

Б И Б Л И О Т Е К А

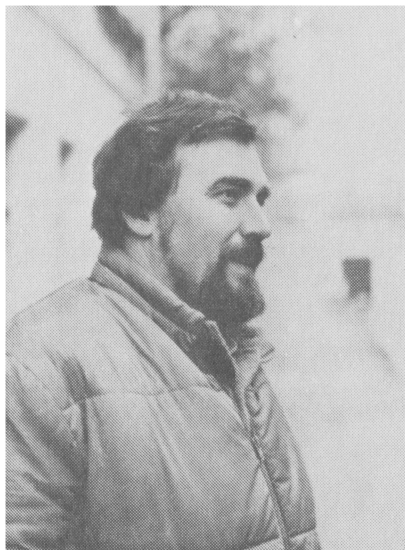
ISSN 0132-2095



ОГОНЁК

№ 24

1989



Владимир ПОТРЕСОВ

**НАДЕЮСЬ ЕХАТЬ ВОДОЮ
ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ**

М О С К В А

ИЗДАТЕЛЬСТВО

«П Р А В Д А»

БИБЛИОТЕКА «ОГОНЕК» № 24

Издается с января 1925 года

Владимир ПОТРЕСОВ

НАДЕЮСЬ ЕХАТЬ
ВОДОЮ ИЗ ПЕТЕРБУРГА
В МОСКВУ

ОЧЕРКИ
О СОВРЕМЕННЫХ ПРОБЛЕМАХ ДРЕВНЕГО
ВОДНОГО ПУТИ

Москва. Издательство «ПРАВДА»
1989

Владимир ПОТРЕСОВ

Владимир Александрович Потресов родился 24 марта 1946 года в Москве. Окончил Московский институт электронного машиностроения. Автор более тридцати научных работ, посвященных проблемам кибернетики. Кандидат наук. В течение почти пятнадцати лет работал по своей специальности на предприятиях Москвы.

В «Огоньке» начал печататься с 1983 года.

ПРИГЛАШЕНИЕ К ПУТЕШЕСТВИЮ

Истошно затарахтел «пускач», глухо ответили дизели, а за кормой закружились воронки и вспенилась вода. Кто отправлялся когда-нибудь на каком-нибудь корабле в путешествие, остро ощущает момент, в который между причальной стенкой и бортом образуется все расширяющееся беспокойное водное пространство, где-то там остаются печали и хлопоты, а впереди ждет неизвестность.

Чтобы сразу дать читателю представление о «районе плавания», сообщу, что до противоположного, дальнего берега было метров двадцать, а плыть, или, как говорят моряки, «идти», предстояло вверх по Яузе всего несколько километров: дальше река несудоходна. В узком пространстве между каменными набережными плескалась коричневая с радужными маслянистыми пленками вода, кишевшая, как теплое море перед штормом, медузами, противозачаточными резинотехническими изделиями баковского производства.

Читатель уже, верно, подумал, что писать я буду о проблемах экологии? О них тоже, однако цель моя шире: я решил пройти по старинному водному пути, соединившему когда-то по замыслу Петра I обе российские столицы, и рассказать о том, что происходит сейчас в этой «центральной глубинке», на пространстве, которое мы пролетаем в ночной «стреле», лишь перед сном и поутру привычно взирая на аккуратные пригородные платформы.

Некогда о путешествии из Петербурга в Москву и обратно писали много, да и было это на самом деле путешествием, дальняя дорога располагала к размышлениям, путевому эпистолярному, и продолжалось это до тех пор, пока современные транспортные средства не превратили путешествие в обыкновенную деловую поездку.

Не ностальгия по давно ушедшим временам отправила меня в путь. Последнее время мы много говорим о необходимости сохранения исторической памяти, наследия прошлого. Но нередко понимаем дела эти узко, требуя сохранить церковь или усадьбу, связанную с именем какого-нибудь великого соотечественника. Безусловно, все это очень здорово и необходимо, однако я решил вернуть нашей истории целый водный путь со сложной некогда гидротехнической системой, пристанями, тор-

говыми городами, лежавшими вдоль этого пути, с их многочисленными историческими, архитектурными и инженерными памятниками, а также с вполне современными социальными проблемами.

И вот тут-то я неизбежно столкнулся с вопросами экологии, то есть попросту с ужасающим состоянием больших и малых рек, по которым некогда проходил старинный торговый путь, а иной раз с сознательным и планомерным уничтожением наших водных ресурсов.

Мы приучились с пренебрежением относиться к отечественной инженерной мысли — этим, к слову, грешат даже многие радетели старины. А ведь было чем похвастаться! И Вышневолоцкий водный путь — основная часть петровской «водяной коммуникации», связавшей Петербург с Москвою, — в конце XVIII века признавался по количеству перевозимых грузов крупнейшей гидротехнической системой Европы (и, по-видимому, мира), способной в течение короткого, неустойчивого российского лета пропускать огромное число судов.

Сложная система водного сообщения России приводила в восхищение и иноземных гостей. Например, германский посол Майерберг во второй половине XVII века писал: «В Москве такое изобилие всех вещей, необходимых для жизни, что ей нечего завидовать никакой стране в мире. Хотя она далеко лежит от всех морей, но благодаря множеству рек имеет торговые сношения с самыми отдаленными областями».

Конечно, я не против технического прогресса и признаю, что малый речной транспорт при всей его романтичности безнадежно уступает более скоростным и современным средствам перевозок пассажиров и грузов, но ведь существуют рекреационные и туристские маршруты. Быть может, я фантазирую, однако представляется, что многие старинные каналы с остатками древних сооружений, «творящих водохождение рек свободное», могли бы оказаться превосходными маршрутами для любителей водных прогулок и путешествий. Невредно было бы продемонстрировать их и школьникам, как наглядное воспитание историей.

Но ведь беда в том, что подавляющее большинство из этих уникальных памятников уже погибло: каналы засыпают «рачительные» директора совхозов, оставшиеся неразобранными древние гидротехнические сооружения можно пересчитать по пальцам, гибнут они и просто естественным путем из-за полного нашего равнодушия. И ежели на стенах старинных храмов можно разглядеть поржавевшие доски, сообщающие, что памятник «Охраняется государством», то древние инженерные сооружения не защищены даже этим эфемерным способом.

ЧЕТЫРЕ ЦАРСКИХ ВАРИАНТА

— Говорят, недавно еще в Яузе бобры водились, — рассказывает мастер Яузского гидроузла Давид Ефимович Шейнберг.

Построен гидроузел почти полвека назад, он ровесник канала име-

ни Москвы, и украшен полуантичными барельефами и статуями, колоннами и пилястрами, словом, архитектурными деталями, вошедшими в историю отечественной архитектуры под соответствующим названием «сталинский ампир». Состоит узел из плотины, поддерживающей в Язу необходимый уровень, и судового шлюза.

