

Зарубежные круизы для советских туристов: из истории транспортного туризма в СССР

Попов А.Д.

В статье рассматривается организация в 1930–1980-е гг. круизных путешествий граждан СССР за рубеж. Особое внимание уделено построению и содержанию маршрутов круизов, технической характеристике используемых для их проведения теплоходов, описанию применявшихся форм обслуживания круизных пассажиров.

Ключевые слова: круиз, теплоход, транспортные путешествия, «Интурист», СССР.

The article looks into the organization of Soviet people cruises abroad in the 1930s–1980s. The author lays a particular focus on developing and maintaining the cruises routes, specification of the liners to be used, describing the ways cruise tourists were served.

Key words: cruise, liner, transport travels, "Intourist", USSR.

Перспективы дальнейшего развития транспортных видов туризма (авиационного, автомобильного, железнодорожного, морского, речного) на постсоветском пространстве требуют тщательного анализа исторического опыта, накопленного предшествующими поколениями организаторов туристских путешествий. В то же время, ретроспективный анализ данных видов туристской деятельности до сих пор не привлекал серьезного внимания исследователей-гуманитариев. Например, истории зарубежного круизного туризма в СССР специально посвящена лишь одна научная публикация, автором которой является Н.А. Четырина [1]. Однако в ней на материале личного архива одной из российских семей характеризуются всего лишь два круизных путешествия за рубеж — вокруг Евро-

пы (1968 г.) и по Средиземному морю (1973 г.). На наш взгляд, феномен зарубежного круизного туризма в Советском Союзе требует более глубокого анализа с использованием архивных и опубликованных источников.

Можно утверждать, что именно с круизного путешествия началось развитие зарубежного (выездного) советского туризма. В ноябре 1930 г. из Ленинградского порта в круиз вокруг Европы вышел теплоход «Абхазия», на борту которого находилось 257 туристов. Значительную их часть составляли рабочие-ударники первой пятилетки, хотя для информационного обеспечения этого явно показательного рейса в число voyagers включили большую группу советских журналистов, публицистов, литераторов [2]. Это был первый организованный выезд группы советских граждан за рубеж именно в качестве туристов.

Круиз на теплоходе «Абхазия» задумывался и был реализован как разовое действие. Построенный на балтийских верфях теплоход должен был совершить переход в порт приписки — Одессу. И кому-то пришла в голову мысль превратить это вынужденное мероприятие в красивую пиар-акцию, тем более что Европа в то время переживала негативные последствия «Великой депрессии». И молодецкий вид счастливых туристов-передовиков из «Страны Советов» явно диссонировал с унылым настроением безработных судостроителей Гамбурга. Организацией этого путешествия занимался не созданный годом раньше «Интурист», а Всесоюзное добровольное общество пролетарского туризма и экскурсий (ОПТЭ).

В следующем, 1931 г. состоялся еще один круиз вокруг Европы на теплоходе «Украина». Это судно принадлежало к той же серии судов постройки Балтийского завода в Ленинграде, что и «Абхазия». Максимальная скорость теплоходов такого типа составляла 12–13 миль в час, на борту они могли одновременно принять до 518 чел. [3], хотя число участников в обоих круизах было намного меньшим. После этого на протяжении 25 лет туристские поездки за рубеж (в том числе круизные) для советских граждан не проводились.

Полноценное развитие зарубежного (выездного) туризма в СССР стало возможным лишь с середины 1950-х гг., после изменения общественно-политического климата в стране и начала периода «оттепели». И одним из первых мероприятий советской власти в этом направлении стал круизный рейс вокруг Европы на теплоходе «Победа», осуществленный в июне 1956 г. Участниками 25-дневного круиза стало 423 человека. Начальным пунктом маршрута была Одесса, конечным — Ленинград. Программа путешествия включала в себя посещение Болгарии, Греции, Италии, Франции, Нидерландов, Швеции [4].

Контингент участников круиза был сходен с тем, который присутствовал на «Абхазии» в 1930 г. Здесь было много рабочих-передовиков крупных предприятий (больше всего — с московского завода «Каучук»), а также достаточно большое количество представителей научной и творческой интеллигенции. Особое место

среди них занимали работники «литературного цеха», поскольку в их задачи входило информационное обеспечение этого во многом символического рейса. В их корреспонденциях и очерках, опубликованных на страницах самых многотиражных газет страны, основной акцент делался на то, как много людей в Европе испытывают глубокие и искренние симпатии к «Стране Советов». Приведем лишь одну цитату: «Простые люди в шести странах дели за нами свет нашей Родины, силу нашей правды, стремление к миру между народами всей земли. Да, друзей у нас много, они есть в любой стране» [5].

