

Андрей Кравцов родом из Казахстана. После окончания Омского политеха работал инженером в Москве, Сиднее и Мельбурне. Выпустил книгу «Русская Австралия» (Москва. «Вече». 2011). Публикуется в австралийской и российской периодике, участвует в литературных фестивалях и учится в Литинституте им. Горького в Москве. Готовит к переизданию в России трудов профессора и учёного С. Я. Парамонова, жившего в Канберре в 1947–67 гг. В 2010 г. он, в качестве специального корреспондента «Австралийской мозаики», присоединился к команде ватерполистов, направлявшихся на соревнования в Швецию, а затем вместе с ними путешествовал по Северной Европе. «АМ» предлагает вниманию читателей второй из его трёх очерков о поездке в Скандинавию. Начало — в «АМ» № 23, 2011 г.



АНДРЕЙ КРАВЦОВ

«ТОРГОВЫЕ ОКНА» В ЕВРОПУ

ПАРОМ «ГАБРИЭЛЛА» КОМПАНИИ «Викинг лайн», пройдя Аландские острова, вошёл в шведские шхеры — скалистые острова, разделённые узкими проливами и заливами. Они плескались вблизи сложно расчленённых берегов морей и озёр на месте древнего материкового оледенения. Красавец-корабль на скорости в 20 узлов совершал свой очередной рейс между двумя столицами скандинавских государств. На верхних палубах ещё не умолк шум праздника, длившегося всю ночь, — представители северных народов, будь то шведы или финны, очень любят организовывать подобные веселья по дороге между странами, поскольку в таких случаях крепкие напитки не облагаются пошлиной. Налоги на спиртное в их родных пенатах столь высоки, что некоторые напивались, как видно впуск шумные компании, звон посуды, песни, танцы и неровная походка — явное тому свидетельство. Неудивительно, что при уходе с корабля шведская

полиция устроила всем водителям машин обязательный тест на содержание алкоголя в крови, чем привела нас в неопикуемый восторг. В нашем автомобиле стояло утреннее амбре, и лишь шофёр был чист, как стёклышко. Потому-то он, успешно пройдя тест, призывно замахал руками в нашу сторону: «Вот им, им дайте дунуть. Зашкалит. Увидите!»

Но пока — в ночные часы, в разгар скандинавского праздника, — в одной из четырёхместных кают, на самой нижней из обитаемых палуб, мирно спали пятеро участников питерской сборной по водному поло. Пятому не хватило спального места, и он разместился на полу у входа, благо апартаменты позволяли. К тому же он (то есть я) был не спортсменом, а журналистом, и считалось, что ему необязательно хорошенько выспаться перед международными играми. По меньшей мере, так полагали остальные попутчики, имевшие законное право на свои спальные места. Спать на полу было

жёстко, неуютно и прохладно, несмотря на ватный матрас и тёплую одежду, предусмотрительно изъятые из «Фиата» цвета болотца, подёрнутого тиной. Автомобиль остался в чреве парома вместе с сотнями других средств передвижения. В морской тиши, а каюта располагалась чуть ниже ватерлинии, в эти предрассветные часы думалось легко и беззаботно. Самые главные трудности были позади — спешка на паром в связи с опозданием, попытка безбилетного проезда, поломка автомобиля и загон его на корабль с толкача, а также новые ощущения движения на морском лайнере, неизведанные доселе.

Собственно проезд «зайцем» был спланирован уже непосредственно перед въездом на паром в связи с нашим катастрофическим опозданием. Совершенно не было ни времени, ни сил искать кассу, бежать за билетом, потом снова мчаться на паром. Мы и понятия не имели, что можно купить входной «бескаютный», причём тут же — при посадке. Наша модель «Фиата» позволяла роскошества — я был третьим на переднем сиденье, и, по наущению попутчиков, попытался притвориться невидимкой. Диалог контролёра и водителя напоминал пародию на артиста-иллюзиониста.

Контролёр в будке: «Сколько вас едет? Давайте паспорта и билеты».

Водитель: «Нас четверо. Вот паспорта и билет на четырёхместную каюту».

«Отлично. Но вас же не четверо?»

