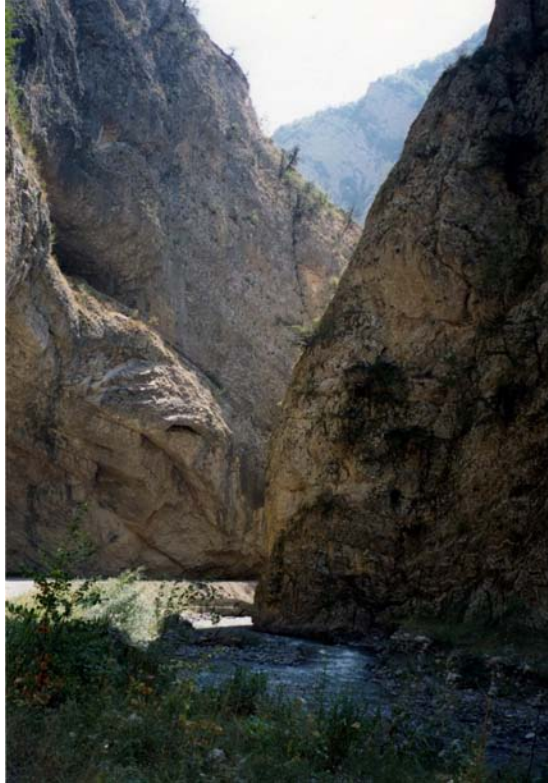
массив. В этих горах на далекой границе христианского мира сегодня спокойно живут и трудятся карабахцы.

Поздно вечером мы спускаемся в Араратскую долину и едем по берегу Аракса. Там, за рекой – Турция, так и не пожелавшая очиститься от преступлений 1915 года. Вокруг Еревана воздух, как и в былые времена, испорчен выбросами крупнейшего химического комбината «Наирит», но если раньше это возмущало, то сегодня я радуюсь, – комбинат снова работает. В 2 часа ночи въезжаем в город и останавливаемся у гостиницы. Путешествие закончилось.

2001 год.

Первая фотография – дорога в Карабах. Фотографии 2–5: дорога в Карабах, ущелье реки Тартар. Фотографии 6, 7: Дадиванк. Фотографии 8–10: Гандзасар. Фотографии 11, 12: церковь «Казанчецоц» в Шуше. На 13-й фотографии – интерьер церкви «Канач Жам» в Шуше. Фотография 14: памятник дважды Герою Советского Союза Нельсону Степаняну. Фотография 15: «Канач Жам». Фотография 16: дом в деревне Арачадзор. На последней фотографии – стены аскеранской крепости.





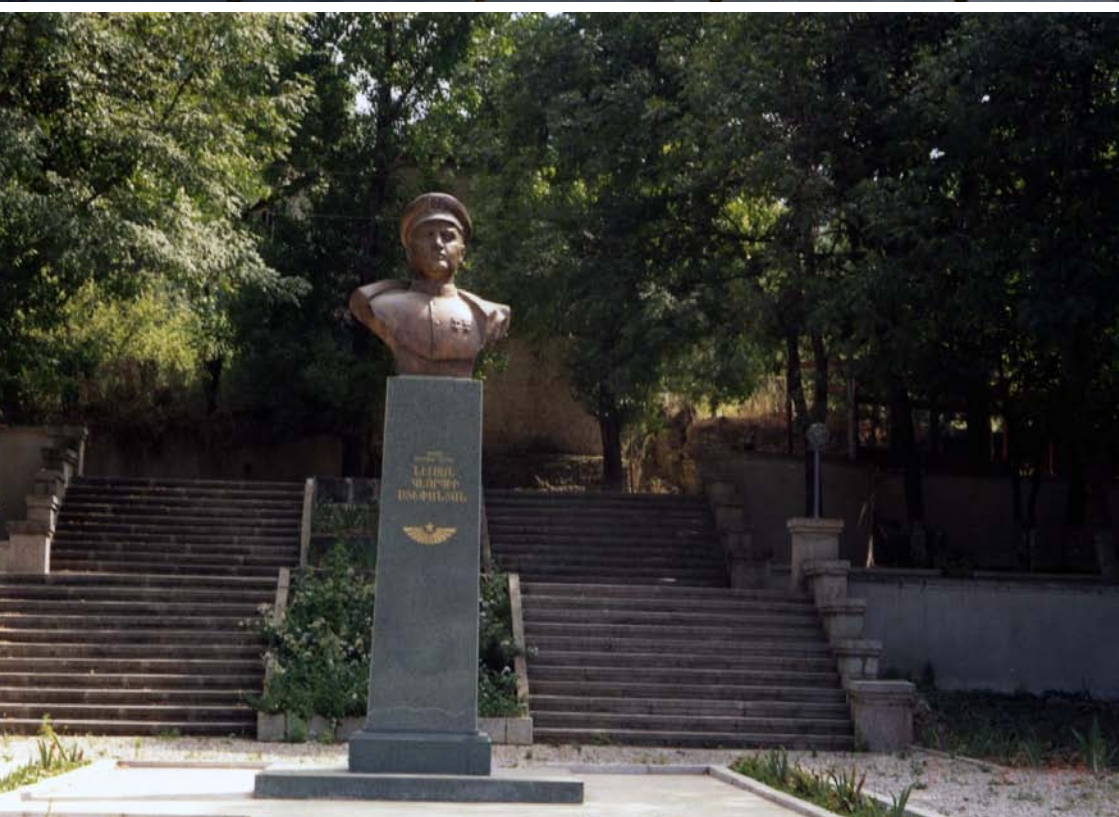








00.882







Пролетая между небоскребами

«Бородин» мягко опустился на взлетно-посадочную полосу международного аэропорта на острове Лантау. Аэропорт считается лучшим во всем Тихоокеанском регионе, а может быть, и в мире. Старый находился в центре города, что представляло серьезные неудобства для жителей и исключительное зрелище для туристов, когда громадный «Боинг-747», пролетая между небоскребами, опускался на взлетно-посадочную полосу. Этот пейзаж часто использовался в рекламах туристских фирм и неоднократно присутствовал в фильмах об агенте 007 Джеймсе Бонде. К сожалению, этого эффекта вживую сегодня уже не увидишь, зато можно увидеть многое другое. Например, висячий мост, соединяющий остров Лантау с материком (полуостров Ковлун), который превзошел размерами прежнего рекордсмена – мост Акаши в Японии. Да и сам новый аэропорт, который поражает простыми и смелыми архитектурными решениями и затратами на строительство: 23 млрд. долларов США.

Гонконг входит в состав КНР, однако имеет особый статус. Его территория, 100 кв. км, примерно равна площади Санкт-Петербурга. Население – 6 млн. человек. 98% – китайцы, и еще осталось некоторое количество англичан. «Жилой» является, в основном, северная часть острова Гонконг и южная полуострова Ковлун, поскольку остальная территория, с крутыми склонами и обрывами, крайне неудобна для застройки.

Столь большая концентрация населения на маленькой территории и привела к бурному расцвету небоскребостроения. Первый небоскреб появился здесь 40 лет назад, а сегодня практически все здания города являются небоскребами. Вот такой сплошной лес небоскребов самых причудливых форм, от «иголок» с площадью основания 150 кв. м до огромных цилиндров, усеченных пирамид и параллелепипедов. А расстояние между ними, порой, не превосходит нескольких метров.

Основной вид транспорта – метро, трехосные двухэтажные автобусы и такси. К экзотическим видам можно отнести двухэтажный трамвай конца XIX века на острове Гонконг, фуникулер, подвесную канатную дорогу в Оушен-парк и паромные переправы через Гонконгский пролив со старыми английскими кораблями. По количеству линий метро (их три) и числу станций метрополитен Гонконга уступает петербургскому – чего нельзя сказать о технических решениях. Наименьшее число выходов на каждой станции равно 12, на некоторых оно достигает 20, движение спланировано таким образом, что при переходах с линии на линию в принципе не возникает необходимости перехода на другую станцию, а все сводится к переходу с одной платформы на другую на

одном уровне, без спусков и подъемов. Движение транспорта на улицах – левостороннее, остановки и стоянки личных авто практически невозможны нигде, кроме многоэтажных, в основном, подземных платных гаражей, с которыми в Гонконге проблем нет. Несмотря на большое число автомобилей (около 2,5 млн.), густая сеть многоэтажных путепроводов и многочисленные туннели позволяют им всем достаточно быстро передвигаться даже в часы пик. Вы спросите, каковы основные достопримечательности Гонконга? Ответ прост: он сам. Если доехать в метро до станции Мунг-кок и пройти от нее по Натан-род (главная торговая улица района Ковлун) до здания культурного центра на берегу пролива, отсюда перед вами откроется прекрасная панорама всего Гонконга с его уходящими в гору башнями небоскребов. За два гонконгских доллара (25 центов) здесь можно пересечь на паром и переехать на остров в центральную часть города. Вы тут же оказываетесь в XXI веке. Пешеходные переходы и тротуары расположены над проезжей частью улиц, проходят сквозь стеклянные громады окружающих зданий, иногда превращаясь в эскалаторы и движущиеся тротуары. Здесь не увидишь старых зданий и старых автомобилей. А сложнейшие архитектурные решения предусматривают включение первых этажей небоскребов в сеть пешеходных переходов. Несмотря на перенаселенность, которую чувствуешь на каждом шагу, и улицы, и внутренности зданий, и переходы, и метро, и автобусы – все блестит чистотой. Может быть, это связано с жесткими штрафами: курение в неположенном месте обойдется вам в 650 долларов США, разбрасывание мусора на улице – в \$7500 или три месяца тюрьмы.

Температура в городе 30 градусов, поэтому постоянно хочется на пляж. Пляжей мало – гонконгцам просто не хватает времени на отдых. Самым доступным является небольшой пляж в южной части острова – Рипалсбей. Здесь есть все необходимые удобства, однако, песок не очень чистый, да и вода тоже. В это время года на пляже бывает довольно много народа, но в воде обычно можно увидеть лишь нескольких детей.

В числе достопримечательностей, которые надо посетить непременно, конечно же, Оушен-парк. Здесь, право, стоит провести целый день. Не спеша погрузиться в жизнь Китая эпохи среднего царства, которую воспроизводит во всех деталях один из районов парка, поглазеть на традиционные китайские фокусы, акробатику (хождение по лезвиям ножей, яйцам и натянутой газетной бумаге). Заглянуть в гигантский аквариум, который, хоть и уступает крупнейшему в мире аквариуму Осаки, но гораздо интереснее по оформлению. Кстати, правительство готовит новый аттракцион: самый большой в Тихоокеанском регионе

Диснейленд, строительство которого начнется уже в будущем году. Проект рассчитан на 5 лет, его стоимость 21 млрд. долларов США.

От Гонконга рукой подать до Макао, последней португальской, а может быть, вообще последней колонии, расположенной в устье реки Сицзян у Южно-китайского моря. Корабль на подводных крыльях дочит вас туда примерно за час. Если при этом вы хотите возвратиться в Гонконг, придется получить дополнительную въездную визу в миграционной службе, которая расположена в одном из небоскребов в центре города. С 1951 года Макао имеет статус заморской территории Португалии, а в настоящее время осуществляется его передача Китайской Народной Республике. Площадь Макао примерно равна нашему Васильевскому острову. Это древнейшее европейское поселение на Дальнем Востоке, которое было основано в 1557 году. Слияние китайского и португальского придает неповторимый колорит этой маленькой, но процветающей колонии. Португальцы впервые высадились здесь на небольшой площади, где расположен храм А-Ма. Само название города – Макао – и произошло от китайского А-Ма-Гау, что означает «место А-Ма». Храм был построен перед самым появлением португальцев, в начале XVI века. Отсюда можно пройти или проехать дальше вокруг полуострова, оставляя слева от себя роскошные виллы португальских чиновников, утопающие в зелени и выкрашенные в розовый цвет. Они выдержаны в том же стиле и цвете, что и дворец губернатора. Здесь же довольно скромная, по новорусским понятиям, вилла мультимиллиардера, владельца всех казино Макао. Центральная авенида Альмейда Риверо, которую большинство китайцев называют Сан Мало («новая улица»), пересекает почти весь полуостров, и в ее начале находится причудливый комплекс зданий самого большого в мире казино «Лиссабон». На некотором расстоянии от него – небоскреб национального заморского банка Португалии, основанного в 1902 году. Первоначальный фасад полностью сохранен и вписан в стену небоскреба.

Центральная почта – излюбленное место туристов, которые отправляют отсюда домой письма с почтовыми марками Макао – их тираж строго ограничен. Неподалеку от нее находится горный форт (Монте-Форт), к которому можно подняться прямо по эскалатору. Форт хорошо сохранился. Надо сказать, португальцы были большими мастерами по части фортов и прочих укреплений в прибрежных районах Африки, Аравии, Индии, Малайзии и Индонезии. Короче говоря, всюду, где было необходимо защищать переселенцев от пиратов, часто враждебно настроенного местного населения и выходцев из других европейских стран на Макао. От форта открывается прекрасный вид и на город, и на КНР, а совсем недалеко находится пограничный переход из Макао в

Китайскую Народную Республику. Он используется очень активно, о чем свидетельствуют километровые очереди автомобилей.

Макао отвоевал много полезной территории у моря, и на ней развернулось массовое строительство жилых небоскребов. Эти новые жилые здания отличаются высоким качеством отделки и сравнительно недорогой платой, однако из-за последствий кризиса, который прокатился по Юго-Восточной Азии, большое число квартир пустует...

Вечером на скоростном корабле я возвратился в Гонконг, и хотя, как и в Макао, здешний пограничник долго и внимательно рассматривал мой паспорт, ничего неприятного не произошло, и я благополучно достиг гостиницы.

2001 год.

Фотография 1: улица Натан-род ночью. Фотография 2: небоскребы Гонконга. Фотография 3: гонконгский автобус. Фотография 4: знаменитый паром «Стар-ферри» через гонконгский пролив. Фотография 5: Гонконг; вид города. На шестой фотографии – Гонконг; уличная сцена. На седьмой – океанский корабль заходит в порт. Восьмая фотография – Гонконг; уличная сцена. На последней фотографии – гонконгский автобус.









Чертов мост через 202 года

Еще в прошлый раз, в 1992 году, перед поездкой на симпозиум по динамическим играм и приложениям в Швейцарию я предполагал посетить места, по которым проходила в 1789 году героическая армия Суворова. В особенности меня интересовал отрезок пути между Андерматом и Альтдорфом, включающий переход через Чертов мост. Но тогда этого выполнить не удалось. За три дня до поездки я получил перелом левой ноги и в результате в Швейцарию пришлось ехать на костылях, и только благодаря помощи друзей – В. Захарова, Н. Зенкевича и В. Мазалова удалось совершить эту поездку. Правда, и тогда мы многое увидели, однако существенно отклониться от маршрута не могли.

На этот раз я поехал всего на четыре дня, но у меня оказался один свободный день. Ральф Виллигер из Политехнической школы Лозанны, написавший на факультете ПМ-ПУ дипломную работу под моим руководством и блестяще защитивший ее в Лозанне, одолжил у родителей пятидверный джип Тойота-Равиа, и мы выехали рано утром 20-го марта 2001 года из Лозанны.

Несмотря на сложный альпийский рельеф за последние тридцать лет швейцарцам удалось проложить сквозь хребты и горные долины великолепные автострады. Мостовые путепроводы проходят иногда над целыми горными долинами, огибают, вися над бездной, многокилометровые скальные массивы. Во многих случаях автострада надолго уходит под землю, чтобы после выхода из тоннеля удивить водителя неожиданным пейзажем. Несмотря на это дорог все-таки недостаточно, и они сильно перегружены, поэтому для того чтобы выполнить за один день задуманное, мы должны были выехать очень рано.

Сперва дорога шла берегом Женевского озера, через утренний туман виднелись ледники на противоположной французской стороне, причудливо нависающие над озером. Прямо у берега, плотно прижавшись к нему, оставались маленькие селения со средневековыми церквями и замками и сверкающими качеством современными домами крестьян. Вскоре автострада вошла в многокилометровый тоннель, и мы попали в живописную долину Роны. Скорость на автостраде ограничена 120 километрами в час, однако многие водители, если позволяют условия, превышают этот показатель. Дорожная полиция практически отсутствует и своими действиями не снижает безопасность движения. Имеются автоматические контроллеры скорости, но их расположение водителям хорошо известно, поэтому и они больших неудобств не доставляют.

В Брите автострада уходит через Симплон в Италию, а мы продолжили путь по обычной дороге в сторону Андерматта. Дорога начала подниматься в горы, на фоне снежных вершин то тут, то там выделялись высокие белые колокольни деревенских церквей: мы подъезжали к перевалу Фурка (2431 м.). В марте перевалы покрыты снегом, но нам казалось, что на джипе удастся проехать, однако Фурка был закрыт, и мы, подождав на железнодорожной станции полчаса и заплатив 30 швейцарских франков, погрузились с машиной на железнодорожную платформу и проехали под перевалом по 14-километровому туннелю. В марте наплыв туристов невелик, и с нами всего было 8 машин. Поездка заняла примерно 20 минут, и мы оказались на другой стороне перевала в долине реки Рейсы, где и происходили основные сражения Швейцарского похода. Через несколько километров наше шоссе соединилось в Андерматте с Сен-Готардской дорогой.

24 сентября 1799 Суворов, овладев Сен-Готардом, спустился в Андерматт, соединился здесь с Розенбергом и, проследовав далее еще на пару километров вдоль реки Рейсы, подступил 25 сентября утром к Урнер Лоху. Мы подъехали к Урнер Лоху и остановились. По описанию очевидцев похода Урнер Лох представлял собой тоннель, прорытый с помощью взрывов сквозь скалы. Он имел длину в 80 шагов и был в 400 шагах от Чертова моста. Через него и проходит Сен-Готардское шоссе. На сегодня тоннель несколько расширен и удлинен и продолжает служить единственным проездом для потока автомобилей, идущих от Сен-Готарда к Люцернскому озеру. Прямо за туннелем шоссе резко сворачивает вправо и по вновь отстроенному мосту через Рейсу входит в очередной туннель. Чертов мост остается слева внизу от нового моста, он отреставрирован, но подъехать к нему на машине мы не смогли, так как старая дорога, по которой шла армия Суворова, была частично завалена снегом. Ее можно было обнаружить рядом с выходом из Урнер Лоха, здесь она имеет ширину в два-три метра и круто спускается вниз к мосту, а за мостом резко сворачивает вправо, проходя по пробитому в скалах выступу. Д. Милютин в своей «Истории войны между Россией и Францией» пишет, что французы обороняли Урнер Лох ружейным огнем и картечным огнем из пушки, поставленной в тоннеле, и очистили его только после появления русских на горах выше выхода из тоннеля к мосту. Только с большим трудом можно себе представить, как первый батальон русских мужественно бросился в мрачно зиявшую дыру, откуда навстречу веяла неведомая гибель. Когда первые вышли из Урнер Лоха к открытой пропасти Чертова моста, они, естественно, обнаружили, что немедленно отойти назад невозможно. Также нам стало ясно, что никаких естественных укрытий между Лохом и мостом не было,

поэтому на узкой дороге между скалами и пропастью не могла не произойти давка столпившихся густых масс, обстреливаемых губительным неприятельским огнем. Но в этот миг смятения русские солдаты дали очередное великое доказательство своей отваги и решимости. Подвергаясь все время смертельной опасности свалиться в пропасть и невзирая на близкий неприятельский ружейный огонь, они спустились по крутому скалистому склону вышиной примерно 150 метров, отделявшему их от русла реки Рейсы, перешли вброд эту горную реку, бурные волны которой доходили им почти до подмышек, взобрались по еще более отвесному склону на противоположный берег и прогнали стоящих за мостом французов. Этот эпизод, а именно спуск к Рейсе, скорее всего и изображен на известной картине В.И. Сурикова «Переход Суворова через Альпы». Стоя на мосту в теснине между нагромождениями скал и глядя в пропасть, сегодня практически невозможно себе представить, каким образом без специальных приспособлений и при наличии отчаянно сопротивлявшегося противника удалось совершить этот беспримерный подвиг.

Отступая, французы успели взорвать арку моста (теперь она полностью восстановлена), но здесь они совершили непростительную ошибку. Они не взорвали сам Чертов мост, а ограничились взрывом только арки. Это препятствие было само по себе достаточным, чтобы задержать продвижение русских по дороге. Но если иметь в виду возможность восстановления моста, после того как русские им овладели, то полный взрыв моста оказался бы намного более действенным средством. Французы, вероятно, не думали, что мост будет столь успешно и быстро атакован, и потому рассчитывали, что смогут впоследствии им воспользоваться. В результате атаки суворовцы завладели мостом и взорванной аркой и смогли заняться восстановлением переправы, наложив поперек брешу в арке стволы деревьев и доски. Взятие Чертова моста по праву считается одним из прекраснейших примеров отваги и решимости. Работы по восстановлению переправы длились до 17 часов, и колонна прибыла в Вазен – небольшое селенье – ущелье Рейсы, где и сделала привал.

Мы вышли из машины и спустились к мосту. Справа от дороги сейчас находится небольшой двухэтажный домик, так называемый исторический ресторан, на стенах которого нарисованы эпизоды сражения за мост и красиво выполненный портрет Суворова с соответствующей надписью. Поодаль на восточном берегу реки в скале выбит огромный крест в память о русских героях. Территория вокруг этого памятника передана в дар России народом Швейцарии. Спускаемся и идем по мосту, его ширина достигает 3-3,5 метров, а длина составляет около 30-35

метров. Мост упирается в скалу и сворачивает направо вместе с дорогой на 90 градусов, еще сотню метров дорога проходит в выдолбленном проеме над пропастью и потом сворачивает влево. Здесь теснина немного расширяется, появляются хилые деревья и редкий кустарник. Старая дорога петляет рядом с новой, и по ней приятно пройти пешком: через несколько километров еще один красивый старинный мост через Рейсу. Мы едем дальше вдоль реки, вскоре появляется Амштег, куда Суворов прибыл до рассвета 26-го, ночью; после короткой остановки он направился дальше в Альтдорф – родину Вильгельма Телля, и оказался там в полдень. Мы же прибыли в Альтдорф в 15 часов. Альтдорф – аккуратный альпийский городок с красивой старинной ратушей и большим памятником Телля на главной площади. Здесь имеется и историческая гостиница, в которой, возможно, останавливался Суворов. За Альтдорфом дорога, упираясь в Люцернское озеро, идет через многочисленные туннели и путепроводы вдоль берега, оставляя озеро с левой стороны по ходу движения. Берег озера здесь представляет многокилометровую отвесную скалу, о которую разбиваются волны озера. Сейчас по этой дороге можно за короткое время доехать до Швица – маленького швейцарского городка, к которому так стремился Суворов 202 года назад. Однако в то время положение было совсем другим.