В последующие десятилетия «Интуристом» были разработаны новые маршруты, путевки на которые реализовывались советским гражданам через профсоюзные организации. Представление о географическом построении основных круизных маршрутов за рубеж дают материалы Таблицы 1.

Следует учитывать, что маршруты всех названных выше туристских путешествий часто подвергались коррекции, вызванной разными обстоятельствами — общественно-политической обстановкой в той или иной стране посещения, стремлением оптимизировать затраты на проведение круиза, а также в определенной степени потребительскими предпочтениями самих туристов. Так, маршрут круиза по Балтийскому и Северному морям на теплоходе «Латвия», состоявшийся весной 1979 г., включал в себя посещение Рейкьявика. Однако из-за неблагоприятных по-

Таблица 1

Наиболее распространенные круизные путешествия советских туристов за рубеж во второй половине 1950-х–1980-х гг.

Название	Посещаемые страны
Круиз вокруг Европы	1-й вариант: Дания–Великобритания–Франция–Италия–Греция–Турция 2-й вариант: Турция–Греция–Италия–Франция–Великобритания–Дания – Швеция
Круиз по Балтийскому и Северному морям	Финляндия–Швеция–Норвегия–Великобритания–Нидерланды–Дания – Польша
Дунайский круиз	1-й вариант: Румыния–Болгария–СФРЮ 2-й вариант: Румыния–Болгария–СФРЮ–Чехословакия–Венгрия–Австрия
Средиземноморский круиз	1-й вариант: Кипр–Египет–Италия–Франция–Мальта–Турция 2-й вариант: Турция–Кипр–Мальта–Египет–Италия–Греция
Тихоокеанский круиз	Япония–страны Юго-Восточной Азии

годных условий и длительного перехода к берегам Исландии не состоялось запланированное посещение Шотландии, что вызвало много нареканий со стороны туристов [6, с. 14]. После этого инцидента руководство «Интуриста» посчитало целесообразным исключить посещение Исландии из программы круиза.

Различные непредвиденные обстоятельства возникали и во время речных круизов. Например, при проведении Дунайского круиза на теплоходе «Черноморец» осенью 1967 г. из-за резкого спада воды в Дунае судно осталось в одном из румынских портов, а туристам пришлось выполнить запланированную программу, передвигаясь на автобусах [7, с. 1].

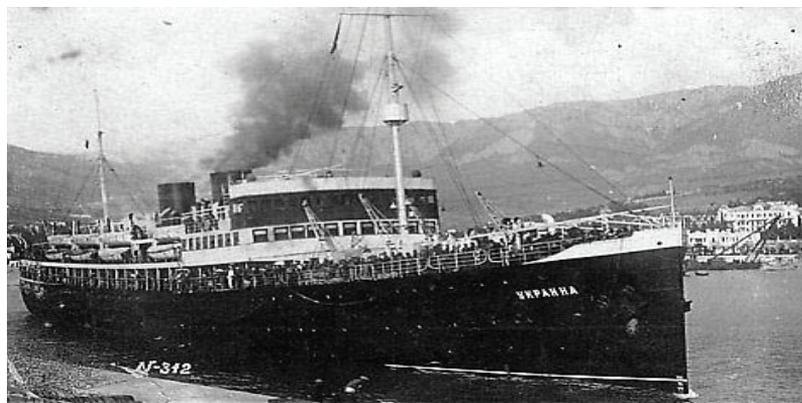
Начальными пунктами круизных путешествий за рубеж чаще всего являлись: Ленинград и Рига (круиз по Балтийскому и Северному морям, круиз вокруг Европы), Одесса (Дунайский круиз, средиземноморский круиз, индийский круиз, круизы к берегам стран Ближнего Востока и Африки, обратный маршрут круиза вокруг Европы), а также Владивосток (Тихоокеанский круиз).

