

ЗАГРАНИЦА КАК Я ЕЕ НАШЕЛ

Давным-давно мой друг Володя Отто как-то раз сказал, что «самый тупой карандаш лучше, чем самая острая память». Помня об этом, я с первых дней трехмесячного пребывания в Германии начал писать подробные «отчеты», где был и что видел, а затем отправлял их на родину по электронной почте. Умение печатать десятью пальцами, не глядя при этом на клавиатуру, выручило вдвойне: во-первых, скорость 200 знаков в минуту – это не шутка; во-вторых, в Германии на клавишах одни только немецкие буквы, а потому искать глазами нужную клавишу с русской буквой, чтобы потом ее нажать, как это делает большинство в России, бесполезно.

Когда вернулся обратно домой, то мне показали солидную пачку писем и с иронией спросили, уж не собираюсь ли я написать еще одну книгу? «О, das ist gute Idee!», – согласился я. Не откладывая дело в долгий ящик, я просмотрел файлы заново: ставшее неактуальным убрал, но текст сильно не редактировал, стремясь сохранить свежесть первоначального восприятия.

БЕРЛИН

Устроили замечательно – в четырехзвездочном отеле Kongress Hotel в пригороде (в местечке Rahnsdorf на юго-востоке Берлина – в том самом местечке, где проживал «дядя» радиста из фильма «17 мгновений весны»). Одноместный номер с душем, кроватью-полуторкой, стол с тумбой, еще тумбочка, шкаф для одежды, телевизор с 11 программами (правда, антенна комнатная), телефоном (но звонить лучше из автомата – в два с половиной раз дешевле), холодильник-минибар, батарея отопления с регулятором (самому можно регулировать подачу тепла или даже полностью его отключить), окна-стеклопакеты, ковровое покрытие на полу. Лампочки в основном 40, а то и 25 Ватт. Из-за этого у меня в комнате постоянно полумрак, и я раздвигаю полностью шторы, которые потом при уборке старательно задвигаются обратно. Оригинально приходится решать проблему стирки белья. Приходится стирать – где бы вы думали? ни за что не угадаете – в раковине (!). Это посоветовал сам обслуживающий персонал: дескать, отдавать в прачечную дорого. Пока так и делаю, плескаюсь в раковине. Думал, что через месяц после такой стирки рубашки будут цветом как чугунок из русской печи. Ничего подобного! Отличный порошок и изумительная вода – и мои рубашки вплоть до последнего дня своей белизной резали глаза. Об удобствах, порождающих неудобства. Раз в неделю нам дают три полотенца. Казалось бы, что еще нужно, так ведь их негде сушить. Есть крохотная сушилка в душе, но сам душ не проветривается толком, если не открыть его дверь и одновременно окно, что я и делаю. Полотенце приходится сушить на двери.

Как выяснилось, стоимость номера в нашем отеле составляет 120 марок в сутки – все-таки четыре звездочки. Исходя из этого, можно подсчитать примерную стоимость нашего пребывания в Германии – где-то порядка 13 тыс. DM, или 6,5 тыс. USD (правда, без учета стоимости авиаперелета Москва-Берлин и обратно).

Сегодня походил по окрестностям нашего Kongress Hotel. Озеро Müggelsee большое, но доступ к нему закрыт полностью: весь берег поделен на участки и огорожен заборами. Со стороны отеля доступ есть, но интереса это озеро большого не вызывает. Вокруг озера лесопарковая зона; лес мусором не завален, но свежести в нем тоже нет. Что касается самого

Rahnsdorf, то это что-то вроде сыктывкарских дач, разве что дороги да сами дома не сыктывкарские. Участки под домами самые разные: иногда тысяча, а то и полторы, а иногда и пяти соток не будет.

Два слова о сентябрьской природе. Листва в лесу только-только начинает желтеть, через месяц, наверно, упадет (полностью она упала только к началу декабря).



Фото 001-002. Вид возле Kongress-Hotel с интервалом в два месяца: конец сентября, через три дня после нашего приезда в Берлин, и начало декабря, за две недели до отъезда домой.

Много совершенно неизвестных для меня деревьев. Науке-то они, может быть, и известны, а мне интересно, и никто, даже сами немцы, не могут толком объяснить. Вдоль тротуаров растет какая-то странное ягодное растение, листьями и ягодами очень похожее на бруснику, только стебли немного жесткие и ягоды на ощупь твердые. Попробовать не решился,

местные тоже не едят, так что происхождение этого экзотического растения для меня так и осталось тайной. Елки и сосны здесь имеют более длинные иголки и более крупные шишки, чем у нас. Можжевельник тоже имеет длинные иголки, но в отличие от нашего как бы прижимается к земле: много боковых ветвей, а центрального ствола, поднимающегося вверх, нет. С дубами интереснее всего. Они растут повсюду, а так как сейчас желуди уже созрели и падают, то в лесу (он прямо перед окном, а я живу на первом этаже) стоит непрерывный шорох от падающих желудей. Если же подует ветер, то желуди падают в таких количествах, что в лесу стоит просто натуральный шум. А так как дубы растут еще и вдоль дороги, по которой мы выезжаем с территории отеля, то когда они падают на брусчатку, то треск такой, как будто на каменоломне.

Понятное дело, что где дубы, там и die Wildschweine (кабаны). Нас предупреждали, чтобы мы не углублялись в лес слишком далеко: дескать, там бродят эти самые die Wildschweine. Первую неделю я думал, что это шутка. Оказалось – нет, ничего подобного. Когда в один прекрасный день я встал в полшестого и открыл створку окна полностью (так-то она приоткрыта постоянно), то услышал в лесу за оградой в 15 метрах от себя какой-то странный шорох. Желуди, даже при всем их старании, столько шума произвести ну никак не могли. Светила полная луна, все небо было усеяно звездами, в лесу хоть глаз выколи – кто может там болтаться, подумал я. Но долго думать не пришлось, потому как в лесу кто-то смачно хрюкнул. Как выяснилось минутой позже, хрюкающих было по меньшей мере двое: один с грубым голосом, второй с более мелодичным.

Потом в течение двух месяцев я слышал это хрюканье по ночам в лесу еще пару раз. А напоследок, где-то уже в середине ноября, даже увидел. Один раз ночью проснулся и открыл окно, чтобы немного проветрить комнату. Топят как-то странно: я ставлю обычно регулятор на «тройку» (средний уровень), но эта «тройка» иногда такая, что батареи вообще ледяные, а иногда руку невозможно приложить – до того горячая. Вот и в тот раз: вечером было нормально, а ночью стало жарко. Я встаю, открываю окно, и что я слышу? Приближающийся топот и хрюканье. Ну, думаю, сейчас я их точно увижу. Так и есть. Раньше, когда листья были на деревьях, увидеть кабанов я не мог: листва заслоняла. А сейчас лес уже почти прозрачный, только елки да сосны закрывают обзор, но их немного. Пробежали мимо окна сразу трое. Примерно одинакового среднего размера, хвосты штопором, рыльце не очень длинное, полосы по бокам выделяются не сильно. Все это я разглядел достаточно хорошо, потому что они пробежали как раз под лампой.

Потом я поговорил насчет Wildschweine, которые пасутся под окном. Да, подтвердили мне, они действительно поселились в лесном массиве между Карлсхорстом (это где был подписан акт о капитуляции в 1945) и нашим Rahnsdorf лет тридцать назад. Теперь они расплодилось настолько, что начинают уже потихоньку доставать людей: подрывают заборы, шастают по улицам (близлежащий район Rahnsdorf - это сплошная зеленая зона, в которой стоят дома). Так и сказали: Es ist nicht sehr angenehm, mit ihnen sich am Abend oder am Morgen zu treffen (это не очень приятно, встретиться с ними вечером или утром).

На первую неделю нам выдали 260 DM, также будут выдавать еще две недели (уменьшение связано с оплатой гостиницы, завтрака и обеда, экскурсий), а затем, когда нас отпустят в свободное плавание по предприятиям и фирмам, планируется выдавать нам из расчета 40 DM в день. Чтобы проверить, насколько реально жить на эти суммы, в один из первых вечеров сходили в ближайший универмаг «Plus». Все чин чин, я взял каталку, мы походили с ней по залу и набрали на шестерых еды не только на ужин, а раза в полтора больше всего за 32 DM.

Словом, еда довольно дешевая (для любителей статистики в конце своего Tagebuch прикладываю сравнительную таблицу покупательной способности рубля и немецкой марки).

Рассчитываясь с продавщицей, я доверительно (так, чтобы слышали все окружающие) сообщил ей, что это моя первая покупка в Германии. Разумеется, на немецком. Но с продовольственными магазинами здесь беда. Они работают где-то с 10 до 6 вечера, редко где до 8. По субботам большинство не работает вообще, отдельные работают до 2 часов дня. По воскресеньям на всю линию S-3 от Ostkreuz до Erkner работал только Lidl на Ostbahnhof. О ночных магазинах здесь не слышали вообще. Купить поесть поздно вечером или в выходные можно только на заправочных, но это раза в три дороже, чем в магазине.

Два слова о кухне в отеле. Еды, конечно, гостеприимные немцы дают навалом. Но уж очень специфическая: много острого, уксуса, перца, невероятно много всякой зелени. Раз я взял рыбу. Похожа на нашу селедку, чистое филе, ни одной косточки. Соблазнившись красивым видом, взял сразу две порции. Какое там! Когда я откусил, было такое ощущение, будто я выпил ложку концентрированного уксуса. Но раз уж взял, то съел. Но дал слово, что ни одно новое блюдо не буду брать по две порции. Хватит с меня. По-моему, также думают и все остальные. Спустя первую неделю пребывания в Берлине на немецкую колбасу никто смотреть уже не мог. Ели главным образом сыр, яйца всмятку, кукурузные хлопья с молоком, фрукты и овощи.

Но это я рассказывал о завтраке, где на манер шведского стола можно брать что захочешь из того что есть. Что же касается обеда, то там мы сидим за столом, и нас уже обслуживают. Это отдельный разговор. Обычно обед состоит из первого, второго и маленького десерта (мороженое или ассорти из фруктов в фужере). Насчет первого: это всего лишь ... чашка супчика, грамм 150-200, не больше. Иногда в этом супе что-то плавает. Сегодня вообще удивили: суп был красный и когда я его попробовал, то пришел к выводу, что это ... подогретый томатный сок. После чего я отложил ложку в сторону и просто его выпил. Но поскольку не наелся, то когда официантка подошла убирать чашку, то я попросил: *Wiederholen Sie bitte*. Но она не поняла, и тогда я попросил по-другому: *Noch eine Tasse bitte*. Она засмеялась, спросила: *Nat es Ihnen geschmeckt?* (вкусно, мол?). Я не стал ее разочаровывать: *Ja, ja*. Не мог же сказать, что одна чашка – это просто очень мало. И хотя второго дают достаточно много, я, честно говоря, чувствую себя постоянно голодным. Приходится потом наверстывать покупками продуктов в магазине.

11 программ телевидения, вообще говоря, на редкость однообразны. Информация о внешнеполитических событиях невероятно скудная. Ощущение такое, что от немцев попросту скрывают то, что происходит в мире. Например, за две недели я не слышал ни одного сообщения про «Курск»: подняли его или нет. Пришлось попросить своих, чтобы по электронной почте сообщили, когда поднимут. По ТВ идет очень много американских фильмов – в точности как у нас, с той лишь разницей, что Брюс Уиллис, Джеки Чан или Чак Норрис в совершенстве изъясняются на *Hochdeutsch*. Собственно немецких фильмов не так много.

Содержание ТВ-программ – наших и немецких – на редкость одинаково. Как я понял, наши просто сдирают сюжеты с немецких или еще каких-либо местных передач. Вполне возможно, что за это «сдирание» они даже платят как за лицензию. Иначе очень трудно объяснить, почему некоторые наши передачи до мельчайших деталей похожи на немецкие: например, «О, счастличик!», или недавно появившаяся «Большая стирка», или «А вам слабо?» Убери звук, и ни за что не подумаешь, что ты смотришь немецкое ТВ.

О немецкой эстраде, представленной на ТВ. Она абсолютно не похожа на английскую. Скорее всего, похожа на русскую. По манере исполнения немецкие ансамбли до удивления напоминают наши ВИА 70-80 годов. Гитара и ударные в ансамблях у них не доминируют: куда большую роль играют аккордеон (он есть практически в каждом ансамбле), саксофон или еще какой-либо духовой инструмент, плюс что-либо еще из клавишных. Но слушать приятно:

песни, как правило, музыкальные, веселые, с куплетами и припевами, как у нас.

Раз уж начал про музыку, то добавлю: единственный вид милостыни, который здесь в Берлине собирают, и то только в переходах метро, – это люди, играющие на музыкальных инструментах. Причем в 99 случаях из 100 это наши соотечественники. Только сегодня видел музыканта, который играл на инструменте вроде дутара: это был или киргиз (90%) или китаец откуда то из Уйгурской автономии (10%).

Кстати, о соотечественниках и соотечественницах. Соотечественники наши (я не имею в виду тех, кто переехал на постоянное местожительства в Германию) здесь, как правило, представлены друзьями из числа новых русских, имеющих, если прислушаться к содержанию их разговоров, не слишком богатую фантазию и лексикон. Подслушивать их разговоры ни к чему, потому как у всех русских, не исключая и представителей нашей команды, манера говорить на всю Ивановскую – все слышно за 200 метров, и что меня, вообще говоря, изрядно раздражает.

А вот о соотечественницах стоит сказать лестные слова. Если на улице в центре Берлина увидишь нарядный, со вкусом костюм, туфли на высоком каблуке, да вдобавок еще и приятное лицо, то это наверняка русская или полячка. Только сегодня в этом убедился. В одном из музеев в глаза сразу бросилась где-то моих лет дама: элегантный костюм, туфли на высоком каблуке, брюки с идеальной стрелкой, приятная стрижка. Сразу подумал: русская. И чтобы проверить, *so zu sagen*, подошел поближе (она была с сыном): и точно, они говорили на русском.

Первые две недели нас регулярно вывозили в свет: министерство экономики, союз немецких предпринимателей, разные предприятия и организации, – а в промежутках прогулки по дневному и вечернему Берлину с посещением разного рода национальных ресторанов, и не только немецких. Первое впечатление после сегодняшней очередной экскурсии по Берлину с последующим визитом в традиционный берлинский ресторан: *O mein Gott!* С нами носятся как с малыми детьми в детском саду: кормят, убирают, на экскурсии водят, от неосторожных шагов ограждают.

К концу второй недели наступает эпоха полного пресыщения всем и вся: памятники истории на каждом шагу, поэтому уже не воспринимаются, пиво надоело, от размеров подаваемых блюд большинство народа, особенно дам, уже мутит. Сегодня в ресторане подавали фирменное берлинское блюдо *Eisbein*: четыре средних размеров картофелины, довольно много горохового пюре, прилично квашеной капусты и вдобавок ко всему этому здоровенный кусок свиной ноги. Я быстренько уплел все что было, выпил двойную порцию пива (2 кружки по 200 грамм), *ein Drink Schnaps* (все это было заказано заранее).

Как оказалось, из почти 20 человек только двое доблестно справились с этим блюдом для Гаргантюа – Женя и я. У некоторых осталась чуть ли не половина. После этого обеда прошло уже почти пять часов, а я еще не был голоден. Да, кстати! Чуть не забыл! Пиво в ресторане подавали ... метрами! Может быть, из наших еще кто-то помнит, как в прошлом «годе» в Белом Бору мы учили: *ein Teller Bier*? А метрами потому, что поднос, в котором подают это пиво, напоминает деревянный школьный пенал, только длиной в 1 метр, и в этот самый «метр» помещается ... десять кружек пива по 200 грамм.

Берлин хоть и столица, но ни имперского величия Петербурга, ни боярской роскоши Москвы в нем нет. Среднеэтажный город, особенно в центре, а по окраинам многоэтажные спальные районы (особенно в восточном Берлине) и одноэтажный частный сектор. Высотные здания в основном офисы и гостиницы. Когда из центра едешь на нашу сторону (это юго-восточная окраина Берлина, озеро *Müggelsee*), то вся дорога после *Ostkreuz* по обе стороны –

это сплошная стена деревьев с домами, мелькающими между этими деревьями. Это тоже Берлин. Такая своеобразная планировка города сложилась исторически.

Дело в том, что Берлин никогда (за исключением, может быть, сегодняшних дней) не имел единого исторического центра. Географическое понятие «Берлин» формировалось за счет поглощения близлежащих городков и деревень, и этот полицентризм наложил свой отпечаток, который чувствуется в засилье названий отдельных исторических городских районов с окончаниями -burg и -dorf. Что элемент провинциализма в Берлине имеет место быть – я вычислил сразу же, с первых дней пребывания. Но что самое удивительное, то же самое, как оказалось, о Берлине почти 80 лет назад сказал дерзкий немецкий поэт Курт Тухольски (однако я узнал об этом чуть позже, уже в конце октября, когда параллельно с производственной практикой начал самовольно проходить еще и языковую).



Фото 003. Медведь – символ Берлина. На Unter den Linden таких мишек штук триста в самых разных нарядах. Артур, увидев это фото, спросил, не я ли его перевернул?

В один из выходных дней покатался на катере по рекам и каналам Берлина. Это, конечно, не Париж и тем более не Петербург. Шпрее вообще маленькая речушка, примерно как Сысола под Сыктывкарком. Вода довольно прозрачная, можно было заметить плавающие листья на глубине до 50 см. Берега низкие, поэтому набережные соответственно тоже низкие. Но наводнений здесь не бывает, потому что сток сильно регулируется шлюзами (их только в Берлине несколько штук). Когда катался, вспомнил про набережные Сены. Там они очень высокие и местами двухэтажные: по нижнему ярусу где-то на уровне двух метров от воды организовано автомобильное движение, а по верхнему ярусу, который расположен уже в

метрах пяти-шести над уровнем воды и нависает козырьком над нижним ярусом, ходят пешеходы и частично располагается проезжая часть. Rundschiiffahrt только усилила впечатление, что Берлин город исключительно рабочий и совершенно не праздный. Везде идет новое строительство и ремонт старых строений и набережных вдоль реки. Даже здания Bundesregierung выглядят скорее офисом какой-то богатой фирмы, чем напоминают что-то правительственное.

Берлин действительно город-работяга, и как бы его архитекторы не старались сделать что-то изящное, у них это не очень получается. Даже в авангардистских элементах строений просматривается что-то чисто производственное – не столько архитектурное, сколько инженерное. Особенно этим грешат здания Сони-центра, построенные японцами, пусть даже этими зданиями так восхищаются. Лет так через двадцать-тридцать этот Сони-центр, конечно, тоже станет архитектурным явлением, украшающим Берлин, но не раньше. Как, к примеру, коньяк или шампанское должны отлежаться лет 5-10, прежде чем они действительно приобретут соответствующие их статусу вкусовые качества, так и архитектурными памятниками здания и сооружения становятся лишь после смены целого поколения, то есть лет через 25-30. Так было, допустим, с Эйфелевой башней в Париже. Так же, наверно, будет и с Сони-центром в Берлине.

Район Köpenick, в котором мы живем, находится в юго-восточной части Берлина, поэтому, по рассказам немцев, до объединения Германии в 1990 году здесь многое напоминало наши дома с отваливающейся штукатуркой, разбитыми дорогами и ноголомными тротуарами. Западные немцы помогли с реставрацией и ремонтом (или, как они называют, die Sanierung) жилого фонда, предприятий и дорог. Работы и сейчас еще хватает, но за 10 лет сделано многое. Взрослых людей увиденное, конечно, не очень впечатляет: я, например, сразу же перевожу стоимость работ в рубли и качество работ меряю к нашим климатическим условиям, – и быстро прихожу к выводу, что решения немцев для нас не всегда применимы. К примеру, санировать 1 кв.м жилья в панельном доме (сделать что-то вроде нашего евроремонта во всем доме) стоит от 800 до 1400 DM.