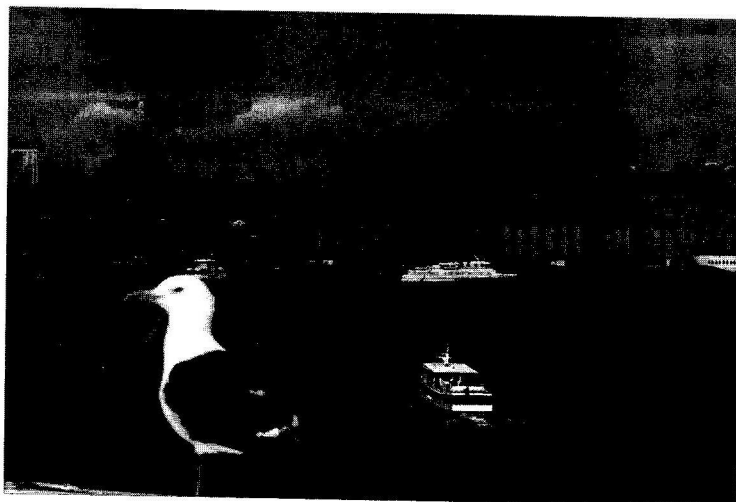
«Как не четверо, а сколько?»

«Пятеро!»

«Как пятеро?! Ну да, пятеро — четверо пассажиров и водитель».

«Давайте паспорт на пятого и 55 евро за билет».

О, чудо! Можно купить билет прямо у въезда! Но едва мы отъехали от будки контролёра и встали в хвост очереди, как новое приключение. Наш автомобиль, поохав и посвистев, вдруг заглох — этим он уже порядком извёл нас ещё в дороге. Благо с нами был профессиональный автомеханик, которому при помощи обычной шариковой авторучки и волшебных пассов руками до сих пор удавалось оживлять нашего итальянского «коня». Здесь же и это не помогало. Заводиться он ни в какую не хотел. И нам пришлось с толкача загонять «Фиат» во чрево «Габриэллы». «А что такого? — высказал я свои мысли вслух. — Может, мы его везём в



Залив в Стокгольме.

Швецию, чтобы сдать на свалку». Под уничтожающим взглядом владельца машины я вспомнил его любимую присказку: мысли имеют свойство материализовываться! Я притих — от греха подальше.

Паром «Габриэлла» был старше нашего автомобиля лет на десять, но, тем не менее, функционировал исправно. Он был спущен на воду в начале девяностых годов прошлого века и с тех пор, наряду с другими паромами «Викинг лайн», также носящими благозвучные женские имена, совершал регулярные рейсы по маршруту Хельсинки-Мариехамн-Стокгольм. При своей длине почти в 200 метров, «Габриэлла», а все морские суда в Скандинавии женского рода, имеет 10 палуб и может перевозить до 2400 человек. Когда бродишь по многочисленным кафе, ресторанам, магазинам, как-то не замечаешь ту уйму людей, которая на одну ночь заселяет паром. Впрочем, размеры морского гиганта поражают, особенно при посадке, когда смотришь снизу вверх. Впрочем, и сверху вниз — тоже. Я, оказавшись впервые в жизни на морском лайнере, почти всё светлое время суток проводил на верхней палубе, под открытым небом. С удовольствием обозревал проходящие мимо берега, острова, островки, парусники, катера и парома. Некоторые острова на

ПРИ СХОДЕ С КОРАБЛЯ ШВЕДСКАЯ ПОЛИЦИЯ
УСТРОИЛА ВСЕМ ВОДИТЕЛЯМ МАШИН ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ
ТЕСТ НА СОДЕРЖАНИЕ АЛКОГОЛЯ В КРОВИ,
ЧЕМ ПРИВЕЛА НАС В НЕОПИСУЕМЫЙ ВОСТОРГ.
В НАШЕМ АВТОМОБИЛЕ СТОЯЛО УТРЕННЕЕ АМБРЕ,
И ЛИШЬ ШОФЁР БЫЛ ЧИСТ, КАК СТЁКЛЫШКО.

НАША МОДЕЛЬ «ФИАТА» ПОЗВОЛЯЛА
РОСКОШЕСТВА — Я БЫЛ ТРЕТЬИМ НА ПЕРЕДНЕМ
СИДЕНЬЕ, И, ПО НАУЩЕНИЮ ПОПУТЧИКОВ,
ПОПЫТАЛСЯ ПРИТВОРИТЬСЯ НЕВИДИМКОЙ.
ДИАЛОГ КОНТРОЛЁРА И ВОДИТЕЛЯ НАПОМИНАЛ
ПАРОДИЮ НА АРТИСТА-ИЛЛЮЗИОНИСТА.