Тридцатые годы нашего столетия отмечались небывалым с петровских времен оживлением гидротехнического строительства под присмотром НКВнудел. «Каналы в царской России строились на костях тысяч рабочих людей и создавались для обогащения помещиков и капиталистов, — сообщает нам один из историков тех времен и продолжает. — Каналы сталинской эпохи, сооружаемые свободным от эксплуатации народом, укрепляют мощь социалистического государства и являются одной из материальных основ коммунизма».

Трудно на первый взгляд понять такую нежную любовь к водным способам транспортировки людей и грузов в «сталинскую эпоху», когда наиболее развитые страны повсеместно отказывались от них в пользу железнодорожного и автомобильного сообщения. И все же: «Москва, по мысли товарища Сталина, будет портом пяти морей. Канал соединит столицу с Белым, Балтийским и Каспийским морями, а после сооружения Волго-Донского канала — с Черным и Азовским морями», — заявил на пленуме МГК и МК ВКП(б) 28 сентября 1935 года Л. М. Каганович.

Некоторый свет на сознательную продуманность этих действий проливает «Большой советский атлас мира», изданный в 1940 году, сообщением, что канал имени Москвы превзошел все крупнейшие сооружения такого рода в мире... объемом земляных работ. А поскольку основная строительная техника периода второй пятилетки мало отличалась от петровских времен — те же тачки да лопаты, — подмосковный гидроузел смело можно считать ближней Колымой.

«Чтобы решить проблему водоснабжения Москвы, — отмечал по поводу ввода в строй канала имени Москвы Н. С. Хрущев, — надо было иметь действительно революционный, действительно Сталинский размах».

Размах был — 200 миллионов кубических метров грунта были перемещены с помощью самых примитивных технических приспособлений трудом «раскулаченных» крестьян. Давно уж изгладились невысокие холмики в современных зонах отдыха вокруг так любимых москвичами водохранилищ канала имени Москвы...

Вернемся, однако, на Язу, где заканчивает шлюзование наш «Марс» — водолазный катер, с помощью которого мы перемещались вверх по реке.

— Что за корабли вы шлюзуете? — спрашиваю мастера гидроузла.

— Да только те, которые чистят Язу, попросту обслуживаем сами себя. Без этого река перестанет существовать, несмотря на то, что ежегодно из Химкинского водохранилища получает 5 кубометров воды.

Основная причина загрязнений — сбрасываемый в реку снег, который несет в себе огромное количество песка и грязи.

Невольно я вспомнил, как в детстве на нашем арбатском дворе работала снеготаялка — нечто вроде огромного самовара с трубой. Вначале ее топили дровами, а позже перевели на газ. Из нее бежал ручеек чистой воды, а «тяжелые» остатки, в которых мы искали монетки, осаждались на колосниках. Сейчас таких устройств давно уже нет, снег вместе с мусором могучие самосвалы ссыпают в реку — так, безусловно, дешевле и проще. Но, оказывается, теряем в другом, при чистке реки.

— Но не только эта причина влияет на удручающее состояние Яузы. — продолжает Шейнберг. — Как вам ни покажется странным, у нас главное препятствие для качественной очистки реки — ведомственные барьеры.

— Неужели и здесь?

— Вот представьте: Москва-река находится в ведении Минречфлота РСФСР, на ее очистку направляются специализированные суда и квалифицированные рабочие. А Яуза, как и все малые реки Москвы, — в подчинении у Главмосдорууправления. Поэтому речники нам не помогают — не наше, мол, дело. А дорожникам, собственно, тоже до нас дела мало — у них своих забот выше головы. И вот очищаем реку примитивными средствами. Доходит до того, что нам Московско-Окское бассейновое управление места для свалки не выделяет — вы не наши, и грязь, стало быть, не наша. Поэтому отходы выгружаем там, откуда не гонят речники, чаще под покровом ночи.

Да и все это, — Шейнберг грустно кивнул на сооружения гидроузла, — давно пора менять или на худой конец ремонтировать. Лет двадцать назад полетел подшипник в узле подъема плотины, с тех пор вода в Яузе держится на том уровне, на котором заклинило механизм. Нужны новые машины для шлюза, однако и здесь, конечно, те же межведомственные сложности — ведь наши дорожники необходимую нам технику не выпускают...

Есть такое понятие: равнопрочность системы. Обычно понятие это применяют к системам техническим, скажем, к самолетам или автомобилям. Смысл его в том, что не может быть так: одна деталь «устала», а другая, соседняя может еще целый век трудиться. Видимо, понятие равнопрочности может быть использовано и в социально-экономических системах. Например, если в стране плохо с текстильным оборудованием, то трудно надеяться на то, что выпускаются прекрасные гидротехнические устройства.

Уверяют, что на языке зырян и пермяков «Яуза» означает сосновая река. Вероятно, когда-то она такой и была. До XIV века Яуза была судоходной до села Мытищи — бывшее Яузское мытище, то есть место, где брали «мыт» — подати. Мытище не означает, что мыт был очень велик, а только говорит о месте, так же как «пожарище» — место, где был пожар.

Далее ладьи переволакивались в Клязьму по шестиверстному Работному буераку в сторону села Болшево — в старину, вероятно, Волшева или Волошева, — а оттуда направлялись дальше во Владимир или по системе рек в бассейн Волги. Вполне очевидно, что столь популярный в давние годы водный путь способствовал появлению Москвы именно в том месте, где она сейчас и находится.

Яуза считается родиной русского флота: Петр Великий построил и опробовал здесь свой знаменитый ботик. Неугомонный царь, по словам историка В. О. Ключевского, «...с удивительной силой внимательно изучал эту единственную в мире сеть вечно движущихся и не требующих ремонта шоссейных дорог, какую природа дала русской торговле в бассейне русских рек. В уме Петра много лет складывался великолепный план канализации столь остроумно расчерченных природой бассейнов».

Отправляясь в 1722 году в Персидский поход, Петр I дал поручение своим инженерам «осмотреть положение мест и течение рек от Яузы до Клязмы и от Клязмы до Ахромы и протчих рек которымиб способнее и лучшеб сделать от Москвы до Волги судовой ход и где удобнее делать каналы и слюзы... учиня чертеж и прислать для подлинной резолюции».

Мила была с детства Яуза Петру, и мечтал он, что именно здесь пройдет «водяная коммуникация», соединившая Москву с Волгой и далее через построенный уже к тому времени Вышневолоцкий путь с Петербургом.

В нынешнем парке Московского окружного дома офицеров, что лежит на берегу Яузы, рядом со «стекляшкой» недавно выстроенной шашлычной, можно еще обнаружить полуразвалившуюся беседку с укрепленной внутри каменной доской:

ТРУДЫ МОЕГО МИНИХА СДЕЛАЛИ МЕНЯ ЗДОРОВЫМ. Я НАДЕЮСЬ НЕКОГДА ЕХАТЬ ВМЕСТЕ С НИМ ВОДОЮ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ И ВЫЙТИ НА БЕРЕГ В ГОЛОВИНСКОМ САДУ

Эти слова — мечта Петра I, которой не суждено было осуществиться. Ведь Головинский сад — это как раз и есть современный парк МВО, который буквально чудом московская общественность отстояла, когда через него предполагалось построить эстакаду Третьей внутригородской автомобильной магистрали. Эта первая за долгие годы равнодушия и застоя крупная победа москвичей над чиновниками от градостроительства невольно напоминает подобную ситуацию, произошедшую здесь в бытность у власти правнука Преобразователя, Павла I.