Выйдя из Альтдорфа, передовые отряды обнаружили, что Сен-Готардская дорога обрывается у берега. Путь отрядам преградила непроходимая горная масса, никакого подобия дороги или даже тропы вдоль озера не было видно, а на самом озере не было никаких перевозочных средств. В Альтдорфе Суворов убедился в ужасающей ошибке, в которую его вовлекли превратный образ мыслей и легкомыслие австрийского генерального штаба.

В результате после шести дней непрерывных переходов армии то вверх то вниз по скалистым крутизнам армия оказалась перед очередной, еще более сложной задачей. С одной стороны, требовалось несколько дней отдыха, чтобы подождать прибытия продовольствия, с другой, была опасность, что французы за это время преградят русским путь в Муттенскую долину и заставят двигаться через неудобный перевал Клус в долину Линты и далее в Рейнскую долину. Однако Суворов принял решение не дожидаться подхода продовольствия и повел армию по такой пешеходной тропинке, которая даже ему до этого не попадалась и на которую не ступали ноги ни одной армии с тех пор, как ведутся войны. Это свидетельствовало о невероятной силе воли полководца и замечательной преданности войск. Это решение он принял в Альтдорфе, и уже 27 утром он выступил к Муттену. Дальнейшее продвижение Суворова через Альпы закончилось 8 октября прибытием в Иланц. По-

следняя часть похода была еще более трудной и выдающейся, но мы не смогли из-за недостатка времени проследить этот путь. Здесь надо только добавить, что этот поход, совершенный через столь необычную для русского человека страну, представляется неудержимым потоком, прорывающим все плотины, поставленные французской армией у Сен-Готарда, Крипальта, Амштега, Альтдорфа и в Клентале, а преодоление каждой из плотин – победой над неприятельской армией. И даже когда солдаты валились от усталости в Муттенской долине, а неприятельский главнокомандующий сам прибыл с целью окончательно их разгромить, суворовцы набросились в очередной раз на него и выгнали из Муттена, перепуганного и смятенного.

Мы же поехали вдоль Люцернского озера по дороге, которой не было 202 года назад, и в которой так нуждался Суворов, чтобы достичь Швица. Заехав в Люцерн и побыв здесь 3 часа (это вполне достаточно для осмотра многочисленных достопримечательностей), преодолев за этот день около 900 километров, возвратились поздно вечером в Лозанну. В 5 часов утра следующего дня я вылетел домой в Петербург.

2001 год.

На первой фотографии – ресторан у Чертово моста. На второй фотографии – дорога, по которой проходила армия Суворова. Фотография 3: Чертов мост. Фотография 4: прохожу через Чертов мост. На последней фотографии – Урнер Лох сегодня.







В Венецию на ГАЗ-3110

Посвящение в студенты на площади Сахарова проходило в обычном режиме. Выступление ректора, губернатора города и других именитых людей сопровождалось традиционным уже представлением и доставило массу удовольствия присутствующим. Вся процедура не носила никакого характера затянутости и все остались довольны. После этого был небольшой прием у ректора, и я около двух часов дня смог уйти домой, чтобы выспаться перед поездкой.

Алексей Шихов из «Ривьеры» рекомендовал пройти финскую границу около 3-х часов ночи, чтобы избежать очередей и связанного с ними потери времени. Мы решили выехать из Петербурга 31 августа 2001 года в 11ч. 30мин. вечера. Целью путешествия был австрийский город Клагенфурт, где с 6-8 сентября должен был проходить симпозиум ИФАК по математическому моделированию в экономике. Я являлся членом программного комитета и должен был выступить на симпозиуме с докладом. Вместе со мной ехал и профессор нашего факультета Александр Витальевич Прасолов, который также делал доклад на симпозиуме. Мы решили ехать на моей ГАЗ-3110 из соображения некоторой экономии средств, а также я хотел показать моей жене Нине и детям Ованесу (8 лет) и Жене (17 лет) европейские страны. Итак, нас было пятеро и довольно много багажа с трудом помещавшегося в крайне неразумно спланированный багажник машины. Перед поездкой машина прошла тщательный техосмотр, причем инженер сервисного центра Игорь был пессимистичен, на ГАЗ-3110 в Европу?: «Волга – ты меня удивляешь». Но он все-таки дал нам хорошего мастера и в течение всей поездки проблем с машиной у нас не возникало.

К сожалению, выспаться перед дорогой мне не удалось. До самого последнего момента надо было заниматься сборами в дорогу, да и неотложные дела по работе не давали возможности отвлечься. Мы стартовали около 12 часов ночи. Поехали по Средневыборгскому шоссе и примерно в половине третьего пересекли границу с Финляндией. Алексей оказался прав, мы были единственной легковой машиной проезжающей границу в это время суток. Далее, мы без промедления двинулись дальше в направлении Галтби, чтобы оттуда на пароме переправиться на Аландские острова. Как и всегда до этого я начал путешествие неподготовленным, и мы не знали точного расписания паромов, поэтому на всякий случай спешили в надежде уже 1 сентября переправиться в Швецию. Покрытие дорог в Финляндии, как и в других странах Европы, выполнено с высоким качеством, в хорошем состоянии находится и

разметка проезжей части; однако автобаны в Финляндии встречаются на так часто, поэтому приходится следить за скоростью, и хотя дорожной полиции мало, превышая скорость ты сразу выделяешься среди довольно дисциплинированных финских водителей, и начинаешь чувствовать себя не очень уютно. Такая ситуация имеет место почти всюду в скандинавских странах. Другим неудобством, которое характерно почти для всех зарубежных дорог является отсутствие обочины, что также необычно для нашего водителя. Тем не менее, мы довольно быстро проскочили Хельсинки, оставляя слева от себя здание железнодорожного вокзала, и дворец «Финляндия» и, выехали по направлению в Турку. За несколько километров до Турку мы свернули влево на Галтби. Разметка исчезла, и дорога резко сузилась, однако покрытие оставалось отличным. Дорога проходила между гранитных скал, живописных озер и возделанных полей. Мы два раза воспользовались небольшими, удобными ярко желтыми паромами и к 10 часам дня прибыли в Галтби. К сожалению, паром на Аланды уходил в 15ч. 30 минут, и мы, оказавшись первыми в очереди, заснули в машине после утомительного переезда. Я проснулся как раз тогда, когда громада парома прямо приближалась к причалу. За нами уже выстроилась длинная очередь, однако многие заранее забронировали билеты, и мы должны были дожидаться свободных мест, однако туристический сезон уже был на исходе и мы благополучно попали на паром. Переезд на Аланды занял 4 часа, и уже в половине седьмого мы мчали по направлению к Мариенхамн – столице Аландских островов. Мы все еще надеялись попасть в тот же день на паром Мариенхамн – Капельскар, однако опоздали, Надо было ночевать на Аландах. Мариенхамн – небольшой уютный портовый городок, по правильной планировке улиц напоминающий Кронштадт, с красивыми двухэтажными зданиями многие из которых относятся к 19 веку. Мы решили ехать на западную окраину островов в местечко Сторби, чтобы оттуда на следующий день переправиться в Швецию. Заночевали в кемпинге городка Эркеро, в нескольких километрах от Сторби. Удалось за сравнительно небольшую цену получить на ночь трехкомнатный домик со всеми удобствами и совсем уставшие, но с хорошим настроением от выполненных задач, мы завалились спать.

На следующее утро мы побродили по скалистым берегам острова и к 12 часам встали в огромную очередь для погрузки с машиной на паром. Паром обладает колоссальной вместимостью, и мы уже через два часа выехали на шведский берег. Интересно отметить, что погрузка и разгрузка паромов и проверка билетов проходит без излишней спешки, суеты, заторов и проволочек. Практически не видно обслуживающего персонала и не слышно мелочных рекомендаций и указаний. Разгрузка

начинается немедленно после швартовки, и в результате все вспомогательные операции занимают минимальное время.

Из Грассельхамна мы поехали на юг в сторону Стокгольма. Здесь также вначале дорога довольно узкая и движение интенсивно, но километров за 60 до Стокгольма начинается автобан и можно ехать быстрее. Хотелось попасть в старый город, но сделать это с первого раза не удалось, неправильно свернув в одном месте, мы проскочили его километров на шесть, но потом, развернувшись, подъехали к самому королевскому дворцу рядом с набережной. На широкой, мощеной улице, спускающейся к морю, было подозрительно много свободного места для стоянки автомобилей, и я рискнул поставить машину рядом с дворцом. Мы погуляли несколько часов по старому городу, что вполне достаточно для получения первого представления и, возвратившись к машине, не обнаружили ничего подозрительного и поехали к музею Ваза. Последний оказался, к сожалению, закрыт, но по пути мы несколько раз останавливались и осматривали достопримечательности. Как потом выяснилось, стоянка на площади перед дворцом была категорически запрещена, и нам просто повезло из-за отсутствия в данный момент дорожной полиции. Вообще дорожная полиция в европейских странах почти не видна, здесь нет шлагбаумов, уродливых контрольных пунктов перед въездом в города и различные страны со знаками «СТОП», многочисленных проверок проездных документов. В общей сложности мы сделали по Европе 9500 километров, и ни разу нас не останавливали по какой либо причине или без нее. В то же время движение здесь интенсивнее, чем у нас, а дорожное происшествие мы видели лишь однажды в Баварии. Часов в 7 вечера мы выехали из Стокгольма в направлении Копенгагена. Здесь начался автобан, и можно было идти со скоростью 120-140 км/час. Двухполосное движение вполне достаточно для того, чтобы не возникало пробок, и к вечеру мы достигли город Одерхег на берегу озера и переночевали в кемпинге. Условия здесь хуже, чем в Финляндии и цена намного выше, однако, у нас не было времени выбирать, и надо было довольствоваться тем, что есть. На другое утро мы продолжили движение на юг. Оставив справа Мальме, мы поехали по девятикилометровому мосту через Орезунд, который в середине пролива переходит в трехкилометровый туннель, и, свернув с автобана направо, оказались в Копенгагене. Благодаря хорошей системе указателей нам без проблем удалось добраться до центра города и, оставив машину у какого-то административного здания, мы пошли осматривать достопримечательности города. Копенгаген довольно интересный и мало нам известный город с точки зрения достопримечательностей. Здесь много хорошо сохранившихся зданий конца девятнадцатого и начала двадца-

того века. Прекрасное здание ратуши со сказочной башней и позолоченными скульптурами, совсем недалеко от него построенное в стиле ампира здание пинакотеки, огромное здание королевского дворца в самом центре города, и находящееся рядом здание биржи, состоящее по существу из нескольких одинаковых зданий с остроконечными крышами, и напоминающее по своей конструкции здание двенадцати коллегий в Петербурге, запомнятся нам надолго. Очень живописна старая рыбацкая гавань с окрашенными в яркие цвета средневековыми, зданиями, стоящими вдоль набережной, маленькими уютными кафе, ночными клубами и лесом мачт от множества рыбацких шхун у набережной. Мы возвратились к машине и обнаружили на лобовом стекле штрафную квитанцию на 50 долларов США за парковку в неполюженном месте. Надо было немедленно оплатить штраф. Это оказалось непростым делом, так как день был воскресный, однако на железнодорожном вокзале нужное отделение банка работало. Чтобы не быть оштрафованным дважды, я высадил Александра Витальевича у вокзала, а сам сорок минут крутился в машине по центру города, пока он не заплатил штраф. Преодолев эту неожиданно возникшую проблему, мы поехали дальше в Германию в Гамбург. Из Копенгагена можно попасть в Гамбург двумя способами, один через Оденсе и по новому висячему мосту через Шторребельт, другой через Родихавн на пароме в Рутгарден и далее по автобану в Гамбург. Второй путь короче и дешевле, так как обычно проезд через мост обходится дороже парома. В Гамбург мы прибыли в 11 вечера и долго блуждали по городу пока не нашли нужный адрес. На следующий день в 10 часов утра мы устремились на юг Германии по автобану мимо Ганновера с заездом в Ульм к австрийской границе в Нейшванштайн. Через час после выезда из города мы попали в пробку и простояли в ней больше часа, она была вызвана ремонтными работами на дороге. Далее никаких препятствий на нашем пути не было. На автобане в Германии нет ограничений скорости, и поэтому можно было ехать быстро. Наша Волга держала скорость 150-160 км/час, но после 160-ти руль начинал подрагивать, по неизвестной причине исчезала охлаждающая жидкость, и в результате загорелся индикатор: «дальнейшая эксплуатация автомобиля невозможна». Поэтому мы старались идти осторожно, не превышая скорость 160 км/час, чтобы не возникло ненужных в таком непростом путешествии осложнений. Интересно, что мы не разу за время путешествия не встретили Волги, но на каждой стоянке нас окружали любопытствующие автолюбители и интересовались что за это машина, когда мы говорили, что мы из России, они очень удивились. Вообще люди в европейских странах очень отзывчивы и готовы прийти на помощь, к счастью нам не часто приходилось об этом

просить. К пяти часам вечера мы приехали в Ульм – средневековый немецкий город, один из немногих не тронутый бомбами англо-американской авиации во второй мировой войне. Основной достопримечательностью здесь является огромный готический собор 12 века с причудливыми барельефами, хорошо сохранившимися витражами и богатым внутренним убранством. Рискуя вновь быть оштрафованным, оставляю машину на непонятной стоянке прямо рядом с соборной площадью. Идет сильный дождь, но мы мужественно выходим и идем в собор. Возвратившись через час, и внимательно осмотрев лобовое стекло, с радостью обнаруживаем отсутствие штрафных квитанций и едем дальше. За Ульмом автобан довольно быстро кончается, мы попадаем в предгорья баварских Альп, вокруг зеленые луга с пасущимися коровами, аккуратными крестьянскими домами, обязательно украшенными свежими цветами, всюду ослепительная чистота и идеальный порядок: в общем, полное впечатление присутствия в рекламном ролике шоколада «Альпенмилх». Доехать до Нейшванштайна не удалось, и мы переночевали в не очень дешевой, деревенской гостинице недалеко от местечка Фюссен предварительно плотно поужинав и выпив баварского пива в уютном ресторане гостиницы. Утром заехали в Фюссен и осмотрели довольно интересный средневековый замок и дальше, через несколько километров, справа от нас, сквозь туман стал проглядываться знаменитый Нейшванштейн – фантастический замок последнего баварского короля, построенный в середине девятнадцатого века.

Замок стоит на высокой крутой скале. Выходим из машины и поднимаемся к замку. Легкие высокие башни совершенной формы, прекрасно вписанные в ландшафт, восьмиэтажный основной корпус, все это наводит на мысль о том, что замок явился плодом романтической фантазии, нежели функциональной необходимости. И действительно ни один из средневековых замков не включает в себя такого разнообразия архитектурных элементов и не отличается таким совершенством исполнения и стиля. Идет дождь, но это не мешает нашему осмотру. Недалеко от замка находится подвесной мост над стометровой пропастью. Мы фотографируем отсюда Нейшванштайн: стройный силуэт с заостренными башнями, выделяющийся на фоне неба и гор. Осмотрев замок мы возвращаемся в Фюссен и через несколько минут оказываемся в Рейте в Австрии. Теперь нам надо доехать до Клагенfurта, где в 19 часов начинается церемония открытия международной конференции ИФАК. Выбираем наиболее живописный путь через Альпы на Инсбрук, Целл-ам-Зее и Брук. От Брука резко поворачиваем на юг и по очень живописной, но трудной горной дороге едем в сторону Винклерна. Уже около шести вечера, а мы еще очень далеки от цели, и вдруг неожиданное препятст-

вие. Дорога перегорожена, дальнейшее движение из-за снегопада в горах возможно только при наличии цепей. Последний раз я встречался с такой ситуацией в Армении в ноябре 1982 года. Пришлось возвращаться в Брук и выезжать на автобан Зальцбург–Клагенфурт. Это был большой крюк, и стало ясно, что не только к началу церемонии открытия конференции, но и к концу церемонии мы не успеваем. Я позвонил в Клагенфурт и сообщил, что мы недалеко и попросил придержать место в университетской гостинице. Теперь проблема была в том, чтобы доехать, по крайней мере, вечером. Стало темнеть, и мы еще часа два плутили, пока не выехали на автобан. Он идет сквозь Альпы, петляя в ущельях и на много километров заходя в туннели. Разметка идеально видна ночью, и, пристроившись к местному Мерседесу, мы шли со скоростью 140-150 км/ч.

Приехали в гостиницу без пяти минут двенадцать. Наши австрийские друзья сдержали слово, и мы благополучно разместились в гостинице. На следующий день утром поехали в университет. Началась другая жизнь.

Конференция продлилась три дня, и ее работа была напряженной. Во второй половине дня 9 сентября у нас оказалось свободное время, и в два часа дня мы выехали из Клагенфурта в Вену. До Вены 345 километров. Надо было успеть таким образом, чтобы увидеть при дневном свете центральную часть города. Был выходной день, и движение на автобане не было интенсивным, Через три часа мы уже проезжали мимо памятника воинам Красной армии на Шварценбергплатц. Еще через 15 минут сделал несколько рискованных поворотов припарковались в подземном гараже в самом центре города у знаменитого Климтхауз. Было еще светло, но чтобы что-то увидеть, надо было спешить. Осмотрев снаружи Климтхауз – уникальное архитектурное сооружение в стиле модерн, мы поднялись в сторону площади, на которой стоит импозантное здание музея искусства и истории (Kunsthistorisches Museum) и, спустившись на квартал вниз, оказались перед императорским дворцом Нойхофбург. Далее, оставляя от себя справа Старый Хофбург, прошли через Хофгартен (народный сад) и оказались напротив выполненного в классическом стиле здания парламента. Пройдя еще квартал вправо, очутились перед огромным зданием ратуши, выполненном в псевдоготическом стиле. И тут везение стало нас покидать. Начался дождь переходящий иногда в ливень. Мы не были готовы к такому повороту событий, однако упорно продолжали осмотр города. Возвратившись к дворцу Нейхофбург на Площадь героев, мы свернули налево и, пройдя под арками старого дворца, углубились в кварталы старого города. Уже ста-

ло темнеть, как мы достигли площади перед главной достопримечательностью города Стефандомом. Но здесь нам повезло, собор был открыт, и нам удалось провести в нем 40 минут. Поужинав в ресторане МакДональдс, мы пошли обратно к машине на этот раз, пройдя мимо знаменитой Венской оперы. В 10 часов вечера мы выехали из города, а в час ночи уже были в нашей гостинице в Клагенфурте.

На следующее утро 10 сентября решили ехать в Венецию. Начали движение в 9 утра. От Вилаха автобан сворачивает на юг и идет через Альпы. Дорога очень живописна, хотя частые туннели несколько снижают впечатление от нависающих со всех сторон ледников и гор. Италия начинается через несколько километров за Вилахом, здесь водители держат себя более раскованно, что позволяет идти с большей скоростью. Часа через два Альпы кончились, и мы оказались в долине. В Венеции существует серьезная проблема парковки, поэтому наши друзья в Австрии посоветовали нам оставить машину в Местре, и оставшиеся 15 километров до Венеции проехать на автобусе. Мы так и поступили. В Местре, съехав с автобана, поставили машину на первом попавшемся пустыре, переоделись по-летнему (в Альпах и в Австрии было уже довольно холодно) и пошли на ближайшую остановку автобуса. Через 20 минут мы уже ехали в автобусе в Венецию. Автобус довез нас до площади Рима, и оттуда мы пешком направились в центр города. Идти по кривым улочкам переходя через каждые 50-100 метров по средневековым каменным мостам через каналы, наблюдать оживленную жизнь горожан и туристов, осматривать старинные здания, из которых сплошь и состоит Венеция, безусловно, исключительное туристическое переживание похожему на которое нельзя найти нигде в мире. Из-за отсутствия автомобилей создается впечатление, что время остановилось здесь эпохой Каналетто, картины которого в четырехмерном варианте ты встречаешь на каждом шагу следования по городу. Мы подошли к площади св. Марка со стороны моста Академии – одного из исторических мостов через Канал Гранде (Большой канал). На площади было большое оживление, выйдя на набережную у палаты Дожей, мы обнаружили, что волны прилива стали покрывать часть набережной.

По этой же причине центральный вход в базилику Святого Марка был зарыт, и нам пришлось простоять длинную очередь для посещения собора с бокового входа. Часть помещений в соборе также была подтоплена, и мы были вынуждены передвигаться внутри собора по специально сделанным для этого мосткам. В базилике за алтарем хранится уникальное сокровище Венеции – драгоценный Золотой алтарь являющийся шедевром византийского ювелирного искусства. Возвращаясь обратно мы пересекли Канал Гранде по знаменитому мосту Реалто и,

пройдя через весь город с другой стороны вернулись на римскую площадь.

Автобус не заставил нас долго ждать, и мы, с некоторыми трудностями вспомнив место парковки, благополучно вернулись к нашей машине.

Из Местре мы выехали в 7 вечера. Хотя мы возвращались до Вилаха по той же дороге, южные склоны Альп сильно отличаются от северных, которые мы проезжали утром и поэтому возвращение было не менее интересным. Нам надо было практически пересечь всю Австрию с юга на север и добраться до Зальцбурга на австро-германской границе. После Вилаха автобан снова пошел в гору и начало темнеть. В Зальцбурге мы прибыли около полуночи, довольно много времени потратили в поисках дешевой гостиницы, а в результате настолько измотались, что вынуждены были переночевать в четырехзвездном отеле.