Более экзотическими и менее распространенными были круизы к берегам Африки и Индии, которые начали осуществляться с начала 1960-х гг. Так, маршрут 26-дневного круиза по Западной Африке начинался в Одессе, откуда советские туристы на теплоходе «Башкирия» совершали путешествие по маршруту: Турция—Греция—Италия—Марокко—Сене-

гал—Либерия—Нигерия—Гана—Сьерра-Леоне. Отсюда авиарейсом они вылетали в Москву, чтобы успеть вернуться на свои рабочие места до окончания стандартного ежегодного отпуска [8, с. 3—4]. А новые группы советских туристов, прилетевшие на самолете в Западную Африку, совершали круизное путешествие в обратном направлении, которое завершалось в Одессе. Такое комбинированное транспортное решение было более оптимальным, по сравнению с первым круизным путешествием советских туристов к берегам Западной Африки, организованным в 1961 г. По его программе, достигнув берегов Гвинейского залива, туристы на том же теплоходе возвращались в Одессу, в результате чего круиз длился 37 дней [9, с. 3]. Большая продолжительность поездки делала участие в ней невозможной для большинства потенциальных участников.

Разумеется, организация подобных путешествий была своеобразным ответом на события 1960 г., когда на Африканском континенте от колониальной зависимости освободилось сразу 17 государств. Для СССР расширить свое влияние на них было важной стратегической задачей, и африканские круизы стали одним из инструментов советской международной политики. Сами вояжеры, путешествовавшие по таким маршрутам, жаловались на то, что руководство круизов во всем «шло на поводу» у властей молодых африканских государств в ущерб интересам туристов, что вызывало частые срывы посещения отдельных экскурсионных объектов и другие неудобства [10, с. 166].

Примерно в то же время «Интуристом» был разработан маршрут круиза по Восточной Африке, продолжительность которого также составляла 26 дней. Из Одессы на теплоходе «Литва» советские туристы отправлялись



Теплоход «Украина» — один из пионеров круизного туризма в СССР

в путешествие по Черному, Мраморному, Эгейскому, Средиземному, Красному морям, которое продолжалось в водах Индийского океана. За это время они познакомились с достопримечательностями приморских городов Турции, Греции, Ливана, Египта, Йемена, Сомали, Кении, а также с островами архипелага Занзибар (Танзания). Наконец, из столицы Кении — города Найроби — они самолетом вылетали в Москву, а тем же рейсом на африканскую землю прибывали новые группы советских туристов, которые совершали круиз в обратном направлении [11, с.1, 11–13]. В начале 1960-х гг. «Интуристом» предлагался и круиз к берегам Индии, во время которого туристы также посещали Турцию, Грецию, Кипр, Объединенную Арабскую Республику, Йемен.

Интерес к каждому, кто совершил путешествие по одному из таких содержательных маршрутов, был очень высок. Поэтому сюжет из советского кинофильма «Бриллиантовая рука», в котором управдом настойчиво предлагает главному герою, недавно вернувшемуся из круиза, прочитать публичную лекцию об увиденном при посещении зарубежных стран, выглядит исторически достоверно. В архивных документах встре-

чается немало упоминаний о том, что реальные участники круизных путешествий за рубеж после возвращения на Родину выступали с публичными лекциями, участвовали в тематических вечерах. Профсоюзные организации также инициировали коллективные просмотры отснятых ими любительских кинофильмов, устраивали тематические фотовыставки.

С начала 1960-х гг., когда круизы за рубеж стали проводиться регулярно, а число их направлений возрастало, Советский Союз начинает испытывать острую потребность в транспортных средствах, пригодных для совершения подобных морских путешествий.

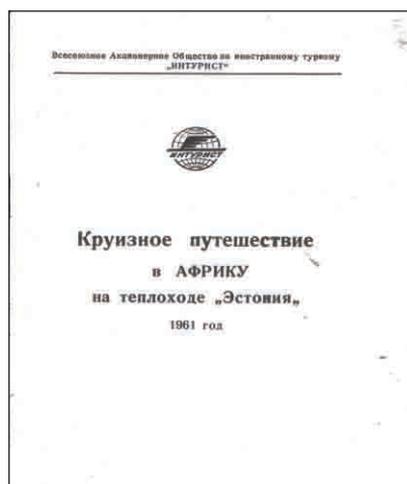
Благодаря этому были построены десятки комфортабельных судов, которые в литературе советского периода достаточно уверенно сравнивали с западными аналогами и условно относили к разряду «плавающих отелей», а некоторые даже называли «плавающими курортами» (см. Таблицу 2).