На противоположном берегу Яузы, в местности, звавшейся слобода Кукуй, знаменитый Матвей Казаков создал в конце XVIII века Слободской дворец с прекрасным парком, спускающимся к реке. «Сей сад обильно снабжен прудами, каналами и озерами, — писал современник, —

густые аллеи не допускают проникать свету и вселяют в гуляющих самую усладительную томность».

И вот в одну ночь по приказу Павла I вся эта «усладительная томность» вместе с прочими безобразиями была вырублена и превращена в плац для смотра войск!

Действительно, есть от чего приуныть нашим градостроителям: им бы такой кавалерийский наскок — давно бы уж исчезла и левобережная часть парка вместе с памятными словами Петра. Да вот затянули дело, дали возможность этим крикунам-радителям всполошиться.

Воистину — мельчает чиновный народ!

И вот наконец 3 июля 1722 года в Петербург поступили сведения от петровских инженеров Корчинина и Геннина: «...всяко место подлинно высмотрели, многие леса проходили, много было по рекам кратких дистанций и все одержали ватерпас и астролябия». В результате гидротехники предложили царю четыре варианта «коммуникации». Два из них начинались Яузой, один проходил по Истре, а еще один по речке Химке. Каждый из предложенных вариантов предполагал строительство более сотни шлюзов и прокладку десятков верст искусственных каналов.

Здесь мы вынуждены сойти на берег, так как корабль теперь понадобится нам не скоро, ибо тех рек, по которым петровские гидротехники собирались пустить «коммуникацию», в большинстве своем нет и в помине.

«НАСЛАДИСЬ ВОЗЗРЕНИЕМ НА ПРЕЕМНИКОВ ТВОИХ!»

Важным вспомоществованием в любом путешествии является карта, даже при наличии языка, который, как известно, до Киева доведет. Однако попытка просмотреть хотя бы один вариант, предложенный петровскими инженерами, с помощью современных карт оказалась обреченной. И дело здесь не только в том, что, как я уже писал, многих рек просто не существует, — яркие, многоцветные нынешние карты отличаются от тех, с «ятями» и твердыми знаками и даже от выпущенных у нас же в 30—50-е годы двадцатого столетия, как примитивы Анри Руссо от анатомических рисунков Леонардо да Винчи. Я не хочу, поверьте, обидеть выдающегося французского мастера, просто то, что хорошо в изобразительном искусстве, плохо в картографии.

Сравнивая добытую по случаю — ту самую, с «ятями» — старую карту и современную, я пришел к выводу, что последняя весьма искусно искажает реальную географию. На мой вопрос, для чего это сделано, один опытный специалист-картограф туманно намекнул на не то шпионов, не то вредителей, которым новая карта не окажет добрую услугу.

Очень может быть. Хотя в периоды поголовной шпионмании выпускались почему-то точные карты — не иначе дело врагов народа, а вот

в период застоя, видимо, спохватились, что допущен такой пробел, и судорожно стали выпускать «скорректированные» карты, правда, несколько запоздало, ибо сам видел такие снимки нашей поверхности, выполненные со спутников, — что какие там тайны!

Но самое главное — если уж человеку надо для недобрых целей, то будьте уверены — найдет он точную карту. А вот простой советский человек — не вредитель и не шпион, — пожелавший со своим семейством попутешествовать по родным просторам с современной картой и компасом в руках, будет недоумевать и убиваться в недоумении.

Поиски же на местности тех рек и речушек, по которым Корчинин и Геннин с помощью ватерпаса и астролябии пытались направить торговые суда, даже с привлечением очень точных старых карт, позволили обнаружить лишь несколько грязных канав на территории Москвы и близлежащих районов. В Работном буераке, помните, том самом, где лады перетаскивались «из Яузы в Клязму», кипели работы по созданию кооперативного гаража, а чаще же на местах «предполагаемых водяных коммуникаций» шумел своей современной жизнью новый район огромного города, под которым где-то в трубе тихо журчал ручеек.

Письмо, полученное от своих инженеров, Петр I одобрил резолюцией: «к тому делу готовить материалы», однако чуть позже отменил распоряжение, учтя, видимо, мнение составителей проекта, считавших: «сия работа будет зело велика... и для того хорошо начать надобно и совершить; лучше первая оступда без убытка, нежели последняя с великим убытком».

Ей-богу, куда что подевалось? Крутой, своевластный царь не боялся менять свои решения, ежели они оказывались неверными. Так почему же мы сейчас, когда и первая «оступда» и вторая показывают наглядно, что последняя будет «с великим убытком», мучаясь и краснея, доказываем необходимость и небывалую рентабельность явно гиблого дела?

Вспомнили о проекте Петра снова лишь в 1746 году, однако и тут дело не пошло дальше переписки. И только в печальном для России 1825 году приступили наконец к созданию этого уникального сооружения.

Пятницкое шоссе, ранее прозывавшееся местами просек Дубняки, петляет между Волоколамской и Ленинградской трассой, соединяясь с последней в Солнечногорске. Село Пятница, некогда давшее название дороге, живописно расположилось на берегу Истринского водохранилища. О старинном торговом предназначении села говорит и название — великомученица Параскева Пятница покровительствовала торговле. Да и не стал бы никто в древние годы без особой на то потребности рубить в непроходимых лесах северо-запада дорогу, когда совсем рядом с давних времен проходили оживленные трассы на Волоколамск и Тверь с Новгородом — ведь не БАМ же престижный строили!

Существование большого торгового села на берегу реки, вдали от основных дорог, церковь, выстроенная в честь Параскевы Пятницы, множество сохранившихся до сих пор здесь старых кирпичных зданий — все

это говорит о том, что по Истре проходил оживленный торговый путь — недаром петровские гидротехники выбрали эти места одним из возможных вариантов постройки «водяного хода». А Пятницкое шоссе появилось, вероятно, позже, когда река перестала справляться с объемами перевозимых грузов либо просто мелела в засушливые годы.

Сейчас в Пятнице церкви нет — немцы разбомбили, поясняли местные жители, глядя куда-то в сторону. Зато почти к каждому старому дому в селе ведет дорожка, вымощенная тесаным белым камнем: — роскошь даже для богатого села непозволительная.

— То есть как это так — разбомбили! — возмущается Валерий Дмитриевич Бодров. — Сами они разобрали ее на камень и кирпич.

Валерий Дмитриевич — житель соседнего Обухова, что под самым Солнечногорском. Здесь пережил оккупацию, здесь воевал. Во время отступления немцев в декабре 1941 года он спас жизнь многим жителям села, прятавшимся в подвале местного храма, когда наступающие наши войска, не разобравшись, пытались обстрелять церковь.