Следующее утро мы посвятили осмотру Зальцбурга. Город очень живописно расположен в горах, прямо в центре на высоком холме возвышается могучая крепость, старая часть города хорошо отреставрирована и в самом центре ограничено движение автотранспорта. На осмотр города ушло около двух часов, и уже в 11 утра мы продолжили свой путь обратно домой. На этот раз мы решили ехать без остановки до Гамбурга, пересекая Германию за один день с юга на север. И хотя было большое желание заехать в Мюнхен, пришлось, безжалостно объехать его стороной по кольцевой дороге. В Гамбург мы приехали поздно вечером и остановились у родственников. Так как мы сильно устали, продолжить путешествие решили только через день. 12 сентября утром мы выехали из Гамбурга. До Копенгагена мы повторили отрезок пути «туда», но дальше, вместо того чтобы ехать по мосту через Орезунд, мы проехали на север до Хельсингера и на пароме переправились в Шведский город Хельсингборг. Не задерживаясь в Хельсингборге, поехали дальше на север по берегу Каттегата в направлении Норвегии. Однако до Норвегии нам в этот день достичь не удалось, и мы остановились на ночлег в небольшом шведском городке Танумскхеде севернее Гетеборга. На следующее утро 13 сентября, осмотрев красивую из красного гранита церковь в Танумскерде, поехали в Осло. После Гетеборга автобан исчезает и вновь появляется прямо после норвежской границы. Осло появился неожиданно в низине сразу после выезда из очередного туннеля. Проехав мимо гавани мы свернули направо и через несколько сот метров поставили машину в подземный гараж. До центра города было недалеко, и мы решили воспользоваться представившейся возможностью и осмотреть центр города. Осло совсем не похож на другие скандинавские столицы. Вообще все столицы скандинавских стран сильно

отличаются друг от друга, каждый город имеет свой неповторимый стиль.

Осло украшает горный рельеф местности, в которой он расположен и разнообразная по архитектурному стилю застройка центра. Здесь мы имеем большое отличие от Германии, где восстановленные после войны, пусть даже очень аккуратно, города имеют много схожих элементов. Именно видя практически нетронутые войной города Скандинавии и Австрии, понимаешь, какой большой ущерб европейской культуре нанесла вторая мировая война. Мы задержались в Осло на три часа и поехали дальше в направлении Трондхайма. Нашей задачей было посещение ледников на севере Норвегии, знаменитого фьорда Гайрангерфьорд и потом возвращение через Швецию и Финляндию домой вокруг Ботнического залива. До Лиллехаммера мы ехали по автобану, но потом он кончился, и далее пошла обычная для нас дорога (типа Петербург–Приозерск) только с идеальной разметкой, но без обочины. До самого конца нашего путешествия качество дорог оставалось именно на таком уровне. Стало темнеть, и надо было искать место для ночлега. Мы остановились в придорожной недешевой гостинице в городке Отта с тем, чтобы следующий день посвятить фьордам и ледникам. На следующий день утром мы свернули с основной магистрали влево на местечко Лом. Здесь, как и во многих других городках Норвегии, стоят очень красивые деревянные церкви по размеру и возрасту приближающиеся к нашим северным церквям в Кондопоге и Кижах, однако кажущееся сходство обманчиво. Имеется существенное отличие в конструкции башен, укладки бревен и во многом другом. Мы провели некоторое время в Ломе и посетили находящуюся здесь деревянную церковь.

Из Ломы мы снова свернули налево в сторону заснеженных горных вершин, которые отсюда уже были хорошо видны. Проехав еще около 35 километров вдоль бурлящей горной речки, я решился свернуть вправо по грунтовой дороге в надежде, что она выведет нас к вечным снегам. Я не ошибся. Неожиданно дорога резко сузилась, оставляя возможность проезда лишь одной машине, и пошла круто вверх. Мы ехали по краю глубокого обрыва минут сорок, не встречая никаких машин, справа от нас внизу бурлил горный поток. Скоро деревья кончились и перед нами открылись заснеженные вершины, зеркально чистые озера, низвергающиеся водопады и яркая разноцветная растительность тундры. «Волга» с легкостью преодолевала все препятствия дороги предназначенной для грузовиков и джипов, и мы достигли до самой кромки вечных снегов. Дальше дороги не было. Пейзаж представляет собой смесь Восточного Памира (район перевала Кызыл-Арт) и острова Беринга (район, примыкающий к могиле Беринга). Мы остановились и около

часа гуляли вокруг. Было холодно и надо было надеть теплые вещи. Казалось нереальным, что в Европе удалось найти не испорченные (пусть даже очень красивыми) постройками и не посещаемые толпами туристов места. Потом мы опять возвратились в Лом. По дороге еще раз остановились, и тут Ованесик нашел огромный подосиновик размером шапки превосходящей его собственную голову. Мы начали внимательно смотреть вокруг и за 5 минут набрали корзину грибов. Хотелось искать и дальше, но времени совсем не было, впереди были фьорды. Из Лома свернув направо поехали дальше на север. Здесь также очень скоро достигли высоты тундры, появились снежные вершины, горные озера и водопады. Мы оказались на перевале. Высота 1038 метров. Северная сторона перевала обращена к Гайрангерфьорду и почти отвесно обрывается до самого уровня моря. Такие крутые перевалы я встречал раньше лишь на Памире на трассе Душамбе–Хорог–Ош. Дорога опять сузилась до ширины одного грузовика и резко пошла вниз. Пришлось спускаться на второй передаче, а на некоторых поворотах надо было включать и первую. На наше счастье встречных машин не был. Фьорд предстал перед нами во всей своей красе. Сам спуск проходил вдоль водопада, который с высоты водораздела низвергался вниз и бурным потоком втекал во фьорд. Через полчаса мы были уже внизу. Здесь мы узнали, что в 15ч. 30мин. будет паром, который может провести нас вдоль всего фьорда. Направление парома совпадало в целом с направлением нашего движения, и мы не могли не воспользоваться счастливой возможностью. Паром пришел через 20 минут. Это было действительно везение, так как здесь паром ходит редко, и в этот день он был последним. Конечно, путешествие на пароме несколько задержало наше продвижение к дому, но как потом выяснилось, оно открыло для нас и новые впечатления. То, что мы увидели, находясь на пароме невозможно увидеть никаким другим образом, поскольку никаких других подъездов к Гайрангерфьорду кроме подъезда к его южной оконечности нет. Берега фьорда отвесно спускаются к морю, ширина не превышает в некоторых местах и сотни метров, водопады почти вертикально низвергают огромные массы воды прямо в море. Причудливые скалы по берегам отражаются в водной глади. Гайрангерфьорд переходит в более пологий, но все еще достаточно крутой Суннилсфьорд, а последний через Норддалсфьорд соединяется с Сторфьордом и выходит в Атлантический океан. Паром остановился на противоположном берегу Суннилсфьорда, и, съехав с него, мы оказались на узкой дороге ведущей круто вверх по склону фьорда. Потом мы оказались в серии узких длинных туннелей, в которых лишь с очень большим трудом могли разъехаться две легковые автомашины.

Наконец мы выбрались из теснины фьорда в долину. Еще через 55 километров мы вновь должны были воспользоваться паромом, чтобы на этот раз переехать Норддалсфьорд и выбраться на дорогу идущую в Трондхайм. Двигаясь берегом фьорда, мы доехали до местечка Линге. Здесь начинался отрезок дороги, отмеченный на нашей карте пунктиром, и я не совсем понимал, что это могло означать. И опять нам повезло. Было 16 ч. 55мин. Я обратился к полицейскому с просьбой объяснить, что означает этот пунктир. Он довольно лаконично ответил, что сегодня движение по дороге откроется в 17 часов. Мы радостные поехали дальше. Естественно, что мы были практически одни на всем примерно 40 километровом отрезке дороги. Это исключительное впечатление. Дорога резко пошла в гору, и опять мы оказались в зоне тундры. Причудливые скальные породы, водопады, мелкие озера и ледники сменяли друг друга. На самом перевале мы остановили машину и сфотографировались прямо с лежащими в 20-30 метрах кучевыми облаками. Еще через несколько километров мы опять спустились к очередному фьорду и выехали на трассу. Здесь можно было ехать быстрее. Поселения встречались редко. Дорога опять пошла в гору. Но повороты были уже не такими коварными. Надо было искать место ночлега. Удивительно, но все кемпинги в этом районе оказались занятыми перемещенными лицами из Украины, Белоруссии и Молдавии. Здесь они проходили период адаптации, находясь на иждивении норвежцев. Хотя внешне они выглядели радостными, но зрелище было жалким. Наконец нам удалось найти кемпинг. Собранные грибы были частично использованы, и мы с комфортом и недорого переночевали.

На следующий день мы поехали дальше. Дорога поднималась все выше в горы. Мы поднялись на высокогорное плато. Высоту почувствовала и машина, несмотря на хорошее качество дороги и отсутствие подъемов она с трудом выжимала 115 км/час. К 12 часам мы прибыли в Трондхайм, однако задерживаться не стали и сразу направились на восток к шведской границе. Сам район границы тоже очень живописен. Мы остановились, спустились к водопаду и поехали дальше. Можно было ехать прямо к берегу Ботнического залива в Зундсвал, но мы, желая выйти к заливу севернее, взяли левее от Остерзунда и поехали на Умеа с некоторой надеждой (в которую я никогда не верил) взять паром на Вазу и таким образом переплыть Ботнический залив. Это оказалось большой ошибкой. Дорога здесь сильно разбита, а местами даже не заасфальтирована. Неожиданно пошел сильный дождь, и дорога превратилась в сплошную грязь. Ничего подобного мне не приходилось испытывать за последние 20 лет. Приходилось держать скорость 80-90 км/час, так как надо было успеть до Умеа еще сегодня. Нас спасло то, что ма-

шина была хорошо нагружена и предназначалась для российских дорог. Поздно ночью мы, полностью испачкав в грязи машину, прибыли в Умеа. Еще час потратили на поиски несуществующего парома и гостиницы. В час ночи удалось остановиться в недешевой гостинице, и мы благополучно переночевали.

Было воскресенье 16 сентября и надо было 17 в понедельник уже быть дома. Мы приняли решение ехать домой без промежуточной ночевки, согласно первоначальному плану огибая с севера Ботнический залив. В середине дня мы пересекли финскую границу в Торнио, самой северной точке Балтийского моря. Это тоже довольно живописные места и их привлекательность усиливается отсутствием ощутимых следов культурной деятельности человека. В районе Торнио наблюдается некоторая строительная активность и вообще на финской стороне движение значительно более интенсивное. После Торнио мы проехали Оулу, пообедав там в хорошем дорожном ресторане. От Оулу мы поехали на Куопио и Микели. В 12 часов ночи проехали Лапперанту и, быстро проскочив границу, через час уже проезжали Выборг. Около 4-х утра были на Васильевском острове, Я отвез Александра Витальевича на площадь Труда, где он сел на такси, а сам поехал домой. В 5 утра мы уже спали в своей постели, а в 12 часов дня в понедельник 17 сентября я уже был на работе в своей кабине на факультете прикладной математики – процессов управления (ПМ-ПУ) в Петродворце. Путешествие закончилось. В общей сложности мы сделали на ГАЗ-3110 9500 километров, находились в движении 12 дней (три дня была конференция в Клагенфурте, и один день мы отдыхали в Гамбурге) и проехали по дорогам восьми стран.

Конечно, я один не смог бы выдержать такого путешествия, мне очень помогал Александр Витальевич, который выполнял функции пилота и на открытых участках трассы часто вел машину. Моя жена и дети стойчески выдерживали на заднем сиденье все тяготы путешествия, потому что наверно думали, что увиденное с лихвой компенсирует все лишения.

2002 год.

Фотография 1: первая остановка в Швеции. Фотографии 2, 3: Копенгаген. Фотография 4: автострада в Альпах. Фотографии 5–10: виды Венеции. 11-я фотография – Зальцбург. Фотография 12: в горах Норвегии. Фотография 13: Гайрангерфьорд. На 14-й фотографии – горы Норвегии вечером.















День в Новой Джульфе

После семинара по «Всплескам и теории игр», который был организован Международным центром науки, высоких технологий и экологии Исламской Республики Иран в Кермане профессор Мухаммед Болоризаде предложил нашей делегации факультета прикладной математики – процессов управления (ПМ-ПУ) СПбГУ ознакомиться с историческими и культурными памятниками Ирана. В качестве возможного варианта была рассмотрена поездка на автомобиле вдоль отрезка Великого шелкового пути, проходящего через Иран. Отправной точкой должна была стать крепость Арг-е Бам расположенная недалеко от Пакистанской границы. Далее на запад в Керман, потом через Шираз в Исфаган и Тегеран через священный город Кум. Весь путь составлял около 1600 км по хорошим и очень живописным горным дорогам. На этом пути лежали важнейшие культурные и исторические памятники Ирана, а также представляющий для меня особый интерес армянский город Новая Джульфа, который в настоящее время является одним из районов Исфагана. Иранская сторона согласилась с этим предложением, и мы начали свое путешествие на «Пежо 405» иранского производства 21 декабря 2002 года. 22 декабря поздно вечером мы добрались до Исфагана, а утром следующего дня были уже в Новой Джульфе. Новая Джульфа была основана в самом начале семнадцатого века при шахе Абасе I переселенцами из богатого армянского города Джульфы расположенного на левом берегу Аракса. Первоначально переселенцы, многие из которых выехали по принуждению с насиженных мест, терпели на новой родине бедствия и лишения. Однако шах Абас решил сделать все от себя зависящее, чтобы жизнь новых переселенцев из Армении стала привлекательной и таким образом отбить у них желание возвращаться обратно на родину. В 1625 году он издал высочайший указ, согласно которому предлагалось не только всячески способствовать деятельности армянских крестьян, ремесленников, купцов и предпринимателей, но и поощрять строительство армянских церквей. В этом же документе предлагалось разобрать по камням Эчмиадзинский собор и перевести резиденцию каталикоса всех армян в Исфаган – тогдашнюю столицу персидского царства. Последнее решение, правда, выполнено не было, и лишь несколько камней из стены Эчмиадзинского собора были перевезены в Новую Джульфу и смонтированы в присутствии высших сановников государства в стену вновь строящегося собора «Сурб Аменапркич». Впоследствии эти камни были выкуплены армянскими купцами и возвращены в Св. Эчмиадзин и как повествует историк за них было выпла-

чено золотом в весе равном весу выкупленных камней. И хотя как мы уже отметили Эчмиадзинский кафедральный собор никогда не был перевезен в Исфаган, армянская колония не испытывала притеснений на религиозной почве, более того за короткое время в Исфагане и его окрестностях было построено 24 церкви. Однако после нападений афганцев и взятие Исфагана, начался упадок в развитии города и как следствие этого и армянской колонии. Столица была перенесена в Тегеран, а вместе с ней и деловая активность в Исфагане начала спадать. Однако еще и сегодня в Исфагане имеется 13 действующих армянских церквей, хотя население колонии составляет около 9000 человек.

Новая Джульфа интересна петербургским армянам еще и потому, что иммигрировавший в середине 18 века в Россию Лазарь Назарович Лазарев, сыгравший выдающуюся роль в организации армянских поселений в Петербурге и Москве, был выходцем из Новой Джульфы и ее управляющим.

Останавливаю машину на одной из улиц. Внешне постройки мало отличаются от типичных иранских домов в других городах страны. Даже форма куполов церквей полностью совпадает с формой куполов находящихся неподалеку мечетей, только маленький крест, венчающий купол указывает на то, что это христианская церковь. Кроме того, рядом с церковью обычно стоит увенчанная крестом двух-трех ярусная колокольня и ее форма уже является типичной для наших церквей. Обращаюсь к проходящему молодому человеку на армянском языке, результат оказывается успешным, и он бодро начинает мне отвечать. Мы стоим рядом с большим собором, но он не был главным в Новой Джульфе. Молодой человек показывает возвышающуюся вдали многоярусную колокольню – там и находится монастырь «Ванк» – резиденция патриарха Армянской Апостольской церкви в Иране. Еду по узкой улочке, с обеих сторон одно-двухэтажные аккуратные дома окруженные глинобитными высокими заборами, доезжаю до перекрестка, сворачиваю влево на улицу «Ванк» и оказываюсь на квадратной площади, застроенной одноэтажными домами. Всюду надписи на фарси и армянском языках. Место очень уютное, в чайхане на открытой веранде несколько человек сидят и пьют чай, в соседнем магазинчике торгуют армянскими и персидскими сувенирами. Слева на площадь выходит высокая каменная ограда монастыря, над входом возвышается квадратная башня с колокольней и крестом. Весь монастырь, как и другие церкви и постройки армянского квартала песочного цвета и удачно вписываются в архитектурный облик города. Над самими воротами, помимо угрожающей надписи на насмешливом прилепленном куске бумаги «NO PHOTOS», мозаичное панно сине-голубого цвета со стилизованной надписью на армянском

языке и изображениями ангелов. Проходим во двор монастыря. Справа от нас кафедральный собор «Сурб Аменапркич» со стоящей рядом четырехъярусной колокольной. Кафедральный собор, как и многие другие церкви Новой Джульфы носит на себе сильный отпечаток иранского архитектурного стиля. В то же время традиционные элементы, отличающие армянские монастыри и церкви, безусловно, присутствуют и здесь. В первую очередь это правильные геометрические формы планировки самого монастыря и входящих в него многочисленных зданий; идеальный порядок и чистота; отсутствие всякого рода пристроек, времянок, дополнительных киосков, мощенные тесаным камнем переходы, создающие теплоту и спокойствие, и ощущение полной изоляции от окружающей нас хаотичной действительности. Высоко над центральным входом в собор сине-голубая мозаичная горизонтальная лента с надписью

+ 1606 СУРБ АМЕНАПРКИЧ 1655 + .

Эти две даты свидетельствуют о следующих событиях. Первые армянские поселения в Новой Джульфе датируются 1605 годом, а в 1606 году уже был основан монастырь «Сурб Аменапркич» с крохотной церковью на своей территории. Однако через 45 лет церковь разрушилась, и на ее месте был построен новый собор, который и стоит здесь в настоящее время. Собор был освящен в 1655 году. Заходим внутрь. Поражает роскошное убранство храма, обилие фресок и росписи над куполами и под потолком. По богатству внутреннего убранства собор может сравниться разве только с собором св. Якова в армянском квартале Старого Иерусалима. Персидское влияние прослеживается не только в сине-голубой мозаичной надписи над входом, так напоминающей своей внешней композицией суры Корана обычно выписываемые арабской вязью на сине-голубой мозаичной поверхности медресе и мечетей. Оно видно и в подкупольных фресках своим узором напоминающих тонкий узор персидских ковров и в обрубленных арочных сводах и решетках оконных проемов. Совершенно необычным для меня явились красочные фрески изображающие сцены из Нового и Ветхого Заветов полностью покрывающие стены храма. Нечто похожее мне приходилось встречать в Болгарских, Сербских и Румынских церквях, однако здесь чувствовалось гармоническое переплетение абсолютно различных, как мне казалось раньше, ортогональных культур и стилей. Монастырь был построен полностью на средства прихожан, однако все внутреннее убранство и роспись были выполнены на средства исфаганского купца Аветика Степаносяна. Спрашиваю разрешения сделать несколько снимков, объясняя, что я из Петербурга и что снимки появятся в местной армянской газете «Веруем». Переговоры длятся долго и безрезультатно, но тут

вмешивается наш иранский гид и сопровождающий профессор университета Валеаср – Реза Рохани. Он объясняет, что мы математики и являемся приглашенными докладчиками на важном специальном научном семинаре здесь в Иране. После его вмешательства отношение к нам меняется, мне разрешают фотографировать и вызываются показать постройки и достопримечательные места монастыря. На территории монастыря имеется богатейшая библиотека и музей. Они размещаются в двух просторных рядом стоящих зданиях. В музее довольно много сотрудников и часть из них неплохо говорит по-русски. Для моих спутников профессоров нашего факультета Марии Александровны Скопиной и Вячеслава Федотовича Кузютина это оказалось приятной неожиданностью.

Среди экспонатов музея наибольшее впечатление оставили книги, опечатанные в монастырской типографии уже в семнадцатом веке, великолепно сохранившиеся иллиминированные рукописные книги четырнадцатого и пятнадцатого веков, изделия из фарфора армянских гончаров, картины западноевропейских и армянских художников (имеется несколько картин И.К. Айвазовского) а также многочисленные предметы быта и культуры иранских армян. Внимание привлек и первый печатный станок, привезенный из Голландии. Многочисленные экспонаты посвящены боевым подвигам армянских дружин действовавших в составе русской армии на кавказском фронте в первую мировую войну.

Выходим из музея во двор. Ярко светит солнце, стройные кипарисы бросают ровные тени на окружающие постройки. Делаем несколько фотографий на память.

На выходе находится богатый книжный магазин и магазин сувениров. К сожалению, в книжном магазине нет отдельной книги посвященной истории и архитектуре монастыря. Покупаю не плохо изданный альбом «Церкви Ирана» и обнаруживаю, что в нем кроме армянских церквей других христианских церквей не обозначено. Случайность ли это, или в Иране просто других христианских церквей нет? Ответа на этот вопрос мне получить не удалось.

Конечно, мы понимали, что за короткое время нам не удастся посетить все церкви Исфагана, однако мы решили свернуть с улицы Ванк на улицу Назар и проехать по ней до площади Джульфа. Здесь находятся еще две церкви: Сурб Аствацацин (Св. Девы Марии) и Сурб Хакоб (Св. Якова). Церковь Сурб Аствацацин основана в 1613 году на средства купца Аветика Бабакяна, который контролировал торговлю шелком вдоль Великого шелкового пути. Вообще мне представляется, что роль армянских купцов в организации Великого шелкового пути еще недос-

таточно изучена и здесь могут быть сделаны многие неожиданные открытия. Во всяком случае, армянские торговые фактории в те времена простирали свою деятельность от Китая и Индии до Венеции и Амстердама. В церкви имеются интересные картины венецианских художников изображающих армянского купца Грак Агу с членами своей семьи, который внес значительные пожертвования на внутреннее убранство церкви. Церковь Сурб Хакоб находится рядом. Это маленькая церквушка, построенная исключительно на средства простых прихожан. Здесь же на площади севернее церкви Сурб Аствацацин находится церковь Св. Вифлеема построенная в 1628 году купцом Петросом Валиджяном. Эту церковь можно считать самой красивой из церквей Джульфы. Она обладает наиболее высоким куполом и внутри покрыта богатыми красочными фресками, изображающими сцены из Нового и Ветхого Заветов.