Я надеюсь, что и у нас когда-то будет нечто похожее, но вряд ли очень скоро – все будет стоить жутко дорого. Но детям здесь, наверно, понравилось бы необыкновенно: что ни говори, а частные дома как будто сошли со страниц сказок братьев Гримм и до того ухожены, что выглядят почти как в сказке. Хотя панельные дома после санирования смотрятся. Эти дома выглядят очень симпатично, но вряд ли в них прибавилось удобств. Честно говоря, кое-что в этих домах после санирования просто огорошивает: кухню они умудряются делать в центре квартиры, то есть глухую, без окон, которые выходили бы на улицу. Сделано это главным образом в целях экономии тепла (чтобы тепло кухни грело квартиру, а не вылетало через окно наружу), но такую зашкаливающую за рамки здравого смысла экономию понять сразу не удастся.

Если архитектура исторических памятников Берлина несколько слаба по сравнению с архитектурой наших двух столиц, то вот архитектура жилого фонда, в котором живут обычные люди – это достойно восхищения. В частные дома, правда, не заходил, поэтому сказать нечего, а вот в панельных домах был, когда нас водили посмотреть, как происходит обновление и ремонт старого жилого фонда, поэтому два слова сказать могу.

Так вот, на лестничных площадках всего две двери напротив друг друга, поэтому каждая квартира имеет окна как на улицу, так и во двор. Двор ухожен, обязательно детская площадка с песочницей, выложенной по периметру камнями довольно большого размера (у нас же деревянная обортовка). Балконы в квартирах только со стороны двора (со стороны улицы только красивый фасад). На балконах никакого белья, ящиков или велосипедов – или пусто, или цветы. Велосипеды стоят во дворе (специальные стоечки предусмотрены), на замке (правда, цепи они не смазывают, так и ездят на скрипучих).

Гаража среднестатистический немец не имеет (не по карману), машины стоят на улице возле домов. Мусор собирают в контейнеры, предварительно разделив как минимум на три вида: бумага и обертки; бутылки, металлические и пластиковые пакеты; пищевые отходы. В Rahnsdorf возле конечной остановки трамвая имеется специальный сборник для бутылок трех цветов: белое стекло, зеленое стекло и темное стекло. В домах на кухне используется главным образом электричество. Газ применяется в котельных и электростанциях. Котельные могут быть как центральные, так и в подвале дома. Очень экономно используют тепло: горячие газы, поднимаясь из кухонь в многоэтажных домах, на техническом этаже (под самой крышей) в специальных коллекторах нагревают воду, которая циркулирует по батареям. Выключатели в домах имеют специальный световой индикатор (как на утюге, к примеру), который загорается, когда свет выключен, и, наоборот, гаснет, когда ты свет включаешь. Каждая квартира имеет свой полностью обособленный и оборудованный участок подвала.

В панельных домах квартплата «kalt», то есть без учета платы за тепло и электричество, составляет примерно 12 DM за 1 кв.м. Окна или двойные, как у нас, но стараются постепенно все перевести на стеклопакеты с двойным остеклением. Я спросил, как часто приходится обновлять и ремонтировать фасады домов, теряющих первоначальный облик под воздействием естественных причин (погоды). Оказалось, гораздо реже, чем у нас – раз в пять-шесть, а то и десять лет. Конечно, краски у них, наверно, попрочнее, но ведь у них и нет таких температурных перепадов, как у нас, да и дожди здесь капаят, как оказалось, мелкими каплями, тогда как у нас крупными каплями, кинетическая энергия которых при ударе об стену намного выше, чем у мелких капель. Про толщину стен я уже говорил: раза в полтора тоньше, чем у нас.

Строительная техника самых разных размеров. Видел крохотный экскаватор, почти как игрушечный. Вчера проезжали близко мимо одной стройки, и я заметил, что башенные строительные краны у них стоят на одном месте (закреплены), тогда как у нас они катаются по рельсам. Теперь все стало на свои места. В наших условиях тяжелые строительные материалы не позволяют навешивать на краны длинные стрелы, поэтому у нас они еще и перемещаются по рельсам. Здесь строительные материалы весят меньше, что дает возможность вешать на кран длинную стрелу, однако при этом он уже не катается: во-первых, просто ни к чему, поскольку «горизонтальных небоскребов» здесь традиционно не строят; во-вторых, с длинной стрелой кран просто будет неустойчив и во время движения, особенно с грузом, может элементарно рухнуть.

Немцы замечательно работают с металлом и камнем. Простая бетонная поверхность выглядит как гранит или мрамор – до того гладкая (впрочем, для российской зимы такой шлифованный бетон под ноги лучше не класть – лишний источник переломанных рук и ног). О металле и говорить нечего – чудеса творят. Но архитектура у них все равно предельно проста – одни параллелепипеды, иногда пирамиды да полушария. И все. Никаких завитков, никакого барокко и тем более рококо.

Здесь вообще ни к чему чистить обувь. Пыли и песка нигде на дорогах и тротуарах нет. Как заходишь в отель, сразу с подъезда пол покрыт ковровым покрытием с коротеньким ворсом и так до самой комнаты. Словом, что такое обувная щетка, я забыл на два месяца. Мусору на улицах практически нет. Иногда, правда, встречается, но чаще это заслуга подрастающего поколения: им ничего не стоит оставить пустую бутылку там, где они выпили ее содержимое; бросить окурочек под ноги, стоя в двух шагах от урны; начать переходить улицу в неподобающем месте или на красный свет. Доходит до смешного. Когда молодые люди стоят на платформе в ожидании электрички и курят, то окурочек они бросают не на платформу (ведь этот окурочек производил бы впечатление неухоженности и хаоса!), а на ... железнодорожный путь. В результате платформа вроде бы чистая, но зато в итоге такой «чистоты» грязь накапливается

внизу, между рельсами, где ее убрать или почти невозможно, или крайне трудно. Местами на рельсах уже столько окурков, что даже гравия не видно. Отдельно об опавшей листве: ее здесь тоже убирают. Чем бы вы думали? Пылесосом! Только он специально сконструирован для уборки листьев: труба такая здоровая с мотором в конце, носят ее на плече на ремне, и сзади под мотором болтается большой мешок для листьев.

По дорогам сплошной поток легковых автомобилей. Но загазованности абсолютно никакой, воздух чистейший. Состав общественного транспорта: троллейбусов нет, автобусы, трамваи (правда, только в восточном Берлине; в западном Берлине от трамваев избавились еще в начале 60-х годов, но сейчас спохватились и начинают восстанавливать), U-Bahn, или метро по-нашему. Но есть и чисто берлинское изобретение: это S-Bahn, или если полностью, то Schnell-Bahn. В действительности это электричка, только ездит в черте города.



Фото 004. Берлин – город железных дорог. Здесь сразу три предмета гордости Германии: ближе всех желтый S-Bahn; в середине красный двухэтажный Region Express; левее всех белый Intercity. Если присмотреться, то справа вдали видны две арки Ostbahnhof – самого длинного крытого помещения в Берлине.

Трамваи здесь – чудо. Ездят абсолютно тихо (на рельсах вообще нет никаких стыков!) и с такой скоростью, что попробуй развить такую же какой-нибудь петербургский трамвай – так он на пятой секунде разгона рассыпался бы на части или слетел бы с рельсов. Автодороги совершенно гладкие, но не такие широкие, как у нас: три автомобиля не разминутся, поэтому в черте города никто никого не обгоняет. Ограничения скорости такие же, как у нас, но ездят абсолютно аккуратно: никаких превышений. И главное: если ты переходишь улицу даже в неположенном месте, то водители замедляют ход и пропускают тебя. Автобусы как автобусы, только чище. Кстати, в U-Bahn и S-Bahn вагоны шире, чем в нашем метро: во-первых, сиденья по бокам сразу для двоих человек (как в автобусах) и проход достаточно широкий (шире, чем автобусе раза в два, а то и больше).

Немцы буквально помешаны на экономии тепла: в трамваях и автобусах топят даже когда на улице плюс 17, и нет ни одной открытой форточки. Пока едешь шесть остановок на трамвае – вспотеешь как будто дрова рубил. О досадных неудобствах: очень дорогой (по крайней мере, для нас) проезд. Билеты у них универсальные, действительны на всех видах городского транспорта. Проезд ближайших шести остановок – 2,4 DM, билет на ближайшие два часа – 4,2 DM, билет на весь день – 12,4 DM. Правда, месячный проездной дешевый: 110

DM.

Здесь преобладает свой европейский стиль вандализма в общественном транспорте, за исключением, может быть, автобусов. Если у нас обычно порвано, исписано и поломано, то здесь несколько иначе. Иногда в вагонах появляются надписи, но это реже, поскольку их быстро стирают. Основным видом берлинского вандализма в городском транспорте являются ... исцарапанные стекла в вагонах. Причем поцарапано, как правило, очень глубоко и следов много – буквально скребли чем-то острым. Поэтому иногда через окно и не посмотришь – сплошь царапины. Правда, наши потом мне сказали, что исцарапанные стекла главным образом встречаются только на S-3, тогда как на других линиях их нет.

Немцы хотя и считаются народом довольно дисциплинированным, но со странностями. Они довольно широко ведут себя в вагонах метро и электричек. В метро, допустим, одно длинное сиденье рассчитано на пять человек. Но немцы садятся туда вчетвером, занимая места так, что еще одному сесть уже некуда, если только не попросить уже сидящих подвинуться. Я так думаю, что немцы еще и большие индивидуалисты, и именно поэтому они садятся не вплотную друг к другу. И получается так, что на длинном, рассчитанном на пять человек сиденье сидят четверо, а остальные, которые могли бы сесть, стоят: видимо, не могут решиться потревожить сидящих. Когда я вижу такое, то нарочно выбираю более узкий промежуток между сидящими и, для приличия спросив «Könnten Sie ein bisschen rücken?», но не дожидаясь ответа, втискиваюсь между сидящими (расталкиваю их в разные стороны, если буквально). В электричках ситуация еще интереснее. Там сидения парные, и немцы, после того как сядут в электричку, сразу садятся если уж не посередине, то так, чтобы к ним не подсел никто другой. Далее они снимают обувь и сворачиваются калачиком на сиденье; этим особенно грешат дамы лет до 30.

Я уж не говорю о том, что здесь не имеют ни малейшего представления о том, чтобы уступить место даме. Обычно в России, видя молодого человека, сидящего в общественном транспорте, когда рядом стоит дама, я наклоняюсь к нему и, глядя в глаза, отчетливо спрашиваю так, чтобы услышала и дама (иначе она потом может не сообразить, что к чему): «Я вижу, ты собираешься уступить место даме?». Безотказный метод – вскакивают как ошпаренные. Но когда точно такой же вопрос я задал школьнику в трамвае в Берлине, который сидел, а рядом стояла барышня лет 25 с коляской с ребенком – результат был полный ноль. Мальчишка покраснел от вопроса, барышня смутилась (она тоже слышала мой вопрос), но статус-кво сохранился – он продолжал сидеть, она осталась стоять. На следующей остановке я вышел, хотя до нужного мне места еще не доехал – в сложившейся ситуации со своим донкихотством я оказался как бы лишним.

Хотя, с другой стороны, я не смотрелся в Берлине приезжим. Меня частенько спрашивали, как пройти туда-то и туда-то, причем спрашивали люди самых разных возрастов – и молодые, и моих лет, а один раз спросила дама лет, наверно, 65-70. Поскольку спрашивали немцы, то в первое время я терялся, даже понимая то, о чем спрашивают, и максимум, на что меня хватало, это были извинения, что я иностранец, что в Берлине совсем недавно, и что я огорчен, но помочь ничем не могу. Но спустя два месяца я чувствовал себя уже куда более уверенно, и пару раз даже посоветовал, как проехать. Из подобных диалогов я вынес, что речь берлинцев за последние лет 50 заметно изменилась. Люди моего возраста и молодежь очень сильно «жуют» слова, и поэтому порой сложно понять, чего же они от тебя хотят. А вот у людей в возрасте (я имею в виду ту пожилую даму, которая спросила меня о дороге) произношение изумительное, из сказанной фразы можно понять каждое слово.

О людях.

Средний немец вовсе не голубоглазый светловолосый Siegfried, а средняя немка вовсе не блондинка Braungilda. Как правило, волосы темные (если не покрашенные, конечно). Как

выглядят среднестатистические немцы?

Сначала, конечно, о дамах: рост меньше 170 см, обувь на низком каблуке или вообще без нее, в одежде мало чисто женских элементов и, наоборот, больше элементов, свойственных мужскому костюму; стрижка короткая (прически редкость, разве что завьются, когда идут в кафе или бар), лоб открытый, нос небольшой, остренький, рот маленький, всегда готова улыбнуться, чрезвычайно словоохотлива (лучше ничего не спрашивать – в ответ получишь водопад слов, в котором только утонешь), глаза чаще голубые. Очки носят немногие.

Теперь мужчины. Старше тридцати лет абсолютное большинство с животиком. Крепкие ребята, рост средний, около моего. Волосы или длинные, но без хвоста, или аккуратно подстрижены. Встретишь такого в Сыктывкаре – ни за что не подумаешь, что немец. Правда, очень многие носят серьги. Тоже разговорчивы, сразу пускаются в длиннейшие и подробнейшие объяснения.

Интересная особенность, которую заметил еще сначала в Петербурге, потом в Москве, а затем и здесь. Так вот, в Петербурге было крайне мало лысых и лысеющих вроде меня, при этом у абсолютного большинства густые волосы. А вот в Сыктывкаре и Москве лысых и лысеющих намного больше. Что касается Берлина, то лысых вроде бы немного, но волосы у народа не столь густые, как в Петербурге.

Как работники, немцы дисциплинированы и послушны до невероятности: везде, куда мы приезжаем, нас ждут докладчики, причем это могут быть люди совершенно разных возрастов – от 20 до 60, однако у всех у них подготовлен и распечатан на принтере трех-пятистраничный доклад, в котором они рассказывают историю своего предприятия с подробностями какими только возможно. При зачитывании доклада они, как правило, сильно волнуются, а молодые даже краснеют. Как оказалось, немцы страшно любят поговорить. Каждый, кому доводится выступить перед нами, закатывает длиннейшую речь, которую поначалу процентов на 90 мы не понимали. Однако вопросы все же старались задавать, после чего на крошечный вопрос из 10 слов получали ответ длиной в 10 минут, в котором опять же мало что можно было уловить. Но народ в целом очень приветливый, дружелюбный.

Об отношении немцев к косметике и украшениям. Косметикой здесь пользуются очень мало: почти не слышно запахов духов, крайне редко можно увидеть подведенные брови или ресницы (и то я уже втайне подозреваю, что это делают скорее всего наши бывшие соотечественницы), губы если красят, то в лучшем случае бесцветной помадой, и то еще неизвестно, не в гигиенических ли целях. Украшения, как правило, бижутерия, причем на пальцах и на шее ее достаточно много, или серебро (это обычно сережки или кольцо). Золота, как мне показалось, носят редко, чаще дамы старше сорока лет, и то если работают в солидных фирмах. Впрочем, оно и понятно: к общепринятому здесь слегка простому, временами переходящему в откровенно примитивный, стилю верхней одежды очень дорогие украшения просто не подходят.

Молодежь в возрасте от 12 до 16 лет абсолютно не похожа на своих родителей: бестолково одета (какие-то непонятного покроя и безвкусные куртки, замызганные джинсы-клеш, кроссовки каждая весом килограмма два, не меньше). Даже сами немцы удивляются тому, что у них выросло такое поколение. Но, может быть, ближе к годам к 20 это и пройдет. Как я заметил, здесь мало ходят в одиночку или толпами – все больше парами, что старые, что молодые. Только молодежь 12-16 лет тусуется группочками.

Заметил, что у берлинцев сравнительно маленькие ступни ног. Берлинец примерно моего роста носит обувь на 1-2 размера меньше, чем я. Но особенно маленькие ноги у дам – совсем как детские, – хотя рост у них вполне обычный. Впрочем, насчет роста тут дело такое. Если мужское население примерно одинакового роста: что белые, что южане (я имею в виду турков), что дети от смешанных браков, – то вот женское население по росту различается: дети от смешанных браков явно выше ростом, чем чисто белые или чистые южане.

В восточной части Берлина, где мы живем, многие знают русский, причем достаточно хорошо. Как мне показалось, они до сих пор еще не переварили объединение Германии, и многие, особенно старше 40 лет, с некоторой грустью вспоминают о прошлом. Собственно, это подтвердили октябрьские выборы в парламент Берлина: ПДС набрала в восточных районах города больше всего голосов.

Сентиментальность немцам присуща в неимоверных количествах. К месту и не к месту лепят искусственные, до безобразия похожие на настоящие, цветы. Самые разные. Под конец я даже начал тотальную проверку листьев этих цветов: если легко отрываются, значит, настоящие; если без пассатижей не подступиться, значит, искусственные. Evelina (Frau Schweinitz) из Rezeption заметила это, и чтобы я не слишком увлекался проверкой растительности в отеле, искусственная она или настоящая, сразу же показала мне три растения из нескольких десятков, которые были echt (истинные). В магазинах полно всяких безделушек и открыток с готовыми записями типа «один индеец совершенно не имеет сердца» или «это место пустоет для тебя» и всякого разного другого хлама. Похоже, что немцы уже не умеют писать сами, а дарят только готовые открытки, только подпись ставят. Впрочем, юмор у них резковат. В первый же вечер знакомства с Берлином в самом большом и дорогом универмаге Европы KaDeWe мне попала на глаза открытка с текстом: «Willst du ficken, musst du kochen, putzen, flicken». Словом, менталитет штука странная.

Как бы там ни было, народ приветливый: Danke schön на каждом шагу, нужно и не нужно. И произносят протяжно-протяжно. Эвелине из отеля как-то сказал: ты говоришь почти как поешь. Народ одет примерно так же как у нас. Правда, после первых дней пребывания в Берлине показалось мне, будто лица у всех выглядят немного уставшими, а у дам несколько однообразные прически средней ухоженности. После это за два месяца пребывания в Берлине мое мнение о дамских прическах несколько раз менялось – как в противоположную сторону, так и обратно. Даже до сих пор не знаю, как оценить.

С середины ноября Берлин начал готовиться к новому году и рождеству. Везде было уже все украшено, везде поставлены елки. Я так думаю, до нового года они не постоят – иголки осыплются, придется ставить новые, тем более что общественные здания и офисы немцы топят просто со страшной силой и соответственно тропическая пальма для такого "кондишен" более подходит, нежели морозостойкая елка. Елки очень симпатичные, густые-густые, видимо, специально растят. У нас таких густых нет. Но проблема в том, что у молодых елочек нет еще шишек, и немцы соответственно вынуждены в целях полного натурализма просто привязывать к веткам шишки. Что, собственно, и делают, только шишки нередко оказываются почему-то не еловые, а ... сосновые. В остальном в украшениях преобладает жуткое количество красного цвета – под цвет одежды Санта-Клауса. Елочных игрушек наподобие наших стекляшек мало – в основном простенькие красного цвета шарики, да еще пластиковые игрушки и обязательно маленький дед-мороз с мешком под елкой. Ну и, естественно, вата под елкой для имитации снега.



Фото 005. Рождественский рынок в Forum-Köpenick

ПАРИЖ

Paris... Впечатления самые противоречивые, поэтому не удивляйтесь, если через предложение я буду противоречить сам себе. Но написать нужно, потому как всю дорогу туда и обратно по горячим следам вел записи, и теперь из них нужно извлечь максимум пользы.

Когда-то об искусстве социалистического реализма в шутку говорили так: «соцреализм – это искусство показывать хорошее еще лучше». Да ничего подобного! Наш доморощенный соцреализм просто воинствующее критиканство в адрес социалистической реальности, если сравнить его с умением парижан преподносить на открытках и в цветных альбомах свой город.

Так вот, парижане в умении «соцреализма», если считать его способом трактовать «хорошее еще лучше», превзошли всех и вся. Даже Берлин. По возвращении в Берлин в разговорах с немцами, показывая им альбом «Весь Париж», я каждый раз уточнял, что «Париж здесь лучше, чем в действительности», и добавлял, что Париж нужно сдать лет на десять в аренду немцам, чтобы в его фотоизображениях стало меньше соцреализма. Немцы народ скромный, поэтому как всегда улыбались, но отмалчивались. Улыбнуться и промолчать им свойственно (правда, может быть, дело еще и во мне самом: все-таки мой немецкий не идеален).