вид были совсем безлюдны и необитаемы. Частью — с маяком, частью — всего с одним домиком и лодкой. Я мысленно переносился на берег и пытался представить, каково жить в таком уединении, устроившись на камнях у воды, где тебя обдувает летний, но сурово-прохладный ветер. «Нет, не вполне уютно», — поёжившись от холода, подумал я. Но, опять же мысленно попробовал оказаться внутри деревянного сруба, что стоял недалеко от берега, неожиданно выкрашенного в томные цвета — серый, кремовый и бледно-пурпурный. «Обязательно в таком домике должен быть камин», — решил я и расположился, разумеется в воображении, у камина. Я серьёзно задумался, спасаясь у огня от пронизывавшего ветра и глядя в окошко на проходящие мимо паромы: каково наблюдать изо дня в день? С одной стороны, — благостная оторванность от суеты и толчеи, а с другой, — цивилизация-то ежедневно проходит мимо, за окнами. Быть может, шведы, живущие в этих домиках, и не страдают от одиночества, а может, напротив, мечтают оторваться от своей рутины, от заброшенности и оказаться на шумной «Габриэлле»?

Старый
город
(Hamla Stan)
в Стокгольме.

Утром, при подходе к шведской столице, сначала неспешно поплыли мимо нашей плавучей гостиницы дорогие спальные

районы с виллами и дворцами, затем слева показалось Королевское поместье, а далее открылся центр старого Стокгольма, с мелкими судёнышками, снующими по его гавани, с дымом из немногочисленных труб, с мостами. За шведской столицей наш путь лежал на юго-запад страны, в город Бурос. Тихий, уютный, застрявший между Гётеборгом и Стокгольмом. Географически Бурос ближе к Гётеборгу, всего час езды на машине. Зато от Стокгольма мы ехали часов пять. Около 100 тысяч живого населения плюс один бронзовый житель — в 3 человеческих роста. Пиноккио, уверенно вышагивающий по направлению к городу. Скульптура, выполненная современным мастером и подаренная родному Буросу. И таких даров немало по Швеции. Как и мест с удивительными названиями, которые в вольном переводе могут звучать весьма любопытно. Скажем, как ещё перевести Тролльхаттен, как не Жилище (или хата) троллей? В Швеции, если прилично знаешь английский, немецкий и русский, можно идти на любые, даже самые смелые, языковые эксперименты. Уверю вас, будете недалеко от истины. Например, попробуйте сами перевести название второго по величине шведского города «Гётеборг». Выйдет не иначе, как «Крепость готов». Тех самых готов, что обитали в Готланде (Стране готов), на реке, проходящей через город, — Готской реке. Всё просто.

Изначально, ещё в XVII веке, Гётеборг задумывался как своеобразные «торговые окна» в Европу. «С тех давних времён шведские „торговые окна“ явно не закрывались», — подумал я, впервые оказавшись здесь. Город насквозь продувался морскими сквозняками. А с архитектурной точки зрения, «Город готов» многое позаимствовал из Голландии. Отсюда геометрически выверенные пропорции улиц, проспектов и площадей. В старину он был разделён многочисленными каналами, большинство которых позднее было засыпано. Сохранился только Большой портовый канал, остатки крепостных рвов и 20 мостов вокруг Старого города и Королевского парка, разбитого на месте крепостных валов.

В Гётеборг мне удалось съездить дважды из Буроса (напомню: в Буросе /Boras/ и Гётеборге /Goteborg/ проходили в то время Международные состязания по водным видам спорта, на которые я прибыл с журналистской аккредитацией от «АМ»). Бурос



стоял несколько в стороне от основных магистралей, но зато в изобилии предлагал тишину, умиротворение и изумительный воздух. Даже дожди, заливавшие Бурос, шли только там. В Гётеборге их не было. Двигаясь на автобусе между двумя городами, с удовольствием взираешь на девственные пейзажи, озёра, леса, милые городки и посёлки. Казалось, шведы договорились с природой, чтобы она их пустила к себе жить, — так необычно выглядели жилые вкрапления среди дикой местности. Позже мне посчастливилось убедиться, что, согласно древней легенде, это действительно так. Только договариваться скандинавам приходилось не с лесами, реками, озёрами и холмами, а с троллями, которые в изобилии обитают в этих краях.