По своим техническим характеристикам все названные выше типы судов не могли использоваться для обслуживания Дунайского круиза. Специально для него арендовались те-

Таблица 2

Основные типы советских пассажирских судов, используемых в 1960-1980-е гг. для совершения круизов за рубеж [12]

Основные характеристики	«Михаил Калинин»	«Иван Франко»	«Белоруссия»
Длина (м)	122,1	176,1	153,0
Ширина (м)	16,0	23,6	21,8
Осадка (м)	5,3	8,1	5,8
Скорость (миль/ч)	18	20	21
Кол-во пассажиров	285–332	700	330
(в круизах, чел.)	285–332	700	330
Кол-во мест для автомобилей	7-14	300	255
Кол-во палуб	4	11	10
Кинозал	–	+	+
Бассейн	+/-	+	+
Другие суда этого типа	«Аджария», «Армения», «Башкирия», «Латвия», «Литва», «Эстония» и др. (всего 19 судов)	«Александр Пушкин», «Михаил Лермонтов», «Тарас Шевченко», «Шота Руставели»	«Грузия», «Азербайджан», «Казахстан», «Карелия»
Время постройки	1958–1964 гг.	1964–1972 гг.	1975–1976 гг.



Проспект первого советского круизного путешествия к берегам Африки

плоходы различных серий и типов, которые имели не такую значительную осадку, могли принять на борт меньшее количество пассажиров с более низким уровнем комфорта.

К середине 1980-х гг. советский пассажирский флот насчитывал в своем составе 69 пассажирских судов общей вместимостью более 23 тыс. каютных мест. Из них около трети было пригодны для совершения круизных путешествий. Это превышало потребность жителей страны в круизно-транспортных услугах, особенно в осенне-зимний период. Поэтому наиболее комфортабельные советские суда частично использовались для работы по контракту с туристскими фирмами капиталистических стран [13, с.3]. Например, теплоход Балтийского пароходства «Михаил Лермонтов» с 1973 г. обслуживал пассажирскую линию Ленинград—Нью-Йорк. Теплоход «Александр Пушкин» в осенне-зимний период курсировал между Великобританией и Канарскими островами. В 1968 г. черноморский лайнер «Шота Руставели» совершил развлекательный кругосветный круиз с иностранными туристами на борту, начальным и конечным пунктом которого был английский порт Саутгемптон. Эти факты подтверждают, что советские круизные суда обладали международным уровнем комфорта, который при определенных обстоятельствах был доступен и советским гражданам. Да и строи-

лись лучшие из них по заказу СССР на иностранных верфях — в ГДР, ПНР и Финляндии.

Интерес «Интуриста» к организации круизных туров для граждан СССР основывался на нескольких явных преимуществах такого рода путешествий. Во-первых, это было выгодно экономически, поскольку при совершении вояжа на советском судне можно было существенно сократить валютные расходы на транспортное обслуживание, размещение и питание туристов во время пребывания за рубежом. Во-вторых, нахождение туристов продолжительное время на борту судна облегчало контроль над их действиями, позволяло дольше удерживать их в советском информационно-пропагандистском поле. В частности, на каждом из теплоходов имела бортовая радиосеть, которая позволяла снабжать всех пассажиров актуальной с точки зрения организаторов круизов информацией. Так, совершившие в ноябре—декабре 1978 г. на теплоходе «Карелия» круиз вокруг Европы туристы в пути следования прослушали полное содержание книги Л.И. Брежнева «Целина», а также регулярные сводки о внутреннем и внешнем положении СССР [14, с.14]. Наконец, сам факт совершения трудящимися «Страны Советов» круизных путешествий, которые на Западе воспринимались как элитный вид туризма, давал советской пропаганде определенные аргументы в идеологической полемике об уровне жизни населения при социализме.

Что же касается самих советских граждан, то круизные путешествия привлекали их прежде всего интересной программой поездки, которая содержала максимальное количество объектов посещения, причем расположенных не только в портовых городах. Например, из греческого порта Пирей советские туристы непременно совершали поездку в Афины, из Ливорно — в Рим, из Гавра — в Париж, из Тильбери — в Лондон. Во время речных круизов по Дунаю экскурсионная программа также была очень содержательной. Например, в Чехословакии организовывалось посещение Праги и Карловых Вар [10, с.12].

Жизнь на борту теплохода также была довольно насыщенной различными мероприятиями-

ми. Традиционно с участниками круизов проводились «дни Нептуна», «дни здоровья», «дни союзных республик». Обычно на борту теплохода одновременно находилось 10–20 туристских групп (каждая по 20–30 чел.), сформированных разными республиканскими, краевыми и областными советами профсоюзов. Это создавало здоровую конкуренцию во время проведения спортивных состязаний и творческих конкурсов. С конца 1970-х гг. особую популярность приобрели конкурсы на звание «мисс круиза». Большинство советских судов, использовавшихся для проведения круизов в 1970–1980-е гг., имели плавательные бассейны, киноконцертные залы, игровые аттракционы. Достаточно широк был и перечень предоставляемых здесь дополнительных платных услуг, включая посещение бортовых кафе и баров, музыкально-танцевальных салонов, прачечных, парикмахерских, киосков сувениров. Однако оплачивать их услуги можно было только специальными чеками, которые в фиксированном объеме могли быть приобретены за советские рубли до отправки судна в круиз [15, с. 11].

