

Из истории развития туристской деятельности. Массовый самодеятельный туризм в СССР

Атачкина Н.В., Атачкин Е.Ф.

В 1950-1970-е годы сложились два основных направления в массовом туризме в СССР: походы в рамках самодеятельного туризма, туристско-экскурсионные поездки и путешествия по плановым маршрутам.

Оба направления требовали создания благоприятных условий для дальнейшего развития массового туризма в стране, что и способствовало внедрению новых организационных форм управления туристской деятельностью. Быстрыми темпами распространялся социальный туризм. В него включились любители путешествий из разных поколений. Туризм все больше использовался как средство воспитательного воздействия на молодое поколение. Так, в 1970-х годах проводилось большое количество всесоюзных походов и экспедиций школьников и молодежи.

Цели таких массовых туристских мероприятий состояли в воспитании патриотизма, экскурсионно-краеведческой работе, спортивной тренировке и закалке. В свою очередь активно развивался самодеятельный автотуризм среди молодежи и людей среднего возраста. Спортивный энтузиазм охватил добрую половину граждан бывшего СССР. Семейные пары, молодежные команды, студенческие клубы и другие объединения советских граждан в течение

межсезонья готовили спортивное и туристское снаряжение, автотранспорт, плавсредства и прочую амуницию к новым захватывающим маршрутам. Сколько интересных рассказов, историй, заметок, очерков появилось после таких самодеятельных путешествий, отснято километров киноплёнки, спето песен у костров!

Самодеятельный туризм стал образом жизни целого поколения, о чем свидетельствуют материалы из инициативного издания семьи Атачкиных – Нины Васильевны и Евстафия Федоровича (г. Юбилейный Московской области) (Н.В. Атачкина, Е.Ф. Атачкин. Записки автотуристов. г. Юбилейный, 2008).

Воспоминания об автомобильном путешествии середины 1970-х гг. примечательны по нескольким причинам: в них весьма зримо представлены те детали советской повседневности и образа жизни людей, которые без подобных записей могут быть безвозвратно утрачены; рассказ обобщает практический опыт и содержит вполне конкретные рекомендации, не потерявшие значение и для современных любителей самодеятельного автотуризма. Наконец, большие симпатии вызывают сами авторы – замечательно активные и любознательные туристы, и много лет спустя сохранившие неподдельный интерес к культурному богатству страны.

Историко-культурные вставки и социальные характеристики мест, которые они посетили 30 с лишним лет назад, дают полезную пищу для сравнений и выводов о прошлом и настоящем, о переплетении событий, судеб и пространств.

Обзор пройденных маршрутов

Отправляться в дальнее и длительное автопутешествие с семьей или с отдельными ее членами надо, конечно, на своем автомобиле. Путешествовать на служебной, чужой или взятой напрокат машине не стоит: будет постоянно напоминать и сдерживать большая ответственность за чужое добро, за каждое, даже мелкое повреждение придется переживать.

Так, например, в одном туристском походе искорка от костра прожгла палатку, образовав в одном месте дырочку диаметром в 1 см. Хозяин палатки отказался принять ее обратно с маленькой заплаткой, наложенной из такого же материала на ту дырочку, и потребовал только новую палатку. А маленькая заплаточка послужила бы лишь поводом для веселых воспоминаний.

Приобрести себе автомобиль мы долго не имели возможности: переезжали с места на место, из города в город; очень долго не имели своего угла, меняя часто квартиры вынужденно. Лишь в середине 1970-х удалось собрать деньги на покупку первой машины «Москвич – 412 ИЖ» (стоимость – 5800 руб.), когда вопрос о квартире уже не стоял и жили спокойно в отдельной двухкомнатной квартире.

В прошлые 1950-1970-е годы, имея и деньги, невозможно было свободно приобрести в личное пользование легковой автомобиль, не говоря уж о грузовом вовсе: машины для граждан распределялись по предприятиям и учреждениям, колхозам и совхозам; небольшая часть произведенных машин поступала в свободную продажу через небольшое число специализированных магазинов. Для их покупки организовывались очереди с составлением официальных списков. На предприятиях и учреждениях в эти списки включались в основном передовики производства, ударники коммунистического труда и т.д. Ожидать своей очереди на получение машины прихо-

дилось годами, почти как квартиру, которую, кстати, предоставляли тогда бесплатно.

Все это объяснялось недостаточным для огромной страны объемом производства легковых автомобилей для личного пользования и большим количеством людей, желающих и способных их приобрести. В этот период основным направлением развития транспорта являлось развитие общественного транспорта с очень дешевой платой за проезд: на трамвае – 3 коп., троллейбусе – 4 коп., автобусе и метро – 5 коп., такси – 10 коп. за 1 км. Кстати, этим же объяснялся дефицит многих видов промышленных и продовольственных товаров: недостаточным объемом их производства для страны с населением более 200 млн. человек (в 1979 г. в СССР было 262,4 млн., а на 12.01.1989 г. – 286, 7 млн. чел.) и очень большими возможностями их приобретения из-за низкой стоимости (при средней зарплате и пенсии в 100 руб. эти товары стоили: женские кожаные сапоги 30-50 руб., мужской костюм – 50-100 руб., сахарный песок – 0,9 руб. кг, мясо – 2 руб., колбаса вареная – 2,2-2,9 руб., батон белого хлеба – 16-18 коп., коробка спичек – 1 коп.; билет на самолет от Москвы до Тбилиси – 30 руб.

Заимев свой автомобиль зимой 1975г, к лету 1976 г. мы уже разработали план путешествия на ней во время отпуска по маршруту Болшево (Москва) – Кавказ – Крым – Болшево. Пройдя успешно этот первый маршрут, в последующие годы мы стали планомерно расширять поле своих путешествий на всю территорию Европейской части Советского Союза. До настоящего времени совершать эти путешествия нам помогли последовательно приобретаемые автомобили «Москвич – 412ИЖ», ВАЗ – 21061, «Москвич – 2140» и ВАЗ – 21043.

Рассказы о пройденных нами на этих машинах маршрутах приводятся ниже.