Купол и потолок богато декорированы изображениями святых и орнаментом в персидском стиле. Времени остается немного. Нам надо осмотреть другие наиболее важные достопримечательности Исфагана: два древних многоарочных моста и Мейдан-е Шах – огромную площадь с медресе, построенную в 1628 году шах Абасом и внесенную Юнеско в культурное наследие человечества. В ресторанчике вблизи Мейдан-е Шах на стенах висят обрамленные красочные туристические плакаты изображающие наиболее интересные культурно-исторические места страны. Среди плакатов с фотографиями Шах-Чевага, Мейдан-е Шаха, Арг-е Бама, бань в Кермане, могилы Кира, развалин дворца Дария в Персополе также плакат с церковью Сурб Аменапркич и плакат с красочной фотографией находящегося на севере страны армянского монастыря Сурб Тадевос. Это еще раз подчеркивает бережное и уважительное отношение к нашему культурному наследию в Иране.

2002 год.

Фотография 1: церковь «Сурб Аменапркич». Фотография 2: вход в монастырь. Третья фотография – здание монастырского музея. Четвертая и пятая фотографии – в монастыре. Фотография 6: фрески на стенах церкви «Сурб Аменапркич». Фотография 7: купол церкви «Сурб Аменапркич». На восьмой фотографии – магазин армянских сувениров.







Неделя в Тибете

18 августа в Пекине открывался Международный конгресс математиков, возможно именно поэтому с 17 августа прямые рейсы из Пекина на Лхасу были отменены, и это ставило нашу поездку в Тибет на грань срыва. Надо было искать другие возможности. С большим трудом удалось зарезервировать билеты через Чэнду на 23 августа. В Чэнду мы прибыли поздно вечером и сразу поехали в гостиницу «Лхаса», где нас должны были ожидать билеты на единственный рейс Чэнду-Лхаса, вылетающий в 7 ч. 20 мин. следующим утром. Администратор гостиницы долго искала билеты, но найти ничего не смогла. Я стал звонить в Пекин в туристическую фирму, на том конце провода, повторно извиняясь, что-то говорили по-китайски, и казалось, что в 10 часов вечера проблему решить не удастся. Мы с женой Ниной и сыном Ованесом (10 лет) стали ощущать безвыходность положения, поскольку вся поездка была запрограммирована с точностью до часа, и малейший сбой мог привести к отмене путешествия и другим сопутствующим потерям. Неожиданно одна из сотрудниц радостно вскрикнула, оказалось, что она нашла билеты в одном из многочисленных картонных ящиков, разбросанных повсюду в офисе гостиницы. Теперь надо было успеть на самолет. Мы заказали такси на 5 утра, а сами направились в город. Чэнду, как и другие китайские города (конечно, в меньшей мере, чем города-порты), переживает период подъема. В центральной части много новых зданий активно строятся дороги и путепроводы, однако у нас не было времени на осмотр достопримечательностей, и, пообедав в одном из ресторанчиков, мы отправились спать в гостиницу. 24 августа точно по расписанию в 9 ч. 20 мин. утра мы приземлились в Лхасе. В аэропорту нас ожидал экскурсовод-сопровождающий – тибетец Тринг. Здесь уместно рассказать о некоторых особенностях путешествий по Тибету для иностранцев. Тибетский автономный район Китая был открыт для иностранцев всего несколько лет назад. Для посещения Лхасы необходимо иметь особый пропуск, выдаваемый министерством внутренних дел, однако его не достаточно для посещения других мест в Тибете. Надо иметь дополнительный пропуск, выдаваемый местным (тибетским) отделением этого же ведомства, на разрешение передвижения по Тибету согласно специальным, заранее согласованным маршрутам. При этом непременным условием является наличие местного экскурсовода-сопровождающего. Это можно понять, поскольку Тибет является пограничной с Индией, Сиккимом, Бутаном, Непалом и Пакистаном провинцией Китая, и здесь все еще сохранились сепаратистские тенденции, которых мы, кстати, не

обнаружили в процессе нашей поездки. Тринг оказался общительным и квалифицированным гидом, и как потом выяснилось, его присутствие нам очень помогло.

Аэропорт находится примерно в 100 км к востоку от Лхасы, и поездка в город уже достаточно интересна. Тринг предоставил нам большой Тойота Лэндкрузер 1985-го года (более новые модели не приспособлены для далеких горных путешествий, поскольку требуют слишком много кислорода для систем жизнеобеспечения, и туристические фирмы ими не пользуются), и мы, просторно в нем уместившись, направились в гостиницу. Дорога шла вдоль иногда переходящего в долину ущелья, по которому священная река Брахмапутра несет свои воды в далекий Бенгальский залив.

По полноводности она вполне сравнима с Невой, но множество порогов и перекатов делают навигацию по ней в этом районе Тибета невозможной. Высота здесь 3600-3800 метров над уровнем моря, вокруг видны снежные горные вершины, изредка попадаются монастыри и тибетские поселения с красочными буддийскими вымпелами на многочисленных флагштоках. Примерно минут через пятьдесят показался низкий железобетонный мост, и мы переехали Брахмапутру, двигаясь дальше по живописной долине реки Ласа – притока Брахмапутры. Еще полчаса, и мы уже в городе. Сразу после размещения в гостинице «Тибет» мы едем осматривать город. Однако надо еще зайти в местное отделение внутренних дел и получить разрешение на поездку по районам Тибета. К сожалению, день был выходным, и разрешения получить не удалось.

Едем на главную площадь. Справа от нас – одно из самых замечательных зданий Тибета, а может быть, и мира – дворец Потала (монастырь с золотыми крышами). Он построен в VII веке тибетским королем Сонгтсан Гампо. В XVII веке дворец Потала был основательно перестроен пятым далай-ламой и в таком виде сохранился до наших дней. К тому времени он стал главной резиденцией далай-ламы и основным политическим и религиозным центром. Он расположен на скалистом холме и доминирует над всей долиной.

Это огромное 13-этажное здание, достигающее в высоту 116 метров и состоящее из белой и центральной бордовой частей, включает помещения для жилья, храмы, надгробия, ступы и общежития буддийских монахов. Здания такого размера и высоты не строились в Европе и в XVIII веке. Над квадратными окнами снаружи развеваются по ветру занавеси, огромная черная с белыми горизонтальными линиями занавесь спускается по бордовой центральной части дворца вниз на шесть этажей. Мы поднимаемся наверх, высота дает о себе знать. Чтобы не задох-

нутья, идем медленно, останавливаясь и переводя дух через каждые 100 метров. Стараемся не заблудиться в лабиринте лестниц и переходов.

В просторных нишах стоят покрытые тоннами золота и тысячами драгоценных камней бесчисленные статуи Будд и прежних далай-лам. Всюду царит блистательная роскошь. Вокруг россыпи золота, серебра, бирюзы, нефрита – на алтарях, гробницах, дверных орнаментах, на вещах домашнего обихода и на предметах культа. В темных углах еле видны монахи, некоторые из них молятся, другие сидят с опущенными глазами в позе глубокой медитации. Ованес подошел к ламе, который, полностью уйдя в себя, практически слился с окружающими скульптурами. Неожиданно поднявшись, он сказал какие-то непонятные слова по-тибетски, взял руку моего сына и положил себе на голову. Мы вначале не заметили, как это произошло, и подошли только после того, как лама принял прежнюю сосредоточенную позу. Что он сказал или что хотел передать нам, никогда не станет известным. Поднявшись дальше по крутым ступеням, мы вышли на верхнюю террасу. Это самое сокровенное место дворца, именно здесь находятся покои далай-ламы. Под нами Лхаса, вокруг снежные вершины гор, а рядом покрытые ослепительно сияющей медью и золотом фигуры фантастических существ, и перекаты крыши. Ованес устал, ему, наверно, не хватало кислорода. Он сел на пол и, закрыв глаза, обхватил руками голову, оказавшаяся рядом туристка дала ему кислород. После этого спустя некоторое время он вновь обрел силы, и мы медленно спустились обратно. Левее Поталы, примерно в километре от него, находится другая тибетская святыня – храм Джоханг. Мы оставили машину неподалеку, и пошли к нему пешком. Перед храмом расположились многочисленные лавки, вокруг них пестрая толпа тибетцев в ярких национальных одеждах, рядом очень много монахов и монахинь, а также огромное количество попрошаек. Храм оказался закрыт, и мы, побродив по городу, решили посетить его уже в конце нашего путешествия. Утром рано нам предстоял тяжелый путь дальше, вглубь Тибета, по горным дорогам или, точнее, по бездорожью. Несмотря на то, что у нас не было разрешения на выезд из Лхасы, мы не могли терять времени и оставаться в городе. Поэтому мы решили утром рано поехать прямо на запад в священный город Шигадзе и уже там попытаться получить разрешение. Надо было проехать 280 км по очень трудной грунтовой дороге и успеть в Шигадзе до 5 часов вечера. Мы выехали из гостиницы на джипе в 7 часов утра и, доехав до моста через Брахмапутру, не стали ее пересекать, а повернули направо и поехали вдоль левого берега реки. Здесь сразу началась грунтовая дорога. Вначале мы находились в широкой долине. Но вот через некоторое время слева показались снежные вершины. Дорога вошла в мрачное узкое

ущелье. Глубоко под нами в гигантских порогах и круговоротах пронёсся мощный горный поток – полноводная Брахмапутра, ранее разливавшаяся на 400-500 метров, пробивала себе путь через горную теснину метров 30-40 шириной. Склоны ущелья были лишены растительности, узкая дорога без всяких ограждений только в некоторых специальных местах давала возможность разъехаться со встречной машиной. К счастью, машины здесь очень редки, и естественные условия не позволяют двигаться быстрее 40 км в час. Мы несколько раз останавливались над головокружительной пропастью и смотрели на пронёсшуюся под нами бурлящую реку. Но вот горы начали расступаться. Мы поднялись на живописное плоскогорье, бесконечные альпийские луга, снежные массивы, прозрачные ручейки и водопады, причудливые покрытые мхом скалы, – все это создавало радостное настроение. Через некоторое время показались мачты с разноцветными вымпелами, мы приближались к тибетскому селению. Надо было где-то пообедать. Гигиенические условия в деревенских тибетских ресторанчиках далеки от идеальных и сравнимы с условиями в наших университетских буфетах и закусочных, именно поэтому, несмотря на опасения нашего гида, мы без всяких колебаний согласились пообедать в простом придорожном ресторанчике. Выбор был небогат, но рис с мясом яка оказался очень вкусной пищей, и, конечно, свежая родниковая вода придала нам заряд бодрости. Дорога стала сужаться и круто идти в гору, скорость неожиданно резко упала, и на одном из крутых подъемов мотор заглох. На многие километры ни человека, ни попутной или встречной машины. Я вышел из машины, сильный холодный ветер почти сбивал с ног. К счастью, старые Тойоты обладают одним хорошим качеством отечественных автомобилей – их легко починить. И действительно, оказалось, что на пыльной дороге засорился бензонасос. Довольно просто устранив неисправность, мы благополучно поднялись на перевал 5100 метров. За перевалом нам попалось большое стадо яков, мы остановились и сделали несколько снимков. Но вот вдалеке среди голых скал показались золотые крыши монастыря Зашенлунбу – Шигадзе был недалеко. Около 4-х часов дня, прежде чем поехать в гостиницу и осматривать монастырь, мы направились прямо в местное отделение внутренних дел. На этот раз нам повезло. Нужный чиновник находился на месте. Заплатив соответствующую пошлину, мы без всякого труда получили разрешение на проезд по Тибету на автомобиле. Здесь уместно отметить, что в Китае отношение к российским гражданам подчеркнуто дружелюбное, и бюрократия не чинит никаких препятствий, а, наоборот, во многих случаях активно помогает. Красно-коричневый с золотыми крышами монастырь Зашенлунбу расположен на склоне горы и доминирует над городом. Мы ос-

тановились в довольно приличной гостинице «Шандонг-Менсон» и сразу поехали в монастырь. Он относится к четырем монастырям буддийской «секты желтошапочников» и был основан первым далай-ламой Гедун Друпа в XV веке. Здесь же находятся золотая ступа X века и крупнейшая в мире статуя сидящего Будды, сделанная из меди и золота, а также огромное количество буддийских святынь и всегда сопутствующие им несметные сокровища. Осмотр монастыря занял несколько часов. Помимо уже указанных достопримечательностей, наибольшее впечатление оставил прекрасно сохранившийся трон первого далай-ламы, а также огромные черные занавеси из плотного материала, свисающие над внешними стенами монастыря и покрывающие одновременно несколько этажей. На занавесах с большим вкусом иногда начерчены белой краской магические геометрические фигуры, как мне показалось, уже виденные мной ранее в храме «Ясакуни Джинджа» в Токио (место пребывания душ камикадзе). В одном из дворов храма мне удалось поговорить с монахами. Я рассказал, откуда мы приехали, и о том, что у нас в Петербурге есть тоже довольно красивый буддийский храм, тогда один из лам подошел ко мне и, пожав руку, сказал, что обязательно приедет в Петербург и найдет меня там.

Еще раньше я читал о ритуальных танцах тибетских лам. Возвращаясь обратно и непроизвольно зайдя в один из дворов неподалеку от храма, мы увидели эти танцы. Интересно, что музыканты-ламы играли на гигантских 3-4 метровых медных трубах (рагдонги), очень похожих на национальные музыкальные инструменты швейцарцев, которые мне довелось увидеть в Лозанне пару лет назад. Ламы не любят, когда посторонние наблюдают за ними во время танца, и тем более, когда фотографируют, но я не удержался от соблазна сделать несколько снимков. Все настолько были поглощены таинственным зрелищем, что никто нас не заметил. Мы еще побродили некоторое время по городу и отправились спать в гостиницу. Следующий день обещал быть более напряженным. Предстояло проехать 460 км в Тингри, откуда открывался вид на Эверест и еще несколько «восьмитысячников». Правда, наш экскурсовод Тринг предупредил, что Эверест (Джомолунгма) открывается только хорошим людям, поэтому увидим мы его или нет, целиком зависит от нас. Кроме того, при благоприятном стечении обстоятельств, я намеревался еще заехать и в монастырь Сакья, который, согласно карте, был как раз на пути в Тингри. По различным свидетельствам находящиеся в нем ламы умеют вызывать души умерших и предоставляют возможность с ними общаться (разумеется, образованный человек не должен в это верить, однако можно представить, что это обстоятельство делает посещение такого места достаточно интригующим). Мы выехали из Шигадзе рано

утром 26 августа. Нам предстоял тяжелый и длинный путь. Дорога стала уже, во многих местах мостики через горные речки были разрушены, и приходилось объезжать их в брод. Мы ехали в направлении снежных вершин, постепенно поднимаясь, достигли перевала (высота 5200 м), потом пошел крутой серпантин вниз. Здесь автомобили стали встречаться еще реже, селенья встречались также очень редко, и вся местность вокруг выглядела пустынной. Прозрачные горные реки и водопады часто пересекали извилистую дорогу. Когда мы спустились в очередную горную долину, показался поворот на Сакью. Нам предстояло проехать 4 километра от основной дороги влево. Здесь проходили ремонтные работы, и нам пришлось ехать непосредственно по руслу реки. Примерно через километр мы застряли в мокрой глине, никакие усилия сдвинуться с места не помогли, включение переднего моста только ухудшило положение. Пришлось идти обратно к дорожникам за помощью. На наше счастье, именно в это время приехал грузовик с песком для дорожных строителей. Это был китайский ЗИС, построенный еще в начале шестидесятых годов по советской лицензии. Как и следовало ожидать, ЗИС повел себя безотказно. Найдя где-то стальной трос, водитель грузовика зацепил нашу Тойоту, и мы с некоторыми усилиями выехали из грязи.

Это приключение стоило нам двух часов времени. Впереди было еще около 300 километров, поэтому мы приняли единственно возможное решение отказаться от поездки в монастырь Сакья, тем более что подобное приключение могло еще повториться. Дорога опять пошла в гору. Ехать приходилось очень медленно. Лишь изредка удавалось идти со скоростью 45 км в час. Мы поднялись на очередной перевал.

Высота была 5500 метров. Небо было покрыто тучами, вокруг нас громоздились мрачные покрытые снегом горные вершины. На самом перевале беспорядочно развевались на ветру бесчисленные цветастые буддийские флаги. Вдруг Нине стало плохо, у нее сильно заболела голова, и она начала быстро терять силы. Кончики пальцев посинели, и Тринг определил начало горной болезни. Он был сильно встревожен и предлагал немедленно вернуться в Шигадзе. Но мы решили все-таки ехать дальше. Немного спустившись с перевала, я остановил машину на обочине, а Нина с Ованесом прошли вниз пешком на несколько километров, потом мы их догнали и снова посадили в машину.

Погода улучшилась, и хотя было непривычно холодно, тучи рассеялись, и стало приветливо светить солнце. Нина почувствовала себя немного лучше, и мы поехали дальше. Пообедать мы решили в поселке Новый Тингри.

Нас обслуживали молодые тибетские девушки. Вообще, тибетки очень красивы. Даже старые женщины умудряются сохранить прелесть и

одеваются с большим вкусом. Обычно тибетцы не любят фотографироваться, но девушки быстро подружились с Ованесом, и я, воспользовавшись обстановкой, сделал несколько удачных групповых снимков. Здесь же мы встретились с итальянскими мотоциклистами, едущими из Непала в Лхасу. Это были такие же искатели приключений, и вид у них был изрядно потрепанный. За Новым Тингри находится китайский пограничный пост. Именно здесь и потребовались пропуска, полученные в Шигадзе. Контроль занял около 15 минут, и мы беспрепятственно поехали дальше в направлении Непала. Следует отметить высокую дисциплину и прекрасную выправку солдат китайской народной армии. Где бы нам не встречались солдаты армии КНР, будь то Гонконг, Пекин, Тибет или Макао, мы повсюду убеждались в том, что их профессиональная выучка и моральные качества вполне соответствуют требованиям сегодняшнего дня.

До Тингри было еще далеко. Из-за ухабов и выбоин приходилось ехать довольно медленно. Ландшафт стал меняться. Слева показалась снежная гряда Гималайских гор, стали чаще попадаться стада яков, мы ехали по огромной кратерообразной долине, окруженной причудливыми горами и пересекаемой извилистым горным потоком. Несколько раз нам пришлось вброд переезжать горные речушки, но, набравшись опыта, я уже не повторял прежних ошибок. Мы несколько раз выходили из машины, чтобы полнее ощутить прелесть окружающей природы. Море бесконечного безмолвия, затопившее эту высокогорную страну, благоприятствует проявлению духовных сил человека и способствует другим явлениям психического порядка, о которых нам известно из немногочисленных описаний европейских путешественников. Вы можете чувствовать эту необыкновенную тишину даже сквозь шум самых бешеных горных потоков. В Тингри мы приехали около 7 часов вечера. Ночевать пришлось в довольно примитивном помещении, поскольку ничего другого в этом поселке не было. Нина себя плохо чувствовала и сразу легла спать, а мы с Ованесом вышли за поселок посмотреть на Гималайские горы. На какое-то мгновение открылись Джомолунгма и несколько стоящих рядом восьмитысячников, потом горы частично покрылись тучами, но гряда Гималаев просматривалась все же довольно хорошо.

Жители поселка и тибетские дети были достаточно дружелюбны и сопровождали нас во время нашей прогулки. Но вот солнце начало скрываться за горами, и мы пошли спать. Ночь не была спокойной. Мы все часто просыпались, чувствуя недостаток кислорода. Утром рано мы снова пошли смотреть на горы в надежде лучше увидеть вершины. На этот раз нам повезло. Видимость была отличная. На фоне цветных буддийских флагов, поставленных прямо в поле, совсем близко сияла бе-

лизной вершина Джомолунгмы и ослепительно белые громады соседних гор из Гималайской гряды. Очень трудно было оторваться от такого зрелища. Из-за него стоило преодолеть 450 тяжелых километров по бездорожью от Шигадзе.

Нина упрямо отказывалась принимать кислород, и утром ей стало еще хуже. Мы с большим трудом добрались до столовой, расположенной в деревенском доме. И здесь нам помог Тринг. Он все-таки убедил Нину принять кислород, потом он сделал ей довольно сложный и болезненный массаж головы. Тибетцы приложили к ногам грелку и закутали Нину в одеяло. В таком положении она просидела около часа.

И хотя она отказывалась есть, ей дали лепешку и отвар из тибетских трав. Скоро она уже смогла самостоятельно передвигаться. Высота в Тингри 5200 метров, чтобы не ухудшать ситуации, мы запаслись баллонами с кислородом и решили немедленно возвращаться в Шигадзе. Однако в то время, как все внимание было занято Ниной, я не заметил, что Ованес полностью потерял аппетит и отказывался что-либо есть.

Обратный путь прошел без приключений, и мы еще раз фиксировали в памяти невероятные горные пейзажи. Приехали мы в Шигадзе около 8 часов вечера. В номере гостиницы мы обнаружили кислородную установку, и это очень помогло. Но Ованес весь день ничего не ел. Поэтому я использовал прием, который мне рекомендовал один знакомый, когда в детстве у меня долгое время не сходила полунормальная температура 37°C. Я посоветовал ему выпить пиво с молоком напополам. Он согласился. Мы купили бутылку пива и бутылку молока, и все это было полностью выпито. Результат оказался выше всяких ожиданий. Он смог спокойно уснуть, чтобы на следующий день ехать в Лхасу.

Можно было возвращаться по прежней дороге. На этом настаивал Тринг, имея в виду наше неблестящее самочувствие. Но был и другой, более длинный, сложный, но интересный путь. Сперва на юг к границе с Бутаном до городка Гьянгдзе, далее на восток через перевал к священному озеру Янгзунгцу в городок Лангкази, и потом по берегу озера и через перевал к Брахмапутре и в Лхасу. Все-таки решили ехать по более сложному пути.