Во время Schiffahrt по Сене я оказался рядом с немкой средних лет. Проплывая мимо большущего ярко-ярко освещенного плавучего ресторана (в районе Cite и Eiffelturm их великое множество), в котором было столиков 200, я заметил, что сидело в нем в тот момент 2 человека. Вид был немного забавный, поэтому я сказал соседке: такой большой ресторан, и только два гостя. Она засмеялась, но дальше отмолчалась.

Аналогичное произошло и в автобусе во время обратного пути. Прошу прощения за затронутую тему, но во время одной из остановок зашел в туалет (еще на территории Франции). О туалетах в Европе разговор особый. Все расписать не стоит – тема большей частью устная, но кое о чем сказать можно. Прежде всего, в общественных туалетах в Германии на автобанах в помине нет ручек и кнопок – чтобы чистоплотные немцы не трогали руками те вещи, по которым шастали разные «грязные Луи». В том числе и на раковинах, где моют руки: подошел к раковине, подставил ладони – полилась вода; убрал ладони – через 2 секунды вода перестает течь.

Во Франции я был слегка ошарашен, когда обнаружил, что тут надо нажимать разные кнопки, чтобы из крана полилась вода помыть руки. Но еще больше я удивился, когда обнаружилось, что вода сама собой тоже не выключается. Однако мое удивление уже не имело границ, когда выяснилось, что воду невозможно отключить и краном: она беззаботно лилась как на фото Версальских фонтанов (именно что на фото, потому что живьем мы эти фонтаны не видели, хотя деньги и платили). Тщетно я выворачивал ручку крана во всех направлениях. Рядом точно так же как и я мучался какой-то немец из нашего Reisebus, тоже тщетно пытаюсь остановить воду из крана: для немецкой психики оставить воду включенной – это вообще что-то чудовищное. И в это время я обратил внимание на табличку на французском над умывальниками, из которого понял одно слово (их там было три): automatic. Мне ничего не оставалось, кроме как немцу показать на эту таблицу, развести руками и заявить: französische volle Automatik (французская полная автоматика). Сосед согласно закивал головой, улыбнулся, но опять же промолчал.

О Франции, какой я ее нашел.

Наш автобус отошел от Alexanderplatz в семь вечера, когда было уже достаточно темно, поэтому рассказать, что было за окном до границы с Францией, мне нечего. Попались нам места на втором этаже в конце автобуса. Так оно даже и лучше – отдельная русская компания, чтобы не мешать уж слишком немцам. Я сидел на самом последнем месте возле окна с левой стороны. Оказалось, что место не слишком удачное, но обнаружилось это уже ближе к ночи,

когда пришло время спать: самые задние сиденья откидываются, но не фиксируются, а поддерживаются в наклонном положении весом сидящего, а так как мой вес оказался недостаточен, то я всю дорогу фактически сидел. Тем не менее я заснул в одиннадцать и спал до шести. Но с двумя перерывами: когда автобус слишком резко заезжал на дорожной развязке на поворот, чтобы изменить автобан, то меня заносило в сторону, и в результате я пару раз капитально стукнулся лбом об стекло. То же самое было и на обратном пути. Вообще Париж мне запомнился количеством шишек: не только в автобусе, но еще и на Эйфелевой башне зацепил балку. До сих пор чувствуется. Я даже думаю, что на некоторых фотографиях эта шишка будет видна.

Ехали мы довольно долго: заезжали в Лейпциг, взяли там на борт еще туристов, поэтому в пути были около 15 часов. Говорят, что если ехать через Бельгию, то там дорога короче часа на три. Границы между Германией и Францией как таковой нет, есть какой-то крохотный щит (на границе Корткеросского и Усть-Куломского районов и то больше будет), на который даже внимание не обратишь. Немцы довольно пассивно реагировали на пересечение границы. Туда еще понятно, но вот когда обратно, то это было странно. У нас и то было больше эмоций: родной Deutschland. Утро было туманное, поэтому зримые контуры начали появляться только часов около восьми (восход солнца в 8.05):

- автобан во Франции (он, кстати, в отличие от Германии платный – где-то 22 франка за 100 км) проходил сначала по равнине, заметем мы въехали в холмистую местность, потом снова была равнина. Вокруг одни только поля: убранные, только вспаханные, уже засеянные. Много кукурузы, но здесь ее, видимо, держат на початок. Местами пасется скотина, но в отличие от Германии стада здесь поменьше. Коровы разных мастей: черно-белые, чисто белые, рыжие. Пасутся круглосуточно, отдыхают тут же на пастбище.
- в отличие от Германии, где в сельской местности лишь небольшие фермы, тут более распространены населенные пункты (села или маленькие города). Правда, на достаточно большом расстоянии от автобана (шума от него не меньше, чем на трассе Формула-1), поэтому архитектурные детали сильно не рассмотришь. Есть как новые, так и старые постройки.
- В сельской местности большинство черепичных крыш светло- или темно-коричневого цвета. Красной черепицы сравнительно немного, а если и встречается, то это, как правило, совершенно новые дома. В двух местах (далеко, правда) видел две ветряные мельницы. Лопасты не крутились, скорее всего, это уже достопримечательности. Встречались также два ветряка старого поколения (лет 30, тоже уже не работают). В полях нет гусеничных тракторов, все на колесном ходу. На одном поле (правда, поле это размеров неопишуемых) сразу убрали кукурузу, тут же поле распахивали и сеяли. И тут я впервые подумал: а где они берут органические удобрения (в просторечии навоз) и как их вносят в почву? Скотины тут, честно говоря, немного, поэтому на такие поля навоза не хватит. Да и не видел я навозоразбрасывателей. Удобрения, которые вносят здесь в почву, развозят обычными полиэтиленовыми пакетами по 50 кг и почти как у нас засыпают ведром в сеялки. Может быть, органику они также готовят промышленным путем, как и минеральные удобрения? А другого способа я пока не вижу. Видел, правда, на одном поле один бург с чем-то похожим на наш торфокомпост, но и его размеры были слишком скромны по сравнению с размером поля: на квадратный метр поля пришлось бы по наперстку этого компоста.
- В отличие от Германии, где годами не выкашивается трава вдоль насыпи или выемок автобанов, здесь вдоль автотрассы скошена абсолютно вся трава, в том числе и на наклонных участках выемок и насыпей. Само оформление дороги вызывает восхищение. Представьте, что дорога врежется в небольшой холм и разрезает его выемкой глубиной где-то метра полтора-два. И вот на этих склонах местный автодор умудрился (это же надо такое придумать!) выложить в форме мозаики бетонные плиты площадью где-то около 1 кв.м

разных форм: иногда правильные треугольники, иногда квадраты, – причем мозаика эта не сплошная (плиты не впритык друг к другу), а перемежается травой. Более того, сами плиты не одного какого-то цвета (допустим, синего или красного), а с плавным переходом от одного цвета к другому в полном соответствии с оттенками спектра. В результате ощущение такое (особенно на ходу на большой скорости), будто эти квадраты и треугольники переливаются – ни дать ни взять каббалистические знаки. Окончательно меня добило то, что в одном месте вместо плоских фигур появились ... переливающиеся шары поперечником 1 м на невысоких ножках, которые были расставлены уже чуть-чуть хаотично, и от этого еще более удивляли. А когда уже подъехали «до городу Парижу», то там внешнее убранство автобана словами передать не просто – или фото, или рисунок, – а если все же попытаться, то так. Наклонная плоскость выемки как бы разделена на два участка: в верхней части невысокие деревья и кустарник, а в нижней части трава. Но как разделена: волнообразно, синусоидой! И вдобавок возле каждого дерева полностью очищенный от всякой растительности кружок почвы – чтобы вода лучше впитывалась. Трава же скошена так, как будто ее выщипывали инструментом, предназначенным для ресниц. Ну что еще тут скажешь? Фантазия без границ.

- А вот на предмет безопасности движения немецкие автобаны будут круче. У французов полоса безопасности в центре дороги более узкая и к тому же металлические бордюры по сравнению с немецкими хилы будут – в Германии они по прочности сопоставимы с железными противотанковыми ежами, а во Франции разве что с кровельным железом. К тому же крайняя правая полоса отделена обычной прерывистой линией, а не сплошной, как в Германии. Это объясняется, как я думаю, тем, что в Германии велосипед – средство передвижения и поэтому для них везде выделяется недоступная для автомобилей полоса, тогда как во Франции велосипед – средство отдыха. Велосипедов здесь действительно мало, пусть даже Джо Дассен и спел гимн велосипеду.
- Особый разговор о лесе. Понятно, что леса здесь в основном широколиственные, хотя береза тоже есть. Есть и хвойные. Чем дальше на запад, тем, как я понимаю, длиннее иголки елей и сосен. Шишки на скорости 110 км (больше автобус не давал) не разглядишь, поэтому сказать ничего не могу. Понятно, что вдоль дороги деревья невысокие и корявые. Но елки особенные: если у нас ветви сначала идут вниз, а уже на конце слегка загибаются кверху, то тут они сразу идут вверх, как усы Буденного. Видел трех ястребов (двое кружили, один сидел на заборе), а также еще кого-то из семейства ястребиных, только покрупнее и к тому же рыжего цвета. Он сидел на заборе и сверлил глазами наш автобус, пристально изучая его пассажиров, в том числе и меня (как тот литературный герой Толкиена, он, должно быть, размышлял: «Интересно, вкусен ли он?»). Кстати сказать, заборы здесь вдоль дороги везде – что возле полей, что возле лесов (правда, в Германии они добротнее, там не увидишь покосившихся столбов, а здесь они мне на глаза попадались). И эти заборы неспроста. На одном из полей, где только-только взошли озимые, стояли три чудных создания. Я подумал: для коров маловаты, для коз крупноваты, да и окрас светло-коричневый. Но сообразил: олени.
- Кстати о деревьях, пока не забыл. Как в Германии, так и во Франции над ними «измываются» будь здоров. То, что их подстригают самыми немыслимыми способами – это еще куда ни шло, хотя порой у меня мороз по коже, как будто это меня так подстригли: в Версале эти извращенцы подстригали деревья в трех частях: нижняя куб, средняя шар, верхняя конус; в Германии видел кроны деревьев, которым с помощью деревянных рамок придают ... плоскую форму! Так ведь деревьям еще не то делают. Возле парижского Диснейленда (туда мы не заезжали – это требует двух дней, поэтому видел только крыши) обратил внимание на стволы деревьев, которые были как бы закручены в форме винтовой резьбы. Сначала я восхитился было силами природы, но когда в течение пяти минут вдоль

дороги стояла стена таких стволов в форме болтов с «резьбой» совершенно одинакового захода, то я быстро сообразил, кто тут такой изумительный «токарь».

- Рельеф в холмистой части был очень живописный. Жаль только, что автотрасса спланирована настолько хорошо (подъемов и спусков практически нет), поэтому дальние пейзажи обозреть сложно (а с первого этажа автобуса их вообще не видно). Но местами холмы такие высокие, что в них прорубали выемки с довольно таки высокими и отвесными стенами. Именно что прорубали, потому как здесь уже с небольшой глубины начинается желто-белый известняк, а под ним темно-серый песчаник (то, из чего делают точильный брусок). В одном месте выемка была глубиной метров тридцать, и там эти два слоя были видны особенно хорошо. Я обратил внимание на этот участок еще когда ехали туда. Но фотоаппарат был далеко, и потому решил, что снимок сделаю на обратном пути. Но и тут не вышло: когда мы снова проезжали этот район, уже стемнело. А жаль, кадр был бы красивый. Да, в связи с известняком два слова о полях и почве. Не исключено, что фермеры местами почву выпалили уже настолько, что начинает прорезаться и выходить на верх слой известняка: в нескольких местах на полях были желто-белые пятна из крупных кусков известняка. Хотя это могло быть сделано специально (для снижения кислотности), но все же мне показалось, что плодородный слой тонковат. И если французские фермеры действительно работают без органики, то это вполне может быть.

Париж начинает поражать воображение уже при въезде. Если Берлин – это сугубо железный город (нигде, наверно, нет такого количества железных дорог и вокзалов в форме металлических ангаров), то Париж – это царство камня и бетона. Далее, если Берлин – это преимущественно город прямоугольных градостроительных и архитектурных решений, то Париж – это изящное эстетство плавных поворотов, изгибов и извивов. Дорожные развязки при пересечении кольцевой автодороги вокруг Парижа – это невозможно передать ни словами, ни фото. Нужно просто увидеть: транспорт на этих развязках движется во всех направлениях: над тобой, под тобой, слева по наклонной вверх, справа по наклонной вниз, впереди развилка сразу на два уровня. И еще: если Берлин – это море зелени с вкраплениями в виде дорог, домов, вокзалов, то Париж – это море домов и всевозможных других сооружений с вкраплениями зелени. В результате парадокс: при численности населения в три раза большей, чем в Берлине, Париж сравнительно компактный город и, возможно даже, меньше Берлина по территории. Это создает такую концентрацию архитектурных памятников и людей на единицу площади, что сразу становится ясно: Париж – это оазис, а Берлин – прошу прощения у гостеприимных немцев – пустыня.

Париж чем-то напоминает наши города, особенно, понятно, Москву и Петербург. Во-первых, в центре сплошная стена домов (для тех, кто видел, добавляю: как на Невском в Петербурге). Во-вторых, в отличие от Берлина в Париже преобладают коммунальные дома (не в смысле наших коммуналки, а в том смысле, что жилые дома здесь в основном многоэтажные и многоподъездные), при этом дома, конечно, изящнее и не с такими толстыми стенами как у нас, но чем-то похожи на наши больше, чем Берлинские многоэтажки.

Центр Парижа – это засилье узких улиц для автотранспорта и узких тротуаров для пешеходов (за исключением Елисейских полей). Для велосипеда центр города не приспособлен абсолютно. Все это создает немалые транспортные проблемы, поэтому в Париже необычайно популярны мотоцикл, мопед и мотороллер: они могут проезжать между автомобилями при дорожных затычках и пробках, – и что, собственно, мы наблюдали перед каждым светофором. Если в Берлине мотоцикл – это средство развлечения, то в Париже – это средство передвижения (с велосипедами все наоборот);

Париж напоминает еще наши города и невероятным количеством ... мусора. Судя по всему, экологическая проблема парижан не слишком тревожит. Мусор везде. Даже контейнеры

для мусора, который выносят из ресторанов и кафе, стоят не во внутренних дворах (туда машины не проедут), а прямо на главной улице. В отличие от Берлина, где мусор сортируют по трем-четырем фракциям, здесь все валят не глядя в один контейнер. Улицы, конечно, моют, но весьма своеобразно. Если в Берлине сначала очень тщательно подметут весь мусор, и уже затем для полного счастья смоят пыль (несуществующую!), то в Париже как ни в чем ни бывало мусор с тротуаров водой смывают на проезжую часть, по которой изредка проезжает машина с щеткой-подметалкой. Судя по всему, очень изредка, потому как на проезжей части мусора накопилось прилично. Но всем все по барабану, поэтому все как у нас: урны или пустые, или их нет вообще, а одна пустая банка пива, которую ты отфутболил в какой-нибудь угол, на общем фоне уже ничего не означает. Как только я это увидел (а увидел уже через две минуты после того как сошли с автобуса перед отелем, где ночевали), то сразу вынес рацпредложение: Париж нужно сдать лет на десять в аренду немцам в целях наведения порядка. А то ведь подумать только: пришлось даже чистить туфли, когда я уже забыл, что это такое. К хорошему привыкаешь быстро. В Берлине в офисах, отелях и магазинах перед тобой автоматически раздвигаются двери, и в Париже начинаешь вести себя аналогично: не спеша подходишь в ожидании, что дверь тоже откроется. Но поскольку делать этого дверь и не собирается, то в первое мгновение ты чувствуешь себя, как будто тебя самым наглым образом надули. Ну потом конечно, работаешь своими руками (хорошо еще, если сразу получишь нужный результат).

Да, чуть не забыл о главном! Перед Берлином и Парижем можно снять шапки: у них на первых этажах (что в жилых домах, что в офисах) в помине нет никаких решеток. А если еще и добавить, что при этом нет явных признаков сигнализации (вообще-то она, надо думать, есть), то выводы делайте сами...

Сразу бросается в глаза разница между надписями и всевозможными рисунками на заборах и стенах домов вдоль дорог. Если в Берлине эти надписи, как и у нас, сделаны на английском языке и не увидишь ни одного немецкого слова, то в Париже живут одни патриоты и соответственно заборы они украшают исключительно родной французской речью.

Разместили нас в двухзвездочной гостинице по два человека. Второй этаж (я первый взял ключ, поэтому нам с Мишей еще повезло, что не пятый: лестница узкая, винтовая и к тому же деревянная); одна комната и душ, две кровати-полуторки (тогда как некоторым перепала одна кровать-двойка), телевизор с пятью программами кабельного телевидения на разных языках (в следующий раз, если доведется попасть в Париж, возьму с собой комнатную антенну) и нерегулирующимся звуком (чтобы не тревожить соседей через стену толщиной в один кирпич); ежедневной сменой полотенец (одна общая для ног, одна общая для рук, две для душа); типичным французским завтраком по утрам (грамм четыреста кофе, который здесь готовят очень хорошо, молоко, сахар, круасан, булка, джем, масло); и плюс ко всему этому окно на шумную и днем и ночью улицу. Правда, изоляция хорошая (стеклопакет), но поскольку вентиляции в комнате нет, то приходилось открывать окно

Первый день (а приехали достаточно поздно – где-то около двенадцати дня) после обеда (его мы везли с собой, так как нас предупредили, что в Париже еда дорогая; так оно и оказалось) мы отправились путешествовать по Парижу.

Сначала, понятное дело, Эйфелева башня. Небольшая очередь, 65 франков с носа, еще минут десять в двух очередях, и ты на высоте 300 метров. День был солнечный (с погодой нам вообще крупно повезло – за два с половиной дня ни капли дождя, и только напоследок небо чуть заволокло облаками), и мы довольно быстро обозрели окрестности в радиусе 5 км, наметив попутно примерный маршрут дальнейшего продвижения вглубь парижской истории. Дальше 5 км уже все в дымке желтоватого цвета, причем довольно густой; это и есть тот самый смог. Над Берлином, если его созерцать с телебашни на Alexanderplatz, тоже есть смог, но он тоньше. Просто в Париже намного больше машин и людей, и в то же время гораздо меньше зелени, да и экологическая чистота машин, судя по некоторым признакам, не на таком уровне,

как в Берлине. Воздух в Париже, понятное дело, чище московского, но с Берлином не сравнится. Да, оставил о себе памятную надпись на Эйфелевой башне: все делали это шариковыми ручками на перилах, я же вывел ножом (перила деревянные) букву «И». Больше не стал: еще увидят и накажут.

Затем мы перешли через Сену и отправились в сторону Champ Eliseys. Как оказалось, Елисейские поля – это или очень широкая улица, или же, наоборот, очень длинная площадь. В длину эти поля тянутся где-то километра два от Триумфальной арки до Лувра.



Фото 006. Natürlich, Eiffelturm

Отдельно нужно рассказывать о лицах, которые видишь в Париже:

- Возле Эйфелевой башни много светлокожих европейцев (туристы) и, как это ни странно, индийцев (из Индии), торгующих сувенирами. Все они знают пару десятков слов на русском. Один из них так долго приставал ко мне, что я не выдержал и спросил, кто ему поставил фингал под глаз (он был уже еле заметен, но я все же разглядел); вопроса хватило, чтобы умирить его назойливость. На Елисейских полях и на Монмартре туристов, конечно, тоже навалом, но тут можно уже увидеть самих парижан, ну и, конечно, парижанок тоже. Кстати, среднестатистический парижанин на две трети европеец, причем довольно смуглокожий, а на одну треть он уже африканский негр. Их тут невероятно много, причем судя по фенотипу, со всего африканского континента. Метро, во всяком случае, транспорт для черных: когда едешь ближе к вечеру, то белых в вагоне почти нет.
- О внешности. Общий вывод для начала такой: если в Берлине мужчины более симпатичны, чем дамы (прошу прощения у дам), то в Париже как раз наоборот. У парижских мужчин, как

я думаю, принято бриться раз в два-три дня (я не видел ни одного свежевыбритого лица), поэтому ближе к вечеру и до утра я тоже становился похож немного на истинного парижанина. В одежде мужчины небрежны. Парижанки – как белые, так и черные – в одежде предпочитают каблуки (средние и высокие, и никаких кроссовок – их носит только молодежь), юбки где-то до колена, жакет или курточка, иногда даже платье (в Берлине дамы уже забыли, что это такое). Парижские мужчины рядом с ними просто пыльные мешки какие-то. Дамы любого возраста очень стройные, подвижные, ходят уверенно и даже чуть-чуть косолапя, и у них сильные руки (широкие запястья). На мужчин смотрят свысока: если в Берлине взглядом встретишься дамой и при этом хотя бы чуть-чуть постараться изобразить на лице улыбку, то она в ответ обязательно широко-широко улыбнется. В Париже ничего подобного нет: парижанка равнодушно посмотрит на тебя в ответ широко раскрытыми глазами и с невозмутимым лицом пройдет мимо. Но это я рассказывал преимущественно о белых парижанах и парижанках.