К Азовскому и Черному морям

Первое дальнее путешествие на новой машине «Москвич – 412ИЖ» мы решили совершить на Кавказ: до Новороссийска и Геленджика и назад домой через Крым. Целями

путешествия были:

посетить родственников в Жданове (ныне Мариуполь), Новороссийске и Запорожье, а также могилу родителей Нины Васильевны в станице Павловской Краснодарского края;

отдохнуть во время отпуска от домашних дел на природе, порыбачить в разных местах, вволю поесть и заготовить южные фрукты;

побывать в разных регионах, городах и достопримечательных местах, находящихся на маршруте с познавательными целями;

приобрести опыт и навыки прохождения дальних и длительных автопутешествий под руководством профессионала.

Экипаж – 5 человек: Иван Федорович Атачкин – руководитель группы, старший брат Евстафия, слесарь Горьковского автозавода (бывш. им. Молотова, ЗИМ), автомеханик, шофер 1 класса; мы – муж и жена – Нина Васильевна и Евстафий Федорович Атачкины; наша младшая дочь Елена – помощница главной хозяйки (матери); зять Саша, муж нашей старшей дочери Нины, – помощник по всяким делам.

Багаж: 4-х местная палатка с антикомариным домиком внутри, туристские стол и стулья, запасные одежда и обувь, продукты, постельные и кухонные принадлежности, запчасти к машине. Общая нагрузка на рессоры при выезде такова, что зазор между дополнительными буферами и коренными листами рессор составляет ок. 2 см, что вполне приемлемо при спокойной езде без сильных толчков.

Выезд из дома в 5ч 25 мин 11 июля 1976 г., чтобы пораньше выйти на трассу Москва-Воронеж. На передних сиденьях едут два брата, сменяя друг друга: в опасных и сложных зонах за рулем Иван. Остальные трое – на заднем сиденье: тесно, но терпят. В салоне весело, желание поскорее проскочить Московскую кольцевую автодорогу и отъехать подальше от Москвы, пока не вышла на дорогу основная масса автотранспорта Москвы и Подмосковья.

Остановки продолжительностью 10–50 мин. для отдыха и еды. Первая стоянка на ночлег после проезда около 500 км на берегу р. Дон, вблизи г. Задонска (с 16.00 до 9.45 следующего дня).

Дон в это время здесь оказался неглубоким, спокойным, его можно было перейти пешком, вода чистая, дно в основном песчаное, рыбы не видно никакой и в помине. Обед сварили с использованием паяльной лампы очень быстро. Ночевали в палатке и в машине.

Утром не стали вставать рано, т.к. здесь нет такого интенсивного движения на дорогах, как возле Москвы. Примерно через 90 км от места стоянки приехали в Воронеж, крупнейший город на пути. Воронеж возрожден в 1585-1586 гг. после полного разрушения до этого монголо-татарскими войсками. Ранее он входил в Рязанское княжество; впервые упоминается в Ипатьевской летописи (1177 г.). В этом городе-крепости на р. Воронеж, недалеко от впадения ее в р. Дон, Петр I в 1695г. заложил верфь.

Окружающие город леса были богаты корабельной сосной и дубом, а полноводная в те годы река позволяла легко выводить суда из города в Дон. Тогда Петр I, руководивший строительством флота, жил в городе. Здесь были выстроены специальный дворец для него, яхт – клуб и другие сооружения, которые, к сожалению, не сохранились как из-за пожаров 1773 и 1784 годов, так и из-за жестоких сражений во время Великой Отечественной войны. Построенные здесь первые крупные корабли вошли в Азовский флот, который помог Петру I захватить в 1696 г. у Турции г. Азов в устье Дона.

В 1699 г. впервые в истории России 64-пушечный корабль «Крепость» вышел в Черное море и посетил Константинополь (Византий), Стамбул, а древнерусское название – Царьград) с русской дипломатической миссией.

Воронеж – крупный узел железных и автомобильных дорог, областной, промышленный и культурный центр России. Здесь немало КБ, НИИ и ВУЗов разных профилей. Широко известна продукция его заводов и фабрик, в т.ч. современные телевизоры «Рекорд», электронно-лучевые трубки для цветных телевизоров, производимых в России, Белоруссии и др. странах, двигатели для космических кораблей и ракет.

В городе много достопримечательных мест,

в т.ч. памятники Петру I, И.С. Никитину, А.В. Кольцову и др., художественный музей им. Крамского. Здесь родились и жили известный художник И.И. Ге, поэт С. Маршак. Во время Великой Отечественной войны правобережная часть города была захвачена немецкими войсками, промышленность и жилой фонд города были разрушены.

Построенная в 1960-х годах плотина на р. Воронеж создала в черте города Воронежское море, что, несомненно, украсило город, помогает и радует его жителей. Население города постоянно растет: 1939 г. – 326 тыс. жителей, 1979 г. – 783 тыс., 1989 г. – 887 тыс., что свидетельствует о наличии благоприятных условий для развития города.

Мы ненадолго останавливаемся в разных частях города, запечатлеваем на память интересные нас места и вскоре продолжаем путь на юг, в сторону Ростова-на-Дону.

Проехав чуть более 300 км, встретили такое чудесное место за Верхним Мамоном, что решили остаться здесь и на ночлег. Широко разлившись, дорогу с запада на восток пересекал Дон. Взяв заветный рыбачок, досконально знавший все способы вылавливания рыб из озер и рек, натренировавшись в районе г. Горького [ныне Н. Новгород – ред.] на Волге и Оке, выбрал удобное место на перекате и стал выдергивать из Дона серебряночешуйчатых чебаков и голавлей. Остальные только успевали чистить и готовить рыбу в разных видах.

На другой день по пути на Каменск-Шахтинский в салоне шел разговор о вкусной донской рыбе и ее добычке. Правда, в районе перед Миллерово этот разговор пришлось прервать и решать долго – заезжать или не стоит к Михаилу Шолохову. Дело в том, что до станицы Вешенской, родины Шолохова, автора романов «Тихий Дон», «Поднятая целина», «Они сражались за родину» и др., из Миллерово шла хорошая дорога. Но она шла влево от нашего пути, а нам надо было сворачивать направо, на Краснодон, возле Каменск-Шахтинского. К тому же от Миллерово в сторону надо было ехать до Вешенской около 150 км, да обратно столько же. Поэто-

му, посоветовавшись, решили в Вешенскую не ехать, а доехать до конца дня в г. Краснодон, к молодогвардейцам.