Участок дороги до Гьянгдзе оказался заасфальтированным, и мы проскочили его часа за полтора. Достопримечательностью Гьянгдзе является замечательная крепость, построенная на вершине крутого утеса в самом центре города. К сожалению, мы не смогли подняться к ней, но внимательно осмотрели снаружи. Здесь мы позавтракали и поехали дальше. Относительно хорошая дорога вела к границе Бутана и Сиккима, но мы сразу с нее свернули и поехали на восток. Опять мы оказались на узкой проселочной дороге. Сперва она шла вдоль ущелья, потом резко

поднялась по склону, и мы подъехали к высокой дамбе. Образовавшееся за ней искусственное озеро питало водой небольшую гидроэлектростанцию.

Дорога вывела нас в живописную высокогорную долину, которая замыкалась цепью покрытых вечными снегами Гималайских гор. Места были очень красивы, мы часто останавливались, ходили пешком, спускались к водопадам и фотографировались. Но вот дорога опять пошла круто вверх, и неожиданно слева от нас оказалась громадная снежная вершина со сползающими ледниками. Толщина ледника доходила до 2–3 метров на линии разрыва. Мы подошли к его кромке. Мне и раньше приходилось бывать на ледниках Кавказа и Памира, но здесь впечатление было более сильным. Еще некоторое время дорога буквально петляла среди заснеженных вершин и ледников. Мы находились на перевале высотой 5400 м.

Надо сказать, что в 1979 г. я проезжал перевалы Ак-Байтал (4600 м) и Кызыл-Арт (4200 м) в Восточном Памире (см. «Санкт-Петербургский университет» №18 и №20 за 1996 г.). Но Памирский тракт тогда находился в гораздо лучшем состоянии, и поэтому проезд через эти перевалы не показался мне необычным и интригующим делом.

За перевалом сперва показалась полоска воды, а еще через несколько минут мы выехали к берегу священного озера Янгзуенгцу. Озеро имеет причудливую форму с многочисленными заливами и бухтами. Находящееся на высоте около 4000 метров, озеро окружено живописными горами, почти лишенными растительности. Вдали нависают снежные вершины гималайских гор, а у берегов – многочисленные сложные из камня искусственные пирамиды, также представляющие буддийскую традицию. Тибетские деревни с геометрически правильными силуэтами своих построек и развевающимися по углам флагами гармонически вписываются в окружающий пейзаж, который в течение нескольких минут может изменить свой характер от мрачно-таинственного до мняще-дружелюбного в зависимости от передвижения туч на низко висящем небе.

Вдоль берега мы ехали километров 40, потом дорога пошла вверх, и мы оказались на перевале Карула, 4695 м. Здесь оказалось много тибетцев, предлагающих туристам проехать на яках, попробовать тибетскую пищу или купить мандалу. Как раз тогда, когда мы поднялись на перевал, ярко засветило солнце, и перед нами во всей красе открылась густая синева озера с нависающими снежными вершинами. Но надо было ехать дальше. Дорога пошла вниз по крутому серпантину, и мы оказались снова на берегу Брахмапутры. В Лхасу мы прибыли к 6 часам вечера. После короткой остановки в гостинице сразу поехали в центр

города, – ведь мы не успели посетить важнейшую буддийскую святыню храм Джоханг.

Перед главным входом снаружи паломники поклонялись многочисленным мандалам, сияющим своими яркими красками. Женщины со связанными повыше ступней ногами падали в экстазе молитвы плашмя на посланную специально для этого циновку. Вокруг царило большое оживление. Главные ворота открываются очень редко, мы прошли через вход справа и обошли храм по часовой стрелке вместе с другими паломниками, крутя попутно бесчисленные моленные барабаны. Внутрь храма войти было очень трудно, здесь образовалась настоящая давка, и только привычка ездить в петербургском метро позволила нам протиснуться практически без очереди во внутреннее помещение.

Все было покрыто разноцветными мандалами, золотыми и медными статуями святых, как обычно, усыпанными бесчисленными драгоценными камнями. Но стоять было нельзя, мы начали опять движение вдоль стены храма по часовой стрелке, при этом ламы-полицейские четко следили, чтобы в продвигающейся очереди люди следовали точно затылок в затылок друг к другу. Тех, кто выходил из линии, они грубыми, но умелыми движениями вставляли обратно в ряд, для женщин при этом исключения не делалось.

Постепенно мы достигли главной святыни - прижизненной статуи Будды, которая досталась Тибету в качестве приданого китайской императрицы, вышедшей замуж за тибетского короля. Каждый из посетителей мог дотронуться до статуи на одну-две секунды лишь однажды. Тех, кто задерживался на несколько мгновений дольше, лама-полицейский, стоящий рядом грубым движением оттягивал за воротник метра на два в сторону. Не желая попасть в неудобное положение, мы не стали задерживаться перед святыней дольше положенного. Статуя прекрасно сохранилась, ее высота около одного метра. Покрыта она бесчисленными драгоценными камнями и излучает доброту и спокойствие.

Мы вышли из Джоханга и побродили вокруг по извилистым улочкам. Начало темнеть, и мы вспомнили, что давно ничего не ели. Прямо на улице стоял тибетец, который на огромной черной от сажи и масла сковороде жарил куриные ножки, предварительно сделав на них несколько глубоких надрезов. Блюдо готовилось за 2-3 минуты. У Ованеса, который несколько дней практически ничего не ел, проснулся аппетит, и мы за десять минут проглотили по несколько таких ножек. Они нам показались очень вкусными.

На следующее утро мы вылетали из Лхасы в Сиань – древнюю столицу китайских императоров. Путешествие по Тибету закончилось.

2002 год.

Фотография 1: Тингри, вдали вершины Гималаев. Фотография 2: прогулка на яке, высота 5000 м. Фотография 3: стадо яков в районе Тингри. На фотографиях 4, 5 – горный пейзаж. Фотографии 6, 7 – наш джип застрял. Восьмая фотография – горный пейзаж. Девятая – тибетские деревни. Фотографии 10–13: встречи с тибетцами. На 14-й фотографии – дворец далай-ламы в Лхасе. Фотографии 15–17: монастырь в Шигадзе. Фотография 18: на крыше дворца далай-ламы в Лхасе.



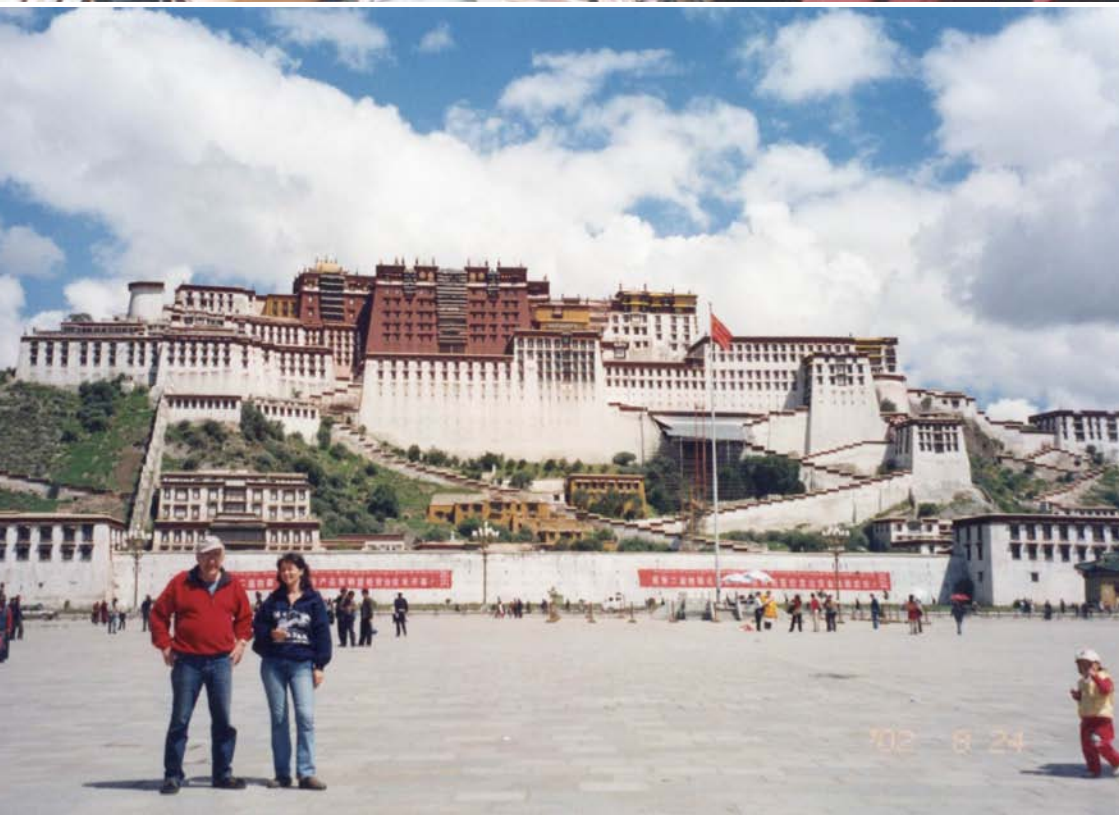
















По Ирану на Ситроен-Ксантия

В декабре в Иране не холодно и хотя в Тегеране может выпасть снег, то на юго-востоке можно ходить в рубашке без куртки. Наше путешествие по Ирану происходило на Ситроен-Ксантия местного производства и началось в крепости Арг-е Бам недалеко от пакистано-афганской границы. Всего мы проехали по дорогам Ирана около 1600 км, закончив его в столице страны. Бам – первый иранский город, стоящий на «Великом шелковом пути» из Китая в Европу. Сегодня он потерял прежнее значение, однако в нескольких километрах от него находится построенный корейской фирмой «Даэву» городок Новый Бам с ультрасовременным одноименным автомобильным заводом. Однако нас больше интересовала история, и мы не стали слишком долго там задерживаться, изучая автомобильное производство. Город Бам и находящаяся в нем крепость Арг-е Бам были основаны в начале нашей эры задолго до проникновения сюда ислама. Здесь мы должны различать новую и старую части города. Старая часть находится на границе оазиса и пустыни, она на сегодня не заселена и окружена высокими крепостными стенами, затем еще одно кольцо стен с двумя огромными круглыми башнями окружает центральную часть города и, наконец, третье кольцо стен окружает цитадель стоящую высоко на холме и увенчанную высокой прямоугольной башней. Несмотря на палящее солнце, взбираемся на башню, оттуда прекрасный вид на горную пустыню на севере и оазис на юге. Старый город как на ладони, 67 крепостных башен, карвансарай, многочисленные административные здания все это сделано из глины и сливается с желтым песком надвигающейся с севера пустыни. Арг-е Бам находится под охраной Юнеско и является одним из двух сохранившихся до наших дней старинных городов построенных полностью из глины. Спускаемся с центральной башни, вокруг никого нет – город умер в середине позапрошлого века и сегодня это лишь огромный музей под открытым небом. Городские стены, и башни, улицы и административные здания хорошо сохранились и прекрасно передают атмосферу тех сказочных времен, когда город был центром интенсивной торговли вдоль Великого шелкового пути. Едем на запад в Керман. Весь путь проходит по пустынной местности, изредка встречаются деревни с убогими постройками, дорога вполне пригодна для быстрой езды, и движение нельзя назвать интенсивным. До Кермана около 200 км, километрах в 50-ти от него расположился маленький и живописный городок Махан. Путеводитель (и здесь наши мнения совпадают) настоятельно рекомендует остановиться и посетить мавзолей Шах Не-

матолла Вали известного иранского мистика и поэта. Огромный купол мавзолея и минареты покрыты голубой эмалевой мозаикой, а полы в залах роскошными персидскими коврами. Неподалеку находится и парк Шазде с каскадом фонтанов и бассейнов, но он оставляет меньшее впечатление. К вечеру приезжаем в Керман. Остановились в одноэтажной вилле ранее служившей резиденцией последнего шаха, теперь вилла с комплексом окружающих зданий принадлежит технопарку местного университета. Профессор университета Мохаммед Болоризаде пригласил нас в свой дом. Это большое двухэтажное здание с высокими достигающими пяти метров потолками и огромной гостиной с колоннадой по периметру стен. Мебели немного. Но вся она ручной работы из ценных пород дерева и богато инкрустирована, пол сплошь покрыт персидскими коврами с разнообразным орнаментом. Вообще правительство Ирана (как впрочем, и других стран) оказывает большую поддержку университетам и уделяет серьезное внимание вопросам высшего образования, именно поэтому профессора позволяют себе строить большие благоустроенные дома. Хозяйка приготовила изысканный ужин. Персидская кухня близка армянской и грузинской. Но полный запрет на алкогольные напитки (включая пиво) минимизирует удовольствие от приема пищи. На другой день утром мы поехали в комплекс Ганджали-хан, являющийся типичным образцом исламской архитектуры. Идем по крытым улочкам базара, состоящего из многочисленных секций, особенно богаты лавки торгующие изделиями из меди. Здесь за сравнительно небольшую цену можно приобрести медные чаны различных размеров, которые могли бы стать украшением современного интерьера кухни и даже гостиной. Базар тянется километра на три, рядом находятся старинные бани (сегодня они не работают и служат только для показа туристам) и историческая чайхана, расположившаяся в постройке сельджукского периода. Садимся на широкие скамейки, вдали в нише оркестр играет персидские мелодии, и курим кальян из экзотических сосудов, запивая чаем. Среди посетителей очень редко встречаются женщины, рядом молодая парочка (по-видимому) студенты скромно беседует за чашкой чая. Девушка закутана в черную шаль, но лицо все же оставлено открытым. Выйдя из чайханы, бродим по извилистым улочкам старого города. Движение в городе интенсивное, много легковых автомобилей, Это машины местного производства по лицензии в основном европейских и корейских компаний. Среди грузовиков основной машиной является трехосный Мерседес местной сборки модели семидесятых годов.

В середине дня покидаем Керман и едем в Шираз. До Шираза более 500 км. В горах быстро темнеет, и основной путь приходится проделы-

вать в темноте. Движение здесь более интенсивное, но и дорога шире. Это значительно упрощает обгон медленно идущих и обычно сильно перегруженных грузовиков. На Иранских дорогах много военизированных контрольно-пропускных пунктов. Почти всегда водитель обязан остановиться и по требованию дорожной полиции разрешить полный досмотр автомобиля. При этом полиция особенно придирчива к иностранцам. Однако наше положение оказалось не таким уж плохим. Всегда когда полицейский узнавал, что в машине едут русские, он беспрепятственно, не совершая никакого досмотра и даже не проверяя документов, разрешал продолжать путешествие. Поскольку как мы уже заметили, КПП расположены достаточно часто, это существенно экономило наше время. В Шираз мы приехали в 2 часа ночи. Первоначально попытались остановиться в университетской гостинице, но тут произошел сбой, и после полуторачасовых пререкательств с охраной и администратором так и уехали ни с чем. После утомительного ночного переезда все сильно устали и надо было срочно искать место ночлега. Сделав несколько неудачных попыток, мы к четырем часам утра устроились в гостинице Атласи отель. Условия были вполне сносные, и после четырехчасового сна позавтракав, мы начали осмотр города. В Ширазе находятся могилы Хафиза и Саади и конечно мы их посетили. При этом могила Хафиза сохранилась в первоначальном виде, но могила Саади построена заново, хотя надгробие, как утверждает путеводитель, является точной копией первоначального. В Ширазе находится одна из главных шиитских святынь – мавзолей (Шах-Чераг) Саида Мир Ахмеда родного брата имама Резы, восьмого имама шиитов. Голубой купол мавзолея издали сверкает на солнце. Проехав с трудом по узким улочкам старого города, я припарковал машину недалеко от входа в мавзолей на небольшой площади рядом с раскрашенными по-восточному автобусами, грузовиками и верблюдами, стоящими на привязи. Постройка мавзолея относится к 10 веку нашей эры, но за прошедшие 1000 лет он неоднократно перестраивался. Шииты не очень любят, когда не мусульмане посещают их святыни. Однако я объяснил привратнику, что мы из России и очень хотели бы осмотреть мавзолей. Привратник, посоветовавшись с кем-то, разрешил нам побыть на территории мавзолея 40 минут. Мавзолей это целый комплекс, включающий в себя парк с фонтанами, многочисленные беседки и, наконец, само здание гробницы с огромным голубым куполом, двумя высокими минаретами и деревянными колоннами с внешней стороны. Прямо с крыши на колонны опускается огромный белоснежный занавес из плотного материала, который покрывает примерно половину здания по высоте. Парк был полон многочисленными паломниками, приехавшими сюда из всех концов света.

Нам разрешили фотографировать только в парке. Для входа в гробницу надо было получить дополнительное разрешение у местного охранника. Посмотрев внимательно наши паспорта и убедившись, что мы из России охранник разрешил нам пройти (конечно, разувшись) в мавзолей при непременном условии нигде не останавливаться, не фотографировать и не беспокоить верующих ненужными расспросами. Внутри мавзолей поражает своим великолепием. Сама могила находится в середине под куполом и разделяет все пространство на две прямоугольные и неравные части. Одна для женщин, другая для мужчин. Разделение произведено таким образом, что лишь одна из четырех сторон могилы выходит на женскую часть мавзолея, а остальные три на мужскую. Это не очень большое различие, если учесть что сама могила представляет собой прямоугольник примерно 3х4 метра. Вся внутренняя поверхность мавзолея, включая внутреннюю поверхность купола, имеет характерную для мечетей форму сталактитов и сплошь покрыта идеально начищенными зеркалами. Это придает легкость и волшебное очарование всему помещению. Все пространство на полу было занято молящимися и было очень непросто проходить, для того чтобы что-то увидеть. Но, осторожно ступая по ковру, и никого не беспокоя, мне удалось с большим трудом осмотреть это прекрасно сохранившееся помещение, и, сдержав обещание не делать снимков, я вышел наружу. Мы еще немного задержались во дворе, когда к нам подошел человек в скромных национальных одеждах и строго сказал: «хватит». Я посмотрел на часы – мы находились на территории мавзолея 42 минуты. Надо было немедленно уходить.

В 50 километрах от Шираза на пути в Исфаган находится местечко Тахт-и-Джамшид. Рядом с ним в пустынной местности у подножья невысоких и лишенных растительности скалистых гор находится древняя столица Персеполь основанная Дарием I в 500 году до нашей эры. Персеполь просуществовал недолго. Уже в 331 году до нашей эры он был сожжен после захвата Александром Македонским. Было около 3-х часов дня, и мы поехали в Персеполь. Огромная стоянка рядом с развалинами оказалось совершенно пустой. Несмотря на исключительную археологическую, историческую и культурную ценность Персеполя сегодняшние условия таковы, что туристические компании неохотно организуют туры в эти места. Поднимаемся по широкой входной лестнице и подходим к воротам Ксеркса, которые охраняются огромными статуями быков с человеческими головами, рядом с ними высокие колонны с капителями из парных голов животных. Проходим налево и, вновь поднимаясь по лестницам, попадаем в ападану – зал приемов Дария. Рельефы на северной и восточной лестнице изображают фигуры гвардейцев,

мидийских и персидских наложниц, царских колесниц и лошадей. Во дворце Дария и других помещениях часто встречаются огромные барельефы с изображением льва убивающего быка, что символизировало победу добра над злом. Все изображения довольно хорошо сохранились и поражают красотой и «современностью» форм. Мы почти единственные посетители этого огромного по своим размерам исторического памятника и это делает осмотр еще более приятным, поскольку можно уединиться и не слушать рассказов экскурсовода и замечания попутчиков. В нависающих с севера скалах видны глубокие пещеры. Это древние захоронения. К сожалению времени недостаточно, и мы ограничиваемся осмотром только развалин самой столицы. В половине шестого вечера едем дальше к Исфагану. Здесь дорога превращается в первоклассную автостраду и можно держать скорость 120-130 км в час. В Исфаган приезжаем поздно вечером. Проблем с гостиницей не возникает, и на следующий день утром мы уже приступаем к осмотру города. Меня интересует Новая Джуга армянский квартал, существующий здесь с начала семнадцатого века. Осмотр квартала занял у нас несколько часов и о том, как это происходило, читатель может узнать в одном из разделов данной книги. Однако важнейшей достопримечательностью города является Майдан-и Шах – (площадь шаха) огромная площадь в центре старого города не далеко от армянского квартала. Площадь представляет точный прямоугольник со сторонами 500x180 метров. К площади примыкает вход на восточный базар, здесь же находятся Большая Шахская мечеть, шахский дворец Аликапу и мечеть шейха Лутфаллы. Наиболее интересной является шахская мечеть, строительство которой было начато при шахе Абассе I и завершено уже после его смерти в 1628 году. Вся внутренняя и внешняя поверхность мечети облицована изразцами с нанесенными на них сложными узорами, выполненными на небесно голубых тонах. Величественный купол высотой в 52 метра и два минарета возвышаются над высоким (27 метров) порталом. Проходим в центральный двор. Здесь сразу чувствуешь себя соучастником сказок 1001 ночи. Перед нами большой бассейн для омовений, в котором отражаются порталы и портики, отделанные ценными золотыми и бирюзовыми изразцами. Интерьер и внешние стены мечети украшены не только тонкими узорами, но и причудливой каллиграфией арабской вязи. Она настолько хорошо вписана в сложный орнамент, что для непосвященного туриста практически неотличима от замысловатого узора. Выходим из шахской мечети и идем к мечети шейха Лутфалле. Напротив нас шахский дворец с характерным восточным силуэтом. Похожие дворцы, но значительно меньших размеров и в более простом исполнении можно встретить в Самарканде и Хиве. Мечеть шейха зна-

чительно меньше шахской, однако она ничуть не уступает главной мечети изысканностью изразцов и пропорций. Вся площадь представляет собой полностью завершенный архитектурный ансамбль, безусловно, представляющий одно из выдающихся архитектурно-строительных достижений человечества. Еще немного задерживаемся у древних многоарочных мостов и едем дальше в Тегеран. Хотя автострада находится в отличном состоянии, и блокпосты полиции не задерживают нас надолго, на этом участке пути движение более интенсивное и поэтому для того чтобы держать необходимую большую скорость приходится серьезно сосредоточиться. Вечером проезжаем священный город Кум, где останавливаемся на несколько минут, чтобы осмотреть мечеть, и прибываем в Тегеран примерно в час ночи. На следующий день утром рано вылетаем домой в Россию.