— Я тогда подбежал к головному танку, а он уже пушкой в сторону церкви поводит... Хорошо люк был приоткрыт — я на броню, наклонился и кричу вниз: там наши люди! А потом ушел вместе с ними в истребительный батальон... А вы, значит, каналом нашим интересуетесь? Поедем, покажу...

По дороге Валерий Дмитриевич рассказал, как в тридцатые годы председатель возникшего здесь колхоза повелел засыпать речку возле села, где и жуки водились, и коней поили, — все стремился увеличить посевные площади. Ехали мы по этим «площадям», запущенным, бесхозным. А речка так и умерла, не стало речки. А ведь и она когда-то питала водой транспортную артерию, и ее воды несли тяжелые барки.

В болотистой низине параллельно тянутся два невысоких вала — это и есть остатки древнего канала. Угадываются земляные насыпи-плотины, однако русло даже, не только берега настолько заросли ольшаником, тростником и прочей болотной травой, что недалеко время, когда совсем изгладятся на местности контуры некогда великой и изнурительной работы тысяч наших соотечественников.

Повезло мне: без Валерия Дмитриевича в жизни не нашел бы остатка канала!

На гидрографической карте 1833 года трасса канала хорошо видна. В легенде, сопровождающей карту, указано: «Канал, соединяющий реку Москву с Волгой, начат в 1825 году. Работы по оному еще продолжают. Сей канал соединяет реку большую Истру с Сестрою... Длина всей системы от реки Москва до Волги 218½ верст».

Почему же в четверти девятнадцатого века вспомнили вдруг о замысле Петра? Дело в том, что в это время как раз приступили к созданию памятника победы России в войне 1812 года — храма Христа Спасителя. Канал нужен был «в видах воспокобления» доставки в Москву из

соседних губерний строительных материалов, «тяжеловесных произведений» и финляндского гранита для строительства.

Сорок лет создавался храм Спасителя. Канал строился быстрее, однако судьба им досталась практически одинаковая — полное исчезновение. Впрочем, если о храме Христа Спасителя в Москве в свое время писалось и говорилось много, то о канале, получившем имя Екатерининский, — мало, видимо, он попал в такой период истории, когда создание «водяных коммуникаций» уже не считалось делом престижным, а новый всплеск увлечения каналостроительством, как мы уже говорили, начался почти через сто лет.

В «Путеводителе от Москвы до С.-Петербурга и обратно» все же сообщается о канале: «Он будет великим для Москвы благодеянием, установит Водяной путь между С.-Петербургом и Москвою, заменит тягостную и дорогую сухопутную перевозку между Столицами... Канал Московский должен быть открыт в прошлом 1837 году, но о с м о т р и т е л ь н а я п р е д о с т о р о ж н о с т ь подвергла его еще краткому испытанию».

Насторожился, дорогой читатель; не отсюда ли происходят корни тех самых печально известных корректировок планов, с которыми мы только что сталкивались сплошь и рядом. Правда, терминология несколько отличалась, например, «в силу производственной необходимости» или «в связи с изменением технических условий»... Но и предки со своей «осмотрительной предосторожностью» лицом в грязь не ударили — «краткое испытание» продолжалось еще семь лет, до тех пор, пока работы на строительстве не были прекращены, но на самом деле не закончены.

Еще более любопытные записи о создании этого гидротехнического сооружения удалось обнаружить в «Московских ведомостях» № 86 за 1827 год.

«Ныне благополучно царствующий государь император, вскоре по вступлении своем на прародительский престол повелел приступить к исполнению сего проекта, и в прошлом 1826 году, в проезд свой для коронации, ошастливил присутствием своим уже начатые работы».

Удивительная переключка времен — в книге, посвященной водному строительству Москвы, читаем: «В 1932 году вниз по Москва-реке, к Дербеневской и Симоновской набережным, прошел речной трамвай; товарищ Сталин с товарищами Кагановичем, Ворошиловым, Куйбышевым и Булганиным осматривали берега. В результате предложения товарища Сталина перенести центр внимания на реконструкцию и застройку набережных московские строители развернули большую подготовительную работу по изысканию наилучших и красивейших типов набережных».

«Московские ведомости» сообщают о том же, пожалуй, более наивно и естественно:

«Храбрые воины, изумлявшие некогда подвигами своими всю Европу, были назначены для проведения работы, столь полезной для мирных граждан. Российские легионы побеждали врагов отечества; им осталось только победить природу, и, одушевляемые присутствием монарха, ободренные милостивым его вниманием, они проложили пути через горы, непроходимые леса и болота».

Оторопь берет, когда читаешь эти строки: так вот откуда растут ноги! Мы-то считали, что техника составления победных реляций подобного рода отработана лет, эдак, пятьдесят назад, а оказывается, она имеет свои глубокие исторические корни. Но посмотрим, что дальше пишет неутомимый репортер-оптимист, вззирающий на плоды победы над природой:

«Едва ли можно поверить, чтобы все сие могло свершиться в столь короткое время!»

Постойте, но ведь и через десять лет канал не был открыт из-за «осмотрительной предосторожности», вспомнит наблюдательный читатель. Правильно, а в 1844 году в связи с пуском железной дороги, о недостроенном канале вообще забудут, причем к этому времени из почти пяти с половиной миллионов на строительство истратят, как скажут позже «освоят», всего лишь три.

«Наконец 29 сентября сего года приступили к заложению первого шлюза,—радуют «Московские ведомости» своих читателей.— Г-н майор Бугаевский, получив от своего начальства доску с приличной надписью, для закладки шлюза пригласил многих знатных особ, которые собрались в Подсолнечную гору, где при стечении большого числа окрестных жителей приступлено к заложению доски и помещению монет и жетонов; каждая почетная особа положила по кирпичу с вытесненными на оных буквами своего имени и фамилии».

Из соображения возвышенности момента автор умалчивает о том, что крестьянам, занятым в строительстве шлюза, было выдано на водку. А тем временем:

«... особы отправились в гостиницу, где г-н майор угощал почтенных посетителей обеденным столом на 40 кувертов, в продолжении которого было пито за здоровье Его императорского величества и всех присутствующих».

Строителями тоже «было пито», да так, что как всегда не хватило. Тогда они разобрали свежую кладку, извлекли заложенные в нее монеты, послали гонца и продолжили занятие. Сведения эти, похоже, неизвестны были репортеру из «Московских ведомостей», однако старожилы до сих пор хранят сладостные воспоминания.

Заканчивает автор статью на патетической ноте:

«Великий преобразователь России! Насладись воззрением на преемников твоих, которые создают столь прочное здание нашего благоденствия на основании, Тобою заложенном!»

Не думаю, что Петр Великий насладился бы, узрев «почетных особ», гулявших в гостиничном ресторане 29 сентября 1827 года, или «победителей природы», валяющихся возле разрушенной ими недавней кладки. Полагаю, сослал бы их подальше, куда-нибудь в Кемь...