После поворота в Каменск-Шахтинский с основной дороги Москва-Ростов-на-Дону пришлось туговато, особенно с проездом через городок Донецк (не областной), где более половины улиц были перекопаны, за городом возвышались шахтные сооружения и терриконы, преграждавшие дорогу. Выехать на дорогу, ведущую к Краснодону, нам помогли местные автолюбители. Только к самому вечеру нам удалось добраться до Краснодона. Но мы не стали заезжать туда на ночь, а расположились на ночлег перед городом, в пригороде.

Город Краснодон (бывшее Сорокино), наряду со своими угольными шахтами, стал знаменит подпольной комсомольской организацией «Молодая гвардия», созданной во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. для борьбы с немецко-фашистскими оккупантами. Героически боровшиеся с врагом члены организации были схвачены гитлеровцами и преданы мучительной смерти. Организаторам и руководителям «Молодой гвардии» – Олегу Кошевому, Любови Шевцовой, Сергею Тюленину и Ивану Земнухову – посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Подвиг молодогвардейцев воссоздан в романе А. Фадеева «Молодая гвардия» и в одноименных кинофильме, пьесе и опере. Их патриотические дела Родина не забыла. В этом мы убедились воочию, когда на другой день въехали в Краснодон. На центральной площади города возвышается красивейший памятник «Молодой гвардии», а недалеко от него расположился музей того же названия. На площади буквально бушевала пионерская феерия: в Краснодоне проходил Всеукраинский пионерский слет-праздник, посвященный молодогвардейцам. Нам посчастливилось попасть на этот интересный праздник украинской детворы – пионери.

Бога́т музей, который с любовью хранит историю создания и героической борьбы советской молодежи, членов ее передового отряда – Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи (ВЛКСМ).

Пусть всегда хранятся в памяти народа подвиги краснодонских молодогвардейцев! Под большим впечатлением от увиденного и услышанного едем дальше по намеченному пути в сторону г. Жданова через известные города Ворошиловград и Донецк.

Ворошиловград (бывший до 1935 г. и вновь ставший в 1990-х годах г. Луганском, относительно молодой город, основанный в конце XVIII в.) в Донбассе славен в первую очередь крупнейшим в Европе паровозостроительным заводом (бывшее Объединение «Ворошиловградтепловоз» им. Октябрьской революции), а не К.Е. Ворошиловым, который был когда-то на нем простым рабочим (а родился он, будущий народный комиссар СССР, не здесь, а в Днепропетровской области). Кроме этого завода, в городе есть и другие: горного оборудования, станкостроения, стройматериалов, так что Луганск – крупный промышленный, культурный и административный центр Украины (столица области). Население города: 1939 г. – 213, 1979 г. – 463, 1989 г. – 497 тыс. жителей.

С историей города нас знакомят его музеи: Ворошилова, краеведческий, художественный им. Артема, а также мемориальный комплекс кургана Острая могила и ряд памятников (В.И. Далю и др.).

В Донбассе более знаменит г. Донецк, основанный запорожскими казаками в конце XVII в. (до 1924 г. – Юзовка, по имени основателя поселка в 1870г. при заводе «Новороссийского общества каменноугольного, железного и рельсового производства» англичанина Джона Юза; затем г. Сталино и позже – Донецк). Крупнейший промышленный, культурный и областной центр Украины (1928 г. – 174, 1939 г. – 462, 1979 г. – 1021, 1989 г. – 1110 тыс. человек). Город протянулся с севера на юг на 30 км, с востока на запад – почти на 60 км. Крупнейшие заводы и предприятия: угольные тресты, коксохимический, металлургический, металлопрокатный, машиностроительный, металлообрабатывающие, химических реактивов, пластмасс, пищевой промышленности и т.д.

С октября 1941 г. до сентября 1943 г. город был оккупирован немецко-фашистскими войсками, которые нанесли ему огромный урон.

От других крупных городов Донецк отличается, в первую очередь, огромным обилием прекрасных цветов, украшающих улицы и площади города. По ним ехать-то на машине, из выхлопной трубы которой без конца выбрасываются отравляющие воздух газы, стыдно; так и хочется просто пешочком прогуливаться мимо этих красивейших и благоухающих цветов.

Всего 120 км отделяют Донецк от Азовского моря. Нам туда, к морю, в город Жданов, куда прибываем к вечеру. Город Жданов (основан в 1779 г., до 1948г. и в настоящее время – Мариуполь) расположен в устье р. Кальмиус, протекающей через Донецк в верховье, при впадении ее в Азовское море. Крупнейший порт, промышленный и культурный центр (1926 г. – 64, 1939 г. – 222, 1979 г. – 503, 1989 г. – 517 тыс. человек). Крупные заводы: металлургический «Азовсталь», трубопрокатный, машиностроительный, коксохимический и др. Летом город (родина Куинджи) привлекает многих желающих отдохнуть на берегу теплого моря.

Проехали по прекрасной улице Ленина и заехали во двор одного из многоэтажных красивых домов, где жила мать нашего зятя Саши – Эмма Александровна Хаустова. У нее отдохнули хорошо после дороги длиной около 1500 км, а на другой день выехали в курортную зону города – Мелекино для отдыха на берегу моря, на природе.

Четыре дня отдыха пролетели как во сне. Приехав, выбрали ровное место метрах в 15 от берега и поставили палатку недалеко от огромного тутового дерева (тута, шелковица черная), ягоды которого к тому времени хорошо поспели и манили своим шоколадным видом и источающей сладостью. Ваня, как заядлый рыбак, не удержался и тут: бросил все устроительные работы, быстро достал свои рыбацкие снасти – три донки длиной по 15м с десятью крючками на каждой и, размахнувшись, закинул в море, привязал концы к кольшкам на берегу. Когда закинул последнюю донку, пошел вытаскивать первую. Вытащил: на всех десяти крючках сидели крупные и жирные бычки. Снял их и донку опять закинул, пошел вытаскивать вторую. Там – то же самое: десять жирных бычков. Короче, за

один час вытащил 300 бычков. Время больше уходило на динамические операции: вытаскивание, снятие добычи и закидывание донки.

Управившись с обустройством: установкой палатки, причем без антикомариного домика внутри, т.к. комаров тут не оказалось вовсе, стола, стульев, сборкой пезлонгов – принялись за приготовление обеда из свежей рыбы, решили половину пойманной рыбы завялить, а другую – съесть в жареном виде, залив их яйцами. Вкус – умопомрачительный!!