2002 год.

Фотографии 1, 2: Исфаган, Майдан-и Шах. Фотография 3: Шах-Чераг. Фотографии 4–6: Арг-е Бам. На фотографиях 7 и 8 – Персеполь, развалины дворца Дария.









По Аляске на Форд-Фокус

У меня было всего две свободные недели, и хотя я находился в отпуске, как всегда большую часть времени занимали лекции в университете и другие текущие дела, поэтому найти несколько действительно свободных дней оказалось не так просто. Но обязательно надо было как можно больше увидеть иначе сама поездка оказывалась бессмысленной. Здесь я познакомился с проректором по научной работе Иркутского государственного университета Александром Валерьевичем Аргучинцевым, который в это время находился в кратковременной командировке в университете города Фербенкс. Александр Валерьевич оказался прекрасным математиком, который, несмотря на свои молодые годы, уже стал достаточно хорошо известен своими работами, и может быть именно поэтому нам удалось быстро найти общий подход к интересующим нас вопросам. Есть различные способы путешествия по Аляске, однако мы с Александром Валерьевичем выбрали наиболее эффективный и информативный – поездку на автомобиле, взятом напрокат. В качестве автомобиля взяли Форд-Фокус, поскольку захотели протестировать автомашину, выпуск которой недавно налажен в России.

Первоначально мы планировали поехать из Фербенкса в Анкоридж и обратно по Парк хайвей с заездом в Денали – национальный парк, раскинувшийся вокруг самой высокой вершины Северной Америки – Мак-Кинли (6193 м). Однако в дальнейшем наши планы изменились и в результате мы сделали около 3000 км, проехав практически по всем заасфальтированным дорогам Аляски. 14 сентября в полдень мы выехали в Денали с тем, чтобы в тот же вечер возвратиться обратно в Фербенкс. Это была пробная поездка перед большим путешествием, которое было запланировано на конец следующей недели. Всего надо было преодолеть (туда и обратно) около 420 миль (1 миля равна 1608 м). Форд-Фокус с 2-х литровым двигателем вселял большие надежды. Но потом оказалось, что мы его сильно переоценили. Наш путь шел вдоль Парк хайвей на юг. Состояние дороги в нашем понимании отличное, хотя на некоторых участках и велись ремонтные работы, которые строители стремились закончить до наступления морозов. Разрешенная скорость в основном 55 миль в час, но на некоторых участках допускалось и 65. Температура днем была около 6-10 градусов, а к вечеру могла опуститься до минус 10. Надо было спешить, чтобы успеть до выпадения снега, поскольку хотелось увидеть осенний пейзаж, а не бесконечные заснеженные дали. Мне казалось, что пейзаж будет напоминать пейзаж Камчатки и Командорских островов, но это оказалось совсем не так. Не-

обычная растительность, яркие краски тундры, густая синева рек и озер, остроконечные, покрытые снегом пики северных Анд, ледники и журчащие водопады, а самое главное почти полное отсутствие населения и туристов принуждали нас постоянно останавливаться и фотографировать прелести окружающей природы. Особенно необычным для нас было полное отсутствие мусора вдоль дороги и на стоянках. Серьезные штрафы (до 1000 долларов США) плюс, привитая с детства забота об окружающей среде, делают свое дело. В Денали мы приехали около 14 часов, оттуда по специальному шоссе (за плату в 10 долларов за машину) скорость по которому ограничена 15 милями в час, мы углубились в национальный парк. Здесь правила парковки более суровы, чем обычно и посетители не могут отойти от шоссе на расстояние более двух метров под угрозой громадных штрафов. Через 20 километров асфальт кончился, началась грунтовая дорога, и наш Форд показал свою слабость: постоянное дребезжание, неожиданно возникающие и исчезающие шумы создавали неуверенность и мы повернули обратно. У нас еще оставалось время, и мы решили проехать дальше в направлении к Анкориджу, чтобы поближе увидеть Мак-Кинли. Дорога пошла в гору, и, оказавшись на невысоком перевале, мы из долины реки Танана (приток Юкона) попали в живописную долину реки Сустина. За Кантвеллом горы расступились, и слева открылся вид на Мак-Кинли, проехав еще около 80 миль, мы повернули обратно и поздно вечером возвратились в Фербенкс. Поездка убедила нас в необходимости совершить большое путешествие.

Его мы начали в конце недели. На этот раз мы выехали рано утром и направились в Вальдес – портовой городок на берегу Тихого океана, где кончается нефтепровод, берущий свое начало у берегов Северного ледовитого океана, и находятся терминалы для нефтеналивных судов. От Фербенкса до Вальдеса 364 мили – это не очень много, но мы планировали частые остановки и, кроме того, на южном участке дороги был возможен снегопад и туман. Первый отрезок пути проходил по живописной долине реки Танана. Справа, совсем близко были видны снежные пики Анд, а обширное безлюдное пространство долины было покрыто разноцветным кустарником и высокими, но не густыми елями, редко разбросанными по берегу реки. Когда-то здесь велась интенсивная добыча золота, но сегодня это занятие перестало приносить прибыль и почти уже ничего не напоминает о том романтическом периоде. Первый участок дороги до Дельта Джанкшн – места, где река Дельта впадает в Танану представляет собой самый северный участок Панамериканской автострады, соединяющей Аляску с южными районами Чили. Место слияния двух рек очень живописно, отвесный скалистый пра-

вый берег Тананы контрастирует с широкой долиной Дельты замыкаемой снежными вершинами по левому берегу. От Дельта Джанкшин Пан-американская автострада уходит на восток в Канаду, мы же продолжили свое путешествие на юг по Ричардсон хайвей. Дорога пошла в гору, пейзаж становился мрачным, белизна снега на находящихся рядом вершинах гор контрастировала с темными красками попавших в тень обнаженных скал, вода в реках получила темно-синюю окраску и дул сильный холодный ветер, мы проезжали сквозь узкий проход через хребет отделяющий равнины северной Аляски вплоть до Северного Ледовитого океана от южных районов полуострова. Я вышел из машины, ураганный ветер сбивал с ног, с большим трудом сделал несколько снимков и, приложив определенные усилия для закрытия двери автомобиля поперек воздушного потока, поехал дальше. Вскоре мы оказались на перевале, покрытые снегом горы подступали прямо к дороге. Тяжелые свинцовые тучи висели над головой, еще через несколько километров справа от нас появилось продолговатое озеро «Саммит-лейк» и хотя дорога шла почти по берегу, холодный ветер и неуютная мрачная синева воды не располагала к длительной остановке. Дорога начала спускаться в долину, и мы доехали до местечка Пакстон. Отсюда на запад уходит грунтовая дорога, достигающая Парк-хайвей в районе Денали-парка. Население городка составляет 41 человек. Имеется одна невзрачная гостиница с рестораном и бензозаправочная станция вполне похожая на заправки где-нибудь на задворках Ленинградской области. В ресторане, скорее напомиавшем наши столовые 70-х годов удалось сытно, но дорого пообедать и, распрощавшись с дружелюбными хозяевами, мы поехали дальше на юг. Следующий городок на нашем пути был Гленаллен, отсюда шла на запад хорошая асфальтированная дорога до Анкориджа, но мы решили упрямо двигаться дальше на юг до океанского побережья. Погода изменилась, стал идти дождь вперемежку со снегом, горы окутал туман, и пришлось заметно снизить скорость. Справа и слева от нас с горных вершин низвергались водопады и в глубоких каньонах пронеслись бурные потоки. Долина начала сужаться, снежные вершины совсем подступили к дороге и через некоторое время мы достигли ледника Вортингтон. Ледник сползает в живописное озеро, вода которого в тот момент имела местами темно-зеленую окраску, огромные скалы в виде островков торчали из воды. Озеро было примерно в километр диаметром, южный берег был покрыт мелким кустарником, а на северном росли редкие высокие ели, теряющиеся в тумане. Дорога продолжала подниматься в гору, и через некоторое время мы оказались на перевале Томсона одним из самых живописных на Аляске. Дальше путь шел прямо к океану. В какой то момент мы попали в глубокое уз-

кое и мрачное ущелье – это был знаменитый Кейстон каньон. Почти отвесные скалы уходили по обе стороны от дороги на высоту до нескольких сотен метров, водопады низвергали с головокружительной высоты массы кристаллически-чистой воды, дорога извивалась по дну каньона, открывая за каждым поворотом новые удивительные пейзажи. Но вскоре горы расступились, и мы въехали в долину, еще через некоторое время вдаль показалась полоска воды – это был долгожданный Тихий океан. В 7 часов вечера мы въехали в Вальдес. Остановившись в недорогой по американским меркам гостинице, поехали осматривать город: собственно смотреть здесь было нечего, население города 3500 человек и основная достопримечательность – нефтяной терминал, расположенный на противоположном берегу бухты. Именно здесь заканчивается известный нефтепровод, по которому нефть из месторождений на берегу Северного ледовитого океана перекачивается на юг. Однако, как мы и ожидали, большой активности здесь не наблюдалось, у терминала стоял лишь небольшой танкер, построенный для каботажного плавания типа наших танкеров класса река-море водоизмещением около 5000 тонн. Мы убедились в том, что США сохраняют свои запасы черного золота, предпочитая покупать нефть за рубежом. Утром нам сообщили, что в горах выпал снег, а это могло привести к закрытию перевала Томсона – единственного, через который пролегает автомобильная дорога в Вальдес и обратно. Мы встали рано утром и уже около семи часов начали движение. Теперь наш путь лежал обратно в Гленнален, далее в Анкоридж по Гленн хайвей и из Анкориджа в Сьюард по Сьюард хайвей. Всего за день мы должны были проехать 429 миль. С волнением мы подъезжали к перевалу, дорога была покрыта свежим снегом, поэтому ехать приходилось очень медленно. За несколько сот метров до перевала сквозь туман неожиданно возник полицейский вертолет стоящий прямо на обочине, скопление полиции и несколько пожарных машин. Мы сперва подумали, что перевал закрыт и подготовились к худшему, однако полицейские пропустили нашу машину дальше наверх. Впоследствии мы узнали из новостей, что именно в этом месте рано утром не справился с управлением и полетел в пропасть большегрузный бензовоз, следующий в Вальдес. Через несколько километров, за перевалом, небо прояснилось, ярко засияло солнце, снег стал быстро таять и мы увидели справа красоты одного из крупнейших национальных парков США – национального парка Врангеля. Возвращение обратно по той же дороге всегда интересно, поскольку из машины виден тот же пейзаж, но уже под другим ракурсом. Вскоре показался Гленнален и мы повернули налево на Гленн хайвей по направлению к Анкориджу. Гленн хайвей считается самой красивой дорогой Аляски. До

местечка Саттон она совершенно пустынна. Но дальше в сторону Пальмера движение становится более интенсивным, а между Пальмером и Анкориджем дорога переходит в Парке хайвей, которая на этом участке превращается в автостраду с четырехрядным движением в обе стороны. Вдруг небо покрылось низко висячими тучами, пошел снег с дождем и горы заволок густой туман. Мы поднялись на высокое плато, слева от нас проскакивали многочисленные озера, среди бесконечного пестрого кустарника высились одинокие тощие ели, все это напоминало гигантский каменистый сад так любимый японцами и искусственно культивируемый у них рядом с пагодами на крошечных клочках земли. Дорога была совершенно пуста, вокруг на многие десятки километров никого не было, опьяненные свежим воздухом мы оставили машину на обочине и углубились в тундру. После часовой прогулки мы продолжили путешествие. После очередного перевала тучи рассеялись, опять приветливо засветило солнце, и справа открылась цепь покрытых снегом гор с могучими языками ледников, сползающими в долину. В районе Саттона громады гор прямо подступили к дороге, она теперь проходила по долине бурной горной реки. Уже рядом с Пальмером снежные пики оказались совсем рядом, и в буквальном смысле слова прямо нависали над дорогой. Свернув на проселок, мы спустились прямо к берегу бурлящего горного потока, чтобы не отказать себе в удовольствии напиться прозрачной холодной воды из потока. Пышная растительность у берега, огромные валуны и прибрежные скалы контрастировали с ослепительной белизной покрытых вечными снегами окружающих гор. В Анкоридже мы не стали долго задерживаться и поехали теперь прямо на юг берегом фьорда по Сьюард хайвей в маленький городок Сьюард. Дорога шла сперва по берегу Тихого океана, точнее, по берегу фьорда, составляя его справа по ходу движения. На противоположном берегу высились серые вершины, покрытые вечными снегами, вода в океане в этом месте стояла почти неподвижно, и лишь встречные машины напоминали о присутствии человека. Мы несколько раз останавливались и спускались прямо к воде. Прозрачная и чистая вода притягивала выкупаться, но холод останавливал нас от такого безрассудного поступка. В самом конце фьорда, там, где он узкой полоской воды врезается в горный массив, находится один из красивейших ледников Аляски – ледник Портейдж. Сползая с окружающих гор, он питает реку, впадающую в океан. Здесь много ценной рыбы и жители Анкориджа имея соответствующую лицензию, проводят в этом месте выходные дни. Дорога дальше пошла в гору и через некоторое время справа показалось озеро Саммит-лейк. Поверхность озера была совершенно неподвижной, и отвесно стоящие горные вершины зеркально отражались в его поверхности. Мы поехали

дальше вверх вдоль каньона реки Келаи и вскоре оказались на перекрестке дорог. Дорога направо шла вдоль глубокого ущелья в Гомер – район, где еще находятся русские поселения начала девятнадцатого века. Однако этот путь был сопряжен с трудностями, поскольку часть его имела гравийное покрытие, а по условиям проката мы не имели права использовать Форд-Фокус на гравийной дороге. И хотя мы уже однажды нарушили это требование в Денали-парк, здесь расстояние, которое надо было проехать было гораздо большим и поэтому мы решили не сворачивать в Гомер, и поехали дальше в Сьюард. После прохождения живописного Мууз-пасс мы стали спускаться вниз, слева от нас появлялись многочисленные озера с отражающимися в их водах вершинами гор. Вечерело, но было еще светло. Перед самым Сьюардом мы свернули направо и направились к леднику Экзит. Через 8 километров переехав мост через бурную горную речку, мы остановились прямо в нескольких сотнях метров от ледника. Выйдя из машины, мы подошли вплотную к его нижней оконечности. Громадные 5-6 метровые валуны льда, создав глубокие трещины и застыв над цветущей под ними долиной, были готовы в любой момент отколоться и упасть в горный поток. Но это только внешнее впечатление и поэтому приближение к леднику достаточно безопасно, хотя всюду и стоят предупреждающие опасность знаки. К вечеру мы прибыли в Сьюард. Сьюард маленький чистый и аккуратный портовый городок с населением 3500 человек расположен на берегу Тихого океана. Здесь имеется небольшой пассажирский терминал, аэропорт и заканчивается, пользующаяся в последние годы большой популярностью у туристов единственная железная дорога Аляски идущая отсюда через Анкоридж в Фербенкс. Поскольку мы не успели зарезервировать места заранее, пришлось остановиться в четырехзвездной гостинице в самом центре города. Но мы не пожалели, надо было хорошо отдохнуть после длинной и тяжелой поездки по неизвестным дорогам и подготовиться к последнему 484-х мильному броску обратно в Фербенкс. Нам надо было спешить, так как через день я улетал обратно в Петербург.

Утром следующего дня, плотно позавтракав в гостинице, мы двинулись в обратный путь в Фербенкс. Весь день ярко светило солнце, была прекрасная видимость и Сьюард хайвей до Анкориджа предстала перед нами во всей своей красе. Мы немного задержались в Анкоридже и поехали дальше на север по Парк хайвей прямо на Фербенкс. Наиболее интересная часть дороги начинается там, где долина реки Сустина сужается и горный хребет слева вплотную приближается к дороге. Именно в этом месте открывается впечатляющий вид на гору Мак-Кинли. Мак-Кинли одна из очень немногих горных вершин (можно сравнить

только с Фудзиямой и Араратом), которая непосредственно возвышается над окружающей долиной на более чем 5000 метров. Остановившись чтобы насладиться видом Мак-Кинли, мы поехали дальше на север. Через некоторое время прошли перевал и въехали в долину реки Ненана (приток Тананы). Эту часть пути мы уже проезжали неделю назад, однако окружающий пейзаж успел измениться: горы покрылись снегом, и ремонтные работы на дороге завершились. В 7 часов вечера мы уже были у нашей гостиницы Капитан Бартлетт Инн в Фербенксе. Форд-Фокус, как и следовало ожидать, ни разу не отказал, общее впечатление от машины неплохое. Однако максимальная скорость, которую он мог развить, не превышала 160 км в час, и прием так необходимый при обгоне трейлеров оставил желать лучшего. Также нельзя не заметить, что по грунтовой дороге вообще нельзя было ехать быстрее 30 км в час (возможно, что модификация для России сделана по-другому).

На следующий день я вылетел в Ситл, а оттуда через Москву в Петербург. Путешествие закончилось.

2003 год.

Фотография 1: мост через реку Танана. Фотографии 2, 3: Денали-парк. Фотографии 4–6: горы и ледники центральной Аляски. На седьмой фотографии – ледник Вортингтон. На восьмой фотографии – озеро у ледника Вортингтон. Фотографии 9 и 10: каньон вдоль реки Келаи. Фотографии 11 и 12: в горах Аляски. На 13-й фотографии – озеро Саммит-лейк. Фотография 14: ледник Экзит. На 15-й фотографии – долина реки Тананы. Фотография 16: качество дорог превосходно.

















На Волге к морю

28 июня 2004 года Ученый совет Санкт-Петербургского Государственного Университета затянулся надолго. Это было последнее заседание перед каникулами и накопилось много неотложных дел. Я возвратился домой лишь вечером в половине восьмого. А в 7 ч. 30 мин. утра следующего дня мы с моей женой Ниной и сыном Ованесом (11 лет) должны были успеть на паром Турку-Стокгольм, чтобы попасть 5 июля на Второй Конгресс Международного Общества Теории Игр в Марселе. Мы выехали из нашего дома на Василевском острове в 11 часов вечера на ГАЗ-3110. Многие мои друзья скептически относились к возможности такой поездки, да я и сам не был на сто процентов уверен, что машина сможет выдержать около 10 000 км без единой поломки. Но у меня уже был такой опыт в 2001 году, когда мы совершили примерно такое же по масштабу путешествие, и машина не разу не подвела. Мы решили ехать через КПП Брусничное, поскольку ночью здесь проходит меньше машин, чем через Торфяновку. Нам повезло. То ли время года не располагало к путешествиям, то ли усложнилась процедура выдачи виз российским гражданам, то ли уменьшился товарооборот между Россией и ЕС, но мы оказались единственным легковым автомобилем проходящим через КПП и уже в половине третьего ночи ехали по Финляндии. Хотя дороги были пустынные, во многих местах стоял густой туман, и было нелегко держать максимальную скорость, разрешенную на финских дорогах.

Некоторое время, пока я спал на соседнем сиденье, машину вела Нина, которая отлично справлялась с задачей, и к семи часам утра мы уже стояли одними из первых у паромной переправы в Турку. Билеты у нас не были заказаны заранее, но нам повезло, и мы благополучно въехали на огромный паром компании Викинг Лайн, построенный в когда-то процветающей, но уже не существующей Югославии. В тот же день через 12 часов мы благополучно выкатились в Стокгольме, и, не останавливаясь, поехали на юг в направлении Хельсингборг. К одиннадцати часам вечера, проехав еще около 300 километров, мы переночевали в первой попавшейся гостинице на берегу озера Веттерн и на следующий день утром продолжили путь дальше. В Данию можно попасть паромом или переехав громадный мост через пролив Эресунн. Мостом мы уже пользовались во время предыдущих поездок, поэтому на этот раз выбрали паром (стоимость проезда примерно одна и та же). К часу дня мы переплыли Эресунн и оказались в Хельсингере в Дании. Здесь находится один из самых интересных замков Скандинавии – Кронборг. Он ви-

ден с правого борта и стоит совсем рядом с гаванью. Именно в Кронборге разворачивалась трагедия Гамлета, и здесь мы узнали, что датская королевская династия, которой около тысячи лет является старейшей королевской династией Европы. На Кронборг мы потратили 4 часа и остались очень довольны. Вечером надо было достичь Гамбурга. В Гамбург можно попасть двумя путями: двигаясь прямо на юг в Редбухгавн и далее паромом (всего два часа) в Путтгарден (это уже Германия), и по автобану в Гамбург; или повернуть на запад в направлении к Оденсе и, проехав два огромных моста через Большой и Малый Бельт, свернуть далее на юг в направлении Фленсбурга (Германия), и далее в Гамбург. Поскольку мы использовали первый путь, во время нашей поездки в Венецию в 2001 на этот раз мы решили поехать по второму более длинному, чтобы увидеть мосты, перекинутые над проливами в последние годы. Однако этот путь оказался сложнее, и мы с большим трудом только в полночь добрались до Гамбурга. Следующий день мы провели у моей дочери в Гамбурге.

Из Гамбурга выехали дальше в Париж. Для тех, кто умеет и любит ездить быстро Германия самая привлекательная страна в мире. На немецком «автобане» скорость не ограничена (кроме мест, где стоят специальные знаки). Наверно мне не поверят, но оказалось, что при движении на дальние расстояния по «автобану» с ГАЗ-3110 могут конкурировать лишь Мерседесы, начиная с 300-ых и БМВ 7-ой серии. Хотя скорость, с которой я ехал (160-170 км в час), легко преодолевается многими иномарками, для того чтобы уверенно держать ее в течение длительного времени нужна тяжелая и устойчивая машина, и здесь ГАЗ показывает себя с лучшей стороны. В Париж мы приехали поздно вечером, переночевав у моего ученика и друга профессора Якутского государственного университета Григория Васильевича Томского, который живет здесь уже около пятнадцати лет и в настоящее время увлекается историей Атиллы (он даже уверен в якутском происхождении Атиллы), мы поехали дальше на юг по направлению к Марселю. За день нам надо было добраться до Экс ен Прованс где мы предполагали жить у моих дальних родственников во время конгресса. Сперва мы поехали по «рут националь». Во Франции «автобаны» платные. Но это не единственная причина, почему мы выбрали «рут националь». Последние гораздо живописнее и проходят через маленькие и нетронутые туристическими нашествиями города, и ты имеешь всегда возможность остановиться, пройтись вдоль дороги или по городу и поехать дальше.

