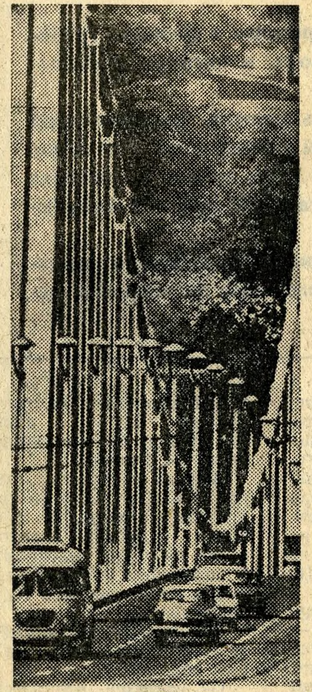
244



Снимки специального корреспондента «Литературной газеты» Михаила ТРАХМАНА

Григорий БАКЛАНОВ

БУДАПЕШТСКИЕ ЗАРИСОВКИ

НАШЕЙ переводчице Марике было почти столько же лет, сколько минуло со времени окончания войны. Нынешний год был для нее счастливым: она начала преподавать в университете, который только что окончила. На первую свою лекцию она шла вместе со студентами, по виду ничуть не старше их, и один парень спросил ее: «Ты тоже сюда?» «Сюда», — сказала Марика. После этого она взошла на кафедру, смущенная не меньше, чем он.

Когда мы начали вспоминать войну, гуляя вместе с ней по Будапешту, она вдруг искренне изумилась:

— Неужели вы жили тогда?

То, что для нас оставалось таким недавним, для нее было бесконечно давно. Ведь это было до ее жизни. И разбомбленные дома, и пустынные улицы, и обрушенные, утонувшие в Дунае мосты. Будапешт ее студенческих лет всегда был оживленным и многолюдным.

Сегодня пятая часть населения Венгрии живет в столице. В часы «пик» улицы Будапешта едва вмещают потоки людей и машин. Даже ночью, когда Дунай отражает в черной воде огни мостов, улицы города сотрясает грохот машин и трамваев.

И проблема, что есть во всех крупных городах мира, существует и здесь: проблема пешеходов и машин. Конечно же, мешают пешеходы. Они уже уступили всю ширину улицы машинам, научились подолгу ждать у светофоров. Но машины ждать не могут: созданные для движения, они должны двигаться. И люди роют подземные переходы, предоставляя машинам мчаться у себя над головой.

Какими строить переходы? Мы строим их очень экономно, строим для одной только цели — перейти улицу под землей. А между тем есть опыт — и, в частности, в Будапеште, — который говорит, что подземные переходы — это часть улицы со всеми присущими ей особенностями.

Когда-то и улицы имели другой вид. В первых этажах жили люди, как они и теперь живут в маленьких городах. Но постепенно место квартир заняли магазины. Ныне первые этажи улиц больших городов — это сплошное стекло витрин.

Переходы возникли позже. И то, что бесспорно для надземной части улицы, для ее подземной части все еще представляется спорным.

Экономя, можно сократить затраты. И все же самые большие затраты те, которые не окупаются. Вот это и учли в Будапеште при строительстве подземной площади в районе Восточного вокзала. На первый взгляд, она кажется, пожалуй, даже излишне просторной. Но этот простор позволяет людям вести себя так же, как на надземных улицах: по дороге с работы они заходят здесь в магазины, и это в конечном счете окупает затраты.

***

О любви будапештцев к футболу рассказывают легенды. И все они близки к истине. Шутят даже так: если проигрывает команда завода, закрывают завод.

Но есть и другое состязание, пока что не столь известное, однако имеющее в Будапеште прочных приверженцев.

Каждый день в двенадцать часов дня возле кафе «Астория» можно увидеть болельщиков. Это те, кого не вместил зал. А в зале в это время начинается музыкальная викторина. Участникам дают прослушать одну или несколько фраз музыкального произведения, и тут же об этом произведении или о его авторе задается вопрос. Музыка самая различная: национальная, классическая, джаз. Это могут быть современные композиторы, например Шостакович, Прокофьев. Для участников есть только одно ограничение: к состязанию не допускают профессионалов. Словом, как в любительском футболе.

Победителем и обладателем приза в триста форинтов (около двадцати пяти рублей) становится тот, кто на пять вопросов даст как минимум четыре правильных ответа. Отвечать, назвав свое имя, надо в микрофон, а слушает тебя вся Венгрия: викторина транслируется по радио.

***

Летом Будапешт, один из красивейших городов Европы, полон туристов. Люди разных стран, никогда прежде не бывавшие здесь, они ведут себя на редкость одинаково. И даже фотографируются в одних и тех же местах. В Будапеште это, конечно же, прежде всего Халас башти — Рыбачий бастион. Отсюда лучший вид на город. Здесь ко мне подошел пожилой человек с фотоаппаратом:

— Шпрехен зи дойч? (Вы говорите по-немецки?)

— Нур вениг (немножко).

Тогда он дал мне в руки аппарат, жестами объяснил, что надо сделать, отошел, принял позу, и я увидел его в объектив. Быть может, он тоже приехал сюда на места бывших боев. И вот я видел его сейчас, как, может быть, видел когда-то в стереотрубу. Может быть, и он меня видел когда-то — в прорезь прицела.

Он стоял, облокотясь о каменный парапет, а за ним были Дунай и Пешт. Я нажал спуск.

— Нох айн маль (еще), — попросил он.

Я щелкнул «нох айн маль».

— Данке (спасибо), — сказал он.

Я вернул ему фотоаппарат, и он ушел довольный, унося себя на фоне Будапешта. И вскоре смешался с другими туристами.

***

Как всегда, в одни и те же часы со смены и на смену идут, едут 36 тысяч рабочих, инженеров, техников Чепеля, — крупнейшего металлургического и станкостроительного комбината Будапешта.

Возникший в двадцатом, разрушенный в сорок пятом, он уже в сорок шестом году был восстановлен. Та продукция, на изготовление которой в пятидесятом году требовался час времени, через восемь лет производилась на комбинате за сорок пять секунд. Но количественные сопоставления, какими бы эффектными ни казались они, сегодня уже мало что объясняют. Продукция комбината стала качественно иной. Здесь делают станки, работающие с точностью до тысячной доли миллиметра.

Разумеется, новая продукция потребовала и новых качеств от работника. На Чепеле можно встретить рабочего с техническим образованием. Порой возникают малоплодотворные споры о том, кто он — интеллигент или рабочий? И что правильней: считать ли его рабочим с техническим образованием или техником у станка? Дело, конечно, не в словесной эквилибристике. Вряд ли надо стараться облечь в старые представления то, что несет с собой научно-техническая революция. Жизнь быстро меняет понятия.

Представив историю человечества в виде марафонского бега на 60 километров, где первые орудия труда возникают только лишь на пятьдесят восьмом—пятьдесят девятом километре, а римские сооружения и мощенные плитами дороги — за двести метров до финиша, швейцарский инженер Эйхельберг пишет: «...на последних пяти метрах происходит ошеломляющее чудо: свет заливает ночную дорогу, повозки без тяглового скота мчатся мимо, машины шумят в воздухе, и пораженный бегун ослеплен светом прожекторов фото- и телекорреспондентов...»

Свет прожекторов современной цивилизации, направленный в наши глаза, пусть все же не слепит настолько, чтоб средства показались нам значительней целей, чтоб среди многих чудес мы не различили единственное подлинное чудо: человека.