Для завяливания бычков вычистили, посолили, нанизали на веревочки и под вечер развесили на кустах, прикрыв марлей от мух. Перед отъездом готовую уже рыбу сняли с кустов и взяли с собой в дальнейший путь. Правда, на одной-двух вязках появились червячки-опарыши: где-то к рыбкам пролезли мухи и успели нагадить. Эти вязки пришлось выбросить. А на остальных вязках вяленые бычки источали жир и неотразимо привлекательный запах. С такой рыбой можно выпить бочку пива! Мы и лакомились дорогой ею.

В один из дней мы пригласили к себе в гости всю родню, живущую в Жданове. Естественно, подготовили пир горой, заготовив заранее все необходимое для него. Собралось 12 человек за столом. Все остались довольны отдыхом и пиршеством.

Азовское море, пожалуй, самое приятное для отдыха, купания: оно неглубокое, вода быстро прогревается, как только выглянет солнышко, дно песчаное. Вот только после сильного волнения на море наблюдается ужасная картина: весь берег покрывается выброшенными из моря мертвыми бычками, у которых, говорят, лопаются желчные пузыри и разливается желчь. Их уже есть нельзя – горькие.

Но надолго оставаться тут нам нельзя: прошли пока менее 1/3 маршрута.

– Но куда вы так спешите? Пожили бы еще, хотя бы недельку у нас, – предлагает Эмма Александровна.

– Нам еще далеко ехать: в Новороссийск, где у сестры тоже надо чуть погостить, а дальше Крым и Запорожье, – объясняет ей Нина.

Рано утром 2-го июля выезжаем из Жданова на Ростов-на-Дону, оставив дома одного из

членов экипажа – Сашу. Он приехал к матери в отпуск, а наша старшая дочь Нина, его жена, осталась дома в Болшеве: она в положении и после окончания института (вместе с мужем) ей хотелось из московского НИИ, куда ее направили, перейти в наш Болшевский НИИ, расположенный рядом с домом. На такой переход нужно было получить разрешение направившего ее на работу министерства. Вот этим она и осталась заниматься, надеясь, что ей в ее положении не откажут. На деле оно так по ее и получилось: она законным путем перешла из Москвы в Болшевский НИИ на ту же должность инженера-конструктора в КБ НИИ.

В этот раз в Ростове-на-Дону не стали задерживаться: здесь мы бывали раньше и для более близкого знакомства планируем еще приехать. А пока – вперед!

С приближением вечера стали приглядывать место для стоянки с ночлегом. Наконец увидели такое место: на берегу р. Еи, сразу за мостом направо, где расположилось несколько машин на ночь. В таких «диких» местах отдыха каждый выбирает место по своему усмотрению: не близко и не далеко друг от друга, чтобы не мешать. Ужин, расположение на ночь, крепкий сон на свежем воздухе.

Лагерь автолюбителей обычно просыпается рано: некоторые – чуть свет, чтобы успеть куда-то, большинство – с рассветом, а некоторые – не хотят никуда спешить и спят подольше. Мы встаем с рассветом, завтракаем и раздумываем:

– Может, свернем с трассы направо, на Ейск? Там Поддубный – русский богатырь и чемпион мира – жил и похоронен.

– А сколько туда километров?

– Так, по Атласу автодорог это будет 30+38, еще 32, да еще набирается 132 км + обратно...в общем около 300 км на заезд и возвращение + ознакомление с достопримечательностями, Поддубным.

– Не стоит. Весь день уйдет.

– А какая туда дорога?

– Конечно, не общегосударственная: половина – «прочие», а другая половина – типа республиканской.

– Не стоит, – заметили двое, а это – по-

ловина экипажа. Нет консенсуса – нельзя заезжать.

– Давайте побыстрее лучше поедem в Павловскую, – решили все.

Станица Павловская отстоит от шоссе Ростов-на-Дону – Краснодар на несколько километров в сторонке. Это районный центр Краснодарского края. В 1950-е годы здесь жила семья Ниной сестры Валентины. Здесь же похоронены их родители. Муж Валентины Борис Петрович – участник Великой Отечественной войны. Он был сюда направлен на работу. Жаль, что он рано умер – такова судьба большинства участников Великой Отечественной.

Заехав на кладбище станицы, почистили могилу, покрасили ограду, стол, скамейку, укрепили и на памятнике керамическое фото, помянули добрым словом скромных и любивших нас родителей Нины и Валентины – Надежду Павловну и Василия Гуреевича Касимпевых. В Павловской запаслись на дорогу свежими фруктами и хлебом. Хлеб здесь особенный: высотой до 30 см пушистый и ноздреватый, белый-белый, на вкус – неповторимо пахучий и вкусный, а как надавишь – сжимается наполювину, отпустишь – опять почти 30 см.

В Павловскую мы приезжали и раньше, к Валентине и Борису Петровичу, неоднократно, поездом. Здесь станция Сосыка Ейская. Но теперь же на своей машине – куда удобнее. Жаль только, что тут осталась только могила родителей: Валентина с Борисом переехали в Новороссийск. Теперь едем туда. Не останавливаясь в знакомом Краснодаре, еще засветло приехали в Новороссийск, к дому Валентины на проспекте Мира. Машину пришлось поместить на платной стоянке, возле базара (30 копеек в сутки). Она там будет стоять только ночью, т.к. у Валиного дома нет места для стоянки машины, а днем нам будет нужна для поездки по городу и окрестностям.

Город Новороссийск основан в 1838 году как укрепление на месте разрушенной в 1812г. русскими войсками турецкой крепости Суджук-Кале. Вдревности здесь была греческая колония. В настоящее время Новороссийск – самый крупный порт России на Черном море,

имеющий большую и незамерзающую Цемесскую (Новороссийскую) бухту. Население: 1939 г. – 95,3, 1979 г. – 159, 1989 г. – 189 тыс. жителей. Крупнейший центр цементной промышленности, есть заводы металлообработки, строительных материалов, рыбозавод, мелькомбинат, ВУЗы и техникумы, музеи и театры, высшее военное мореходное училище.

Во время Великой Отечественной войны город был почти полностью разрушен, большая часть его была оккупирована немецко-фашистскими войсками, кроме нескольких цементных заводов на восточном берегу бухты. Известна ожесточенная борьба за освобождение города, начатая с Малой Земли. Теперь там прекрасный музейный комплекс оружия периода этой войны.