КУДА НИ КИНЬ — ВСЮДУ КЛИН

Представьте себе такую ситуацию: вы член садоводческого товарищества. Выдали вам землю, нарезали на участки, разыграли их по-честному, и вам достался уникальный — с памятником природы или старины. Стоит себе в углу, есть не просит. Ваша реакция? Совершенно справедливо: переиграть так, чтобы памятник этот достался кому-нибудь другому. Ведь мало того, что бесполезно место занимает, а вы в этом углу как раз картошку сажать хотели, да еще и экскурсии со всех концов света наезжают — топчут политую вашим потом морковку.

А вот реакция ваших соседей совершенно иная, причем, чем дальше они от вас географически, тем нежнее к вашему памятнику: пишут во все инстанции письма о варварском отношении арендатора к истории или природе, предлагают объявить ваш участок заповедным и не морить на нем ни в коем случае всепожирающую тлю, ввести ограниченный режим землепользования.

Аналогичная ситуация возникает, когда мы, жители центральных районов страны, с пеной у рта начинаем бороться за сохранение природы Байкала или Аральского моря, каменной фигуры на острове Пасхи или деревянной архитектуры Якутии. Пусть читатель поймет меня правильно: я — за! За то, чтобы был чистый Байкал, за то, чтобы не гибли памятники в отдаленных районах страны и всего света. Но взгляните вокруг себя, дорогие читатели, те, кто ни разу не видел Байкала или берегов Арала, а таких в средней полосе России подавляющее большинство, во

что мы общими усилиями превратили наши мелкие речки и речушки, каких дел натворили в борьбе с религией и проклятым прошлым.

Когда я отправлялся в это путешествие, в редакции меня предупредили: нужно найти такого директора — вредителя природы, чтобы у всех в глазах потемнело от того, как он губит все вокруг себя. Каюсь, такого врага я не нашел, да, признаться, и не искал. Искать и наказывать можно тогда, когда все хорошо, но появляется кто-то в единственном или по крайней мере небольшом числе, который портит картину всеобщего благополучия.

Лишь исходив вдоль и поперек весь Клинский район Московской области и не обнаружив там ни одной речки, из которой можно было бы не то что напиться, просто искупаться без опасности для здоровья, понял я, что интервью со злостным нарушителем норм охраны природы не будет. Нужно честно признаться, что все мы, в силу своих способностей и возможностей, умения и изобретательности губим все вокруг себя. Причем в первую очередь при этом страдают реки, те самые «остроумно расчерченные природой бассейны», о которых писал историк Ключевский и использование которых на благо отечества так волновало Великого Петра.

Связано это прежде всего с наибольшей уязвимостью рек: недаром существует выражение «концы в воду». Кто-то слил мазут, рыба в реке передохла, а где искать виновника — концы-то в воду! Кроме того, и искать никто не будет. Не только потому, что бесполезно, а потому еще, что никому до этих речек нет дела, никто за них ответственности не несет.

И если уж делать интервью, то с таким директором фабрики или завода, птицефермы или автобазы, который так поставил работу, что ни грана вредных веществ не выбросил в окружающую среду. Однако на всем маршруте от Москвы до Питера мне не повезло: не удалось найти такого директора и потолковать с ним.

Клин — он и есть клин. Вбейте деревянный клинышек в торец березового чурбачка — отклонятся друг от друга раскалываемые половинки. Также и Клин уездный — бегут он него реки в бассейн Москва-реки на юг и Верхней Волги — на север. Возник город на водоразделе Истры и Сестры, на волоковом пути. Позже, когда появился Петербургский тракт, он тоже прошел через город. Славилась клинские гонцы — недаром на древнем гербе города изображен «почталион», летящий на лихом коне с «червленными языком и глазами». «Прекрасный, даже роскошный мост через реку Сестру наведет на думу и зависть: почему Клин щеголял своим каменным мостом прежде матушки-Москвы, до половины 1836 года довольствовавшейся деревянным, каждый год своим разрушением и постройкою затруднявшим сообщение с Замоскворечьем?» — недоумевает цитированный уже «Путеводитель».

Появился Екатерининский канал, и здесь часть сооружений оказалась на территории Клина. В обновленном виде существуют они и сей-

час, обеспечивая водой потребности предприятий города, образуя целый каскад водоемов на месте старого русла Сестры.

Потом пустили «чугунку», и снова оказался Кли́н в центре транспортных артерий, только вот извечный ямщицкий промысел на убыль пошел.

— Историей канала у нас специально никто не занимается, — рассказывает молодой директор Клинского краеведческого музея, размешившегося, к слову, в одной из квартир современного пятиэтажного дома, Анатолий Владимирович Афанасьев, — хотя это одна из интереснейших страниц нашего района. Отчасти это связано с тем, что часть Екатеринбургской системы лежит на территории Солнечногорского района.

Говорили мы о ведомственной, теперь, вот она, — территориальная разобщенность. И все же дело не только в этом. Приехал я в Кли́н в разгар жаркого летнего воскресного дня — половина города, вероятно, расположилась по берегам прудов-старик, образованных Сестрой. Возле дамбы-плотины одного из таких прудов я обнаружил какой-то бетонированный узел, предназначенный, похоже, для сбора и сброса лишней воды. А чуть ниже, на уровне следующего пруда, показалась старинная кладка из большемерного темного кирпича. Я, конечно, не специалист, но одного взгляда было достаточно, чтобы определить, что сооружение это относится по крайней мере к XIX веку!

По-моему, имея в городе подобное гидротехническое сооружение, трудно говорить о межрайонных амбициях — надо исследовать то, что есть под руками, тем более, что Кли́н не богат памятниками отечественной истории.

— Вообще же со строительством канала связано много интересно-го, — продолжает Афанасьев, — например, на канале инженером работал Николай Николаевич Загоскин, брат писателя, того, что написал «Юрия Милославского», и там же простым солдатом отбывал повинность поэт А. И. Полежаев, сосланный сюда за поэму «Сашка». Да и сейчас лавры старинной системы не дают покоя гидротехникам: несколько лет назад они воздвигли гигантскую дамбу, чтобы в городе образовалось новое водохранилище. Ни с кем толком проект не согласовали, а когда начали наполнять рукотворное озеро, железнодорожники за головы схватились: вы нам дорогу Москва — Ленинград размоете — а они как раз собирались пускать тогда скоростные поезда ЭР-200. Так и стоит дамба памятником эпохи великого застоя, оскверняя вид города...

Хотелось бы, воспользовавшись случаем, повторить тысячу раз высказанную идею о создании на северо-западе Москвы, в районе Кли́нско-Дмитровской гряды, рекреационной зоны, национального парка, который мог бы наподобие ленинградских дворцово-парковых ансамблей принимать десятки тысяч туристов, благо и природа здесь еще пока более или менее сохранилась, да и исторические памятники еще не все пока удалось разрушить.

