

Дороги детства

Просматривая как-то каталоги с цветными репродукциями картин западноевропейских художников, которые выставлялись в 70-х годах прошлого века на аукционах в Вене, я обратил внимание на картину австрийского художника Карла Сурланда (Carl Suhrland, 1828-1919) под названием: "Russischer Reisewagen auf langer Fahrt" (Русская повозка в пути). На картине (см. фото) изображена крытая повозка в форме большого саркофага, запряжённая русской тройкой. Впереди на облучке видны фигуры двух кучеров, а из повозки выглядывает любопытный пассажир в русской национальной одежде. Сзади, на привязи, следуют три лошади, предназначенные для замены уставших в упряжке коней. Художник запечатлел момент преодоления повозкой огромной дорожной выбоины, заполненной водой.

Как знаком мне этот сюжет, подумал я. Ведь это типичное состояние дорог моего детства.



Российские дороги! Много нареканий слышали они в свой адрес. Их воспевали в стихах и прозе, ругали в своих путевых заметках иностранные гости, а художники изображали на полотнах. Существует даже анекдот о "превосходстве" российских дорог над зарубежными магистралями. Его содержание: Встретились однажды три водителя из разных стран и заспорили, чьи дороги лучше? Американец говорит: "У нас превосходные дороги, можно

поставить рюмку вина на капот машины и ни одна капля не выплеснется во время движения". Ему возражает немец: "У нас лучшие дороги в мире! Я на высокой скорости обнимаю одной рукой подругу, а второй управляю автомобилем". Когда очередь дошла до русского, он смело заявил: "А я во время езды двумя руками обнимаю женщину". Его коллеги бурно запротестовали. Этого не может быть!? На что русский спокойно ответил: "А куда она (машина) из колеи выйдет?" Общий смех.

Дорожные колеи. Не один экипаж в них опрокидывался или ломал колёса. Это о них писал А. Блок в стихотворении "Россия".

Опять, как в годы золотые,
Три стёртых треплются шлеи,
И вязнут спицы росписные
В расхлябанные колеи...

В период моего детства в России существовало два типа грунтовых дорог: большая (большак) и просёлочная (просёлок). Большая дорога называлась ещё столбовой, так как вдоль неё шли верстовые столбы. В старину дальность российских дорог измерялась в верстах, а не в километрах (верста равна 1,06 км.). На столбовых дорогах располагались почтовые станции, где менялись лошади и отдыхали путники. Почтовые тройки использовались не только для перевозки почты, но и пассажиров. Кучер, управлявший тройкой, назывался ямщиком, отсюда синоним - ямская тройка. Участки столбовых дорог, проходящие по диким, глухим местам, привлекали разбойников, которые грабили обозы и мирных путников. На большую дорогу стекались с окрестных деревень обозы с товарами и объединялись в большие колонны, продолжая путь в общем направлении. Так было безопасней. В ночное время движение обозов прекращалось, они делали остановку в первой же встречной деревне, где заставал их вечер. До сих пор помню мужиков с кнутами в руках, (зимой в тулупах), просившихся на ночлег в дом. От них исходил запах табака, чеснока и домашней колбасы. Но жители их пускали. Общая нищета и бедность делала людей добрее. Утром незваные гости оставляли что-нибудь съестное вместо оплаты за ночлег.

Люди боялись больших дорог. До сих пор народная молва хранит выражение: "Разбойник с большой дороги". Однажды двое из них пытались ограбить моего отца, возвращавшегося домой на повозке из дальней поездки. Встав впереди лошадей, они преградили им путь. Но когда один из них стал приближаться к отцу, он стегнул его кнутом и одновременно ударил лошадей, которые моментально рванулись вперёд, сбив впереди стоящего разбойника. Так отец избежал худшей участи. Много неразгаданных тайн хранят российские дороги, свидетели трагических происшествий на всём своем протяжении. И там, где случалось несчастье, стоят одинокие кресты и памятные знаки.

Грунтовым дорогам России долгое время не уделялось должного внимания. Даже так называемый "Сибирский тракт" лишь местами был приподнят над уровнем земли (профилирован). Известный русский поэт П.А.Вяземский (1792-1878) в стихотворении "Русские просёлки" назвал их местом познания жизни:

*Нет, вызвал бы я вас на русские просёлки,
Чтоб о людском житье прочистить ваши толки.
Тут мир бы вы другой увидели! Что шаг -
То яма, косогор, болото иль овраг.
Я твёрдо убеждён, что со времён потопа
Не прикасалась к ним лопата землекопа.*

Плоский характер российских дорог позволял ездокам произвольно отклоняться в разные стороны от общей оси дороги, особенно в дни распутицы. Так, в особо влажных местах насчитывалось до десятка объездов в поисках прочного участка грунта. Пока по таким дорогам перемещались телеги, оставлявшие узкие колеи, они оставались более или менее проезжими. Однако с появлением тяжелого транспорта (трактора, грузовые автомобили) дорожная колея превращалась в ненастье в сплошную канаву. Заполненная густой грязью, такая колея была в пределах деревни любимым местом отдыха местных свиней, лежавших часами в своих естественных "ваннах". Население заполняло эти колеи хозяйственным мусором, навозом, золой, битым кирпичом, чтобы сравнять образовавшиеся углубления с окружающей почвой. Так постепенно формировался "культурный слой" для будущих археологов. Вне поселений для улучшения проходимости избитых участков дорог применяли хвою, сучья, полусгнившие стволы мелких деревьев. Таким способом создавали прочную основу для колес буксующих машин. В дождливую погоду грунтовые дороги полностью раскисали и превращались в сплошное месиво вязкой грязи. В этот период живая тяговая сила была не в состоянии тащить телегу с грузом. Поэтому приходилось использовать трактора для доставки доярок на летние стойбища и с помощью тяжелой техники перевозить корма и молоко, доставлять товары для сельчан.