Город так же славится своими пляжами, местами отдыха и рыбалки. Рыбу здесь ловят круглый год, особенно интересна рыбалка на кефаль и сельдь. Крупные косяки сельди заходят в бухту зимой, под новый год. Тогда на нее пик рыбалки. Ловят ее на «самодура» – крючок, украшенный кусочком цветного птичьего перышка; другой наживки не надо. На длинную леску с грузилом на конце укрепляют до 10-12 крючков. Выходя в бухту (по разрешению пограничников: берег моря – государственная граница) на лодке вдвоем (один медленно гребет веслами после выхода на место рыбалки так, чтобы крючки были в движении, а другой – сидит на корме, держит в руках концы спущенных снастей и периодически их поддергивает), за час можно выловить килограммов 20 черноморской вкуснущей селедки, которой в продаже не бывает.

Рыбаков в самом городе много: они обычно стоят вдоль каменных набережных в центре города, у морского порта, добывая, главным образом, мелкую ставридку и бычков. На горах и холмах, окружающих город, в основном растет кустарник, в том числе кизил, ежевика, а чуть подальше – много и грецкого ореха.

Осмотрев основные достопримечательности города, выезжаем на отдых в его окрестности. Затем решаем выехать в Геленджик, чтобы познакомиться с этим курортным городом поближе, но туда выезжаем только вдвоем –

два брата. Геленджик находится примерно в 40 км южнее Новороссийска на берегу моря. Он расположен вокруг красивой и большой бухты, почти закрываемой высоким гористым Толстым и низким Тонким мысами.

На Тонком мысу в 1976 г. только что открылся к нашему приезду кемпинг: большой-большой пустынный участок земли, въезд на который преграждает глубокая канава, а у перекинутого через нее моста поставлены ворота и сторожка с кассой. На самом участке имелся источник пресной воды – торчащая из-под земли водопроводная труба с краном на конце – и длинное деревянное сооружение, разделенное на две части – «М» и «Ж». Больше тогда в этом кемпинге ничего не было. При нас там уже находилось 2-3 машины. Мы выбрали себе место для стоянки метрах в 10 от берега бухты, поставили палатку, машину накрыли парашютным полотном и больше ее не трогали до самого отъезда, пока здесь отдыхали три дня.

К центру города, где находится морской порт, большой кинотеатр, центральные магазины, можно было добраться на катере, который курсировал регулярно по бухте, подходя и к нашему Тонкому мысу. Летом в городе и его окрестностях превалирует приезжий люд – отдыхающие в близлежащих санаториях и домах отдыха, пансионатах, на турбазах, а также «дикари», устраивающиеся в частных домах. Всех здесь привлекает самая большая достопримечательность города – благоухающая южная природа, море с красивой бухтой и спокойная курортная обстановка.

При рыбной ловле в бухте встретились с интересным явлением (а рыбачили с берега удочками рядом с машиной): вытаскиваешь на крючке из воды блестящую серебристую рыбешку, но она прямо на виду, на воздухе, начинает темнеть и становится зеленой. Оказывается, это – зеленуха. Конечно, мы ее не ели – брезговали; ели только нормальную рыбу.

1 августа, пробыв больше недели в Новороссийске и Геленджике, двинулись дальше в путь. Маршрут наш лежал на Крым, куда от Новороссийска всего-то около 200 км. Эта дорога запоминается сплошными виноград-

никами, помидорными полями и яблонями, стоящими по обочинам с обеих сторон с согнутыми под тяжестью плодов ветками.

Полуостров Крым

При подъезде к Керченскому проливу, соединяющему Черное и Азовское моря, едем по последней кавказской земле. Она здесь превращается в косу Чушка шириной метров 100, об которую справа бьются высокие волны Азовского моря, местами даже перехлестывая косу, а слева омывают ее намного ниже по уровню воды Черного моря, точнее, воды его Таманского залива. Тут можно омыть руки и ноги водами двух морей сразу.

На косе Чушка построен порт Кавказ. Паромная переправа через пролив соединяет его с портом Крым, находящимся на Крымском полуострове. Занимаем общую очередь для автолюбителей на паромную переправу, приобретаем билеты на паром (на машину и каждого члена экипажа). Обычно здесь ходит несколько паромов, забирая товарные железнодорожные вагоны, автобусы, легковые автомобили, мотоциклы, велосипеды, телеги, а также пеший люд.

Керченский пролив (некогда назывался Боспор Киммерийский, переправы Киммерийские; два города – один на кавказском берегу, другой – на крымском – оба назывались Киммерик; весь этот край назывался Киммерией) имеет длину около 41 км, ширину – 4-15 км, сильное течение в сторону Черного моря.

Въезд машин на паром идет осторожно, медленно, непрерывно. Под руководством паромщиков каждый водитель ставит свою машину на указанное место, очень близко к уже там стоящим; затем покидает машину и поднимается на верхнюю палубу, откуда может наблюдать за своей машиной, как рядом и за ней ставятся другие машины. В машинах запрещается оставаться экипажам, в том числе и водителю. Потом, плотно загрузившись, паром отчаливает от пристани и берет курс на Крым.

Крым, Крымский полуостров почти полностью окружен Черным и Азовским морями. Соединение его с Херсонской областью Украины по суше является почти симво-

лическим: с европейским материком его связывает лишь очень узкий кусочек земли Перекопского перешейка да мосты, перекинутые через воды озера Сиваш, по которым проложены железные и автомобильные дороги. Керченский пролив оказался широким и глубоководным для строительства моста, который связал бы Крым с Кавказом такими же дорогами.

Крым (древнее название – Таврида) занимает площадь 25,6 тыс. кв. км, протянувшись с севера на юг на 195 км, с запада на восток – на 325 км. Столица Крымской республики – г. Симферополь. Население: 1959 г. – 1202, 1979 г. – 2184, 1989 г. – 2456 тыс. человек (по всему Крыму). Первобытный человек здесь появился в среднюю эпоху древнекаменного века – палеолита (ок. 100000 лет назад). Древнейшими жителями Крыма были киммерийцы; в начале 1-го тысячелетия до н.э. их вытеснили пришедшие с Кавказа скифы. В VI-V вв. до н.э. на крымском побережье появились древнегреческие колонии, а в I в. до н.э. сюда дотянулась Римская империя, которую через три века заменила Византия. Позже Крым подвергался нашествию различных кочевников: гуннов, готов, хазар, печенегов, половцев и др. В XV в. полуостров захватила султанская Турция, превратив его в плацдарм агрессии против России и Украины.