- Черный Париж – это особо. Мужчины слишком разные – что во внешности, что в одежде – поэтому выводы делать сложно. Чисто негритянское население (выходцы с африканского континента) внешне похоже на европейцев (разве что цвет кожи черный): черты лица правильные, руки и пальцы тонкие, рост чаще средний, иногда высокий. Эта часть населения, на мой взгляд, даже симпатизирует белым (но возможно, мне это только показалось).
- А вот мулаты и особенно метисы, как мне показалось, к белым настроены гораздо менее дружелюбно. Вкус в одежде у черных мужчин проявляется по-разному: если чисто негритянские представители одеваются в современном европейском стиле (куртка, полумятые брюки, туфли или кроссовки и во всем нарочитая небрежность), то метисы и мулаты предпочитают более строгий стиль костюма, ближе даже к классическому (правда, метисы норовят обязательно прицепить вызывающий красный или желтый галстук).
- Женское черное население, особенно молодое, как мне показалось, более склонно знакомиться с белыми мужчинами: я чаще видел черно-белые пары, чем только черные. Впрочем, это было только два дня, и к тому же центр Парижа, так что мои выводы могут быть и ошибочны. Одевается черное женское население подражая белым, но со вкусом у них проблемы. И это особенно проявляется в пожилом возрасте (черные парижанки старшего и даже преклонного возраста здесь не редкость): они одеты по-европейски (небольшой платок, жакет, юбка, туфли на среднем каблучке), но все это в жутких африканских цветовых комбинациях: сразу все цвета радуги, в горошек и в клеточку одновременно, и в одном флаконе. Мне приходилось прикладывать немалые усилия, чтобы не засмеяться. И что ведь забавно: если пожилые белые парижанки все как один стройные и жилистые, то пожилые черные парижанки все как один необъятных размеров. А ведь молодые парижанки – что белые, что черные – одинаково стройные! (хотя белые будут постройнее все же).
- В Берлине среди молодежи лет до 25 и, может быть, даже до 30, очень модно прокалывать уши, нос, губы, брови и даже язык (!) и вешать туда всевозможные украшения (чаще кольца, но не всегда), причем нередко несколько штук рядом друг с другом. А в Париже ничего подобного я не видел – ни черные, ни белые этим не увлекаются.
- о нравах судить сложно. Но частенько попадались целующиеся пары одного пола.

Парижское метро – это нечто, захватывающее дух:

- Во-первых, оно проходит неглубоко под землей, метров пять-шесть, а не пятьдесят, как в Петербурге, поэтому спускаться нужно пешком.
- Во-вторых, из-за того, что метро неглубоко, то вагоны катаются ... на резиновых колесах (правда, железное колесо тоже есть, но оно используется скорее не для нагрузки, а как направляющая по рельсу). Это чисто французское изобретение предназначено в целях

заботы о памятниках архитектуры: чтобы они не развалились от тряски, которое создает метро.

- В-третьих, если в наших линиях метро или берлинском U-Bahn платформа для пассажиров располагается обычно посередине зала, а с боков к этой платформе подходят поезда, то в Париже все наоборот: посередине зала две линии рельсов, а посадочные платформы сбоку.
- В-четвертых, в парижском метро нет принудительной вентиляции, поэтому духотища там невероятная.
- В-пятых, в Париже я понял, в чем разница между метро и U-Bahn. В метро каждая линия имеет свою индивидуальную железнодорожную ветку и свои станции, и с поезда с других линий на эту ветку и на эти станции не заезжают, – тогда как в U-Bahn железнодорожная сеть и станции общие для всех линий (тот же трамвай, только подземный)
- Раз уж затронул тему метро, то два слова о берлинском U-Bahn. Считать его *untergrund* можно с большой натяжкой, скорее оно уже *unterhimmel*, потому как в значительной части вагоны берлинского метро, особенно в восточном Берлине, бегают под открытым небом почти так же, как и поезда Deutsche Bahn и электрички S-Bahn. Лишь в западном Берлине U-Bahn более оправдывает свое название: там оно проходит уже под землей.
- Еще несколько слов о метро. Так вот, станции метро в Париже расположены очень близко друг к другу – метров 200-300, максимум 400 – поэтому большой скорости поезда не развивают. Сеть линий метро в центре очень плотная, поэтому ветки чрезвычайно извилистые, и поезд едет как змея: находясь в вагоне в центре поезда, на поворотах одновременно можно увидеть и начало поезда, и его конец, и станцию, с которой только-только выехали, и вдобавок впереди в туннеле еще и свет станции, на которую приезжаешь.
- Далее, так как сеть линий метро плотная, то возникают пересечения линий, причем не редкость, когда пересекаются сразу три, а то и четыре линии. В результате под землей построена очень сложная и замысловатая сеть переходов с линии на линию. Когда идешь по такому переходу, ощущение в первый раз такое, будто ты попал в какую-то компьютерную игру, в которой нужно найти выход из лабиринта: во все стороны идут коридоры, одни прямо, другие вверх, третьи вниз.
- Вагоны метро размером с наше, то есть они в ширину меньше, чем в Берлине. Но в отличие от наших здесь в вагонах метро сиденья парные как в автобусе, а не вдоль окон, как у нас. В результате в вагонах довольно тесно, а проход такой узкий, что задеваешь всех, когда по нему проходишь. Кстати, в вагонах метро что в Париже, что в Берлине, что в Москве практически нет рекламы (зато ее полно в вагонах метро в Петербурге); реклама здесь только в залах метро и в переходах. И еще: стены туннелей, по которым ездят поезда парижского метро, так же расписаны граффити (это же надо было туда забраться!).
- И самое главное о метро: оно ужасно грязное, жаркое и пахучее. Грязное от того, что парижане, имеющие слабое представление о чистоте на поверхности, под землей в метро теряют его окончательно: везде пустые банки, бутылки, окурки, обертки из-под сникерсов и вдобавок на скамейках по утрам спят, прикрывшись газетой, люди без определенного местожительства. Жаркое метро от того, что в нем нет принудительного проветривания, и когда поезд едет, то в открытое окно (здесь в вагонах открыты все окна!) врывается не освежающий, а натурально горячий ветер. Ну, и пахучее оно сразу по многим причинам: бомжи – раз; много народу – два; не у всех, как я понял, есть деньги на платные туалеты – три; нет принудительного проветривания – четыре. И все это в совокупности создает зверский аромат, от которого в первый раз не знаешь куда деться, но потом, правда, привыкаешь (а куда деться).

В Париже есть ... бомжи. Прекрасно ночуют на станциях метро и по утрам как ни в чем ни бывало роются в мусорных контейнерах, вынесенных прямо на главные улицы. Но бомжи

эти, как правило, белые. Правда, манерой рыться в контейнерах они все же различаются: есть более культурные, а есть и менее – первые не вскрывают завязанные пакеты мусора, вторые вспарывают их ножом и в результате весь мусор уже не в контейнере, а на улице.

В центре Парижа на выходные днем и ночью сплошное застолье. Первый этаж одни только магазины, кафе и бистро, а так как погода была просто изумительная (я ходил оба дня в рубашке), то все эти кафе и бистро выставляют бесчисленное число столиков и стульев для посетителей на улицу. За столами всегда полно народу – что в полдень, что в полночь. Один раз мы тоже пристроились на 100 франков, из которых половину стоили 0,5 литра пива (15 DM). Вот так вот. Но это уже было дело чести – посидеть в бистро – потом чем будешь хвастаться?

Хотя некоторым из нас есть еще чем похвалиться. Дело в том, что в целях экономии мы наловчились в парижском метро проходить по двое на один билет: паровозиком тесно прижавшись друг к другу. Я проходил таким образом раз пять, и сходило. А вот Жене с Антоном, которые слегка переиграли в этом искусстве, в последний вечер угораздило попасться. И теперь они показывают всем эксклюзивный сувенир – квитанцию за штраф на 265 франков.



Фото 007. Париж, выходной день в середине октября.

Теперь о наших маршрутах по Парижу. Поводырем у нас был Женя, который очень хорошо знает немецкий и может сказать еще несколько фраз на французском. От немецкого, правда, в Париже толку мало: парижане, если только не притворяются, знают его еще меньше, чем я французский. Однако ладно.

В первый вечер мы сходили на Монмартр. Как оказалось, это гора высотой метров 200 в километрах пяти от центра (Cite). На нее можно подниматься фуникулером, но мы решили пешком. На самой макушке стоит собор Секрекёр (на французском это слово воспроизвести не решаюсь: звуки в этом слове примерно такие, как написал, а вот буквы будут совсем другие). Вокруг собора сплошная тусовка, рассказывать нечего. На другое утро мы начали наш обход

снова с Монмартра (правда, на этот раз взбираться наверх уже не стали, так как сэкономили время). Склоны Монмартра – это тоже надо увидеть, просто словами описать сложно. Во-первых, они довольно крутые, поэтому машинам, которые стоят по обе стороны узких улиц, тормоза нужно иметь такие же крепкие как у железнодорожных вагонов. Первый этаж улиц – это одни только магазины. Километры витрин, сплошной базар. Продают, тут же варят, жарят.

Посетили Moulen Roug – тот самый, где снималась Николь Кидман. Ее, правда, мы не видели, но на фоне красной мельницы сфотографировались. Сама улица Moulen Roug (длиной где-то в полкилометра) представляет нескончаемый магазин специфических товаров, а также шоу и кино с этой спецификой. Затем мы заглянули на полчаса во двор Лувра (во внутрь не заходили – хотели обойти как можно больше Парижа), после чего отправились в Cite (это остров на Сене), в котором находится Нотр-Дам-де-Пари. Дьявол (тех, из компьютерной игры) я тоже видел, даже сфотографировал (если только кадр получится, потому как собор довольно высокий). Далее были Латинский квартал и набережная Сены, но мы к тому времени уже получили столько впечатлений, что общая картина как-то смазалась.

Вечером, как раз в момент захода солнца, мы совершили Rundschiiffahrt. Успели посмотреть на набережные Парижа как в лучах заходящего солнца, так и при освещении. Впечатления противоречивые. Одно дело, когда смотришь, как с Эйфелевой башни луч прожектора очерчивает круги в темном небе. Совсем другое – вода в Сене и воздух над ней. Вода отнюдь не кристально чистая (правда, на поверхности ничего не плавает), а воздух над водой – это чистый выхлопной газ, опускающийся сверху от улиц, и временами от него у меня даже пощипывало в глазах (как от обычного угарного газа). Что запомнилось более всего из речной прогулки, так это вид Нотр-Дам-де-Пари снизу (от реки) в темное время суток. Освещают его довольно слабо, поэтому серо-желтые известняковые стены в сочетании с черными крышами дают скверное ощущение, будто ты попал в загробный мир из фильм ужасов. Другие, правда, восхищались, однако мне такое сочетание цветов совсем даже не нравится.

Естественно, что после таких прогулок мы, как когда-то писали в школьных сочинениях в начальной школе, «усталые и довольные, возвращались домой». Спал без задних ног. Но в семь просыпался мгновенно и первый шел завтракать. Немцы приучили к тому, что на завтрак нужно приходить от 8 до 8.15, или позже уже ничего не получишь. Я думал, что и в Париже такой же образцовый порядок, но оказалось, что у них с завтраком можно было и не спешить: другие из нашей группы завтракали даже в 9 часов, когда я снова уже был голоден.

На третий день нас возили в Версаль. Надули на 25 DM. Мы думали, что в эту сумму входит проезд на автобусе в Версаль и посещение залов. Не тут то было. Залы – за отдельную плату. Франков к тому времени ни у кого уже практически не было, хватило бы в лучшем случае на один зал из четырех. Времени у нас было три часа, и мы решили подождать включения фонтанов (по рекламе они должны включаться в 11, а мы приехали в 10). Сначала поболтались по парку. Территория парка огромная, но не слишком выразительная. Мы единодушно сошлись на том, что парки Версаля в подметки не годятся Петродворцу, Павловску или Царскому Селу. Правда, мраморные статуи очень красивые – совершенно белые (интересно, как им это удастся? ведь в Летнем саду Петербурга точно такие же статуи уже давно посерели). А вот фонтаны так и не включили, поэтому довольствоваться пришлось открытками. Такого обмана мы простить не могли, поэтому решили пополнить нашими последними франками не бюджет французского Министерства культуры, а карманы местных торговцев сувенирами.

Напоследок нас завезли на местный блошинный рынок. Тыфу это, а не рынок. В Москве самый средний захудалый мини-рынок и то больше. Запомнился мне этот рынок каким-то странным едким запахом, происхождения которого определить я не смог, но старался дышать пореже. Как мне потом объяснили знающие люди (в этой роли для меня чаще выступал Женья),

это был запах опиума, который жгут специально для того, чтобы привлечь покупателей. Не знаю, я ходил зажав рукой нос.

Исторические памятники в основном построены из известняка, который когда-то был белым, но сейчас приобрел совершенно невыразительный серо-желтый цвет. В итоге впечатления и от Лувра, и от Нотр-Дам-де-Пари, и от Секрекёр, и в особенности от Версаля неяркие и несочные. Не производят они того впечатления, какое производили лет 300-400 назад. Если еще добавить позеленевшие медные крыши, посеревшие памятники и колонны, черную или очень темную черепицу, постаревшее дерево оконных рам, то Париж меня не восхитил.



Фото 008. Да, Лувр такой и есть, если оставить в стороне искусство «соцреализма» (когда я в первый раз увидел его, то первое, что пришло на ум, это были слова: «Ну и ... конюшня!» – да не обидел я этим парижан слишком сильно: в конце концов, не могу же я сказать, что грязный серый цвет – это красиво).

Жизнь в городе – о, да, жизнь – это уже другое. Своеобычный, очень уверенный стиль жизни. Парижане во вкусах ни от кого не зависят. В городе нет ни одной рекламы на английском (про надписи на заборах я уже не говорю), по телевизору исключительно французские фильмы – тогда как в Берлине и значительная часть рекламы, и львиная доля художественных фильмов имеют американское происхождение, разве что перевод немецкий. Город, конечно, грязноват, но если учесть количество народа, которое в нем проживает, и его национальную пестроту (в Берлине все же из неевропейских нацменьшинств широко представлены только турки, да и то в основном они работают в сфере услуг), да вдобавок тучи туристов со всего конца света, то немудрено быть при этом грязным.

Еще, что отличает Париж от Берлина и сближает с ним Петербург. Париж архитектурно спланирован так, что на пересечении главных улиц имеется широкая площадь, на котором стоит обязательно какой-нибудь исторический шедевр. Находясь в середине такой улицы, упирающейся концами в эти исторические шедевры, то сразу видишь по меньшей мере два из них: например, Триумфальную арку и «чертово колесо», или опять же то самое колесо и

Пантеон, или Дворец инвалидов и Эйфелеву башню и так далее. От этой своеобразной архитектурной «паутины» возникает чувство обозримости и понимания города, – тогда как в Берлине, в котором каждый памятник стоит сам по себе, совершенно изолированно, и никак не связан с другими, не покидает чувство ощущения, что город не продуман, построен хотя и добротнo, но наспех, и соответственно я до сих пор толком не ориентируюсь в этой архитектурной каше. А в Париже, хоть там и мы пробыли два дня, но как я понял, ориентироваться научиться можно гораздо лучше и быстрее. Далее, Берлин – железный город, благодаря своей организованности более похожий на очень чистый и опрятный цех завода металлоконструкций, в котором повсеместно установлены для экологии кадки с кактусами и иной зеленью, чем на город с богатой историей и архитектурой. Чем еще Берлин напоминает крупное машиностроительное производство, так это своей транспортной системой. Если в Москве, Петербурге или Париже оно двухуровневое (первый уровень – метро, второй уровень – это собственно улицы города с автотранспортом и трамваями; в наших городах еще троллейбусы), то в Берлине оно уже трехуровневое. Первый и второй уровень те же, что и в наших городах и в Париже, а вот третий уровень уже уникальный: оно образовано железнодорожными линиями, по которым катаются поезда Deutsche Bahn, электрички S-Bahn, а также отчасти поезда U-Bahn, – и приподнято над всем городом метров на пять-шесть и выше на путепроводах, эстакадах и насыпях.

Если Париж и грязноват, то этого уже не скажешь о населенных в пунктах в пригороде Парижа: они такие же чистые, как и в Германии. Правда, французы вообще не любят почему-то яркие цвета. Если в Германии абсолютно все стараются разукрасить немыслимым количеством красок (даже панельные дома пестрые, а в частных домах, как правило, преобладает сочный белый цвет с ярко-красной черепицей), то во Франции красок немного, все выглядит немного серым и тусклым, да черепица или коричневая, или блекло-красного цвета. Но вот в архитектурных формах французы дадут сто очков вперед. В Германии дома, офисы и производственные объекты большей частью имеют прямоугольную форму, реже с цилиндрическими торцами и фасадами, и окнами строго на одном уровне по всему зданию. В Париже буйствует фантазия: такие строительные композиции увидишь, что только головой качать, – представлены абсолютно все геометрические формы и тела, причем в совершенно немыслимых комбинациях. Например, высотный дом в форме обычного параллелепипеда в верхней части завершается половиной цилиндра, и в этой половинке находится еще три-четыре этажа.

Ехали мы обратно в Берлин от одного придорожного кафе до другого: ребята каждый раз выходили за очередной порцией сухого вина (оно во Франции ненамного дороже минеральной воды, которая, кстати, вовсе не минеральная, а совершенно пресная). Если сама официальная граница между Францией и Германией практически не заметна, то фактическая, особенно ночью, видна очень даже хорошо. Пересекали мы границу уже около 11 вечера. Так вот, если все французские города были залиты огнем рекламы и уличного освещения, а в домах повсеместно горел свет, то в Германии темень – хоть глаза выколи: рекламы почти нет, улицы освещены скупо, а дома стоят уже темные (все спят). Пока ехали по Франции, водитель еще придерживался каких-то ограничений скорости, а как въехали на немецкий автобан, то разогналсЯ так (торопился попасть в Берлин к 7 утра) и набрал такую скорость, что верхний этаж раскачивало, наверно, на метр влево и столько же вправо. Из-за этой качки, когда заснул, я заработал вторую очень приличную шишку (первую еще на Эйфелевой башне).