Многие из этих городов, хотя и находятся совсем недалеко от крупных промышленных центров, внешне кажутся застывшими в своем средневековом облике. Правда из-за частых остановок путешествие мо-

жет надолго затянуться. Мы это почувствовали уже когда достигли Лиона и стало ясно, что если будем двигаться в прежнем темпе, то Эксен Прованса нам за день не достичь. Поэтому мы перешли на «автобан» и уже в 12 часов вечера пили вино с нашими родственниками в Эксе. А на другой день утром я поехал в Марсель. От Экса это около 40 км и проезд по «автобану» на этом участке ничего не стоит. По Марселю ехать очень нелегко и конечно первую поездку я совершил не один, а вместе с моим родственником Жаном. Марсель для Франции имеет примерно такое же значение, как и Петербург для России. Это второй по величине город страны, крупнейший порт и исток многочисленных революционных начинаний Главная улица Марселя – авеню Прадо имеет странную форму. На полпути, вместо того чтобы продолжаться дальше под тем же названием (хотя продолжение существует, но называется по-другому), она делает поворот на девяносто градусов и выходит прямо на набережную. С набережной виден замок Иф, в котором провел долгие годы главный персонаж одного из известных романов Дюма. На улице Прадо недалеко от набережной находится кафедральный собор местной армянской церкви. Подъезжаем к собору. Как всегда проблема с парковкой (особенно из-за больших неевропейских габаритов машины). Охранник, увидев необычную марку и номера, разрешает поставить машину во дворе церкви. Храм построен из тесаного камня и очень напоминает Эчмиадзинский кафедральный собор. Та же высокая (правда, четырехъярусная, а не трехъярусная как в Эчмиадзине) звонница, большой остроконечный купол в центре и четыре маленьких по углам. Серый каменный фасад обильно инкрустирован, во дворе много хачкаров и других памятников. Заходим внутрь. Сегодня службы нет, и мы подробно знакомимся с собором. Находясь здесь, ощущаешь себя в какой-то точке далекой Армении. Этому способствует и палящее солнце над головой, и родники во дворе. В Марселе много достопримечательных мест, которые надо обязательно посетить. Самым живописным является, безусловно, Старый порт с возвышающимся над ним собором Нотр-Дам-де-ла-Гард. В нем также как и в нашем Никольском соборе обычно служат панихиду по погибшим морякам Собор построен в византийском стиле в середине XIX века и является сегодня символом города. Восточная часть города отстроена уже в конце девятнадцатого и в начале двадцатого века, здесь обязательно надо посетить первый функциональный жилой дом (машина для жилья) построенный архитектором Ле Корбюзье. Дом недавно отреставрирован и удачно раскрашен в различные краски ярких тонов. У нас в Петербурге довольно много зданий этого стиля, однако в настоящее время никто о них не заботится, и с осыпающейся штукатуркой они представляют собой жалкое зрели-

ше, хотя в середине двадцатых годов ленинградские архитекторы этого направления были одними из самых передовых в мире. Конгресс продолжался 5 дней, а после него меня пригласили в Антиб в научный центр София Антиполис, где я прочитал несколько лекций и провел консультации по совместным проектам. В выходные дни мы совершили несколько радиальных путешествий по Провансу. В 90 километрах к северо-западу от Марселя на живописных берегах Роны лежит папский город Авиньон с роскошным папским дворцом, старинными средневековыми мостами через Рону и отлично сохранившейся крепостной стеной. Мы приехали в Авиньон в полдень. Не останавливаясь, въехали через крепостные ворота в старую часть города. Несмотря на большое скопление машин и узкие улочки во французских городах всегда легко найти место для парковки, на этот раз оно оказалось прямо под площадью у папского дворца. В парке на высоком берегу Роны стоит памятник моему соотечественнику. Вот что написано на пьедестале: «Жану Алтьену. Ованес Алтунян. 1709-1774. Армянский агроном. Нашел убежище на юге Франции. Стимулировал развитие экономики и внедрил крашение мореной. Признательный Авиньен». Недалеко от Авиньона сохранился наиболее интересный трехъярусный римский виадук Пон дю Гар построенный 19 году до Р.Х. и известный нам по учебникам истории древнего мира. Еще в прошлом веке он использовался по назначению. Район вокруг Пон дю Гар является заповедником и поэтому стоянка для машин находится примерно в километре от виадука. Горная речка под ним течет по живописному скалистому ущелью. Мы не смогли отказать себе в удовольствии искупаться, и хотя ходить по каменному дну и берегам не особенно приятно, прохладная и чистая вода помогла сбросить усталость после продолжительной поездки на автомобиле жарким днем. Когда мы уходили, заповедник уже закрывался, и поздно вечером мы вернулись домой. На другой день, выехав рано утром, мы вместе с моим хорошим другом Костей Авриченковым, который сейчас занимает высокую позицию в Софии Антиполис, поехали через Ниццу в Национальный парк Меркантур расположенный во французских Альпах на границе с Италией. Сперва дорога вилась по живописному ущелью вдоль реки Вар, но после городка Сан Мартин де Вар она совсем сузилась и пошла вдоль бурной горной речки Везуби. Надо сказать, что хотя покрытие дороги отличное, многочисленные слепые повороты, интенсивное движение, узость проезжей части, отсутствие обочины и крутые серпантины не только не позволяют развивать большую скорость, но делают движение для неопытного водителя настоящим адом. Довольно часто на подъемах приходилось включать вторую передачу и резко снижать скорость, чтобы пропустить идущие навстре-

чу грузовики и автобусы. После короткой остановки в живописном городке Сан Мартин де Везуби у стоящего в центре города источника мы стали подниматься дальше вдоль долины Ла Мадонна де Фенестра.

Еще через некоторое время деревья практически исчезли, нас окружили покрытые сочными цветами альпийский луга с журчащими горными речками и низвергающимися водопадами, горизонт закрыли скалистые горы, и кое-где был виден снег. Дорога закончилась парковкой для автомобилей, и далее надо было идти пешком. Мы решили пройти до итальянской границы, которая находилась на перевале с отметкой 2650 метров. Весь путь туда и обратно (около 15 километров) занял 5 часов. Первые четыре километра до горного озера мы встретили довольно много туристов, однако дальше уже практически никого не было. Повсюду можно было видеть свободно разгуливающих горных козлов, часто встречались барсуки и другие дикие животные. На самом перевале горные козлы устроили себе жилище в уродливых бетонных казематах оставшихся со времен второй мировой войны. Заповедник находится в хорошем состоянии и, несмотря на интенсивную посещаемость, здесь практически не увидишь отрицательных следов пребывания человека, равно как и персонала, который должен следить за порядком и чистотой. Когда мы спустились обратно то обнаружили, что наша машина оказалась практически единственной на совсем еще недавно забитой до отказа стоянке. Обратный путь до Ниццы занял 2 часа. В 10 вечера, потратив примерно полчаса на поиски, мы еще успели на пикник организованный нашими русскими друзьями прямо на пляже недалеко от Антиба. Они, конечно, были приятно удивлены, увидев знакомую Волгу. Совсем изголодавшись, мы выпили хорошего французского вина, закусывая его шашлыком и поскольку в отличие от официальных приемов на Конгрессе никаких ограничений в приеме пищи и напитков не было, то до дома машину пришлось вести Нине.

В Провансе мы еще посетили Канны и дом музей Пикассо в Антибе. Перед тем как возвратиться в Россию мы совершили еще одну интересную поездку в город Каркасон. Мне кажется что Каркасон безусловно самый интересный и наилучшим образом сохранившийся средневековый город Франции. Он находится примерно в 300 километрах от Марселя, но хорошие дороги (частично «автобан») позволяют достичь его за 3-3,5 часа. Мы выехали из Экса в 10 утра и уже в половине второго были в центре Каркасона. Оставив машину на стоянке у старинного моста, стали подниматься по кривым, но чистым улочкам, к стенам старого города, возвышающимся над долиной. Город окружен двойным кольцом прекрасно сохранившихся высоких крепостных стен с многочисленными высокими башнями и огромным замком, стоящим на самом

краю обрыва. Вход возможен через висячий мост, перекинутый через глубокий ров с воротами и сторожевыми башнями. Вокруг внешних стен почти нет растительности, которая обычно скрывает от глаз красоту древних крепостных сооружений, поэтому стоящие на возвышенности стены с башнями переносят тебя в таинственный мир средневековья. Основная масса туристов, вливаясь через городские ворота, рассасывается в многочисленных магазинчиках и кафе, некоторые доходят до замечательного собора 11 века Сан-Назар и поэтому если пройти между двумя рядами городских стен и обогнуть старый город снаружи можно на некоторое время оказаться в относительном одиночестве и почувствовать почти сказочную красоту этих мест. Мы так и сделали. Не останавливаясь в магазинчиках и проскочив по диаметру старый город, мы начали его обход вдоль внешней стены, иногда поднимаясь на башни и спускаясь в ров. Это действительно один из интереснейших средневековых городов Европы. Именно здесь в восьмом веке были остановлены арабские армии, стремившиеся исламизировать Европу. Правда, сам Каркасон с 724 по 759 год тоже находился под арабским владычеством. Прямо из Каркасона мы поехали к берегу Средиземного моря, где в дельте Роны на границе национального парка Камарг среди многочисленных протоков и лагун находится достаточно интересный, но нечасто посещаемый туристами город Эг-Морт. Не доезжая до Монпелье, мы свернули с «автобана» к морю и хотя нам надо было проехать не более сорока километров, мы заблудились и попали в Эг-Морт уже в половине шестого вечера. Эг-Морт сохранил все черты укрепленного средневекового города, Он окружен прямоугольной крепостной стеной со сторожевым проходом вдоль всего периметра, с 20 башнями и десятью воротами. Объезжаем город вокруг стен и останавливаемся у южных ворот. Город почти сохранился в первозданном виде. Новые постройки вне крепостных стен имеются только с северной стороны, а с юга запада и востока город окружен полями лагунами и протоками Роны. Это делает старый город особенно привлекательным, потому что обычно старая часть города даже там где она хорошо сохранилась, теряется в хаосе новых застроек, которые своими размерами подавляют впечатление старины. Туристов не видно, редкие путники проходят через ворота. Осмотрев центр мы делаем полный круг вдоль крепостных стен и едем обратно в Экс. Впереди еще 250 километров и надо спешить ведь завтра начинается наш долгий путь домой. Мы выехали из Экса домой на следующий день в 10 часов утра с целью пересечь германскую границу в районе Страсбурга уже вечером. До Лиона мы следовали по «автобану», но далее после нескольких неудачных попыток, наконец, свернули на «круг националь», идущую на Страсбург через Безансон. Проезжая по

этой части страны, лучше понимаешь французских импрессионистов. Всюду встречаются открытые поля с любимыми подсолнечниками Ван Гога, деревенские усадьбы в духе раннего Гогена и пейзажи горных долин Сезанна. Мы часто останавливались и в результате лишь поздно вечером достигли Безансона. И хотя мы выбились из графика, на следующее утро обнаружили, что оказались в очень интересном городе, поэтому пришлось потратить еще несколько часов на осмотр его достопримечательностей. Безансон лежит в узкой, зажатой со всех сторон горами долине реки Ду. Несмотря на летний сезон, мы не встретили здесь туристов и поэтому смогли спокойно осмотреть здания 12-16 веков, которых немало в старой части города. Но самым интересным является мощная возвышающаяся над ним крепость. Узкая, крутая дорога с серпантинном ведет прямо к внутренним воротам. Рискуя не разойтись с встречным транспортом, мы поднялись до самых ворот. Здесь оказалась парковка, и мы смогли подробно ознакомиться с крепостными сооружениями. Мощные форты, построенные еще в средние века, активно использовались в первую и вторую мировую войну. Примерно в 4 часа дня мы переехали Рейн и оказались на территории Германии. Здесь на францужско-германской границе имеется много превосходно сохранившихся крепостей, которые, несомненно, являются ценными памятниками военной истории. Однако в связи с созданием ЕС эти памятники утрачивают свое значение и возможно, поэтому недостаточно рекламируются. По Германии мы ехали на предельной скорости (150-160 км в час) и в тот же вечер достигли Гамбурга. В этот день мы преодолели около 900 километров. Из Гамбурга мы смогли выехать на следующий день лишь в 13 часов. На этот раз мы поехали прямо в Путтгарден и оттуда на пароме в Данию. Вечером мы уже были в Швеции в Хельсингборге. Немного побродив по городу, мы двинулись дальше в Стокгольм, предполагая успеть на паром Стокгольм–Турку отплывающий из стокгольмской гавани в 7 ч. 30 мин. утра. Нам предстояло преодолеть за 7 часов более 600 километров. Задача казалось вполне реальной, однако мы не учли, что первые 300 километров до озера Веттрен дорога достаточно узкая, а «автобан» начинается только после. Поэтому на этом участке из-за большого числа встречных машин и трудностей с обгоном в ночных условиях нам не удалось выдержать необходимую скорость. Следует отметить также, что в Скандинавии превышение скорости строго штрафуются, а полиция неподкупна, и поэтому надо стараться не попадаться на нарушениях. Мы прибыли в Стокгольм в 7 часов утра, однако стало ясно, что на паром мы уже не успеем. Поэтому мы поехали дальше в Гриссельхамн, чтобы оттуда сесть на паром, следующий на Аланды. И хотя мы успели к первому парому, на нем свободных мест не ока-

залось и нам пришлось ждать следующего уходящего только в 4 часа дня. На Аландах нам с трудом удалось найти место для ночлега, так как в летнее время здесь все бронируется заранее. На следующий день после нескольких неудачных попыток нам все же удалось купить билет на паром идущий в Турку. В тот же день вечером мы уже ехали по Финляндии к русской границе и 23 июля прибыли в Петербург. ГАЗ-3110 – Волга не разу не подвел. Всюду где бы мы не оставляли на парковке машину вокруг нее собиралась толпа восторженных зевак. В Монако я припарковал машину прямо у входа в казино рядом с «Ламборджини», «Феррари» и «Ройлс-Ройсами» («Мерседесов» и «БМВ» на этой парковке не было – видимо не тот уровень). Мы с Ниной вошли в казино, а когда возвратились, у машины увидели группу местных жителей и туристов, пытающихся угадать, из какой страны она приехала. Когда мы подошли ближе, один из присутствующих воскликнул «Рашн Кадиллак» и, ударив кулаком по капоту, добавил: «Рашн айрон-гуд» (русская сталь-хорошо). Очевидно, что будь мы на иномарке (даже на «Ройлс-Ройс») никто бы не обратил на нас внимания.

2004 год.

Фотография 1: Пон дю Гар. На фотографиях 2, 3 – Каркасон. Четвертая фотография – Авиньон, папский дворец. Фотография 5: Эг-Морт. Фотография 6: французские Альпы. Фотография 7: «рут националь». На восьмой фотографии – дом-музей Пикассо, Антиб. Фотография 9: отдых в Каннах.









Я еду в Дзуйфу

Семинар в Циндао закончился в пятницу, и у меня оказалось два свободных дня. Окрестности Циндао с великолепным горным массивом Лаошань мне были хорошо знакомы по многочисленным предыдущим посещениям этого стремительно развивающегося китайского города. Поэтому Гао Хонгвей мой бывший аспирант, а в настоящее время профессор университета Циндао предложил посетить Дзуйфу родной город Конфуция жившего здесь 2500 лет назад. Я почти ничего не знал об этом городе, и признаться воспринял это предложение с некоторым скептицизмом. От Циндао до Дзуйфу примерно 550 километров. Мы решили ехать на Ситроен-Донгфенг китайского производства сперва в город Цзинин расположенный рядом со священной горой Тайшань а на следующий день проехать еще около 60 км до Дзуйфу предполагая в тот же день вернуться обратно, поскольку в понедельник я должен был улетать в Россию. Мы выехали рано утром по автобану из Циндао. В последние годы Китай покрылся сетью первоклассных дорог, при этом лучшие из них обеспечивают трехрядное движение транспорта в каждом направлении. Еще 10 лет назад ни одной подобной дороги здесь не было. Автомобилестроение также развивается быстрыми темпами. Интересно то, что в городах и на автобанах встречаешь Фольксвагены, БМВ, Ауди, Ситроены, Шевроле и другие известные марки, но исключительно китайского производства. Если еще два года назад автомобиль был недоступен из-за высокой стоимости среднему китайцу, то сегодня положение резко меняется. Правда, на автобанах легковые автомобили все еще встречаются редко (примерно как у нас в середине 60-х годов), однако очень много грузовиков и автобусов. Грузовики представляют собой в основном модификации наших ЗИЛов, но обычно снабжены многоосными прицепами, что не позволяет развивать приемлемую скорость и усложняет ситуацию на подъемах. До Цзинаня (столицы провинции Шаньдунь) мне удавалось идти со скоростью 120 км в час, однако позже, когда мы перешли на автобан Пекин–Шанхай с трехрядным движением, скорость заметно снизилась из-за большого скопления грузовиков. Мы прибыли в Цзинин в три часа дня. Стояла нестерпимая жара, полчаса было потрачено на поиски отеля, еще час на размещение и обед. Надо было успеть подняться на священную гору Тайшань. Времени как всегда было мало.

К подножью горы ведет живописная извилистая дорога, но движение по ней разрешено лишь туристским автобусам. Вынужденно оставив машину на парковке, через 10 минут уже сидим в автобусе и едем к

подножью горы. Еще через 30 минут мы уже находимся перед началом подъема на вершину. Там на вершине по преданию поселился бог Тай – сын неба, от которого и произошло имя горы. Местом паломничества гора Тайшань была объявлена 2200 лет назад императором У-ди из династии Хань. Однако в действительности гора является святыней более 4500 лет. Имеются свидетельства китайских историков живших в 6-ом веке до нашей эры о том, что еще до них, по крайней мере, 72 императора из различных династий выполняли здесь паломнические церемонии. Путь к вершине для паломников состоит из 6000 гранитных ступеней и является уникальным памятником китайской цивилизации, буддийского, даосского и конфуцианского учений. Вдоль него расположены храмы, памятные стелы, руины и многочисленные каллиграфические надписи, высеченные в скалах. На самой вершине в Мойя Бей высечены стихи Ли Бо, Ду Фу и Конфуция. Однако нам хотелось достичь вершины до наступления сумерек, и поэтому мы выбрали, как нам тогда показалось, легкий путь подъема по канатной дороге и обратный спуск по ступенькам.

На вершине мы оказались около 7 вечера. Солнце начинало садиться за горизонт, нестерпимая жара у подножья сменилась прохладой. Под нами и вокруг нас простирался обширный горный массив с остроконечными горными вершинами, узкими ущельями скалистыми выступами, горными потоками и водопадами. Предание повествует о том, что горный массив Тайшань возник из спазм умирающего дракона. Кости дракона превратились в горные пики, кровь питала водопады и потоки, а зеленая чешуя превратилась в леса и траву покрывающие горы. Мы идем по гребню горного массива.

Здесь все застроено древними храмами, общественными зданиями и различными памятниками назначение и смысл которых нелегко запомнить и передать. Ступени ведут нас к Небесно-голубой Южной Двери распложенной между покрытыми письменами скалами. Отсюда начинается последний участок подъема к монастырю Голубого Облака. После живописного поворота следует крутая прямая лестница и непосредственно в конце нее главный павильон этого монастыря построенного в эпоху Сун. Находящийся в нем главный храм с черепицами и орнаментами, покрытыми бронзой, которому более 1000 лет, почитается женщинами, желающими родить детей. И наконец совсем рядом на самой высокой из вершин (1545 метров) находится храм Нефритового владыки с огромными бронзовыми статуями богов, павильон откуда наблюдается восход солнца и стела «Без Слов» воздвигнутая императором У-ди, который оставил ее без надписи не найдя нужных слов для описания своего восторга красотами Тайшаня. Солнце медленно, но неумолимо

заходит за горизонт, горные пики и башни пагод четко вырисовываются на фоне алого заката. Канатная дорога прекращает работу и нам предстоит возвращаться в полной темноте. Спуск по 6000 ступенькам без фонаря непростое занятие. Нам понадобилось 2 часа, чтобы дойти до остановки автобуса. В гостиницу мы вернулись уже к часу ночи. На следующее утро нам надо было продолжить свой путь дальше в Дзуйфу, однако оказалась, что в Цзинине имеется еще одна важная достопримечательность – храмовый комплекс Донгью (восточная гора) где императоры проводили богослужение горе Тай. Он находится в самом центре города и окружен высокой прямоугольной каменной стеной. Ширина стены такова, что по ней спокойно могут проехать в два ряда грузовые автомобили. Начало строительства относится к 200 году до нашей эры, далее храм достраивался и сегодня весь комплекс представляет собой прямоугольник со сторонами 400 и 220 метров. Вдоль центральной оси юг-север проходит Небесная дорога, переходящая в дорогу Мира ведущая к павильону Небесных Даров и далее к замыкающему павильону. Храм поражает геометрической регулярностью всего комплекса, чистотой форм и в то же время ненавязчивой роскошью. Павильон Небесных Даров – самый внушительный из находящихся здесь построек. Внутренняя сторона внешней стены по всему периметру павильона покрыта огромной красочной фреской высотой более трех и длиной в 62 метра изображающей сцены из деяний бога горы Тай

Эта фреска по праву относится к шедеврам живописи дальнего востока. Во дворе стоят стелы с высеченными на них стихотворениями, прославляющими гору Тай и древние священные деревья (некоторым более 1500 лет) посаженные императорами в ознаменование знаменательных событий своего времени. У входа многочисленные лавки, в которых за бесценок можно купить скульптуры с тончайшей резьбой на камне, оригинальные картины, написанные в китайском стиле, старые коллекционные монеты. Но времени мало, и мы едем дальше. В Дзуйфу автобан не ведет, но дорога довольно широкая и покрытие практически без изъянов. Однако развивать большую скорость здесь не удастся из-за большого числа повозок, старых автобусов и довольно недисциплинированных пешеходов. Кроме того, дорога часто проходит через маленькие городки и селенья. Примерно через полтора часа над дорогой появляется красочная арка, означающая начало города Дзуйфу. Еще через несколько минут мы оказываемся на большой площади заполненной торговцами, автомобилями и автобусами с туристами. Здесь находится вход в фамильное кладбище Конфуция и его потомков. Первым здесь в северной части города на берегу реки Сишуи примерно 2500 лет назад был похоронен Конфуций. Рядом с ним потом были похоронены его

дети и внуки. На сегодняшний день 76 поколений лежат здесь рядом со своим праотцом. Всего 100 000 могил. Род Конфуция самый длинный из сохранившихся в мире. Само кладбище занимает площадь в 2 кв. километра, оно окружено стеной высотой в 3,5 и шириной в один метр. Захоронения происходят и сейчас. Мы видели это собственными глазами, наступила очередь 77 го поколения. Входим в высокие ворота. Могила Конфуция находится немного левее от главного входа.