В 1783 г. Крым вошел в состав России, что заметно ускорило его экономическое и культурное развитие. Благодаря своим прекрасным природно-климатическим условиям особое развитие получил Южный берег Крыма (ЮБК; от Приморского до Евпатории). В советский период Крым получил дальнейшее развитие и превратился во Всесоюзную здравницу.

Фашистская оккупация Крыма, продолжавшаяся с осени 1941 до мая 1944 г., нанесла ему громадный ущерб: Севастополь и Керчь были превращены в развалины, большинство санаториев, школ, культурно-просветительских и лечебных учреждений разграблено. Благодаря помощи всей страны уже к 1950 г. экономика и оздоровительные учреждения Крымской области были вос-

становлены и получили дальнейшее развитие. Так, в 1962 г. здесь уже действовало 150 санаториев, домов отдыха и пансионатов. Число таких оздоровительных учреждений росло с каждым годом. К ним постоянно добавлялись турбазы и кемпинги, пионер-лагеря и учебно-спортивные базы и лагеря. А сколько сюда приезжает самодельных туристов и отдыхающих «дикарями»? Еще сотни тысяч, если не миллион. В 1954 г., после смерти Сталина, Крым по прихоти Н.С. Хрущева, бывшего ранее Первым секретарем ЦК компартии Украины, был передан из России Украине.

К вечеру переправились на пароме на крымский берег. Узнали, что ближайший кемпинг находится в Феодосии, куда более 110 км, но есть стоянка автотуристов на северном побережье Керченского полуострова, на южном берегу Азовского моря, за Юркино. Мчимся туда, чтобы успеть до заката солнца устроиться на ночлег и приготовить ужин. Успели.

– Выпустите меня из машины, – замолвила Нина, увидев очень крутой спуск вниз к берегу моря, где виднелись палатки, машины и люди.

– Не бойся, не перевернемся, – успокаивает ее Иван.

– Нет, нет, я спущусь к берегу пешком.

Пришлось остановиться перед спуском. Нина с Леной пошли на спуск пешком, а мы с Ваней, включив первую скорость и подтормаживая ножным тормозом машину, стали потихоньку спускаться с этой высокой горы по грунтовой дороге, по которой, конечно, многие до нас спускались и поднимались.

Устроились на самом берегу моря, где рядом располагались такие же увлеченные, как мы. Утром на другой день тем же путем выехали из этого глубокого оврага (Нина с Леной снова пошли пешком, опасаясь крутого подъема на гору на машине) и отправились знакомиться с городом-Героем Керчью.

Город Керчь под именем Пантикапей был известен еще 25 веков назад, хотя как небольшое поселение, безусловно, существовало гораздо раньше. Тогда, в VI в. до н.э., на этих берегах прочно обосновались выходцы из

Милеты – греки (см. в истории Милетскую культуру). Конечно, дворцы, храмы, скульптуры того времени не сохранились, но кое-что осталось в захоронениях, некрополях.

Так, в 1830 г. случайно при добыче камня у города для строительства наткнулись на склеп с захоронением скифского царя, где обнаружили обилие изумительных по красоте украшений из золота, серебра и электра (сплав золота и серебра), свидетельствующих о жизни и культуре в давно ушедшую эпоху. Эти ценности теперь хранятся в Особой кладовой Эрмитажа в Санкт-Петербурге.

Много интересного мы почерпнули из истории этих мест, побывав в музеях на горе Митридат, у царского кургана и т.д. Интересно и то, что часть ценностей из боспорской старины, оказывается, находится в Британском музее в Лондоне. Туда они попали в результате разграбления керченского музея англичанами во время Крымской войны 1853-1856 гг., когда Россия потерпела в ней поражение. Кстати, тогда же английские войска разрушили домны чугунолитейного завода в Керчи, чтобы уничтожить соперника в промышленности.

Не менее тех древних и давних событий нас поразил Аджимушкой, где немецкие и румынские войска умертвили ядовитыми газами и фугасами более 10 тысяч советских воинов и мирных жителей, скрывавшихся во время Великой Отечественной войны от врагов в огромных подземных каменоломнях вблизи Керчи. Без воды и продовольствия, под непрерывным воздействием противника умирали здесь под землей советские люди. Сейчас в этих каменоломнях музей, который не может не волновать любого посетителя.

Дорога из Керчи на Феодосию идет по довольно ровной степи с небольшими холмами, двухполосная: одна туда, другая полоса – для встречного движения, узкоколейная. Меньше чем через два часа оказываемся в Феодосии. По путеводителю мы знаем (заранее готовимся к встрече с новым городом), что этот город, как и Керчь, основан с ним почти одновременно: 25 веков назад и теми же выходцами из греческого Милета. В прошлом его называли и Кафа.

Основными достопримечательностями

города являются Картинная галерея И.К. Айвазовского, музей А.С. Грина, краеведческий музей и набережная Десантников, санатории и дома отдыха. В первую очередь подъезжаем к Картинной галерее Ивана Константиновича Айвазовского, который здесь родился, прожил всю долгую жизнь и похоронен (1817-1900 гг.). Работает она до 19.00, а касса закрывается за два часа до закрытия музея. Мы опоздали к кассе на 5 минут, но кассирша была еще там, возле кассы.

– Билеты уже не продаем, касса закрыта, – отвечает она на наш вопрос.

– Но мы только на 5 минут опоздали, мчались из Керчи, а сами из Москвы, возвращаемся домой с Кавказа, хотели посмотреть музей, – оправдываемся мы перед нею, узнав, что она кассирша.

– Мое врем – спокойно сообщает она.

– Можно пройти к директору? – не унижаемся мы.

Подходит к нам вторая женщина:

– Что вам еще нужно? Вам же русским языком объяснили, что билеты уже не продаются, надо было приехать чуть раньше, хотя бы на 5-10 минут.

– Но галерея же еще два часа будет работать. Нам бы хоть часок посмотреть на картины – издали же приехали, может первый и в последний раз.

– Вы что за час хотите картины Ивана Константиновича посмотреть? Как вам не стыдно! Приезжайте в другой раз, да пораньше, – ставит точку в разговоре директорша галереи.