Хотелось бы, да не буду. Не буду, потому что совершенно это пока нереально. Обладатели весьма высокого достоинства кабинетов, которым я рассказывал, как здесь можно здорово организовать базы отдыха, замечательные туристские маршруты по местам, связанным с памятью Блока, Менделеева, Чайковского и других замечательных соотечественников, слушали меня внимательно, не прерывая, но и не скрывая своей иронии:

— Сев идет,— говорили они,— а вы...

Оказываясь на собраниях общественности в каких-нибудь элитарных домах творческой интеллигенции, где обсуждались проблемы разрушения природы или памятников прошлого, приходилось слушать, как взрослые люди убеждали друг друга, в основном единомышленников, в том, что все это очень плохо.

— В голове не укладывается...,— возмущался один оратор.

— Волосы встают дыбом,— вторил ему другой.

И в головах у них не укладывается, что перманентное стояние волос дыбом на протяжении хоть десятилетий не сдвинет с места вопросы сохранения ни исторического наследия, ни природы.

Называя себя марксистами, эти ораторы упускают из виду, что помочь положению могут лишь чисто экономические, «базисные» решения, а они смогут выполняться тогда, когда органы Советской власти на местах получат действенный рычаг реальной власти, а не будут бегать на поклон к влиятельным дядям из ведомственных организаций, фактически распоряжающихся богатствами региона.

Но даже когда органы местной власти получают основы реальной экономической самостоятельности за счет выплат-компенсаций за пользование земельными, водными и другими ресурсами, пройдет не один год, прежде чем обратят они свой взор на памятники истории, культуры и природы — слишком много задолжали они народу квартир, больниц, детских учреждений...

Что же: все так мрачно? Да, мрачно, но не безнадежно. Разработаны средства консервации памятников, чтоб дожили они до лучших дней,— стоит недорого, зато есть надежда, что выживет, пока время реставрации не приспее. А что касается загрязнения природы, то давно пора кончать играть в бирюльки, а вводить жесткие экономические санкции по отношению к прямым виновникам, чтоб «волосы не стояли дыбом».

ЧУДО НИКОЛЫ НА ПЕШНОШЕ

— Ах, дом инвалидов! Так бы сразу и сказали, а то: монастырь какой-то... Это сюда, налево,— объяснила молодая женщина с пластмассовой сумкой «Аэрофлот» и добавила: — дорога туда красивая.

Число «семь» нередко употребляется в переносном смысле, чтобы подчеркнуть полную неопределенность ситуации, достаточно вспомнить «семерых нянек». Так вот из древнего купеческого села Рогачева разбегаются в разные стороны на самом деле семь дорог. Одна из них ведет, пожалуй, к самому древнему в нашей средней полосе монастырю — Николо-Пешношской обители.

Неожиданно суровые хвойные леса расступаются, дорога взбегает на неширокий мост, мелькает внизу полоска реки, и перед глазами — словно из старых русских сказок — встает городок в окружении зубчатых, изрезанных щелями бойниц стен, граненых, увенчанных высокими шатрами башен, среди которых тянутся ввысь маковки многочисленных церквей, солидным тусклым блеском отливает на солнце шелом собора.

Основал монастырь Мефодий Пешношский по призыву Сергия Радонежского в тяжелую для России пору татаро-монгольского ига. В то время наряду с крупными монастырями — Киево-Печерским, Юрьевым вблизи Новгорода и другими, — возникли и мелкие обители, объединявшие нескольких монахов-отшельников. Дальновидный митрополит Алексий и Сергей Радонежский с учениками во второй половине XIV века провели реформу: дали монахам общежительный устав и таким образом повысили экономическое, культовое и оборонное значение монастырей, превратили их в крупные феодальные корпорации, влиявшие на политическую жизнь страны, способствующие освобождению ее от иноземного ига, преодолению междоусобной разобщенности.

Мефодий оставил уединенный образ жизни, собрал вокруг себя местных отшельников и с благословения Сергия заложил на месте впадения в Яхрому небольшой речушки Пешноши деревянный монастырь.

Появление монастыря именно на берегу Яхромы не случайно. Эта река с незапамятных времен являлась основным участком «Яхромского водного пути», одного из вариантов соединения Москва-реки с Волгой. Крупные волжские корабли с грузами, конечно, не могли пройти по неглубокой, узкой Яхrome. Они поднимались в Дубну, затем по Сестре до села Усть-Пристань. Здесь товары перегружались на более легкие суда, которые уже устремлялись к Москве.

В средние века монастыри, играя роль крепостей, вообще нередко строились на торговых путях, запирая дорогу иноземцам и просто лихим людям — ведь торговая дорога в любую минуту могла стать тропой войны. В то же время, находясь, говоря современным языком, вблизи транспортных магистралей, сообщества монахов, не отвлекаясь от служения богу, активно включались в торговую деятельность.

...Лишь вблизи замечаешь полную запущенность монастыря: обшарпанные стены, покосившиеся шатры башен, в болотистой низине Яхромы, под самыми стенами обители частоколами и колючей проволокой пестрят наделы личных огородов.

У въездной Спасской башни в стене доска, сообщающая, что Николо-Пешношский монастырь — комплекс памятников отечественного зодчества, основан в 1361 году. А внизу, как всегда: «Все древние строения монастыря и прилегающая территория подлежат охране как всенародное достояние».

Подлежат... Улавливаете разницу — охраняются и подлежат охране? Если кем-то охраняется что-то, то всегда можно спросить: почему охраняешь плохо? Хотя скажу, что, многие годы интересуюсь проблемой сохранения нашей истории, не знаю ни одного случая, чтобы кто-то всерьез задал подобный вопрос. А «подлежат охране» — вообще выглядит туманно.

Так что же все-таки подлежит охране? Уникальный архитектурный комплекс, который вопреки ожиданиям сохранился довольно еще неплохо.

Слава монастыря была велика, его лады еще в XV веке появлялись на Белоозере. Дмитровские князья дарили обитель селами, в руках монахов оказалось и «узловое» Рогачево. Настоятели со временем овладели и Усть-Пристанью с судовым причалом, завели там «харчевную избу», собирали подати с пристававших кораблей, словом, «держали руку на пульсе» древнего водного пути. Они монополизировали все окрестное бортничество, на Яхrome и Пешноше крутились монастырские мельницы.

Слава обители крепла. Иоанн Васильевич Грозный, счастливо избавленный от тяжелой болезни и обрадованный рождением сына, совершил с царицей и царевичем Дмитрием паломничество по знаменитым северным монастырям и сделал «вклады» в Пешношскую обитель.

Правда, не все понравилось царю в иноческом житье-бытье. В послании игумену Кирилло-Белозерского монастыря он замечает ухудшение нравов: «...такова была крепость в святом том месте прежде, а ныне грех ради наших хуже и Песноши, как дотудова Песношь бывала».

Сыграла ли тут роль нестойкость иноческого духа, или просто жаркое случилось лето, но в 1584 году монастырь горел. Не успел он отстроиться после пожара, как свалилась новая напасть: военные события Смутного времени — впервые в обители была пролита кровь. Ценности оказались разграбленными.