КОПЕНГАГЕН

Попробую расписать, как мы съездили в Копенгаген (по-русски), Köpenhagen (по-немецки) и København (по-датски):

- Путешествие длилось с 5 часов утра в субботу до 12 часов ночи в воскресенье. Из них ровно 12 часов ушло, чтобы добраться туда, и столько, чтобы обратно. В гостинице мы провели время с 11 часов вечера в субботу до 8 часов утра в воскресенье. Значит, чистого времени на осмотр города и его достопримечательностей остается 10 часов.
- За это время мы обошли исторический центр города во всех возможных направлениях и еще успели заглянуть в музей восковых фигур мадам Тюссо (точнее, копенгагенский филиал этого музея). Молю всевышнего, чтобы фотографии получились (вчера отдал на проявку). Эта моя просьба исключительно актуальна, потому как *meine Kamera ist kaputt*. Видимо, за пять лет она поработала настолько, что теперь выявилось сразу два дефекта. Во-первых, часто сбоят диафрагма или выдержка (точно не знаю, что именно), из-за чего получаются размытые кадры (только в гамбургской серии три случая такого брака); во-вторых, при обратной перемотке отснятой пленки не вытягиваются последние кадры, что приводит к тому, что батарея, замкнутая на электродвигатель, просто моментально садится, а пленку тем не менее приходится вытаскивать в темноте в ванной и доматывать уже вручную. Одну из пленок я почти наполовину замотал сам.
- В дороге мы испробовали огромное количество видов транспорта: трамвай, Schnell-Bahn, морской паром, автобус, такси, электричку, пригородный поезд на тепловозной тяге. Остались неиспользованными только велосипед, лошадь и самолет.
- По дороге на Росток бросается в глаза множество закрытых предприятий – не только сельскохозяйственных, но и промышленных и железнодорожных. Значительная часть из них растащена и разобрана (оконных рам почти нигде уже нет), везде валяется старая техника. Теперь понятно, почему в новых землях Германии безработица составляет 15-20%, что в два раза выше по сравнению со старыми землями. Когда мы ездили в Гамбург (это тоже северное направление, как и Росток), то вдоль автобана, который проложен в пустынной местности, вдали от населенных пунктов, я не мог увидеть такого запустения, а вот вдоль железной дороги она видна невооруженным глазом. Уже спустя месяц я узнал, что уровень промышленного производства в восточных землях до сих пор составляет 70% от уровня 1989 года. Обнаружилось и другое: в сельской местности возле многих домов имеются маленькие огородики, почти как у нас в средней полосе. Но в целом чисто, аккуратно.
- В Ростокском порту у нас и по дороге туда, и по дороге обратно возникла почти двухчасовая пауза; это была единственная крупная потеря времени по дороге; во всех остальных случаях потери на ожидание при переходе от одного транспорта к другому не превышали 15 минут. На пароме мы были единственные пассажиры, которые зашли туда пешком; все остальные заезжали туда или на личном транспорте, или в туристском автобусе.
- Народу осенью немного, но летом, надо думать, ездит народу тут куча. На верхних палубах очень просторные помещения: салон человек на 200 (для обозрения морской глади), кафе (но туда мало кто ходит; во всяком случае, экономные немцы не ходят, и сидят там разве что датчане и скандинавы, у которых алкоголь сумасшедше дорог), два шопа дьюти-фри – продовольственный и промтоварный. Считается, что эти шопы свободны от налогов, и потому товары в них стоят дешевле. Но это опять же кому как. Забегая вперед, скажу, что в Копенгагене, да и в Дании в целом, наверно, тоже, цены заметно выше, чем в Германии, и особенно на алкоголь (к тому же в Копенгагене непросто найти в супермаркетах крепкие напитки).
- В итоге датчане буквально с первых минут после посадки на паром оккупировали дьюти-фришоп, сметая оттуда пиво и спиртные напитки по два-три ящика. Мы выпили взятый в

дорогу коньяк, после чего взяли лист бумаги, написали свои пожелания и отправили эту «почту» в бутылке за борт. Антон заметил, что «это письмо Вас ничему не обязывает»; Миша посоветовал «не засорять природу, мать вашу»; Женя написал длинное философское послание на английском, а я, глядя на него, постарался блеснуть на немецком «senden Sie bitte Ihre Antwort auch mit Wasserpost» (пришлите, пожалуйста, Ваш ответ тоже бутылочной почтой).

Привезли нас в Данию в Gedser. Это такая глушь, что нет слов. Народ на пароме, что был на своих автомобилях, сразу же умчался в глубь страны, а мы впятером остались. Ладно, на побережье Дании немецкий знают примерно так же, как и мы, поэтому сравнительно легко удалось объясниться. Узнали, что сначала нужно ехать на автобусе километров 20 до станции, а уже оттуда на поезде в столицу. Здесь мы впервые познакомились с датской валютой. Она в 3,9 раза дешевле марки; металлические деньги имеют посередине дырочку. И в автобусе, и на поезде мы ехали в Дании по сельской местности. Может быть, кроме Копенгагена, у них других городов нет. Впечатления такие:

- Лес заметно более осенний, чем в Берлине – красный и желтый. Северная широта чувствуется сразу, хотя какой это север: Копенгаген на широте Москвы. Деревья почти сплошь лиственные, леса практически не сохранились, в основном лесополосы и лесонасаждения, причем каждое дерево в этих насаждениях имеет табличку с номером (хорошо, если это номер, а вдруг дереву дали собственное имя?). Близость моря и соответственно постоянно дующего с моря западного ветра чувствуется сразу: деревья слегка наклонены с запада на восток. Стволы деревьев невысокие, корявые;
- Сила ветра сказывается и на строениях. Ветряки, которых здесь едва ли не больше чем деревьев, имеют в два раза более короткие ноги, чем в Германии или во Франции. Дома в сельской местности главным образом одноэтажные и сравнительно низкие: видимо, при таком ветре, какой здесь господствует, большой дом просто не протопить: все тепло будет вылетать через стены и окна.
- О домах: большей частью они старые, лет 30-50, не меньше. Дома кирпичные, но мне показалось, что стены немного толще, чем в Германии; крыши черепичные, но черепица большей частью темно-коричневого цвета, красный цвет тоже есть, но он не преобладает, это главным образом недавно построенные дома. Архитектурный вкус у датчан отсутствует начисто, причем не только в селах, но даже и в городах. Такая прижимистость во всем, что только ахать: типичный сельский дом – это параллелепипед, в котором живут, и сверху треугольная призма, представляющая некое подобие крыши. Не только вторые этажи, но даже мансарды и то редкость. Краски не используются вообще. Иногда встречаются деревянные заборы, но они все почему-то темно-коричневого, переходящего в черный, цвета, так что у меня даже появилось смутное подозрение, что они выкрашены тем составом, которым у нас обмазывают деревянные телеграфные столбы, чтобы они дольше стояли и не гнили.
- Бывает так, что дома стоят кучно, но бывает и так, что они стоят по отдельности. Но кучно стоящие дома все равно селом назвать трудно – как правило, дома ориентированы кто во что горазд (один дом на юг, другой на север, а третий вообще куда-то на луну). Улиц в сельской местности нет вообще. Только один раз заметил некое подобие улицы: десять или чуть больше совершенно одинаковых домов, выстроенных в ряд, причем это совершенно новые дома. Дворы очень маленькие, правильнее даже сказать, что возле кучно стоящих домов их как таковых нет: расстояние между домами метров пять, не более. Сами дома тоже очень скромные по размерам: у нас у некоторых даже баня, не говоря уже о летней кухне, будет больше. Отопление, скорее всего, газовое, но возле некоторых домов я видел поленницы дров (совсем как у нас) – сложно сказать, для печи или для камина, но в этих домах дымовые

трубы есть. Хозяйственные постройки имеются главным образом возле отдельно стоящих домов (расстояния между такими домами порядка полукилометра), причем все эти постройки под одной длинной крышей. Землю экономят как могут и стараются как можно больше отдать под посевы;

- Поля в основном убраны. Сейчас убирают турнепс: большой такой комбайн ходит и выкапывает. Людей нигде не видно. О домашних животных: коровы очень крупные, есть стада овец (их, кстати, я ни разу не видел ни в Германии, ни во Франции), лошадей немного. До сих пор думал, что лебеди живут исключительно в пресноводных водоемах, но оказалось, что это не совсем так: заметил несколько штук в море (правда, возле самого берега), когда поезд ехал по мосту. Собак не заметил; впрочем, в Германии их тоже не слышно. Как сказал Миша, который первую часть своей стажировки провел в заповеднике возле границы с Польшей, вот там, то есть в Польше, собак несметное количество: по ночам, мол, на той стороне Одера стоит натуральный собачий вой.
- Еще о сельской архитектуре: абсолютно нигде нет ни одной церкви. Во Франции, к примеру, в населенных пунктах, где более десятка домов, культовое сооружение обязательно;
- Об автомобильных дорогах. Узкие, буквально под две машины. Понятия об обгонах здесь не имеют, ездят друг за другом со скоростью 70 км. По обеим сторонам дороги отведено полметра для велосипедистов; в некоторых местах для них даже выложена отдельная асфальтированная дорожка шириной метра два с половиной, причем она также разделена на две полосы белой линией. Дорожные знаки заметно ниже ростом, чем в Германии: надо думать, тоже из-за сильного ветра;
- О железной дороге: в Дании на железных дорогах, судя по всему, тепловозная тяга. Наш поезд делал стабильно 70 км в час. Больше тепловоз не выдаст, да и есть резон в маленькой скорости: шпалы под рельсами деревянные, да к тому же пролежали они в земле лет 50, не меньше, — словом, экономия феноменальная. Впечатляет железнодорожный мост, по которому мы ехали с одного острова на другой: пять минут поезд едет только над водой. По всей длине железная дорога (впрочем, автомобильная тоже) ничем не огорожена — видимо, потому что здесь нет лесов, и соответственно некому выбежать на дорогу.

Приехали мы в Копенгаген уже под вечер, в пять часов. Было уже темно, поэтому в первый день мы почти не фотографировали (только один снимок — русалка возле набережной). Город, точнее, его историческая часть, довольно уютен и своеобразен. Правда, вечером он довольно сильно замусорен, но утром к 10 часам был уже снова вылизан. Исторический центр полностью отдан для пешеходов. В первый вечер мы, как и планировали, прошли его от вокзала до другого конца исторического центра (там находится русалка), а также побродили в направлениях, перпендикулярных нашему главному маршруту. Итак, что представляют из себя достопримечательности Копенгагена, если оценивать их невооруженным глазом туриста, промчавшегося по этому городу со скоростью человека, опаздывающего на работу:

- Во-первых, очень симпатичные дамы, и чего нельзя сказать о мужчинах. Дамы здесь даже симпатичнее, чем парижанки. Но что больше всего порадовало, так это то, что здесь женщины носят женскую одежду (платья или юбки), а мужчины мужскую. Кроме того, одежда сравнительно светлая, и многие ходят в длинных светлых или белых плащах. Да, об украшениях. Если в Берлине молодежь поголовно увешана серьгами разного калибра, то в Копенгагене, как и в Париже, таких украшений немного, практически нет.
- Копенгаген — дорогой город по сравнению с Берлином. Париж, конечно, дороже, но на то он и Париж. На сувениры на этот раз мы уже кидались: денег было элементарно жалко. Ограничились собственными фотографиями, парой монет, да еще в пивбаре обменялись автографами на картонных подложках, которых кладутся под пивные бокалы;
- На ночь мы отправились искать гостиницу. Нашли быстро двухзвездочный отель, за

который с каждого из нас содрали по 60 марок (в Париже, уж насколько он дорогой город, в такую сумму нам обошлись две ночи). Гостиничный сервис ощутимо более плохой, чем в Париже, во всяком случае, на две звезды он, конечно, не тянул. Чисто, но обхождение с гостями сугубо в деревенском стиле, без малейшего шарма. Мы «отомстили» на другое утро. Как оказалось, в гостинице гостям положен завтрак. Но не кофе с круасаном, как в «Пориже», а шведский стол, с которого каждый берет то, что ему нравится, и берет столько, сколько он захочет. Что, собственно, мы и сделали: впятером обчистили этот шведский стол человек за 15, не меньше. «Урожай» сложили в пакет, и с этим запасом отправились вновь по городу. У нас оставалось четыре часа;

- На наше счастье, первая половина второго дня была удивительно солнечной. Ни одного облачка, даже не было ветра, поэтому погода напоминала скорее начало сентября в наших широтах, чем начало ноября. Рысью мы промчались снова по вчерашнему маршруту, щелкая на каждом углу фотоаппаратами. Возле музея рекордов Гиннеса сфотографировались рядом со статуей самого высокого человека (272 см). Я дотянулся рукой только до его плеча.
- Наш маршрут мы завершили в музее восковых фигур мадам Тюссо. Я сделал несколько фотографий; надеюсь, что аппарат не подвел. Запомнились два зала: один, посвященный американским артистам, и другой, в подвале, зал ужасов. Что касается американских актеров, то они оказались сплошное разочарование: Брюс Уиллис ростом даже немного ниже меня, а Шварценеггер вовсе не гигант и силач каких мало: рост у него только 180 см (у меня 175). Что касается подвала ужасов, то это конечно, веселее: вокруг все стонет, хрюкает, рычит, плачет; привидения бегают; показывают казни на электрическом стуле или гильотину, как она голову отчекрывает; смерть с косой и т.д., и т.п. Тут я уже не фотографировал: такие сюжеты удовольствие не для меня, хотя другие и восторгались.



Фото 009. В музее мадам Тюссо мир широко представлен, и не только в переносном смысле...

- Об архитектуре города – отдельно о церковной и о светской. Сначала о церковной. Насчет ее я думал, что ее нет только в сельской местности, но ее оказалось мало и в столице. Памятников-то много, спору нет, да вот трудно назвать их творениями зодчества. Все церкви (было только одно исключение, об этом я тоже скажу) представляют собой все тот же сельский дом (длинный параллелепипед плюс сверху треугольная призма, уложенная боковой гранью на параллелепипед), только увеличенный многократно – вот и все искусство. Эти сооружения увенчаны сверху одним или двум художничным шпильми в форме четырехгранной призмы.
- Что датчанам по барабану, есть всевышний или нет, я понял, когда увидел одну такую церковь с двумя шпильми (я ее сфотографировал): на более низком шпиле был крест (!), а на более высоком петух (!!). Причем если петух был сделан даже с кокетством, то крест представляет зрелище довольно таки забавное: две палки крест-накрест, – у нас в деревнях деревянные кресты на кладбищах и то изящнее. Правда, в середине столетия датские правители спохватились, что не очень хорошо строить церкви в том же стиле, что и купеческие склады (København переводится как «купеческий порт»), и построили одну церковь в классическом стиле. Пытались, видимо, сделать что-то похожее на собор св.Петра в Риме, но промахнулись с размерами центрального купола. Он получился такой огромный по отношению к самому зданию, что собор напоминает больше мечеть Омара в Стамбуле, чем римский собор св.Петра. Наконец, есть в Копенгагене и одна православная церковь, причем, судя по туристской карте, тоже относимая к памятникам архитектуры. Но когда я ее увидел, то про себя выругался и не стал даже фотографировать: совершенно безвкусное творение, с абсолютно непропорциональным размерами центрального и четырех боковых куполов.
- Что касается светских сооружений средних веков и новой истории, то все они достаточно однообразны: длинное горизонтальное строение и одинокий шпиль (чаще в центре) – что-то обликом напоминающее наши железнодорожные вокзалы, построенные в 50-х годах. Словом, общей гармонии в композиции нет, а стало быть, архитектурным творением назвать эти строения язык как-то тоже не поворачивается. Хотя много скульптур львов и других животных, причем имеются даже крокодилы (скульптур животных больше, чем статуй коронованных особ – Дания до сих пор королевство), причем некоторые довольно оригинальные. Производит впечатление форт (кремль по-нашему).



Фото 010. Копенгаген. Форт, протестантская кирха, 200 м до русалки. Ноябрьское утро.

Правда, я не уверен, оборонялся ли когда-либо этот форт от чужеземных нашествий, но он симпатичный: высокий вал, окруженный рвом с водой, пушки на бастionaх, настоящая мельница, красные казармы, мощеный плац. Недалеко от цитадели находится знаменитая русалка; мы сфотографировали ее еще раз.

Более всего меня поразила и даже заставила улыбаться одна улица, вернее несколько параллельных переулков, выходящих на более главную улицу. То, что один из этих переулков назывался «Krokodilengade», еще ничего («Gade» в переводе с датского не «гад», а улица). Интереснее то, что переулки эти выходили на главную улицу не перпендикулярно, а под углом примерно градусов та 45. Так вот, торцы домов, которые выходили тоже на главную улицу, тоже были ориентированы к своим главным осям под углом 45 градусов, то есть один из торцевых углов дома был тупой и равнялся 135 градусам, а другой острый и соответственно 45 градусов. Словом, торец дома напоминает острие стамески, положенной набок (когда писал это строки, то вспомнил, как в 1984 году один ленинградец-ветеран обозвал стамеской памятник, украшающий Московский проспект при въезде со стороны Пулковского аэропорта). Что, интересно, в этих домах ставили в этот острый угол? Треугольный стол? Или треугольный стул? Сказать трудно, но, во всяком случае, математический город и Виктор Перестукин из страны невыученных уроков вспоминаются сразу. Жаль только, что видел я эти дома вечером, когда фотографии делать было темно, и я могу только описать увиденное, но показать – увы;

- Современная архитектура примерно такая же, какую можно увидеть в крупных городах Европы. Ничего выдающегося. Дороги в городе хорошие, но в Берлине они будут лучше. Очень много велосипедов, просто невероятно много. Стоянки под велосипеды даже двухэтажные, но мест все равно не хватает, поэтому возле вокзала велосипеды валяются как попало, только заднее колесо перехвачено замком. Кстати, ездят в основном дамы.
- о национальном составе: мало цветных, турок тоже сравнительно немного.

В двенадцать мы сели на поезд и отправились в обратный путь. Он был немного

сложнее: мы не были уверены, сможем ли состыковать в Дании автобус после поезда и паром. Так и оказалось: автобус отходил слишком поздно, и мы на паром, который отходил в три часа, не успевали. Конечно, до Германии мы могли бы поехать и позже, в пять часов, но в таком случае мы ехали бы уже на поезде в ночь с воскресенья на понедельник, а это означает, что наш *Schöne Wochenendticket* не действует, и соответственно вместо 8 марок с носа нам бы пришлось заплатить по 80. Пришлось добираться в порт на такси, но оно обошлось нам лишь в полтора раза дороже, чем обошелся бы автобус. Так что мы ничего почти не потеряли. В порт приехали вовремя, и уже на пароме отвели душу за все двухдневные переживания и мотания бутылкой «Абсолюта». На пятерых самый раз. Разговорились так, что своим шумом перекрыли весь остальной зал. По приезду в Росток опять сидели два часа в ожидании электрички, а дальше ехать было уже дело техники.

Я уже говорил, что немцы довольно своеобразно ведут себя в вагонах общественного транспорта, в частности, им свойственно сидеть за двоих, а стоящим при этом делать вид, что все в порядке. Так вот, в Дании ничего подобного я не заметил. Обратно я ехал в полупустом салоне для некурящих, тогда как четверо наших сели в салон для курящих. И тут я заметил, что никто из датчан – а главным образом это были молодые дамы – не снял обувь и не развалился в сиденье. Все сидели очень смирно и тихо. Уж на что немцы ведут себя тихо в вагонах метро и электричек, так датчане вообще или говорят чуть ли не шепотом, или вовсе молчат, причем молчат даже люди, судя по всему, очень близкие друг другу.

Пожалуй, о Дании все. Маленькая уютная страна, которую во внешнем мире мало что волнует. Живет своим миром, и, надо думать, вполне довольна этим.

АМСТЕРДАМ

Позади почти двухдневная поездка благодаря Жене в Амстердам. Правда, непосредственно в столице Голландии мы провели 16 часов, а остальные 30 мы были в пути.

Мои приключения начались еще в обменном пункте на Alexanderplatz. Придя туда, я никак не мог вспомнить ни то, как называется валюта, которая потребуется в Амстердаме, ни то, в какой стране он находится. Я почему-то думал, что Амстердам находится в Бельгии. Поэтому первый вопрос, который я задал на обменном пункте, звучал так: Амстердам находится в Бельгии? На что мне ответили: Нет, в Голландии. Тогда я сказал: мне, пожалуйста на 100 марок валюту, которая ходит в Амстердаме. Так я достоверно узнал, что Амстердам находится в Голландии, а также впервые познакомился с голландскими гульденами, центами и пенсами.

Эта поездка запомнилась уровнем организации дороги туда и обратно. Согласно обещаниям турфирмы, мы должны были затратить на дорогу в один конец всего 12 часов – мы же потратили туда на 3 часа больше, а обратно так и вовсе на 5 больше.