Зимой, во время обильных снегопадов, российские дороги исчезали под огромными сугробами и становились абсолютно непроезжими. Для освобождения их от снежного плена привлекались гусеничные трактора, которые с помощью специального сооружения в форме тяжелого клина раздвигали снег по сторонам, освобождая дорожный путь.

В любой дороге часть людской судьбы. В "никуда" дорог не бывает, все они имеют или имели когда-то целевое назначение. Раскисшие, пыльные или заснеженные дороги в любую погоду выполняют свой священный долг, они ведут к людям в каком бы направлении ни шли. Уровень внимания к дорогам зависит от их хозяйственно-экономического значения. Отсюда одни заботливо обустроиваются, другие забрасываются. Особенно много заброшенных просёлочных дорог появилось в период ликвидации малых населённых пунктов.



Полевая дорога.

По просёлочным дорогам прошло и моё босоное детство. По ним петлял я до 19 лет, пока они не вывели меня на большак. О, как я любил эти заброшенные просёлки! Покрытые травой-муравой, они превращались в мягкий

ковёр, под которым скрывались прошлые следы копыт и колёс. Лёгкую грусть, чувство забвения и романтическую тоску испытывал я, шагая по просёлочным дорогам в летнюю или осеннюю пору. В прилегающих к ним лесах и полянах мы собирали ягоды, грибы, заготавливали сено и сухостой на топливо, искали птичьи гнёзда. Эти дороги дики, пустынные и максимально слиты с окружающей природой, поскольку лишены искусственных сооружений за исключением редких мостков через ручьи и овраги. Шагая по ним, не надо постоянно напрягать внимание в ожидании встречного или обгоняющего транспорта. В дороге можно мыслить, мечтать, любоваться пейзажем, слушать трели жаворонок в вышине и радоваться надвигающемуся миру. Сотни километров преодолели мы, бродя часами по просёлочным дорогам, нередко удаляясь на большие расстояния от дома. Но ни одна из них не утомляла нас так, как дорога в школу. На этом пути, длиною в 10 км у многих не хватило сил. Кто пошёл дорогой знаний выбрал самый трудный путь, хотя и менее опасный, так как на нём нет грабителей. Знания единственное богатство человека, которое невозможно отнять. Тот, кто преодолевает дорогу знаний, является покорителем нового мира.

Просёлочные дороги не прямолинейны. Они постоянно виляют, огибают опушки лесов, пересекают поляны и поля, иногда протискиваются через лес, петляя между близко стоящими деревьями. Эти деревья, росшие на обочине просёлочных дорог, часто страдали от ран, полученных в результате столкновения с проходящим транспортом. У берёз поврежденный участок комлевой части ствола "кровоотчил" розовым пенным соком, затем постепенно заживал, навсегда сохраняя след темно-коричневого цвета. Вдоль просёлков, словно шлёмы древних витязей стояли стога душистого сена, а осенью, после листопада, на вершинах высоких деревьев собирались осторожные тетерева, мужские особи которых назывались косачи. Их чёрные силуэты виднелись издали, вызывая азарт у заядлых охотников. Однако без чучел охота на них редко была удачной.



Стога сена вдоль опушки леса

Замечательный русский поэт А.Апхутин (1840-1893) посвятил просёлочным дорогам России прекрасное стихотворение "Просёлок", часть которого я цитирую:

*По Руси великой, без конца, без края,
Тянется дорожка, узкая, кривая,
Через леса да реки, по степям, по нивам,
Всё бежит куда-то шагом торопливым,
И чудес хоть мало встретишь той дорогой,
Но мне мил и близок вид её убогой.*

Во многих местах просёлочные дороги переходили в полевые дороги, которые интенсивно использовались лишь в период сельских работ. Российским немцам они хорошо знакомы, поскольку большинство из них были сельскими жителями. Эти полевые дороги расцветали вместе с полями и нивами. Особенно привлекательными были те из них, которые шли меж зрелых хлебов. На границах этих дорог встречались островки васильков, хранящих густую синеву небес, заросли полыни с резким запахом вермута, слышалось назойливое щебетание перепёлок, которое воспринималось слухом в виде фразы "спать пора, спать пора". Если полевая дорога шла вдоль опушки леса, то можно было в дождливую пору набрести на семейство подберёзовиков, груздей и мухоморов. На полевые дороги выходили куропатки и другие птицы, для сбора, обронённого в момент транспортировки зерна. Лошади и быки оставляли на них свой помёт, из которого со временем появлялись крупные навозные жуки. Вдоль полевых дорог, идущих по опушке леса, встречались огромные муравейники с отборными породистыми особями. Муравьиная кислота была излюбленным лакомством, которую мы добывали простым способом. Тонкую веточку без листьев покрывали собственной слюной и клали её в муравейник. Через некоторое время мы облизывали ветку, содержащую кислоту.

Параллельно с моим возрастом менялся и вид и состояние просёлочных дорог. Те, что вели в районный центр или на центральную усадьбу хозяйств, стали возвышаться над уровнем земли в результате профилирования. Позднее вдоль них "выросли" телеграфные столбы и линии электропередач, они приобрели асфальтовое или иное твёрдое покрытие, их проходимость стала круглогодичной при любой погоде. Ритм сельской жизни ускорился, потому что движение по просёлкам стало быстрее. Но образ первых моих дорог прочно хранится в памяти. Дорога памяти возвращается к началу, когда дорога жизни приближается к концу.

Dr. Albert Obholz