И все же монастырь восстал из пепла, в нем даже появились первые каменные произведения, которые существуют и до сих пор. Но прежней славы монастырь достичь не смог: в 1700 году обитель потеряла самостоятельность, а затем и вовсе была упразднена. Земли монастыря передали крестьянам, но вскоре, когда обитель учредили вновь, то и землю отобрали. Из-за этого произошла «обида» крестьян на монастырь, и они старались всячески вредить монашескому хозяйству.

И все же известен случай, когда крестьяне вступились за монастырь. Рачительный настоятель из двух полуторастопудовых колоколов приказал отлить один большой, дабы звук его был слышен за много верст. Новый колокол получился почему-то не в 300, а в 219 пудов, но звучал кра-

сиво, слышно его было издаля даже в плохую погоду, что, как известно, не каждому колоколу дано.

Скоре из Петербурга прибыла команда с намерением колокол везти. Пока монахи препирались со столичными визитерами, окрестные пахари числом более сотни, не церемонясь, выгнали незваных гостей.

Колокол в конце концов увезли, виновных примерно наказали. Голос пешношского сладкозвона звучал с колокольни столичного собора Петра и Павла, что в крепости, а когда был взят Очаков, перевезен в Николаевскую цитадель.

Как и все, что связано с водными путями между столицами, в XIX веке Николо-Пешношский монастырь утратил свой престиж — даже «чугунка» пролегла от него в значительном отдалении.

Многое тогда здесь потеряло самобытность — Никольский собор буквально утонул в поздних пристройках. «Раскрыли» его лишь в шестидесятые годы реставраторы. В последние годы работы в основном замерли — гибнут установленные много лет назад леса, рушатся древние стены.

В совершенно удручающем состоянии и монастырь Медведева пустынь, расположенная на реке Сестре, чуть ниже села Усть-Пристань. Монастырям вообще не везет. Прочность построек из древнего клейменого крупногабаритного кирпича, соединенного в монолит секретным русским раствором, начиная с 20-х годов привлекала хозяйственников любых рангов. Они превращали исторические памятники в удивительные гибриды: из-под поздних оцинкованных кровель выглядывают зубцы бойниц, древние строения опутаны трубами-воздуховодами...

В Николо-Пешношском монастыре как раз рядом с охранной доской в стене прорублена обыкновенная современная дверь с филенками, а над ней реет выцветший кумач «ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!».

Читатель, верно, думает, что нас с ним приглашают посетить памятник древнерусской архитектуры? Не тут-то было! Да и вообще это приглашение лишь для «избранных». Мне удалось проникнуть внутрь хорошо охраняемого монастырского двора.

Самое страшное — это люди. Одеты все в одинаковые какие-то черно-серые костюмы, большинство из них наголо обриты. Почти никто из них либо не имеет родственников и знакомых, либо их никто просто знать не желает. Практически все они помещены сюда навечно. Бессмысленные глаза, постоянно полуоткрытые рты с гнилыми черными зубами. На пыльном дворе — полуразобранные автомобили недавних прошлых лет, это их игрушки...

Бывший Николо-Пешношский монастырь в 1929 году попал в систему социального обеспечения. В те действительно трудные годы это было оправдано. А сейчас?

Сейчас здесь психоневрологический интернат № 3. Сырые сводчатые палаты. В больничной столовой, расположившейся в центральном

Никольском соборе, стены обросли серо-зеленой плесенью в палец толщиной.

Снежные заносы заметают огромный монастырский двор чуть не по маковки церковей, больных-то разгрести снег не заставишь... Иной раз и продукты подвезти через сугробы — неразрешимая проблема!

Такие условия не то что для больных людей — здоровым покажутся невыносимыми. Только ведь больные тут особые: никто их слушать не станет, даже если они и начнут жаловаться. Но иезуитский расчет, верно, в том и состоит — не будут жаловаться!

Старшая сестра интерната ведет меня по низким кельям, пол которых, промерзающий зимой насквозь, не превышает уровня горизонта. В кельях образцовый порядок — аккуратно застеленные койки, по стенам наглядная информация, словом, чистенькая бедность.

Думается, кто-то из ответственных работников считает, что коли больные обитали тут и раньше, ничего с ними не случится и впредь, все может продолжаться по-прежнему. Не может. Недавно под тяжестью снега рухнул шатер надвратной Преображенской церкви, в угрожающем положении и другие строения. Любопытно, что думает по поводу интерната в монастыре областная санэпидемстанция?

Заведующий отделом домов-интернатов для престарелых и инвалидов управления социального обеспечения Мосгорисполкома Станислав Алексеевич Малев разводит руками:

— Согласен, монастырь плохо приспособлен под лечебное учреждение. Вообще же мы собираемся переводить некоторые интернаты в новые, современные помещения... Нет, третий пока не планируем.

Давайте не будем строго судить Малева, а признаемся, что наше социальное обеспечение по богатству не сильно конкурирует с церковной мышью.

— Но допустим, — неожиданно продолжает Малев, — мы изыщем возможность освободить монастырь даже в этой пятилетке. Только ведь памятник культуры при этом погибнет: сейчас мы его отапливаем, худо-бедно ремонтируем, а уйдем — все в момент развалится.

Неужели действительно так? В областном управлении культуры я надеялся услышать: пусть только дадут нам этот древнейший в Подмосквовье комплекс — уж мы-то развернемся!

Заместитель начальника управления Лидия Андреевна Краснощekoва охладила мой задор:

— В Московской области очень много памятников, нуждающихся в сохранении. А Николо-Пешношский монастырь находится в ведении Мосгорсобеса. Так вот пусть город и отпускает средства на реставрацию, а нам на свои объекты не хватает... И вообще, пока в монастыре интернат, всерьез заниматься реставрацией невозможно!

Вот и замкнулся круг. И как тут не вспомнить, что в интервью журналу «Огонек» председатель Советского фонда культуры Дмитрий Сергеевич Лихачев назвал создание в Николо-Пешношском монастыре ту-

ристского центра одним из тех дел, «свершение которых достойно может завершить второе тысячелетие нашей эры».

Завершит ли? А может, оставит в наследство тысячелетию следующему?

«БЛАЖЕННЫ В ЕДИНОВЛАСТНЫХ ПРАВЛЕНИЯХ ВЕЛЬМОЖИ...

...Блаженны украшенные чинами и лентами. Вся природа им повинуется». Тот читатель, который в школе хорошо «проходил» отечественную литературу, безусловно, вспомнит знаменитое «Путешествие из Петербурга в Москву» А. Н. Радищева, в частности главу «Завидово».

Отправляясь в путешествие между российскими столицами, я, естественно, не мог не перечитать заново «Путешествие» Радищева и, признаюсь, был поражен его современностью и публицистичностью. Известно, что «изучение» литературы в школе нередко отвращает надолго, если не навсегда, от произведения, и все же я призываю читателя пересилить себя и прочесть, ежели удастся, разумеется, раздобыть, книгу Радищева. Пишу я об этом потому, что за все наше время в стране было выпущено более критических сочинений на тему «Путешествия», нежели переиздано оно само.