Еще одно преимущество круизов заключалось в том, что они давали возможность выбирать именно ту степень комфорта, которую вождер в состоянии был оплатить. Причем «разброс» цен на участие в круизных путешествиях мог быть очень значительным. Например, приобрести путевку на вояж по Балтийскому и Северному морям на теплоходе «Михаил Калинин» в 1969 г. можно было в ценовом диапазоне от 276 до 665 рублей. Владелец самой дешевой путевки должен был довольствоваться местом

на двухъярусной койке в шестиместной каюте без умывальника на второй палубе. А самый дорогой 1 класс «А» давал право с комфортом разместиться в одноместной каюте с умывальником на верхней палубе [16, с. 18–19]. Цифры, более подробно характеризующие амплитуду цен на круизные путевки, приведены в Таблице 3.

Говоря о ценах на круизные путевки, следует учитывать, что в заявленную стоимость не входил проезд от места жительства до порта отправления и обратно. А в случае совершения, например, Тихоокеанского круиза из Владивостока жителем Европейской части СССР, это были весьма значительные расходы. Кроме того, турист имел право приобрести на определенную сумму (обычно 20–40 руб.) иностранную валюту для «карманных расходов» за рубежом, а также на сумму до 100 руб. получить специальные чеки, которыми оплачивались дополнительные услуги на борту теплохода. Таким образом, реальные затраты на совершение круиза для одного человека иногда превышали 1000 руб., что составляло 8–10 месячных среднестатистических зарплат советского рабочего или служащего. Впрочем, поскольку путевки распространялись через профсоюзные организации, то для победителей социалистического соревнования, ударников коммунистического труда, а также профсоюзных активистов были предусмотрены льготные условия их приобретения. При поездках в капиталистические и развивающиеся страны, а также на Кубу по решению комитета профсоюзов эти категории трудящихся оплачивали лишь 30% от стоимости тура [18, с. 463].

Таблица 3

Стоимость путевок на отдельные круизные путешествия за рубеж для советских туристов (1960–1970-е гг.) [17]

Название круиза	Минимальная стоимость путевки (руб.)	Максимальная стоимость путевки (руб.)	Коэффициент ценовой амплитуды
Круиз по Балтийскому и Северному морям	276	665	2,41
Средиземноморский круиз	470	785	1,67
Тихоокеанский круиз	420	673	1,60
Круиз по Западной Африке	603	827	1,37
Круиз по Восточной Африке	611	840	1,37



Теплоход «Михаил Калинин»

Таким образом, круизные путешествия за рубеж являлись весьма специфическим видом советских туристских практик, особенностями которого были обусловлены именно использовавшимися для их проведения транспортными средствами.

В 1956 г., публикуя путевой очерк о путешествии вокруг Европы на теплоходе «Победа», «Литературная газета» сделала подстрочную сноску о том, что означает слово «круиз» [19] —

слишком малоупотребительным оно было в разговорном языке первых послевоенных лет, равно как и довоенного периода. Однако в последующие десятилетия зарубежные круизы получили в СССР достаточно широкое распространение. При этом круизные рейсы к берегам развивающихся стран Африки и Азии являлись одним из инструментов советской «народной дипломатии». Что же касается самых престижных круизов (вокруг Европы, средиземноморский, по Балтийскому и Северному морям), то они стали своеобразным «парадным фасадом» советского зарубежного туризма. Едва ли можно было придумать более яркий и наглядный пример для подтверждения идеологемы о том, что в СССР простому трудящемуся доступно то, что в капиталистическом мире могут позволить себе лишь представители элиты.