Не солоно хлебавши, мы покидаем Картинную галерею Айвазовского. Правда, в следующий приезд в Феодосию в 1984 году (см. раздел 3.6) мы, помня рекомендации директорши, приехали к галерее пораньше и внимательно рассмотрели все выставленные на обозрение картины. А в этот раз, выйдя опозоренными из галереи, вспомнили, что в Феодосии есть же еще музей и поехали к музею Александра Грина, находящемуся неподалеку. Благо там не было такого порядка, как в галерее: билеты продавали и пропускали в музей до самого закрытия.

Дом-музей Грина невелик: в нем всего несколько малых комнат. Но он весь наполнен и дышит морской романтикой писателя-мечтателя, писателя-сказочника, духом его «Алых парусов».

Проехав по центральным улицам и площадям города, в котором когда-то побывали путешественник Афанасий Никитин (VI в.), А.С. Пушкин и А.С. Грибоедов (XIX в.), жили художник-маринист И.К. Айвазовский, скульптор В.И. Мухина, певица Н.А. Обухова, писатель А.М. Горький, гуляли матросы броненосца «Потемкина», мы направились на запад вдоль берега моря, по прибрежной дороге, в поисках удобного лагеря автотуристов для ночлега.

Вся эта дорога, особенно от Судака до Алушты, требует от водителя большого внимания и осторожности: крутые повороты в горах, длинные подъемы вверх и спуски вниз; рычаг переключения скоростей большей частью стоит в положениях 2 и 3, а местами приходится его переводить и в 1-е положение; тормоза греются, ими приходится часто подтормаживать машину на спусках; греется вода в радиаторе. Периодически останавливаемся на отдых, съезжая вправо с дороги.

Обед готовим с помощью паяльной лампы на таганке; горючее для лампы всегда с собой — бензин. По сравнению с бензиновым примусом типа «Шмель» паяльная лампа удобнее тем, что позволяет скипятить ведро воды не более чем за 10 мин. Так что сварить на семью суп из сухих продуктов быстрого приготовления можно спокойно за 10 мин. Недостаток паяльной лампы в том, что она создает специфический шум-гудение, что может не понравиться соседям по стоянке; она также требует более внимательного подхода: нужно следить, чтобы не было подтека бензина на корпус лампы, не просачивался бензин за поршень, а крышка наливного горлышка всегда была плотно закрыта.

Продвигаясь ближе к Алуште, останавливаемся у кемпинга Чабан-Кале. Точнее, это — не кемпинг, а большущий лагерь автотуристов, который протянулся на узкой полоске между берегом моря и крутыми высо-

кими скалами на целый километр, если не больше. Сотни машин стоят там довольно плотно друг к другу, кругом ни одного дерева или даже кустика. Когда сверху жарит солнце, в этом каменном мешке — сауна. Ночью и то невероятная духота от накалившихся за день скал и каменного берега.

Влезать в эту душегубку да еще за плату не захотели. Чуть отъехали от этого кемпинга по оврагу в горы и расположились на ночь на зеленой травке. Утром рано, приняв морскую ванну и позавтракав, в 5.45 уже двинулись к Алуште. С небольшими остановками, фотографируя интересующие места, первую остановку, вернее стоянку, сделали возле всемирно известного пионерского лагеря «Артек», основанного в СССР в 1925 году.

Дорогу кругом окружают виноградники. С дочерью Леной прошли через виноградники на территорию лагеря, посмотрели все его достопримечательности: корпуса, костровую площадь, стадион, домик Мориса Тореза, лидера итальянских коммунистов, побывавшего здесь, нашли корпус отряда «Енисей» в дружине «Речной», где в 1966 году отдыхала наша дочь Нина. Путевку в «Артек» она завоевала в острой борьбе пионерских дружин Подмосквы. Она в течение нескольких лет избиралась председателем пионерской дружины Болшевской средней школы №3, которая в соревнованиях по пионерской работе стала призером в Московской области.

Оказывается, в условиях этого соревнования предусматривалось награждение председателей пионерских дружин, занявших первые три места, путевками в «Артек». Ей выделили путевку, но не поощрительную за труды, а за полную стоимость. Мы, родители Ниночки, отказались от этой путевки, заявив, что если наша дочь награждена путевкой, то ей полагается льготная путевка за труды, а не покупная за полную стоимость. Обкому комсомола пришлось согласиться с нашим доводом и выделить Нине полагающуюся ей льготную путевку. Половину стоимости путевки (75 руб.) мы доплатили. Конечно, радость ее после отдыха в «Артеке» была неописуемой. Там она подружилась со

многими ребятами из разных уголков Советского Союза.

С восточной от «Артека» стороны, за горой Аю-Даг (Большой медведь, высота 592 м), расположены два крупных санатория Министерства обороны – «Фрунзенский» и «Крым». Впереди по ходу нашего путешествия – Ялта – центр крымских курортов, растянувшихся от Байдарских ворот до Алушты (90 км), где сосредоточено около 100 крупных лечебниц.

Южный берег Крыма защищен от холодных северных ветров Главной грядой Крымских гор. Климат здесь сухой, благоприятный для лечения легочных заболеваний: много солнечных дней, богат растительный мир, целебны морской воздух и вода – все это создает исключительные условия для восстановления и укрепления здоровья людей.

В письменных источниках Ялта упоминается с начала XII в. под названием Джалиты. При присоединении Крыма к России (1783 г.) в Ялте было 18 дворов, в 1838 г. здесь жили 224 постоянных жителя; город стал уездным. В настоящее время Ялта – крупный грузовой и пассажирский порт, промышленный, культурный и курортный центр. Основные достопримечательности: Никитский ботанический сад, где собраны около 7000 видов растений, среди которых 500-летний тисс, пихта алжирская, кедр гималайский; морская набережная, где особо выделяется ее двухэтажная часть, канатная дорога, троллейбусная линия, связавшая город с Симферополем (длина ее – до 80 км), краеведческий музей, дом-музей А.П. Чехова. За Ялтой привлекает интерес Ливадия. Ранее здесь была летняя резиденция русских царей, а теперь – санаторий. 4-12 февраля 1945 г. в Ливадийском дворце проходила т.н. Ялтинская (Крымская) конференция руководителей трех великих держав: СССР (И.В. Сталин), США (Ф. Рузвельт) и Великобритании (У. Черчилль), решившая судьбы народов после Второй мировой войны.