Всюду высокие деревья и кустарник, имеется круговая асфальтовая дорога для многочисленных туристов и подходы к могиле Конфуция также расчищены. Посетителей много, но иностранцев практически нет. Иногда слышна русская речь. Проходим под многочисленными арками мимо статуй стражников и оказываемся перед главной могилой.

На ней установлена одна большая, а за ней маленькая, стела с надписями. Первоначально стел не было. Маленькая появилась в 1244, а большая в 1448 годах. Во время культурной революции практически все древние надгробья были разбиты. Но сейчас уже все восстановлено. Две горизонтальные трещины на стеле у могилы Конфуция являются напоминанием об этих мрачных днях китайской истории. Даже каменные стражники на подступе к могилам уберегавшие их не одну тысячу лет оказались бессильны перед полчищами хунвейбинов. Когда Конфуций умер, четыре его наиболее близких ученика остались жить рядом с его могилой еще три года, но один из учеников Цигонг прожил рядом с учителем шесть лет. Поэтому он был удостоен чести быть похороненным рядом с учителем. Его могила находится слева и рядом с ней небольшая пагода в его честь. Здесь же справа могила сына Конфуция, а южнее внука. Весь комплекс могил очень интересен, ведь род Конфуция пользовался особыми привилегиями и дал Китаю много писателей поэтов и государственных деятелей за 2500 летнюю историю своего существования. Могилы всех этих выдающихся людей можно найти на кладбище наряду с самыми простыми потомками рода. Недаром говорят, что половина населения Дзуйфу это потомки Конфуция. Мы выходим из кладбища и едем в центр города. Скоро наш путь преграждает высокая стена из серого камня. Конструкция та же что и в Цзинине, Сиане и других древнекитайских городах. За стеной через несколько сотен метров находятся важнейшие достопримечательности города: храм и дом Конфуция. Паркуем машину у местной гостиницы и идем к храму. Архитектура храмного комплекса почти повторяет архитектуру комплекса Донгью в Цинине но оставляет более грандиозное впечатление. Та же четкая ориентация с юга на север, тот же четкий прямоугольный периметр внешних стен, похожая последовательность ворот и основная дорога юг-север длиной около 1,3 километров, та же последо-

вательность помещений. Я могу показаться чересчур оригинальным, но геометрическое расположение святынь мне напомнило и храмы древнего Египта, в частности отлично сохранившийся храм Гора в Эдфу построенный в третьем веке до нашей эры. Однако изучение подобных аналогий я оставляю Умберто Эко, может быть это даст повод для написания очередного «Маятника Фуко». Особенно красивы три мраморных горбатых мостика через «Зеленую» речку, речка действительно совершенно зеленая из-за присутствующих там водорослей, но особенно интересно, что она была таковой и при Конфуции. Главное сооружение комплекса – зал «Интеграции», двухъярусная крыша которого покоится на высоких колоннах покрытых сложными скульптурными изображениями. Зал был перестроен в 1021 году и получил свое название от императора Куизонга, который хотел подчеркнуть, что Конфуций объединил (интегрировал) в себе все хорошее, что было до него. В центре зала на своеобразном троне находится скульптура Конфуция. Крыши всех зданий покрыты ярко-желтой керамикой и сверкают золотом под палящим солнцем. Спальные залы находятся непосредственно за залом «Интеграции» и являются вторым по величине сооружением комплекса. К сожалению, проходить внутрь помещений не разрешается, и мы ограничиваемся внешним осмотром зданий. С востока к храму примыкает дом Конфуция, Это также огромный комплекс, в миниатюре повторяющий запретный город в Пекине. Семья Конфуция получила от императоров статус «Первой семьи мира», после смерти Конфуция его потомки жили на территории храмового комплекса, однако впоследствии при династиях Сонг, Минг и Кинг происходило строительство отдельного дома рядом с храмом, который и использовался семьей Конфуция до самого последнего времени. До сих пор сохранилась мебель в комнатах принадлежащих Конг Деченгу – 77ому прямому потомку Конфуция.

Уже около 6 часов вечера и надо возвращаться в Циндао. Большую часть пути пришлось преодолевать в полной темноте. Через шесть часов напряженной гонки по автобану, лавируя, не снижая скорости, между обгоняющими друг друга грузовиками и автобусами нам удалось невредимыми добраться до Циндао. Следующим утром я вылетел в Петербург.

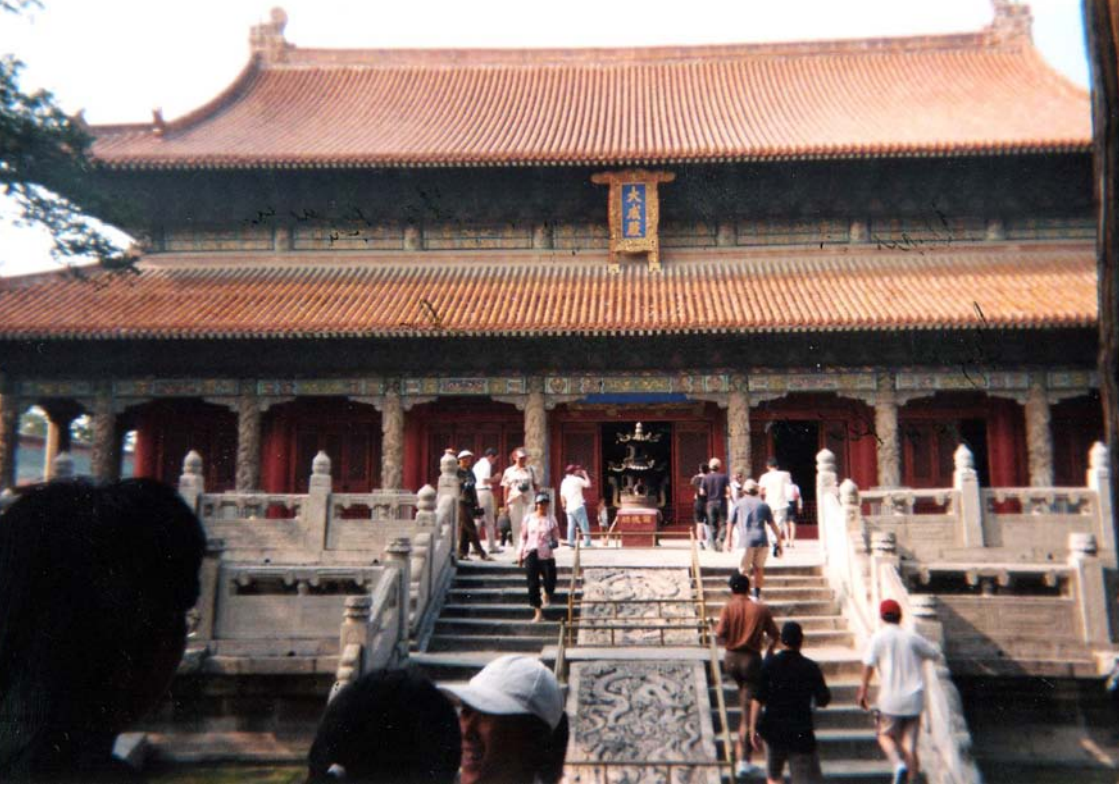
2004 год.











Фотографии 1, 2: вход в пантеон рода Конфуция. Фотография 3: могила брата Конфуция. На четвертой фотографии – могила Конфуция. Фотография 5: это надгробье принадлежит 76-му поколению рода Конфуция. Шестая фотография – каменные стражи у пантеона Конфуция. Седьмая – Зеленый ручей в доме Конфуция. Фотографии 8–10: во дворе дома Конфуция.

Путешествие в Цхинвали

Мы выехали из Еревана на «Победе» (М-20) рано утром. Двигатель в 50 л.с. и большой вес машины не позволяли развивать большую скорость. Намеченный нами путь пролегал через Тбилиси, Гори, Цхинвали, Боржоми, Бакуриани, Ленинакан и заканчивался в Ереване. В машине нас, кроме водителя, было четверо: дедушка – Амазасп Асатурович Амбарцумян, бабушка – Рипсима, мать и я. Без малого пол века не были мои дедушка и бабушка в местах, где проходили первые годы их совместной жизни. И вот теперь перед самой золотой свадьбой пожелали они, может быть в последний раз (а это оказалось действительно в последний раз), увидеть родные места.

В Тбилиси мы ехали не тривиальным путем через Иджеван, Казах, а избрали более интересный, но трудный путь через Степанаван и Болнис (сегодня из-за блокады Армении этот путь является единственным выходом в Россию и Европу). Озеро Севан тогда еще только начинало мелеть и там, где сейчас проходит современная дорога, плескались волны. А наш путь пролегал высоко над озером и за одним из поворотов находился одноэтажный ресторан «Минутка», хорошо известный местным госслужащим и партийным функционерам. Мы подъехали к нему рано утром, и поэтому сумели получить свежую уху из только что пойманной рыбы «Ишхан» – разновидности форели, которая встречается только в севанском озере.

В то время еще не было сегодняшней автострады до Севана, но сравнительно небольшое число автомобилей не создавало проблем при движении по извилистой и не вполне приличной дороге. Дедушка помнил целое множество самых различных событий, связанных с пунктами по пути следования, и с большой энергией описывал мельчайшие подробности.

Семеновский (Севанский) перевал нас встретил густым туманом, но спуск в Дилижан оставил на меня большое впечатление. Отсюда мы повернули на Кировакан, и дедушка очень радовался энергичным строительным работам и многочисленным новым постройкам в этом городе. Для того чтобы попасть из Кировакана в Степанаван, надо было преодолеть тяжелый Пушкинский перевал. Сегодня автомобилисты проезжают это место по туннелю. Здесь асфальтовое покрытие кончилось. Преодолев тяжелый серпантин, мы быстро спустились с перевала, проехали Степанаван, Калинино и оказались в Грузии. Никаких блокпостов, постов ГАИ на границе двух братских республик тогда не было,

только разбитая деревянная будка у реки напоминала о существовании границы.

В Грузии опять начался асфальт, и дорога пошла вдоль горной речки Машаверы до самого Болниси. Здесь она очень живописна, окружающие горы покрыты лесами и кустарником, то здесь, то там видны развалины древних крепостей и замков. Из-за крепостей возникали частые споры; я постоянно просил останавливаться перед каждым замком и крепостью, чтобы увековечить их на фотопленке. Разумеется, это сильно затягивало наше продвижение, и поэтому остальные пассажиры «Победы» не всегда шли мне навстречу. Но там, где это было возможно, дедушка стойко отстаивал мои интересы, ведь это именно он, рассказывая о бессмертных героях «Илиады» и «Одиссеи» привил во мне интерес к памятникам древности.

К пяти часам вечера мы добрались до Тбилиси. На ночь остановились в гостинице «Тбилиси». Утром прежде, чем продолжить наше путешествие, мы прошлись по улицам города, посетили школу (бывшую женскую гимназию), где училась моя мать и дом на Бейбутовской улице, где долгое время жила семья Амбарцумян. Центральная часть города очень напоминала Ленинград, она была застроена в начале века в основном армянскими промышленниками и купцами. Но было видно, что дома долгое время не ремонтировались, поэтому новые кварталы Еревана, поднявшиеся вместо старых одно-двухэтажных домишек прямо в центре города, оставляли более свежее впечатление. Конечно, послереволюционная разруха и война оставила тяжелый след на все города и деревни нашей страны, но приезжая после этого неоднократно (до 1985 года) в Тбилиси я с радостью обнаруживал обилие новых построек и улучшившееся состояние исторических кварталов.

В полдень мы выехали в Гори. Этот город удобно и красиво расположился на берегу Куры. На крутой горе высится крепость, дома утопают в зелени фруктовых садов, сквозь деревья видны купола грузинской и армянской церквей.

Как бабушка, так и мать прекрасно говорили по-грузински, это значительно облегчило сбор требуемой для нашего путешествия текущей информации. Особенно было забавно, когда дедушка, владевший не более чем 30 словами грузинского языка, пытался задавать сложные вопросы, касающиеся нашего местонахождения. Это вызывало дружный хохот, и дедушке приходилось, хотя и очень нехотя, уступать лидерство супруге. Однако наиболее важной достопримечательностью Гори, конечно, является дом И.В. Сталина и стоящий рядом музей. В нашей семье в целом всегда недолюбливали И.В. Сталина, однако в значительно меньшей степени, чем других коммунистических руково-

дителей (Ленина, Троцкого, Зиновьева, Бухарина, Хрущева и др.). Кроме того все единодушно связывали победу над Германией и доминирующее положение нашей страны в мире с героизмом русского народа и именем Сталина. Поэтому и может быть и потому, что два года назад прошел съезд КПСС, разоблачивший культ личности, мы обязательно решили посетить места связанные с жизнью Иосифа Виссарионовича. Маленький одноэтажный домик, где родился Сталин, к его семидесятилетию был одет в мраморный футляр. Он никем не охранялся, поэтому можно было вплотную подойти к окнам и увидеть быт бедняков того времени. Мне показалось, что полунищная семья Сталина, как это описывалось в учебниках истории, жила в царское время в значительно лучших условиях, чем жители очень многих городков и деревень встречавшихся нам по пути. Перед домиком на площади стоял памятник Сталину – единственный из многочисленных памятников уцелевший после объявленной войны культу личности. Однако на пьедестале была уничтожена надпись. Недалеко за домом находился небольшой парк, в котором расположился музей Сталина. Это было трехэтажное здание, построенное из мрамора и гранита в архитектурном стиле павильонов ВДНХ пятидесятых годов. С трудом найдя единственного хранителя музея, мы вошли внутрь. Само помещение было богато отделано изнутри тесаным камнем, однако экспонатов было на удивление мало. Мы очень надеялись увидеть подарки Сталину в честь его семидесятилетия, но кроме нескольких ковров и фотографий здесь ничего не было. Хранитель музея объяснил нам, что подарки находятся в одном из Московских музеев, к сожалению, до настоящего времени мне не удалось их никак увидеть. Непонятно почему их скрывают (если просто не растащили) ведь они принадлежат народу и получены его руководителем практически со всех концов мира. Я помню также, что среди подарков было много бесценных для истории предметов. Мы остановились у стенда со свидетельством о рождении Сталина. И к нашему удивлению обнаружили, что оно было подписано священником Хахановым. Однако Хаханов это отец моей бабушки Рипсимэ, то есть мой прадед. Как же это могло произойти? Оказывается мой прадед Хаханов, некоторое время был протоиереем армянского кафедрального собора в Гори и мог вполне подписать свидетельство о рождении. Хранитель музея также высказал мысль о том, что во время крещения Сталина грузинская церковь была на ремонте, и крещение могло произойти и в армянской церкви. К сожалению, в то время все церкви в Гори были закрыты и разграблены, а священники или сосланы или скрывали свое прошлое, так что мы не смогли проверить эту гипотезу. Закончив осмотр, мы, несмотря на мою настойчивую просьбу подняться в крепость, нависаю-

щую над городом, продолжили путь в сторону Цхинвали. Здесь следует заметить, что в те времена на дорогах не было практически никаких указателей и приходилось часто останавливать машину и спрашивать местных жителей о дороге.

Тем не менее, до столицы Южно-Осетинской автономной области мы доехали довольно быстро. Переехав через мост бурную Ляхву, мы оказались в самом Цхинвали. Используя только свое красноречие, дедушке удалось договориться о ночлеге с директором местной гостиницы, что в те времена было практически невозможно и было связано или с большим блатом или большой взяткой. Устроившись в гостинице, мы начали поиски дома Рипсима. Город сильно изменился за 50 лет, поэтому бабушка проявила определенную беспомощность. И хотя к концу дня мы с помощью постоянно встречающихся нам родственников подошли к дому, который, по общему мнению, принадлежал ее отцу, она категорически отвергала это утверждение. На следующий день дом был найден. Это был красивый, скромный одноэтажный дом, с широким балконом, выходящим во фруктовый сад. Рядом находилась армянская церковь, в которой служил мой прадед Хаханов. Разумеется, она была просто заперта. Хочется надеяться, что сейчас она опять принимает прихожан.

Мы направились в знаменитое дачное местечко Джава. Причудливая дорога, извиваясь все более и более, углублялась в ущелье. Шумная река Ляхва пенным ревом оглушала окрестность. Состояние дороги было не из лучших, поэтому мы продвигались довольно медленно. Вдруг услышали голос: «Амазасп Асатурович!». Машина остановилась. Догнавший нас, человек с портфелем в руках заглянул в машину и сказал:

— Не узнаете? А я вас сразу узнал! Это тетя Рипсима, это наш уважаемый Амазасп Асатурович! А я как инженер работаю на этой дороге. Приезжайте через несколько лет, и, уверяю вас, этих дорог не узнаете! — Это был Василий, дальний наш родственник.

Остановившись на короткое время в Джаве, мы вернулись в Цхинвали и оттуда поехали в Боржоми. Мы выбрали прямой путь, выведший нас непосредственно на дорогу Гори–Хашури, от которой начинается ответвление на Боржоми, Ахалцихе. Таким образом, выигрывали около 40 км. Но из-за обильных дождей грунт на дороге был местами размыт, и в низинах образовались труднопроходимые лужи. Нам потребовалось несколько часов, чтобы выехать на трассу. Сильно утомленные, мы прибыли к вечеру в Боржоми.

Утром мы начали осмотр города. Боржоми расположен в живописном ущелье Куры. В городе много красивых зданий и коттеджей. Осо-

бенно живописен парк с вековыми деревьями и хорошо ухоженными тропами и аллеями. Здесь также мы долго искали дом, где в 1907 г. родилась моя мать – Гоар Амбарцумян. В отличие от Цхинвали, Боржоми в начале века уже был вполне оформившимся курортом, поэтому его центральная часть мало изменилась, и мы сумели найти нужный дом.

На следующий день мы утром выехали обратно домой. Дорога от Боржоми поднимается и, сильно петляя, ведет к самому высокому перевалу в Закавказье Цхрацкаро, высота которого 2433 м. Тяжелые облака медленно и равнодушно плыли мимо, наша машина поднималась все выше и выше. До Бакуриани оставалось еще несколько километров. Навстречу нам тянулась вереница нагруженных каким-то товаром арб. Мы остановились и заговорили со встречными крестьянами. Наше знание грузинского языка здесь не пригодилось, ибо крестьяне оказались ахалкалакскими армянами.

Девственный сосновый лес скоро кончился, мы выехали в район альпийских лугов и, проехав Бакуриани, вскоре оказались на самом перевале. Асфальт кончился, и спуск к Ахалкалаки в долину реки Парвана проходил по узкой грунтовой дороге. Наконец, мы выехали на дорогу Батуми–Ленинакан и, не заезжая и Ахалкалаки, который остался справа от нас, поехали к Ленинакану. В Талине, где дорога проходит достаточно близко от развалин некогда громадной базилики, мы остановились и внимательно осмотрели величественные развалины. Проезжая в 1978 году по этим местам, я с большим удовольствием обнаружил, что выполнены многие реставрационные работы, и хотя базилика восстановлена не в полной мере, однако ее внешний вид приведен в порядок, и она величественно возвышается над находящимся рядом древним кладбищем.

В то время я не мог предполагать, что в 1980 году останусь единственным живым участником этого путешествия.

1954 год.







Первая фотография – дом Сталина в Гори. Фотография 2: деревня на границе с Абхазией, где родился Лаврентий Берия. Фотографии 3, 4: горы Грузии. На пятой фотографии – дом на Бейбутовской улице. Фотография 6: горы.

Содержание

Предисловие	3
Введение	5
За 1400 лет до первой Олимпиады	7
Один день в Абидосе	17
В Чичен-Итцу и Ушмаль	27
Долина Катманду	39
Эллора, Аджанта и Кхаджурахо	51
Воспоминания о Памире	63
Арий Камень и остров Топорков	81
Кубинский плакат	86
На острове Беринга	96
Снова на Кубе	105
Кунашир	117
В дельте Лены	125
В низовьях Колымы	135
Иван Рабузин и Драго Юрак	140
Один день в Косово	145
Стремиться к абстракции – глупость!	153
В поисках армянских адресов	158
У художников Сан-Франциско	167
Контур Фудзиямы	175
Остров Сан-Лазаро	183
Инзадонг	191
Там за рекой Аргентина	197
День в Лондоне	206
Мастер графики	211
Иерусалим – армянский квартал	215
Мексика: Montañas Centrales	224
В Гамбурге, на Репербане	234
К душам камикадзе	240
Пятый континент	247
Путешествие в Макао	255
Мехитаристенгассе, 4 – Вена	264
Улуру	274
Аскеран – последний рубеж	287
Пролетая между небоскребами	302
Чертов мост через 202 года	310
В Венецию на ГАЗ-3110	318

День в Новой Джульфе.....	337
Неделя в Тибете	345
По Ирану на Ситроен-Ксантиа	365
По Аляске на Форд-Фокус	375
На Волге к морю	390
Я еду в Дзуйфу	402
Путешествие в Цхинвали	412