Мы успели отъехать от Берлина только на 160 км (даже не доехали до Магдебурга, где нас ожидала часть нашей группы), как у автобуса отказал двигатель. Отключилось все, даже аварийное освещение (а дело было уже после 8 вечера). Водитель включал аварийное освещение время от времени буквально на пару минут (стало быть, у него и аккумулятор был дохлый). Турфирма вызвала для нашего спасения не другой автобус, а ... техпомощь. Те приехали довольно быстро, но полтора часа возни под автобусом им ничего не дали. Тогда наши организаторы вызвали такси и по трое-четверо (хорошо, что из Берлина нас отправилось только 19 человек – остальные садились по несколько человек всю дорогу до границы с Бельгией) вывезли нас в самый ближайший придорожный макдональдс. Мы надеялись, что за такой ущерб они хотя бы угостят нас стаканом пива. Какое там! Еще полтора часа мы проторчали в этом макдональдсе. Я уже готов был заявить в сердцах представителю турфирмы: Scheiße ihre Reise! – но сдержался. И зря, потому что поводов для такого заявления потом было более чем достаточно.

Но как бы там ни было, в Амстердам мы приехали. Правда, не в 6 утра, как было обещано, а в 9. Но так как мы болтались потом по городу до часу ночи, то времени устать хватило. Тем более что второй автобус, который турфирма подсунула нам в качестве замены, был еще хуже. Не иначе, он был создан для японцев, потому как ноги у меня, уж на что я среднего роста, никуда между сиденьями влезать не хотели, и всю ночь я провел в диагональном положении, вытянув ноги в проход. Слава богу, что проход для меня еще достаточно широк, а вот Антону было хуже всех: ему с его 195 см роста и прохода не хватало. Что рассказывать об Амстердаме, даже не представляю. Провинциализма Берлина или Гамбурга нет, буйства фантазии Парижа нет, купеческой скупости Копенгагена тоже нет. Поэтому Амстердам оказался первым городом, где я не смог даже истратить целую пленку – нащелкал где-то кадров 15-20. А если среди них есть испорченные, то я, право, не знаю, что у меня и получилось. Но и то, что снимал, ничем не напечет европейскую метрополию. Дело в том, что здесь очень много покосившихся домов (грунт неустойчив), поэтому половина моих фото посвящена этим домам: наклон влево, наклон вправо, наклон вперед с поворотом налево (или направо) и т.д.

Проехались по каналам и рекам города. Все откровенно зевали, чуть-чуть развеселило только пиво «Амстел» (благодаря Амстердаму я узнал, что этот сорт пива получил свое название от реки Амстел, которая тут протекает), но и то я несколько раз умудрился на пару секунд заснуть (впрочем, примерно так же чувствовали себя и Женя, и Антон). Потом наведались в музей Ван-Гога. Единственные два впечатления, которые я оттуда вынес, состояли в следующем: а) во времена Ван-Гога, то есть полтора столетия назад, дома в Амстердаме тоже уже всюю

кренились: на его картинах можно заметить стяжки, которыми изнутри укрепляют разбегающиеся стены; б) Монмартр в Париже сто лет назад напоминал больше садово-огородный участок, чем место времяпрепровождения парижской богемы, людей свободных профессий и туристов.



Фото 011. Город кривых домов – Амстердам. Хорошо видны скобы на стенах домов: это стяжки, которыми изнутри укреплены дома (чтобы фасад не убежал на улицу). Можно видеть по крайней мере три дома с разным углом наклона; особенно большой у дальнего белого.

На наше счастье, день был умеренно-прохладный, без дождя, поэтому болтаться по узким улицам исторического центра было не так скучно.

Да, чуть не забыл еще об одной достопримечательности Амстердама: он превосходит все европейские столицы и немецкие города, которые я уже видел, по количеству велосипедов. Здесь их просто невообразимо много: возле вокзала специально оборудованная в форме моста над водой стоянка длиной метров двести и шириной метров двадцать сплошь заставлена велосипедами. Для велосипедистов отведена на тротуаре полоса, но не метр шириной или меньше, как в Берлине, а метра полтора-два. И ездят горожане (правда, большей частью горожанки) на велосипедах тоже будь здоров: здесь куда больше шансов попасть под велосипед, чем под автомобиль.

В историческом центре автомобилей вообще немного, автобусов считанное количество, а все массовые перевозки делаются на трамваях. Причем их очень много, рельсов во всех направлениях еще больше, а так как трамваи ходят тихо, то когда переходишь улицу, головой приходится крутить во всех направлениях – а не вынырнет ли из-за угла трамвай, формами напоминающий бронепоезд. Судя по всему, внутреннее убранство трамваев в Амстердаме оставляет желать лучшего (внутри не заходил, поэтому обобщаю только наблюдения, сделанные через окно): никакого электронного табло нет и в помине, немного тесно, двери узкие, сиденья довольно обшарпанные и плюс ко всему кондуктор с кассовым аппаратом для продажи билетов (в Германии даже в трамваях и автобусах, не говоря уже об остановках U-Bahn и S-Bahn, везде автоматы для продажи билетов: ты ему деньги, а он тебе в ответ билет и сдачу).



Фото 012. Мост через Амстел (в реке вода, не пиво). Просто уникальный кадр, что, впрочем, я заметил уже в Сыктывкаре. Обратите внимание на редчайший для европейских метрополий случай: у велосипеда позади меня нет переднего колеса. Как сказал бы в таком случае Иа, «наверно, его кто-нибудь стащил...»

О внешности и нравах голландцев судить сложно. Скорее всего, в историческом центре самих голландцев особенно-то и нет: его больше заселяют туристы вроде нас. Конечно, на велосипедах катаются в основном местные, но это уже стало настолько привычным, что я, честно говоря, ровным счетом ничего не могу сказать, как же выглядят настоящие голландцы. Один раз, увидев мулату с заплетенными в косички волосами, Женя пошутил: вот идет истинный стопроцентный голландец.

Негров, кстати, здесь тоже изрядно, но они несколько другой масти, чем в Париже: там в основном был представлен африканский континент, а здесь большей частью негры, и то не чистые, а больше мулаты или метисы, с американского континента или из района Карибского моря. Суть их общественно-полезной деятельности состоит в продаже наркотиков крепче марихуаны, потому что последнюю можно здесь купить свободно в любом кафешопе за 5-7 гульденов. И соответственно накачаться до умопомрачения. А в результате в историческом

центре в кафешопках, где можно угоститься марихуаной, не подают пива и тем более крепких алкогольных напитков. Только кофе. Чтобы не слишком быстро отваливались. Но все равно отваливаются, поэтому ближе к ночи Амстердам получает свою отличительную метку, которой нет в других городах: в переулках с кафешопками не редкость блевотина.

Обратный путь был покруче дороги туда. Во-первых, нас повезли через Бремен и Гамбург, что вообще в стороне от направления на Берлин, а затем для полного счастья еще и завернули в Магдебург (хорошо, что хоть не в Мюнхен) – словом, турфирма просто потеряла совесть на оптимизации своих турперегонов за счет времени туристов. Но ладно. От Гамбурга до Берлина по прямой можно доехать, и то очень не спеша, часа за четыре с половиной (там мы уже ездили полтора месяца назад). Так вот, из Гамбурга мы выехали в восемь, а в Берлин приехали только ... в три часа. Сначала под Ганновером (это тоже не на прямой к Берлину, а весьма даже в стороне) мы попали в пробку. Теперь я знаю, что такое Stau: почти полтора часа со скоростью черепахи. Но когда мы выбрались, то водитель умудрился заехать куда-то не туда, и потерял на этом еще полчаса. Затем он начал догонять время. И доигрался: на окне чуть впереди меня снаружи отскочила уплотнительная резина, и стал слышен довольно-таки неприятный писк. Потому как народ в основном спал (Женя с Антоном, оказывается, даже не заметили, что мы проторчали в пробке уйму времени), то на это обратил внимание только я. Окно, как я сообразил, было не заводского монтажа, а установленное после аварии, и установленное кое-как. Потому как автобус довольно большой, и вентиляция работает очень интенсивно, то внутри автобуса создается повышенное давление воздуха, тогда как снаружи на довольно приличной скорости порядка 120-130 километров вдоль длинной боковой поверхности автобуса возникает зона достаточно низкого давления. И вот в результате комбинации всех этих трех факторов (повышенное давление внутри салона, кое-как поставленное стекло, пониженное давление снаружи) одна уплотнительная резина отошла. Водитель, видимо, что-то сообразил неладное, потому что абсолютно перестал вентилировать салон (из-за чего там стало невообразимо жарко; хорошо еще, что мы сидели ближе к концу автобуса, там прохладнее, а в передней части, надо думать, публика чувствовала себя как в сауне), и сбавил скорость. Так не спеша мы добрались в Магдебург, до очередного Pinkelpunkt (что означает это слово, я узнал только по возвращении в Берлин, когда заглянул в словарь Langenscheidt, купленный в Kulturhaus Dussmann: в этом словаре много таких слов, которых не печатают в наших словарях). Я вышел из автобуса, обошел его и подошел к окну, которое начало терять герметичность. Так и есть: резина болтается. Тут подходит водитель и тоже смотрит на стекло. Я показываю ему и говорю: видишь? А тот пожимает плечами. Я удивился такой реакции и обругал его; правда, по-русски, но по его взгляду мне показалось, что он понял. Однако я попросил его отключить отопление в салоне (когда водитель отключил вентиляцию, отопление он не отключал). И что потом сделал этот умник? Он включил обратно вентиляцию, при этом у меня было такое ощущение, что он стал подавать в вентиляцию ... теплый воздух. Пришлось снять и куртку, и джемпер, но все равно было невыносимо жарко. А результат не заставил себя долго ждать. При принудительном проветривании от злополучного окна отскочила еще одна резина, причем так резко, что какой-то момент даже стекло завибрировало. Я подумал: все, сейчас оно вылетит, и куковать нам в этом трижды несчастном автобусе до второго пришествия. Слава богу, обошлось. Но тут проснулась соседка впереди, которая как раз сидела в сиденье возле этого разваливающегося окна, стала потягиваться, да еще при этом уперлась локтем в стекло. Я чуть не завыл. Если бы это было в России, я бы, конечно, заорал: не делай этого, сейчас без стекла останемся! Но я был в Германии, и ограниченный словарный запас не позволил высказаться достаточно эмоционально. Пришлось промолчать. На мое (и ее тоже) счастье она беззаботно заснула дальше, а я остался сторожить, в сколько же километрах от Берлина мы остановимся. Хвала Всевышнему, обошлось.

Так что Амстердам мне запомнился больше феноменальным количеством дорожных

неурядиц. Я думаю, что для чрезмерно отлаженной и заорганизованной Германии это симптом: в таких излишне регулируемых системах любой сбой особенно опасен в силу того, что народ избалован тем, что все заранее абсолютно предусмотрено и соответственно не очень готов ко внештатным ситуациям, и попадая в них, ведет себя не всегда оптимально, не очень хорошо просчитывает ситуацию и находит далеко не самый лучший выход из положения. Еще когда мы ехали в Амстердам, то в остановившемся внезапно автобусе после часа ожидания у меня был такой разговор с соседкой-немкой:

Вы часто путешествуете? – Да.

Такое приключение с вами в первый раз? – Да.

Вы недовольны? – Нет.

Удивительная публика эти немцы. Я думаю, случись такой трехчасовой простой в России, туристы просто растерзали бы представителя турфирмы.

Отдельно о моих поездках по Германии: Гамбург, Лейпциг, Кобленц.

ГАМБУРГ

Съездили удачно: повезло с погодой. Весь день сияло солнце. Впечатления:

Немецкие автобаны, конечно, произведение архитектурно-строительного искусства. Однако показывать чудеса этого искусства немцам помогает природа. Дело в том, что вся северогерманская низменность, по которой мы проехали 300 км (столько от Берлина до Гамбурга) – это ровная как стол равнина: ни одного хотя бы подъемчика или спуска, и ни одного метра насыпи или выемки по естественным соображениям (они есть только тогда, когда пересекаются две дороги в двух уровнях).

Автобаны максимально рассчитаны на безопасность: по всей длине дороги, по которой мы ехали, посередине проходит зеленый островок шириной метра полтора-два (вроде того, какой когда-то был на Коммунистической и на Октябрьском; потом их убрали). Но это не все. Кроме зелени, на этом островке сооружен капитальный барьер высотой где-то под 90 см: это обычные металлические ограждения, какие стоят вдоль наших дорог на поворотах да в долинах глубоких ручьев. Однако этих ограждений два ряда, причем они установлены параллельно где-то на расстоянии 1 м друг от друга и вдобавок через каждый метр (подумайте: 300 км – это же 300000 метров, а сколько в Германии таких банов?) соединены поперечной балкой из профиля. Словом, барьер что надо. Тяжелый грузовик или двухэтажный туристский автобус он, конечно, не остановит, а только снизит скорость, но вот для легкового автомобиля на скорости до 150 км это практически непробиваемая преграда: если легкой автомобиль потеряет управление, то столкнувшись с барьером, он уже не вылетит в зону встречного движения и не устроит там кашу из десятка и то и более машин.

Теперь о скорости. После выезда из большого города где-то на расстоянии 20 км ограничений больше нет (только временные, по строительным соображениям). Автобус, на котором мы ездили, понятно, едет потише: на 300 км мы потратили около 4 часов, из них минут 45-50 на остановки (их было 3 штуки). А вот легковые автомобили ездят будь здоров.

Представьте себе звук на взлетном поле в момент разгона самолета ТУ-134 или ТУ-154. Представили? А теперь представьте, что этот звук не кратковременный, как при взлете самолета, а постоянный, часами. Вот это и есть автобан. Звук настолько сильный и резкий, что там, где бан проходит ближе к населенным пунктам, он отгорожен со стороны населенного пункта специальным звукозащитным барьером из пластика и бетона высотой до 4 м. Местами этот барьер тянется достаточно длинно, до одного километра, так что больших населенных пунктов возле дороги как бы и нет. По всей дороге, за исключением первых километров 20 возле Берлина и последних 100 км перед Гамбургом, это поля до горизонта и узкие лесополосы из дуба и сосны.

И еще об автобанах. Вблизи Берлина и Гамбурга, где есть не только поля, но и леса, последние, то есть леса, отгорожены от дороги довольно высоким ограждением из металлической сетки. Как я думаю, это для того, чтобы животные, особенно крупные вроде кабанов или оленей, не выскакивали на дорогу: мелкие-то ладно, машина их переедет и дальше поедет, а вот крупные могут стать причиной больших аварий. А так как машины здесь ездят быстро, и соответственно тормозной путь у них может достигать сотни метров, тогда как интервалы между автомобилями порой не более 20-30 метров, то понятно, что внезапная остановка одной машины превратится в кучу малу из десятка автомобилей.

Каждая зона движения на автобане разделена на полосы, как минимум три (по дороге, по которой мы ехали, их было три). Крайняя левая полоса (вдоль обочины) предназначена для аварийных остановок и для велосипедистов и отделена от остальных сплошной полосой,

запрещающей ее пересекать. Едут все по средней полосе. А крайняя правая полоса (ближайшая к центру дороги) предназначена для обгонов. И еще: вдоль автобанов нет никаких автобусных остановок: через каждые километров так 50 небольшие кафе.

О строениях и строительстве. Черепица на крышах домов в абсолютном большинстве красная, только оттенки разные – от светлых тонов до довольно темных. Кстати, о кирпичах. Дома 20-30-летнего возраста или более старые дома построены из кирпича точно таких же размеров, как у нас. А вот сейчас уже применяется совсем другой кирпич. По длине он такой же как наш, по ширине немного уже, а вот по высоте тоньше почти в два раза, и отверстий в этом кирпиче будет, наверно, побольше. Кирпичи ровные-ровные, как отшлифованные, при всем желании не поцарапаешься.

Насчет экологии в строительстве немцы щепетильны до безобразия: когда они готовят площадку под новое строение (допустим, автозаправку: они, кстати, по обе стороны дороги попарно для встречных зон движения), то при планировке вынутый грунт разделяют на плодородный от неплодородного, и оба вида грунта собирают отдельно.

Особенность немецких кранов: очень длинная стрела, иногда длиннее ноги крана. Я так думаю, это от того, что они используют более легкие по сравнению с нами строительные блоки и элементы (еще бы: стены панельных домов тоньше в два раза), и соответственно стрелу можно вытягивать гораздо дальше. И еще eine Feinheit (одна тонкость) о строительстве: представьте себе лес, и в этом лесу ремонтируют или расширяют дорогу. Куда должны ходить по нужде строители? В лес? Не угадали: стоит возле площадки со строительной техникой симпатичный чуланчик желтого или синего цвета – в точности такой, какой ставят в городах.

О сельском хозяйстве. Вдоль дороги, за оградой, конечно, пасутся лошади и коровы. Стада и табуны разные, бывают очень большие, есть маленькие. А общее между ними то, что все коровы очень чистые. Но как я думаю, это не только от того, что их моют шампунями (немцы просто обязаны этот делать), а в том, что как я полагаю, скотина с весны до глубокой осени ночует прямо на пастбище, а потому у нее соответственно меньше возможностей запачкаться как в хлеву. В Германии держать скотину все лето на открытом воздухе позволительно: здесь почти нет комаров, а те, которые летают, даже не кусаются. Говорю об этом уже со знанием дела и опираясь на свой опыт: мы живем в каких-нибудь ста метрах от довольно большого озера, погода теплая, а комаров – ну нет их, и все.

Это было о животноводстве, а теперь о растениеводстве. Сеют в этих краях в основном кукурузу на корм (ее как раз убирают, закатывая в большие тюки) и зерновые (но они уже убраны, а местами вновь засеяны озимыми, так что сказать, что еще здесь растят, уже не могу; должно быть, пшеницу, рожь и ячмень). Деревень и сел в нашем понимании здесь нет: Dorf – это чаще один дом, реже больше, но не больше 5-6, да еще хозяйственные постройки. Да, видел штуки четыре ветряка – ветровые электростанции: высокий столб и пропеллер с тремя лопастями наверху.

Сам Гамбург чем-то похож на Петербург. Сначала была часовая экскурсия на катере по акватории порта, потом уже ходили по городу. Первое впечатление: нам жутко повезло, что мы попали в Берлин, а не в Гамбург (я, наверно, еще не говорил, что нас в Москве собрали 40 человек, из которых 20 направили в Берлин, а 20 в Гамбург). В Берлине целый день будешь ходить и клочка бумаги не увидишь, а в Гамбурге это на каждом шагу, и не только бумаги, но и пустые бутылки, да к тому же еще и по малой нужде, как я ... учуял, ходят на каждом углу. Правда, это понятно, потому что город портовый, и приезжих много.

Здесь в Гамбурге я впервые обратил внимание на туристов из соседних с Германией стран: наряды до того замызганные, что просто глазам своим не веришь. Вот-вот, именно в

таких или даже хуже туристы разгуливают по городу, плюс какие-то подштанники и растоптанные сандалии. В общем и целом, Берлин и чище, и уютнее, и больше. Но тем не менее, как я уже говорил, нащелкал я там 24 кадра. Центр города невелик, и все, что там можно было найти, постарался запечатлеть.

В Гамбурге с историческими памятниками, хотя городу уже 1200 лет, вообще скучно: дело в том, что в 1943 англо-американская авиация превратила город в каменную кашу. Однако некоторые церкви сохранились. На один из них – собор св.Петра – мы втроем (Антон, Миша и я) поднялись пешком под самую макушку шпиля по винтовой лестнице: 123 метра, 544 ступени (перед подъемом мы расписались в специальной книге, что делаем все в добром здравии и с своим уме, и что прыгать не будем, а если и прыгнем, то администрация церкви ответственности за наши действия не несет).

Последняя треть подъема, которая проходила уже непосредственно внутри шпиля церкви, напоминала своими температурными условиями сауну: дело в том, что шпиль обшит снаружи медью, и в лучах теплого октябрьского солнца пространство внутри шпиля нагрелось изрядно; во всяком случае, Миша и Антон разделись до маек; если бы шпиль был выше еще на пару десятков метров, то костюм Адама оказался бы самым подходящим... Спустившись и слегка «остыв», я оставил в книге гостей запись: *Deutsche sind schöne Architekten*.



Фото 013. Ратушная площадь в Гамбурге с макушки собора св.Петра (123 метра, 544 ступени)

О других географических открытиях. В один из выходных дней мы посетили Потсдам (это пригород Берлина; впрочем, Берлин целиком представляет скорее сплошной пригород, чем европейскую метрополию, за исключением узкой полосы интенсивной застройки шириной километра два вдоль главной линии городской электрички от Alexanderplatz до Zoo) и Лейпциг. Хотя говорить, что мы посетили Потсдам и Лейпциг – это, конечно, громко сказано, потому что дальше исторических центров этих городов мы не продвинулись: во-первых, потому что остальные памятные места в этих городах довольно разбросаны; а во-вторых, потому что у нас было элементарно мало времени и еще меньше желания платить довольно большие суммы за туристские автобусные маршруты.