На этой конференции было решено: вооруженные силы трех держав займут в Германии особые зоны, принята программа военного, экономического и политического

разоружения; взыскать с Германии репарацию в целях возмещения ущерба, учредить всеобщую международную организацию для поддержания мира и безопасности, принимать на Совете безопасности решения при единогласии всех его постоянных членов; принять «Декларацию об освобожденной Европе» и т.д. СССР согласился на определенных условиях вступить в войну против Японии через 2-3 месяца после окончания войны в Европе.

Нельзя не запечатлеть на память «Ласточкино гнездо» – изящное здание на краю 40-метрового обрыва Аврорной скалы у мыса Ай-Тодор (святой Федор; в средние века здесь был монастырь его имени). Его построили в 1912 г. для хозяина этой земли – бакинско-го нефтепромышленника барона Штейнгеля по проекту А.В. Шервуда, сына известного архитектора В.О. Шервуда, соорудившего в свое время здание Исторического музея в Москве. Землетрясение 1927 г. поколебало здание и отвалило часть бетонного основания. Десятки лет никто не решался на его восстановление. Только в 1968 г. за это дело взялся архитектор И.Г. Татиев.

Для восстановления этого своеобразного символа ЮБК строителям пришлось здание разобрать, пронумеровав составляющие его камни, стянуть скалу антисейсмическими поясами и заново построить «Ласточкино гнездо». Часть здания посадили на железобетонную плиту, восстановили шпили на башне. Внутри здания выдержали стиль средневековой готики. После ремонта и дополнительного укрепления в 1968-1971 гг. «Ласточкино гнездо» обновилось и теперь там процветает ресторан-кафе.

От мыса Ай-Тодор к Алушкинскому (Воронцовскому) дворцу частные машины и туристские автобусы не пропускают (и правильно делают!!). К дворцу можно пройти лишь пешком (ок. 2 км), оставив машину на стоянке, через Мисхорский курорт, утопающий в буйной зелени, где расположились более 15 здравниц, в их числе санаторий «Украина» и одна из самых крупных здравниц Крыма – пансионат «Мисхор». Алушкинский дворец представляет собой великолепное ар-

хитектурное сооружение прошлого века. Его строили 18 лет (1828-1846 гг.) из прекрасного местного строительного материала – диорита – по проекту английского архитектора Блэра. Дворец принадлежал одному из богатейших помещиков России – графу М.С. Воронцову, Новороссийскому генерал-губернатору и наместнику Бессарабской области. Это на него Александр Сергеевич Пушкин, сосланный в 1820 г. на юг, написал от досады эпиграмму:

Полугерой, полуневежда,..
 Но тут, однако ж, есть надежда,
 Что полный будет, наконец.
 (из письма Вяземскому, октябрь 1824 г.), а в списках распространялся несколько иной вариант:

Полу-милорд, полу-купец,
 Полу-мудрец, полу-невежда,
 Полу-подлец, но есть надежда,
 Что будет полным, наконец.

С его женой Елизаветой Ксаверьевной (ур. Браницкой) поэт был близко знаком, посвятил ей целый цикл стихотворений: «Сожженное письмо», «Желание славы», «Храни меня, мой талисман», «Талисман»:

Там, где море вечно плещет...
 Там волшебница, ласкаясь,
 Мне вручила талисман...

За Алушкинским дворцом-музеем и его знаменитым парком и лесным участком Ялтинского горно-лесного заповедника громоздится одна из больших вершин Крымских гор – Ай-Петри (1233м, а самая высокая вершина в Крыму – это Роман-Кош – 1545м).

После осмотра Алушки почти без остановок едем в Севастополь. Вначале едем по горной узкой и кривой дороге, которая на равнине, ближе к Севастополю, все более расширяется и улучшается. По численности населения Севастополь соревнуется со столицей Крыма – Симферополем: 1979 г. – 301 тыс. в Севастополе и 302 тыс. в Симферополе, 1989 г. – 356 тыс. и 344 тыс. соответственно.

Оба города основаны в один и тот же год – 1784-й, на другой год после присоединения Крыма к России. К началу Крымской войны (1853-1856 гг.) Севастополь стал мощной военно-морской крепостью и самым крупным городом Крыма. Кто только не разорял и грабил его: французы и англичане, немцы, войска Деникина и Врангеля, но он выстоял, восстанавливался и продолжает развиваться. Недаром – Город-Герой!

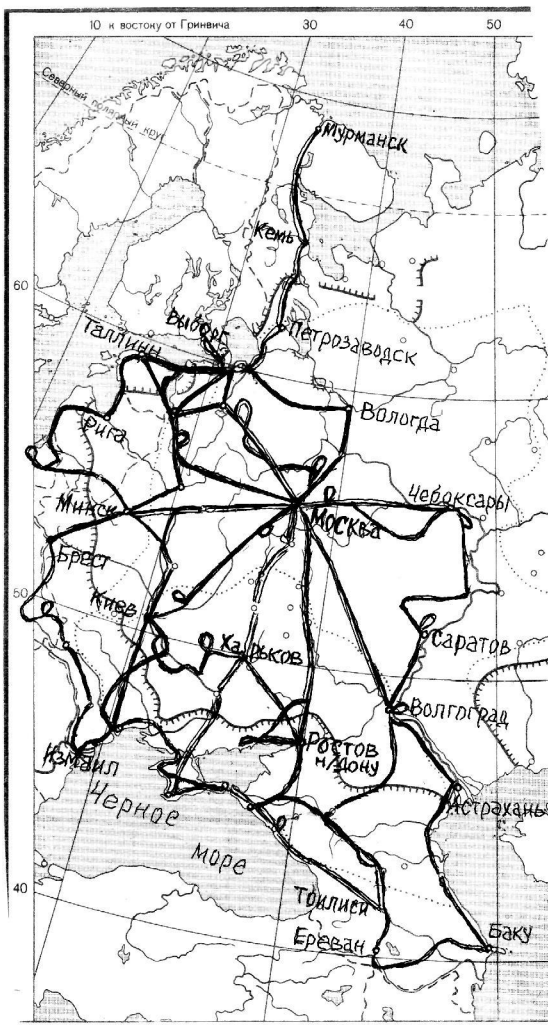


Схема маршрутов автопутешествий, проведенных нами в 1976–2008 гг.

Схема путешествий Атачкиных.