Литература

1. *Четырина Н.А.* Заграничный туризм в советское время // Миграции и туризм в России. М.: МГУС, 2007. С.348–355.
2. *Гурвич Л.* Первый рейс // Турист. 1980. № 11. С.22–23.
3. Судно «Абхазия» // <http://www.sea.infoflot.ru/ru/fleet/ship.php?id=156>. Дата обращения — 10.01.2010.
4. На теплоходе вокруг Европы // Известия. 1956. 7 июня.
5. *Тэсс Т.* Свет дружбы // Известия. 1956. 12 июля.
6. Государственный архив в Автономной Республике Крым (ГААРК). Ф. Р-3776. Оп. 1. Д. 2448.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-9520. Оп. 1. Д. 1134.
8. ГААРК. Ф. Р-3776. Оп. 1. Д. 930.
9. Круизное путешествие в Африку на теплоходе «Эстония» 1961 год. М.: Тип. Изд-ва «Московская правда», [1961]. 40 с.
10. ГАРФ. Ф. Р-9520. Оп. 1. Д. 1008.
11. ГААРК. Ф. Р-3667. Оп. 1. Д. 842.
12. Источник для составления таблицы: Материалы сайта «Советский флот» // <http://www.sea.infoflot.ru/ru/>. Дата обращения — 10.01.2010.
13. *Петухов В.С., Лигляйн Ф., Пилипенко Г.П.* Сотрудничество СССР и ФРГ в использовании советского пассажирского флота. М.: Транспорт, 1984. 247 с.
14. ГААРК. Ф. Р-3776. Оп. 1. Д. 2386.
15. *Петухов В.С., Погребной Ф.Н.* Голубые дороги туризма. Одесса: Маяк, 1976. 125 с.
16. ГААРК. Ф. Р-3667. Оп. 1. Д. 1217.
17. Источники для составления таблицы: ГААРК. Ф. Р-3667. Оп. 1. Д. 842. Л.7–8; Д. 930. Л.3–4; Д. 941. Л.5; Д. 1217. Л.18–19; Д. 1920. Л. 4.
18. Сборник действующих постановлений ВЦСПС. Т. 3. М., 1981. С.463.
19. *Осипов И.* Несколько замечаний о первом «круизе» // Литературная газета. 1956. 10 июля.

Советы автотуристов

Е.Ф. Атачкин

Н.В. Атачкина

Самодельный автотуризм в советское время получил значительное распространение, позволяя семьям, друзьям с минимальными затратами проводить отпуск в поездках по интересным местам в психологически комфортных группах. В публикуемых выдержках из книги «Записки автотуристов» (Юбилейный, 2008) авторы, исколесившие наиболее достопримечательными маршрутами весь огромный СССР, предлагают детальные и совсем не устаревшие рекомендации сугубо прикладного свойства всем, кто предпочитает путешествовать по городам и весям нашей страны на собственном автомобиле.

Каждый, хотя бы один раз участвовавший в самодельном туристском походе или путешествии, представляет трудности и сложности, возникающие при подготовке к ним. При любом виде путешествия его участнику нужно практически решать многие вопросы: что одеть на себя и взять с собой, как и чем питаться в дороге, где ночевать и как, какая ожидается погода и т.п.

Каждый вид путешествия имеет свои прелести, преимущества и свои трудности, недостатки. Автотуризм отличают большая скорость перемещения между остановками и стоянками, высокий уровень комфорта, почти полная независимость от погодных условий. В то же время автотуризм требует более длительной и сложной подготовки к путешествию, может проходить только по дорогам, преодолеваемым данным типом машины; связан с постоянным напряжением водителя во время движения по дорогам с целью обеспечения безопасности участников путешествия и окружающих.

Успех автопутешествия зависит от многих факторов: технического состояния автомобиля, состава, взаимоотношений и здоровья членов экипажа, выбранного маршрута, туристского снаряжения. Рассмотрим основные из этих факторов при подготовке к длительному путешествию на автомобиле.

Транспорт

Для автопутешествий пригодны любые классы и типы автомобилей. Их технические возможности и состояние определяют в целом потенциальные, предельные характеристики путешествия: протяженность маршрута и длительность путешествия, характер местности и выбираемых дорог, количество членов экипажа, масса допустимого груза. Но нельзя выезжать в дорогу на машине, которую еще не освоил или в надежности которой не совсем уверен.

На машине, которая используется для длительного путешествия, до выезда надо обязательно поехать. Для этого, разумеется, надо ее хорошенько изучить, привыкнуть к ней, к ее поведению на различных этапах эксплуатации: при запуске двигателя, трогании с места и разгоне, длительной езде при постоянном и переменном режимах движения по разным дорогам, торможении и остановке. То, что удобно и безопасно в коротких поездках, на малых переходах, может оказаться неприемлемым для длительных путешествий. Это, в частности, относится к составу и размещению членов экипажа и багажа, техническому состоянию отдельных систем, узлов и агрегатов машины, снаряжению, запасам воды и продовольствия, топлива.