В **ПОТСДАМЕ** мы сходили в парк Сан-Суси. Это резиденция немецких императоров. Конечно, влияние Версаля в общей композиции парка чувствуется, но это не главное: в отличие от Версаля здесь удивительно, просто невероятно уютно. Нет несуразно длинных и широких аллей, где негде даже спрятаться от солнца или дождя; нет помпезности фонтанов (они тоже есть, но поскромнее). Регулярная в французском стиле часть парка невелика, только в непосредственной близости от замка, а затем обширный нерегулярный парк (этакая пастораль на сюжеты городской германской архитектуры 18 века). Извилистые дорожки, сплетенные из ветвей деревьев арки и коридорчики разных размеров, везде зеленая трава, деревья (платаны просто гигантские); статуи в этой зелени, очень скромные и от того еще более привлекательные фонтаны.

Замок вовсе не огромен, скорее даже невелик: экономностью отличались не только бюргеры, но и германские императоры. Внешне он более похож на царские дворцы и резиденции в России: он покрашен в светло-желтый цвет и выглядит как новый. Это, конечно, больше радует. Внутрь замка мы не пошли: жаль денег, да мы и уже успели сообразить, что западноевропейские дворцы внутри, как правило, не изобилуют роскошью, как в России (другими словами, после Петродворца, Царского Села, Павловска или Эрмитажа в них временами просто нечего смотреть). Но Сан-Суси, конечно, удивителен. Побывав в нем и в самом Потсдаме (по его главному пешеходному «Арбату» мы тоже прошлись), начинаешь немного понимать, почему немцы так сентиментальны.

Теперь о **ЛЕЙПЦИГЕ**. Но сначала о таком изобретении в маркетинговой политике Deutsche Bahn, как schöne Wochenendticket (или билет на общественный транспорт на выходной день). Он стоит всего 40 марок, и с ним может ездить группа из пяти человек по всей Германии на любых видах общественного городского транспорта (за исключением, конечно, такси) плюс к тому же на региональных электричках. Соответственно немцы используют этот schöne Wochenendticket в туристских целях на полную катушку, катаясь всей семьей по выходным дням по всей Германии. Для сравнения: поездка в Лейпциг по обыкновенному билету обошлась бы каждому в 51 марку туда и столько же обратно. А так как мы ездили вдвоем (еще двоих мы уже не нашли), то мы сэкономили почти 90 марок.

В экспрессах Regionbahn, на которых действителен schöne Wochenendticket, ходят двухэтажные поезда. С одной стороны, на втором этаже, куда мы каждый раз забирались, ехать приятнее, особенно днем, когда вокруг можно что-то увидеть. С другой – не очень хорошо, потому что на schönen Wochenendticket (это, кстати, однодневный билет) дают только места во втором классе, а этот класс принудительного проветривания не имеет. Можно открыть окно, но кроме нас этого, по-моему, никто не делал. В результате движение воздуха в двухэтажном вагоне несколько одностороннее: из первого этажа на второй, и соответственно вдоль пола довольно сильный сквозняк, а вдоль потолка просто душно и жарко. Места мы занимали на втором этаже (в билетах они не расписаны, как и у нас в электричках), потому что в них больше свободных мест: не у всякого пожилого немца есть желание подниматься наверх.

Двухэтажные вагоны сконструированы, конечно, изумительно: просторный салоны, два

ряда кресел вдоль каждого борта и широкий проход; просторный тамбур с одной (винтовой) или двумя прямыми (вдоль бортов) лестницами вверх; в каждом вагоне два туалета без ограничений на время использования. Правда, неудобства небольшие тоже есть. Об одном я уже сказал: на втором этаже воздух тяжеловат, и к тому же вдоль пола ощутимый сквозняк. Второй недостаток из этой же серии.

В тамбурах здесь курят, а потому как никакими дверями от салона тамбур не отгорожен, то весь дым, естественно, тоже движется вверх, то есть на второй этаж. А так как немцы курить любят (кстати, сигареты здесь очень дорогие, в среднем 5 марок одна обычная пачка, поэтому часто можно увидеть, как экономные немцы крутят самые настоящие самокрутки: клочок бумаги, немного табаку, завернули, посплюсывали, заклеили – и вперед. Один раз вообще увидел чудо: я заметил за этим занятием даму! Мужиков видел часто, а вот даму, которая крутит самокрутку – в первый раз, и не только в Германии, но даже за всю свою жизнь.).

Едет региональный экспресс временами со скоростью порядка 120 километров, обгоняя вблизи города автомобили. И хотя это громадная машина, тем не менее никаких толчков, никакой тряски – только небольшая вибрация. Скорость набирает и тормозит так быстро, что ускорения сопоставимы разве что с ускорениями на реактивном самолете на взлете и посадке, разве что по времени только покороче. Промежуточные остановки этот экспресс тоже делает. Ехали мы в Лейпциг с двумя пересадками, обратно только с одной.

Чтобы пассажиры не ломали голову, как, путешествуя в поездах Regionbahn, не заплутать и не сесть на другой поезд, или опоздать на свой, немцы придумали так называемый Fahrplan: это компьютерная распечатка на листе формата А4 для запрошенного тобой маршрута от начального пункта до конечного со всеми промежуточными пересадками, причем указывается время отбытия, время прибытия, платформа (Gleis) прибытия и отбытия, и все это для каждой остановки, включая промежуточные. Компьютер, разрабатывая Fahrplan, выбирает оптимальный по продолжительности поездки маршрут: чтобы было не слишком много пересадок, чтобы ожидания на промежуточных станциях не были слишком долгими или, наоборот, слишком малыми. Один раз нам было дано 3 мин, чтобы пересест из одного поезда в другой, причем находились они на разных платформах. Все нормально, успели (но, впрочем, не потому, что мы бежали, а потому, что график поездки по Fahrplan рассчитан с учетом пешеходных способностей обычного среднестатистического пассажира с небольшим багажом).

Если честно, то с Лейпцигом нам не очень повезло. Всем троим – Коле из Воронежа, Антону и мне самому. Антон не смог купить себе ничего того, что ему приглянулось. Коля, приехавший в Лейпциг не только с целью осмотреть его достопримечательности, но также встретиться со школьной подругой, забыл в Берлине ее адрес. Я вознамерился было подняться на самую высокую точку Лейпцига (это Thomaskirche, где когда-то играл на органе Бах), но меня здорово надули.

Вместе с добросовестными немецкими туристами я целый час ждал, когда же откроют двери на эту колокольню, чтобы совершить пеший подъем. Их не открыли. Но поскольку объявление все еще висело, что одно последнее на этот день восхождение еще должно состояться, то я плюнул на правила приличия и отправился на территорию алтаря (огороженную, кстати, канатами, чтобы там не лазили посторонние), выяснять причину недоразумения. Представитель персонала попытался было сказать, что сегодня восхождений больше не будет, но слушать его я не стал и заявил, что я жду уже полтора часа, и без восхождения на башню никуда не уйду. Срочно был созван «консилиум» персонала, они что-то обсудили между собой, после чего один из членов персонала подошел ко мне и сказал, что Entschuldigung, ganz normal, восхождение состоится.

Однако подняться я уже не успел: подошли ребята и сказали, что из-за моей башни они не могут целый час болтаться в близлежащих магазинах, а нужно осмотреть исторический центр города, пока совсем не стемнело. Когда я уходил от башни и оглянулся, то туда уже

поднимались дисциплинированные немцы. Я открыл им «зеленый свет», но сам так и не поехал на него. Но даже город рассмотреть толком мы уже не успели. Время было упущено, быстро стемнело. Вдвойне быстро: в этот день как раз перевели часы на зимнее время и, кроме того, день был пасмурный, моросил мелкий дождь. Поболтавшись час по центру, пошли обратно на вокзал. Но исторический центр города чистый, очень опрятный и нарядный. Узкие мощеные улицы, практически все отданные пешеходам.

КОБЛЕНЦ

Опять-таки самый заметный след в памяти оставила дорога, которая в ту сторону оказалась суматошной как никогда до сих пор. Я отправился в путь в половине пятого утра. Чтобы добраться на S-Bahn от Rahnsdorf до Zoo, откуда отъезжал мой поезд, днем было бы достаточно 48 минут. Но не в пять утра! В это время еще продолжают ремонты путей, поэтому нет никакого соблюдения графиков, пусть даже они написаны. Девять минут простояли лишних в одном месте (пропускали два поезда Интерсити), четыре минуты в другом месте, еще две минуты в третьем месте, и в итоге я приезжаю на вокзал не за 13 минут до отправления поезда, как планировал изначально, а две минуты спустя после его отправления.

Словом, пришлось мне брать новый Fahrplan, и уже с ним пускаться в дорогу спустя полтора часа. Ладно, поехал. Но день оказался просто фантастический. Просто невероятно много поездов ходило с опозданиями, причем для Германии просто с жуткими. Я в первый раз слышал, как ругалась дама. Хотя я понимал ее состояние: не очень приятно, когда твой поезд уехал без тебя, причем твой вины в этом абсолютно никакой, – но тем не менее то, как она ругалась, мне не понравилось – было излишне много истерических ноток.

Всего в этот день мне предстояло сделать шесть пересадок. Первые пять прошли успешно. Но вот на последней в Кёльне вышла заминка, да еще какая. Между предыдущим поездом, на котором я приезжал в Кёльн, и последующим, на котором я должен был ехать до Кобленца, разница составляла всего 4 минуты. Понятно дело, что я пулей промчался с одного Gleis (платформа) на другой, на бегу посмотрел табло: путь мной, время отправления указано тоже мое, значит, можно садиться (что касается пункта назначения, то в этом случае оно для меня роли не играло: поезд ехал дальше Кобленца, и понятное дело, что промежуточную остановку на табло не указывают). Но когда поезд тронулся, то я почувствовал неладное: он поехал ... в ту сторону, откуда я только что приехал! Но сначала я постарался успокоить себя: мало ли что, проедет несколько остановок обратно, выедет на другую линию и поедет куда надо.

Не тут-то было! Поезд начал щелкать одну остановку за другой, по которым я только-только минут 15 назад проехал, и нисколько не собирался куда-то сворачивать. Я понял, что надо что-то делать, и когда спустя минут 20 после отправления до меня добрался проводник (билеты здесь тоже проверяют), то я даже не стал ему показывать билет, а сразу спросил: «Этот поезд едет через Кобленц?» «Нет», – ответил проводник. После его ответа у меня глаза полезли на лоб. Я переспросил его еще раз. Опять отрицательный ответ. Чувствую, что начинаю звереть и от этого забываю все немецкие слова.

На мое счастье, мои вопросы и ответы проводника услышал молодой парень, что сидел рядом, и тоже спросил про Кобленц. И он, как я вижу, тоже изрядно расстроился. Вдвоем мы стали допытываться у проводника, что за идиотская ситуация произошла. Проводник был вынужден позвонить по мобильному телефону. И выяснилось, что поезд, в который мы сели, должен был выехать на полчаса раньше, а наш на 20 минут опоздал. Словом, произошло фантастическое совпадение путей и времени отхода, мы сели не в свой поезд, и теперь со скоростью 120 км в час летели в направлении, противоположном тому, которое было нам нужно.

Понятное дело, после такого открытия я уже не мог сдержаться. Матерился на весь вагон

как только мог – и по-русски, и не только. Проводника был готов просто придушить. Тот, видя, как мы огорчены, посоветовал нам выйти на Дюссельдорфе – дескать, там станция большая, и что-то может подвернуться.

Мы вышли, но здесь узнали, что тот поезд, на котором мы должны были ехать из Кёльна в Кобленц, в том направлении в субботу был уже единственный (я имею в виду, что это был последний региональный экспресс, на котором были действительны наши *Wochenendticket*, с которым обычно путешествуют экономные немцы и тем более русские туристы). Оставались только поезда *Интерсити*, на котором я должен был бы доплатить еще 50 марок, а парень и того больше, потому что ехал он в Саарланд.

Но парень все-таки был немец, поэтому он лучше ориентировался в ситуации. Он сказал, что мы поедем на *Интерсити*, поскольку в случае опоздания на поезд по вине железной дороги пассажир может пользоваться определенными льготами (в частности, переночевать в гостинице за счет железной дороги). Мы так и сделали – сели в *Интерсити*. Где-то в середине пути дошла очередь проверки наших билетов. Парень начал объяснять, в чем дело, и почему мы с *Wochenendticket*, который действителен только во втором классе *Region Bahn*, путешествуем в первом классе *Интерсити*. Проводник не впечатлился, знай себе твердит: *Das ist mir egal* (мне, мол, все равно). Тут я не выдержал и опять на весь вагон, но уже по-немецки, объяснил, что сегодня я имею два опоздания общим счетом два с половиной часа, и что это целиком и полностью вина *Deutsche Bahn*, и что мы путешествием раздельно, но только из-за *Deutsche Bahn* мы имеем общую на двоих неприятность ехать не в своем поезде, а потому платить что-либо мы отказываемся.

Голос у меня оказался погромче, чем у проводника, и к тому же я все-таки был иностранец, спорить он не решился и отстал. Только сказал, что до Кобленца мы можем ехать, а там все равно должны выйти и решать наши вопросы уже с администрацией вокзала. Но мне, собственно, большего было и не надо. С парнем мы поговорили, он оказался почти что земляк Патрисии Каас (оказывается, она родилась в городе на самой границе Франции и Германии в Саарской области, поделенной между двумя странами). Как бы там ни было, мы в тот вечер взаимно здорово выручили друг друга. Я вовремя сообразил, что поезд едет не туда, а он вовремя предложил ехать на *Интерсити*.

Как мне думается, в поезде, в который мы умудрились сесть по ошибке, было довольно много пассажиров вроде нас, и многие из них проехали назад куда дальше, чем мы (уверенность в этом у меня только окрепла, когда почти что аналогичную историю, происшедшую с ним в эти же выходные, позже рассказал мне Антон). С парнем мы обменялись адресами, может быть, пригодится – если даже не мне, то Мише: парень (его зовут Флориан), тоже специализируется на туризме. Я показал ему книги про север, которые вез в качестве сувенира, свои фото о русском Севере (как всегда! я в поездах в тот день показывал их трижды: один раз утром, второй днем и вот в третий раз уже вечером). В итоге я приехал в Кобленц в семь вечера вместо пяти первоначально планировавшихся.

На следующий день я отправился в дорогу в половине первого. На обратном пути мне предстояло только четыре пересадки с промежуточными ожиданиями от 4 минут до 40 минут. Но после самого первого отрезка у меня промежуточное ожидание вышло не 30 минут, как было написано в *Fahrplan*, а полтора часа: взамен тихходного *Region Bahn* "подсунули" *Region Express*, и он вместо двух с половиной часов ехал только полтора. В результате я болтался в *Gießen* лишний час. Дорога от Кобленца до Гизена просто фантастическая. В первый раз я пожалел, что нет видеокамеры. Железная дорога извивается вдоль какой-то реки (приток Рейна, но название сказать не смогу, пока не посмотрю карту, а ее под рукой у меня сейчас нет). Река течет в долине между довольно высокими горами (главным образом известняки, но есть наверно и что-то другое). Штук двадцать мостов; не меньше пятнадцати небольших туннелей (когда поезд влетает внутрь, даже закладывает немного уши); старые замки и церкви, которые

взгромоздились на самый верх гор или пристроились где-то сбоку этих гор, хотя они довольно крутые; виноградники; поля. Наконец, дома, которые невероятно сильно наклонены в сторону реки (в зависимости от того, течет река спереди дома или сзади, туда же соответственно и наклон). Сначала я не мог поверить своим глазам: не может быть, чтобы дома стояли в таком же положении, как четырехлетние дети рисуют печные трубы на крышах домов. Правда, в отличие от Амстердама, где наклонились в основном старые дома (которым лет по 200-300), здесь были наклонены все дома подряд и даже довольно большие производственные корпуса. Но нигде на домах не видно трещин или других результатов деформации – если бы дома наклонялись сами собой, то такие побочные эффекты, как в Амстердаме, были бы очень заметны, тем более что наклон у некоторых домов просто невероятный – до 10 градусов. И до сих пор не знаю, что это было: или дома действительно стоят именно так, в наклонку (другими словами, наклон предусмотрен архитектурно); или же мне только так показалось из поезда: ведь он едет извиваясь как змея (столько поворотов!), что иногда приходится держаться за поручни кресла, чтобы не съехать в бок. Когда я ехал по таким наклонным участкам на поворотах, где поезд чуть ли не лежит на боку, и я мог с удовольствием наблюдать в окно не только его голову или хвост, но даже крыши первого и заднего вагонов. Каждый раз при этом я вспоминал об игрушечной заводной железной дороге, что лежит дома на балконе, поезда которой я тоже заставлял кататься в наклонку, собирая круговой рельсовый путь для него не из 16, как положено, а из 15, а то и из 14 звеньев.

Словом, обратный путь прошел хорошо, если не считать, что это была уже третья ночь, когда я спал по три-четыре часа. В результате я засыпал буквально везде: даже стоя, на вокзалах, – не говоря уже о том, когда я ехал в поездах. На мое счастье, я вовремя успевал проснуться еще до того вокзала, где нужно было делать очередную пересадку. Правда, в Берлине проснулся буквально за пять минут до Ostbahnhof, где должен был сойти, и чуть-чуть не уехал в Eisenhüttenstadt, что на границе с Польшей. Тогда до утра обратно в Берлин я бы уже не добрался, да еще и деньги бы пришлось платить, потому что действие воскресного *Wochenendticket* прекращается в три часа ночи понедельника. А опаздывать было крайне нежелательно, потому как в понедельник мне предстояло в первый раз посетить Allianz (тот самый, чья реклама помещается на болидах Формула-1) – мое второе место стажировки.

DEUTSCH ALS FREMDSPRACHE (немецкий как иностранный)

Эта часть моего пребывания для наших осталась незамеченной. Возможно, они о чем-то и догадывались, особенно напоследок, когда увидели фотографию из Sprachschule. Но рассказывать им я ничего не стал – да простят они меня и отнесутся ко мне снисходительно.

Где-то в двадцатых числах октября, когда производственная часть практики уже началась, я забеспокоился. У меня появилось смутное предчувствие, что я могу уехать из Берлина с тем же уровнем немецкого, что и приехал. Встревоженный этим открытием, я начал присматриваться к объявлениям о языковых курсах: их было достаточно много развешано в U-1, на котором я ездил в свой Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (государственное пенсионное обеспечение служащих в ФРГ).

Позвонив по телефону, указанному в одном из объявлений, я договорился о встрече и в назначенный день приехал на ознакомительное занятие. Все бы ничего, да было в той группе, куда меня записали, десять человек, из которых пять были мои соотечественницы (пусть и бывшие). А это не шутка. Дело в том, что за немцев, переехавших из России, учебу на языковых курсах оплачивает немецкий федеральный бюджет, и к тому же они могут там учиться хоть до второго пришествия. Это создает соответствующую атмосферу; во всяком случае, при малейшей возможности дамы начинали разговаривать по-русски. Понимая, что в такой обстановке большой пользы я для себя не извлеку, я добросовестно отсидел один день, заплатил 10 DM и навсегда покинул эту школу в районе Prenzlauerberg.

Во второй школе история вышла почти аналогичная: там было двое бывших русских немцев. Не имея ни малейшего желания обсуждать с ними, что происходит в России, после первого дня я также ушел и из этой школы. Позвонить в третью школу я не успел, потому что на следующий день, когда я возвращался с места своей стажировки в Bundesversicherungsanstalt für Angestellte в Западном Берлине, в вагоне U-1 произошла забавная история.

На одной из остановок заходит молодой парень и садится напротив меня. Пристально смотрит на меня и спустя какое-то время наклоняется ко мне и что-то спрашивает. К тому времени я уже прочел всю свою книгу с немецкими анекдотами и определенным запасом слов для общих бесед уже располагал (запасом слов по специальности я обладал уже раньше). Но вопрос немца меня озадачил. Я вроде бы понял все слова, но уж больно странным получалось содержание вопроса. Я подсадовал на то, что берлинцы «жуют» слова да еще к тому же и говорят очень тихо, а потому переспросил парня: Wie, wie bitte? (Что Вы сказали?). Он повторил вопрос, который звучал так: Sind Sie Pfarrer? (Вы пастор?). Поскольку в первый раз я услышал это же самое, то понял, что ошибки вроде бы нет.