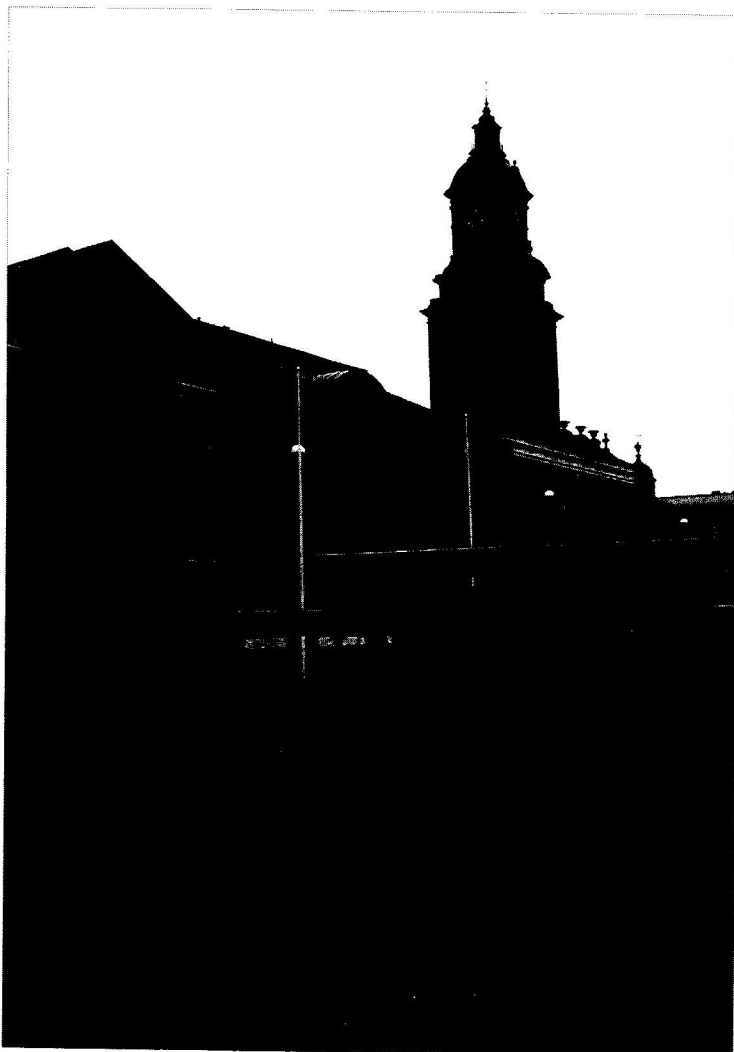
Известно, что в так называемой «реальной» жизни шведские тролли очень отличаются от привычно-миролюбивых героев сочинений Туве Янсона. Во-первых, их рост составляет обычно 5–8 метров, а иногда и выше. А во-вторых, они, как правило, приносят людям вред. Как гласит легенда, тролли любят похищать у людей новорождённых детей и подменять их своими младенцами. Чтобы умиловить лесных героев, шведы строят им игрушечные «тролльи домики», весьма похожие на настоящие человеческие. Да и вообще стараются всячески их задобрить.

В культурном отношении Швеция примечательна своими необычными музыкальными экспериментами. Не обошло это стороной и Гётеборг, который вывел в свет такую известную поп-группу, как «Ace of Base». И даже провинциальный Бурос приобрёл популярность благодаря певице Елене Папаризу, завоевавшей первое место на «Евровидении» в Киеве в 2005 году и доказавшей, что и греки вполне могут стать «настоящими варягами». Особенно, по характеру. Ведь всего за семь лет до этого Елена Папаризу решила прекратить пение. Причиной послужил глубочайший эмоциональный стресс. Она пережила его после страшного пожара на молодёжной дискотеке в Гётеборге, где среди 63 жертв смертоносного огня оказалось тринадцать её близких друзей.

Но возвращусь к истории Гётеборга, который, кстати сказать, — город-побратим Санкт-Петербурга. Он не всегда был шведским, как, впрочем, и вся южная часть



Пиноккио
на въезде
в Бурос.