Парень, конечно, мог принять меня за пастора: был конец октября, стояла теплая погода, на мне был серого цвета костюм, черная рубашка, солидный портфель на коленях да плюс к тому же руки были сложены соответствующим образом на этом самом портфеле, и в дополнение ко всему этому мои очки с пугающими ретикулярными линзами. А поскольку в тот момент я к тому же еще и предавался исключительно благочестивым размышлениям относительно того, как бы поаккуратнее и в то же время в меру нахально изложить в своем отчете свои соображения о недостатках подоходного налогообложения в Германии, то, словом, у парня действительно были все основания принять меня за служителя церкви.

После повторного вопроса во мне проснулось генетическое ехидство: «Sehe ich so schlecht aus?» (Я так плохо выгляжу?). Парень засмеялся. На следующей остановке его сосед вышел, и я быстренько пересел на его место. Познакомившись и узнав, что он тоже, как и я, едет до Warschauer Straße, я предложил где-нибудь выпить вместе по стакану пива и поговорить «за жисть». Не доезжая одной остановки до нашей станции, мы сошли.

Зайдя в пивбар рядом со станцией, мы продолжили разговор. Узнав, что я атеист, парень (его зовут Bernhardt) начал меня приобщать к вере. Я сослался на то, что в моем возрасте горб

можно выправить разве что могилой, но, в свою очередь, объяснил ему, что для меня сейчас жизненно важен немецкий. Настолько важен, что я, на манер генерала Чарноты из «Бега» Булгакова, готов немедленно записаться в верующие, если это поможет мне выучить немецкий, но на следующий день, после того как я его выучу, выписаться из верующих обратно.

Как бы там ни было, с Бернхардтом мы договорились, что он попробует поискать мне языковые курсы в Западном Берлине. Я уже сообразил, что там меньше вероятность встретить бывших соотечественников, а две первые школы, в которых я побывал, были как раз в Восточном Берлине.

На следующий вечер он мне позвонил и дал телефон IfS (Institut für Sprachvermittlung und internationalen Kulturaustausch), что находится по адресу Potsdamer Straße, 98. Не откладывая дело в долгий ящик, я связался с IfS и договорился о курсах на один месяц. Обошелся мне этот месяц в 450 DM, да плюс 50 DM учебники. Одно было неудобство: занятия проходили в утренние часы: с девяти до половины первого, – а потому нашим я ничего не говорил. Все-таки они были заняты производственными делами, а я в силу особенностей своей специализации мог более свободно распоряжаться своим временем. Утром занятия, после обеда визит в VfA, тем более что IfS и VfA, на мое счастье, находились на одной линии метро U-1 и между ними было всего четыре станции (15 минут езды).

В этот раз с учебой мне повезло. Первые три недели в группе были только четыре человека: американка Elisabeth, китайка Ui, японка Namiko и я. Соответственно единственный язык, на котором мы общались, был немецкий. Лишь к концу последней недели (четвертой) подошли еще новые люди, но для меня это уже не имело значения.

У Elisabeth муж немец, полуторагодовалый ребенок, и приехали они в Берлин в начале октября (как она сама сказала, по меньшей мере года на три). Жили они в пригороде Нью-Йорка, и желание переехать сюда было связано отчасти с 11 сентября. Elisabeth поначалу немного задирала нос, тем более что японка и китайка относились к ней слегка почтительно в связи с ее принадлежностью к государству «номер один». Тем не менее к концу моей учебы мы сдружились, и она частенько обращалась ко мне, когда нужно было перевести незнакомое слово – видимо, все-таки одна раса да плюс к тому же сходство менталитетов оказали положительное действие: она гордилась тем, что ее родина страна «номер один» в мире, но ведь и я тоже убежден, что Россия – пуп земли.

У Ui было совершенно европейское чувство юмора. Правда, получилось так, что с Ui я разговаривал меньше всего: я совершенно не понимал на слух ее немецкого.

Зато с Namiko мы общались больше. Нас всех заставляла улыбаться ее привычка отвечать на все вопросы неизменно серьезно. Когда я увидел ее в первый раз, мне сразу вспомнилась гипотеза Каллистрата Жакова, над которой в свое время все смеялись: он был убежден, что у финно-угорских народов и японцев ... одни и те же «генеалогические» корни. С Namiko я получил возможность проверить еще кое-какие гипотезы. Как-то раз, например, я спросил ее: а есть ли в японском языке предлоги? Оказалось, что нет, но при этом взамен их есть та часть речи, которая входит в группу частиц управления, как и предлог, но в отличие от него ставится не пред словом, а после (этакий «послелог»; в коми он называется «кывбӧр»). Жаль, что ее немецкий был скромнее моего, поэтому мне не удалось расспросить ее более детально об особенностях японского языка, а так, надо думать, я бы еще кое-что интересное для себя почерпнул.

Один день был посвящен рассказам о своей родине (так-то почин положил опять же я, когда еще на другой день после появления в этой школе «похвастался» своими фото). Я рассказывал о России и о Коми (спасибо Осиповой: благодаря ней я запасся огромным количеством вспомогательных материалов, которые взял с собой в Германию, и там ими не раз выручал себя). Познания своих коллег по учебе расширил. А то живут они немного в оранжерейном мире, и представления об остальном мире у них несколько абстрактные: в

американских школах вся история сведена к истории самих Соединенных Штатов, а в Японии ее как такой и вовсе нет (необязательный предмет). Сказал о Питириме Сорокине, что он отец американской социологии. Что касается географии, которая у них сводится в лучшем случае к изучению карты своей страны, то я для них переделал на немецкий лад Фонвизина: «Wozu studieren die Geographi, wenn man ein Fahrplan im Reisebüro kriegen kann?» (зачем учить географию, если можно в турбюро получить план поездки?). Но больше всех меня огорчила Stefanie, которая вела у нас занятия (правда, она все-таки моложе меня). Я сказал, что у меня день рождения в тот же день, что и объединение Германии, которое произошло в 1990 году. Никто не знал, даже Stefanie, когда это было, и мне пришлось ведь уточнить, что es geht um 3.Oktober. Вообще-то в IfS я был личностью на свой лад легендарной, особенно после рекламы русского Севера 18 века, своей истории с «пастором Шлагом», да и не только.

Да, должен сказать, что преподаватели, которые у нас вели занятия (Stefanie и Corinna) делали все, чтобы мы как можно меньше прибегали к помощи словаря: новые незнакомые слова они объясняли с помощью слов, которые нам были уже известны. Поскольку получилось так, что мой немецкий был лучше, чем у остальных (еще бы: 6 лет в школе, 4 года в университете, год в аспирантуре, и везде одни пятерки), поэтому мне частенько приходилось выполнять роль «промежуточной шестеренки» между преподавателями и моими коллегами по учебе.

На прощание я поставил своим коллегам по учебе бутылку крымского шампанского. Обычно в подобных случаях я в шутку вспоминаю восточную поговорку: «Уезжающий забирает с собой одну четверть грусти расставания, провожающему остаются три четверти». В этот раз впервые в жизни у меня было чувство, что всю эту грусть я забираю с собой (старею, должно быть). Но новым друзьям, видимо, тоже было грустно. Когда дней через десять я заглянул в IfS еще раз (брал там CD-диски со звуковыми файлами для прослушивания переписать и возвращал их обратно), то они, увидев меня, так обрадовались, что Ui даже спросила: «Ты собираешься вновь вернуться в школу?» Что мне оставалось делать? «Конечно, – кивнул я головой, – как я без вас?» Хотя на душе скребли кошки.

А с Бернхардтом мы встретились еще раз. В последнюю среду своего пребывания в Берлине я позвонил ему, и мы вновь посидели за стаканом Guinness в том самом пивбаре, что и в первый раз. Как и в тот раз, часы на стене бара шли в обратную сторону (и мы вышли из бара обратно раньше, чем зашли), Бернхардт снова убеждал меня в необходимости приобщиться к вере, а я отговаривался, ссылаясь на то, что даже не зная двенадцати заповедей, чтит их, как оказывается, тем не менее всю свою жизнь. Почти как тот герой у Мольера, который всю жизнь разговаривал прозой, не подозревая об этом. Как и в первый раз, я сокрушался по поводу того, что плохо знаю немецкий, в глубине души понимая, что теперь это уже надолго (как в той поговорке: если ты умер, то это надолго, – словом, аминь).

В самом конце ноября в U-1 я увидел адрес еще одного Sprachschule. Хотя в тот момент немецкий меня уже не волновал (не потому, что я стал знать его в совершенстве – просто время пребывания в Германии истекало, и надо было думать уже о возвращении домой), но я обратил внимание на этот адрес, так как это было подразделение Общества Карла Дуйсберга, которое финансирует наше пребывание в Германии. Я подосадовал на представителей Общества, работавших с нами: они, что же, не знают, что Carl Duisberg тоже имеет филиал, который проводит курсы Deutsch als Fremdsprache? – тем более что в самом начале своей языковой эпопеи я просил их присмотреть и посоветовать мне что-либо подходящее. Правда, наша контора называется Carl Duisberg Gesellschaft (CDG), а эта контора, объявление которой я прочел, называлась Carl Duisberg Centrum (CDC).

Позвонив туда, я узнал, что CDC действительно проводит курсы Deutsch als Fremdsprache, хотя учеба у них была бы довольно дорогим удовольствием (где-то процентов на 80 выше, нежели в IfS). Но я-то вел разведку уже не для себя, а для тех, кто приедет в Берлин

уже после нас: надо думать, немецкий они будут знать в среднем примерно так же, как мы, а стало быть, дополнительные курсы Deutsch als Fremdsprache будут им не лишними. Меня огорчили тем, что финансовые потоки CDC текут отдельно от финансовых потоков CDG, и бесплатные курсы немецкого языка для участников программы, пусть даже они проводятся под эгидой CDG, организовать CDC не может. Словом, результаты телефонной беседы были неутешительные, но тем не менее я сходил в CDC, поговорил, взял все образцы их документов и отдал их представителям Общества Карла Дуйсберга, работавшим с нами. Я высказал пожелание, чтобы они дали ход этому делу в рамках следующих курсов подготовки русских менеджеров: как мне кажется, часть затрат по обучению на курсах немецкого языка эти две подразделения одной организации – CDG и CDC – могли бы принять на себя без особых хлопот в счет каких-либо внутренних расчетов. Правда, в душе я не очень верил, что из этого что-то выйдет путное: к тому времени я уже понял, немцы не склонны проявлять инициативу, если эта инициатива каким-либо образом выходит за рамки их должностных инструкций (в таких случаях я обычно говорю: с них слезешь раньше, чем сядешь).





Фото 014-016. Вид из Кировского парка на излучину Сысолы в середине октября, зимой и весной соответственно (снимки сделаны с одной точки). Этими фото в Германии я показывал природу русского Севера.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРАКТИКИ

Первую половину своей практики я проходил в Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (государственное пенсионное обеспечение служащих в ФРГ). Офис находится в Западном Берлине, на станции Fehrbelliner Platz на линии U-1. Несколько слов о BfA:

- огромный комплекс из полутора десятков соединенных между собой четырех-пятиэтажных зданий и внутренним двором (получается что-то вроде Пентагона, только не такого симметричного). Вид с 22 этажа главного офиса шикарный, просто дух захватывает. В этом комплексе уже 80 лет располагается пенсионная система Германии: сначала Staatsversicherung (до 1933г.), затем Reichsversicherung (1933-1945), теперь уже Bundesversicherung (после 1949). Поскольку здание находится в Западном Берлине, то даже до 1990г., то есть до объединения Германии, оно работало не только на сам Западный Берлин, но и на ФРГ.
- работают в BfA около 5000 человек. Этаким муравейник. Конечно, по коридорам просто так никто не бегает, но если спуститься во внутренний двор, который образован ступенчато понижающимися крышами зданий, при этом каждая крыша представляет террасу с небольшим садиком из деревьев, кустарников, травы и камыша (для полного счастья не хватает только уток), то по шуму голосов, который слышен из окон, можно понять, сколько тут работающих (стоит просто гул голосов). Еще больше этого гула в столовой, где в обед творится нечто невообразимое: не слышишь своего голоса.
- ритм работы не слишком напряженный: все-таки сугубо бюрократическая организация. Я бы сказал даже: весьма умеренный ритм. Тоже любят поболтать – как между собой, так и по телефону. Kaffeepause обычное явление. Однако везде порядок.
- но вот рабочий режим мне установили гостевой: это значит, что доступ в BfA был открыт для меня с 10 до 4 часов (правда, иногда я задерживался и до шести – за этим никто не следил). Это совсем не много, если учесть, что только на дорогу в один конец я тратил полтора часа. Правда, радовала столовая: хорошо готовят; не слишком дорого; тарелка, на которую накладывают второе (она одноразовая – из плотного картона и имеет прямоугольную форму), размером напоминает приличный поднос, и вот этот «поднос» полностью нагружают каким-нибудь гуляшом или антрекотом.

Второе место стажировки у меня было в Allianz Aktien Gesellschaft. Это очень большая, европейского калибра страховая компания. Чрезвычайно доброжелательный народ. Уже за три первых дня я успел поговорить с ними столько, что на первом месте (в BfA) не успел бы сказать и за десять лет. Загрузили всевозможными материалами с головы до ног. Более того, мне как гостю фирмы были положены бесплатные обеды за счет фирмы. На третий день не выдержал и спросил: может быть, я сам заплачу? Нет, мол, нельзя, кассовые аппараты в столовой рассчитаны только на карточки, и с деньгами ничего не выйдет. И добавляют: Allianz не умрет от того, что ты погостишь несколько дней.

Мне ничего не оставалось, кроме как развести руками и ответить: вы меня успокоили. Что же касается непосредственно негосударственного пенсионного обеспечения и постановки актуарного оценивания, ради которых я пришел в Allianz, то я почти что все знал уже так, и мне оставалось только подтвердить свои представления увиденным. Немецкий уровень организации дела и бизнеса в Россию с собой не заберешь, а знания у меня и так были, многое я делаю лучше и быстрее, чем немцы.

По итогам стажировки написал отчет. Правда, содержанием он не совсем формальный, даже в том усеченном виде, в каком я его сдал. А в своем первоначальном виде он был еще менее формален, но где-то одну треть из отчета в последний момент я вытащил (как знать, может быть, я найду ей лучшее применение). Однако предложение реформировать государственную пенсионную систему Германии с использованием пенсионного оборотного

налога, как это я предлагаю сделать в России, в отчете я оставил. Пусть читают, тем более все расчеты я привел в адаптированном виде, на основе статистических данных по самой же Германии.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица 1

Название товара	Цена (руб.)	Цена (DM)
Хлеб черный	7 – 8	1 – 3
Хлеб белый	7 – 8	2 – 4
Колбаса копченая	90 – 220	10 – 15
Колбаса вареная	60 – 80	8
Сервелат	250	10 – 20
Мясо в вакуумной упаковке	120 – 180	11
Сыр твердый	70 – 180	10
Масло	50 – 60	5,2
Бутылка пива 0.5 л среднего качества	17 – 30	1 – 1,2
Вино 0.7 л 12 градусов	42 – 300	2 – 6
Водка 0.5 л 40 градусов	40 – 300	15
Коньяк	63 – 2080	15 – 20
Пачка сигарет средней стоимости	7 – 30	5 – 6
Лимонад 1.5 л	10 – 20	0,9
Кока – кола 1.5 л	20 – 25	1,5
Молоко в пакетах 1 л	7 – 8	2 – 2,5
Макароны (1 кг)	20	1,6 – 4
Сахар (1 кг)	14 – 19	1,8
Мука пшеничная (1 кг)	9	0,6
Рис золотистый (1 кг)	20	1,5
Яйца (десяток)	16	1,5
Жевательная резинка 1 упаковка	7 – 10	1,2
Микроволновая печь	4000 – 6000	300 – 600
Кофеварка	980 – 1780	50 – 200
Утюг	800 – 2050	60 – 150
Телевизор с диагональю 51 см	6200 – 9000	500-1500
Стиральная машина	8000 – 12000	600 – 2000
Музыкальный центр	5800 – 8000	400 – 1000
Видеокамера	12000 – 25000	600 – 2000
Аудиоплеер	300 – 700	50 – 150
CD-плеер	1200 – 1500	90 – 150
Компьютер круто навороченный	30000	2500
Компакт-диск (с записями)	80	20 – 25
Аудиокассета (с записями)	25 – 30	10
Видеокассета	60 – 80	15 – 20
Словарь среднего формата	250 – 500	28
Почтовая открытка без марки	2 – 5	1
Почтовая марка	3 – 10	1
Конверт обычный без марки	2,5 – 5	0,7
Велосипед детский	800 – 2000	300 – 800
Билет на разовый проезд в автобусе	4 – 5	2,5
Проездной на месяц	200	110
Стиральный порошок средней стоимости (1 кг)	18 – 150	10 – 12
Проявка и печать фотопленки (24 кадра)	154	10,5
Проезд по железной дороге (1 класс или купе, 100 км пути)	50	50

Примечание: цены соответствуют октябрю 2001г. в Сыктывкаре и Берлине.

Таблица 2

Название товара	Можно приобрести на		Можно приобрести на	
	3500 руб.	3500 DM	1200 руб.	1200 DM
Хлеб черный	467	1750	160	600
Хлеб белый	467	1167	160	400
Колбаса копченая	23	280	8	96
Колбаса вареная	50	475	17	163
Сервелат	14	233	5	80
Мясо в вакуумной упаковке	23	318	8	109
Сыр твердый	28	350	10	120
Масло	64	673	22	231
Бутылка пива 0.5 л среднего качества	146	3182	50	1091
Вино 0.7 л 12 градусов	35	875	12	300
Водка 0.5 л 40 градусов	29	233	10	80
Коньяк	19	200	7	69
Пачка сигарет средней стоимости	194	636	67	218
Лимонад 1.5 л	233	3889	80	1333
Кока – кола 1.5 л	156	2333	53	800
Молоко в пакетах 1 л	467	1489	160	511
Макароны (1 кг)	175	1250	60	429
Сахар (1 кг)	219	1944	75	667
Мука пшеничная (1 кг)	389	5833	133	2000
Рис золотистый (1 кг)	170	2333	58	800
Яйца (десяток)	219	2333	75	800
Жевательная резинка 1 упаковка	467	2917	160	1000
Микроволновая печь	0,7	8	0,2	3
Кофеварка	2,5	28	0,9	10
Утюг	2,4	35	0,8	12
Телевизор с диагональю 51 см	0,5	4	0,2	1,4
Стиральная машина	0,4	1,5	0,1	0,5
Музыкальный центр	0,5	5	0,2	1,7
Видеокамера	0,2	4	0,1	1,4
Аудиоплейер	7	35	2,4	12
CD-плейер	2,6	29	0,9	10
Компьютер круто навороченный	0,1	1,4	0,0	0,5
Компакт-диск (с записями)	44	156	15	53
Аудиокассета (с записями)	156	350	53	120
Видеокассета	50	200	17	69
Словарь среднего формата	10	125	3	43
Почтовая открытка без марки	1000	3500	343	1200
Почтовая марка	538	3500	184	1200
Конверт обычный без марки	946	5000	324	1714
Велосипед детский	2,5	6	0,9	2,1
Билет на разовый проезд в автобусе	778	1400	267	480
Проездной на месяц	18	32	6	11
Стиральный порошок средней стоимости (1 кг)	70	318	24	109
Проявка и печать фотопленки (24 кадра)	23	333	8	114
Проезд по железной дороге (1 класс или купе, км)	7000	7000	2400	2400

Примечания: 3500 руб. – средняя заработная плата в Коми в середине 2001г.; 3500 DM – средняя нетто-заработная плата (после вычета социальных платежей и подоходного налога) в Германии в 2000г.; 1200 руб. – максимальная средняя пенсия по старости в середине 2001г. в Коми; 1200 DM – средняя пенсия и прожиточный минимум в Германии в 2000г.