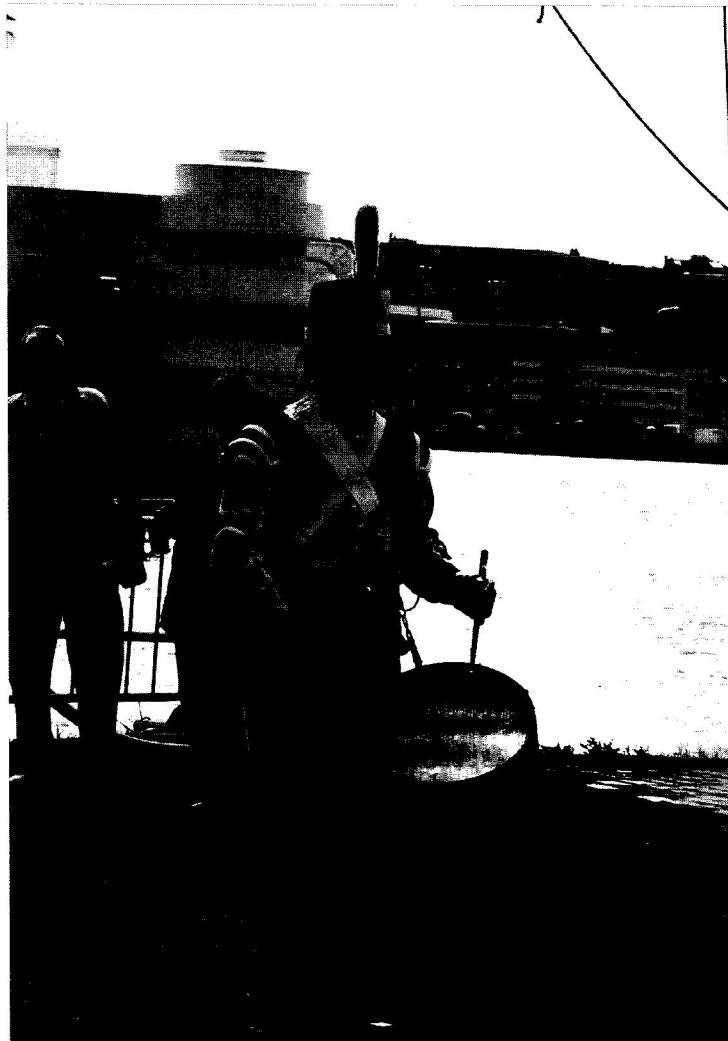
На мосту в
Гётеборге.



**Каналы
и мосты
Гётеборга.**

**Ряженые
у пристани
в Гётеборге.**

полуострова Сканен. И то, и другое почти всегда принадлежало Дании. Швеция отво-
евала их лишь в середине XIII века. А город,
между тем, был заложен в начале XVII сто-
летия именно шведским королём Карлом
IX и стал активно разрастаться за счёт при-
езда иностранцев — в основном, голланд-
цев и немцев. Но датская корона не успокаи-
валась — и в 1611 году датчане разрушили



ДВИГАЯСЬ НА АВТОБУСЕ МЕЖДУ
ДВУМЯ ГОРОДАМИ, С УДОВОЛЬСТВИЕМ
ВЗИРАЕШЬ НА ДЕВСТВЕННЫЕ ПЕЙЗАЖИ,
ОЗЁРА, ЛЕСА, МИЛЫЕ ГОРОДКИ
И ПОСЁЛКИ. КАЗАЛОСЬ, ШВЕДЫ
ДОГОВОРИЛИСЬ С ПРИРОДОЙ, ЧТОБЫ
ОНА ИХ ПУСТИЛА К СЕБЕ ЖИТЬ...

город почти до основания. Тогда шведы пе-
ренесли его и отстроили заново. Гётеборг
вновь расцвёл. Этому способствовали тор-
говые привилегии и беспошлинная тор-
говля. Хотя Гётеборг и не являлся городом
знаменитого Ганзейского союза, в годы ак-
тивной международной торговли здесь по-
явилась известная Ост-индская компания,
торговавшая со странами Востока. Самым
известным её кораблём стал «Гётеборг», за
два года плавания прошедший через все
мировые океаны. К сожалению, триумфаль-
ное возвращение путешественников закон-
чилось грандиозным конфузом: «Гётеборг»,
едва войдя в родную гавань, на глазах у
изумлённой публики, ожидавшей корабль
на берегу, сел на мель и мгновенно затонул
вместе с грузом, находившимся на его бор-
ту. Товары пытались извлечь из морских глу-
бин многие — по приблизительным подсчё-
там ценность груза составляла размер наци-
онального бюджета Швеции того времени.
Подобные попытки не увенчались успехом,
и о погибшем корабле забыли почти на два
с половиной века, пока некий водолаз слу-
чайно не обнаружил затонувший остов «Гё-
теборга». Точная его копия ныне находится в
порту города и открыта туристам.

Древняя русская летопись гласит: «Те ва-
ряги назывались русью, как другие называ-
ются шведы, а иные норманны и англý, а ещё
иные готландцы, — вот так и эти прозыва-
лись» («Повесть временных лет»). Выходит, не
только географически, но и этнически мы бы-
ли близки со шведами на протяжении многих
веков. И князья наши из Рюриковичей, как
Игорь и Ольга, были варягами, призванны-
ми в IX веке на Русь, чтобы править ею и по-
мочь прекратить междоусобицы. Стало быть,
известная фраза «из варяг в греки» означает
не один лишь торговый путь через Русь, но
и духовное движение руссов от язычества к
христианству. ■

(Окончание следует)