Особенно много критических работ было написано в 40—50-е годы нашего столетия. Грустную улыбку вызывают упоминающиеся там события, связанные с судом и ссылкой писателя. Так, во время следствия императрица указала, что произведение Радищева наполнено «самыми вредными умствованиями, разрушающими покой общественный, умаляющими должное к властям уважение, стремящимися к тому, чтобы произвесть в народе негодование против начальников и начальства». Радищева она называла «бунтовщиком хуже Пугачева». За все эти свои деяния Радищев получил ссылку на десять лет в Сибирь, а фактически пробыл там пять лет и один месяц, что в те годы, когда критики «взались» за Радищева, считалось большой удачей...

Говоря о связи Радищева и Пушкина, литературоведы никогда не забывают знаменитое стихотворение поэта «Я памятник себе воздвиг нерукотворный...», особенно его первый, неопубликованный вариант:

И долго буду тем любезен я народу,
Что звуки новые для песен я обрел,
Что вслед Радищеву восславил я свободу,
И милосердие воспел.

Не забывают они и появившуюся одновременно почти с этим стихотворением статью Пушкина «Александр Радищев», сравнивают влияние

радищевского произведения на «Историю села Горюхина» с его же воздействием при работе над «Дубровским».

Однако очень мало или почти совсем не пишут о пушкинском «Путешествии из Москвы в Петербург», книге, над которой поэт работал с декабря 1833 года по апрель 1834-го, получившей в свое время название «Мысли на дороге», и которая так и осталась незаконченной. К такому «забвению» следует присовокупить и то, что «Путешествие» Пушкина вообще переиздавалось в наше время чрезвычайно редко — его нет, например, в десятичном издании, — а отдельное издание этого произведения мне вообще обнаружить не удалось.

«Радищев написал несколько отрывков, — писал Пушкин в своем «Путешествии». — В иных излил он свои мысли безо всякой связи и порядка. В Черной Грязи, пока переменяли лошадей, я начал книгу с последней главы и таким образом заставил Радищева путешествовать со мною из Москвы в Петербург».

Не сомневаюсь, что читатель уж насторожился, но смотрим дальше: «В Пешках (станции, ныне уничтоженной) Радищев съел кусок говядины и выпил чашку кофию. Он пользуется сим случаем, дабы упомянуть о несчастных невольниках, и тужит о судьбе русского крестьянина, не употребляющего сахара. Все это было тогдашним модным красноречием. Но замечательно описание русской избы... Замечательно и то, что Радищев, заставив свою хозяйку жаловаться на голод и неурожай, оканчивает картину нужды и бедствия сею чертою: и начала сажать хлебы в печь».

Казалось бы, даже из этих весьма отрывочных цитат пушкинского «Путешествия» становится ясным отношение поэта к произведению Радищева, однако изобретательность литературоведов не знает предела: вот как комментирует приведенный отрывок доктор филологических наук, профессор Н. Л. Степанов в публичной лекции «Пушкин и Радищев» (Москва, 1949 год): «Из главы «Пешки» Пушкин целиком приводит «замечательное описание» Радищевым русской избы, рисующее нищету и тяжесть крестьянского быта, отмечая, что «ничто, кажется, не изменилось» в русской деревне и в 1833 году. Полностью солидаризируется Пушкин и с негодующим описанием Радищевым...» и так далее.

Разумеется, такие откровения можно сообщать слушателям, которые пушкинского «Путешествия» в глаза не видели. А теперь попробуем разобраться, что же на самом деле произошло, почему поэт, восславивший «вслед Радищеву» свободу, прямо-таки громит своего предшественника.

Известно, что Пушкин не писал ничего просто так, а в самом начале «Путешествия из Москвы в Петербург» он как бы невзначай указывает, что отправляется в Петербург, в котором не был лет пятнадцать. Но кто мало-мальски знаком с биографией поэта, прекрасно понимает, что Пушкин никогда не расставался со столицей на столь долгий период. А дело здесь в том, что «Путешествие» Пушкина — род «Повестей Бел-

кина», где автор, скрываясь за некоторым выдуманном лицом, пятнадцать лет не бывшим в Петербурге, высказывает суждения этого лица. Для чего это делалось? Видимо, для того, чтобы привлечь интерес читателя к произведению Радищева, а в условиях цензуры, возможно, это был единственный способ.

Знаменитый тракт, на который ровно двести лет назад «нанизал» Радищев свои размышления о российской действительности, множество раз пересекается с «водяной коммуникацией» из Москвы в Петербург. В последние годы находится немало сторонников превращения окрестностей старинного ямского тракта в заповедную зону «имени Радищева», планируются автобусные, пешие и даже конные маршруты по памятным местам.

Окрестности Завидова — некогда ямской станции на границе Тверской и Московской губерний — одно из красивейших мест старого тракта. Но не красоты привлекли здесь внимание Радищева: «Еще издали слышен был крик повозчиков и топот лошадей, скачущих во всю мочь. Частое биение копыт и зрению уже неприметное обращение колес подымающеюся пылью толико стусили воздух, что колесница его превосходительства закрыта была непроницаемым облаком от взоров ожидающих его, аки громовой тучи, ямщиков... Несущееся пыльное облако под знатною его превосходительства особою, вдруг остановясь, разверзлось, и он предстал нам от пыли серовиден, отродию черных подобных».

Как странно в одном месте переплетаются между собой события разных эпох. Не сравнивая в описании, вспомню, как в годы, определенные ныне термином «застойные», неслась по Ленинградскому шоссе расцвеченная на манер рождественской елки красными и синими огнями черномастная кавалькада лимузинов с затемненными стеклами. Завывая сиренами, хищно припадая на мягкие рессоры, сворачивали машины к Завидово и летели дальше в расчерченный прекрасными магистралями лес, где под присмотром опытных егерей ожидали своей участи хорошо натренированные, откормленные дикие клыкастые, пернатые «дачи природы»...

Когда-то Петр I основал в Петербурге яхт-клуб, дабы прививать россиянам любовь к парусному делу, заставлять бредить их дальними плаваниями. С той далекой поры в стране появились сотни парусных клубов. Шло время, и рядом с яхтами и швертботами начали швартоваться моторные катера и лодки.

До поры, до времени их никто не трогал — пусть себе народ развлекается. Но в середине семидесятых годов обитатели ведомственных пансионатов, облепивших подмосковные водохранилища, решили:

— Не порядок! Моторки мешают полноценному отдыху.

И любительский, так называемый «маломерный флот» был изгнан за пределы московских водоемов. В полном смысле слова причал изгнанники нашли в Завидово. Тогда здесь, в заболоченной низине, только

зарождалась стоянка катеров. А сейчас в искусно прорытых каналах обрели пристанище сотни моторных и парусных судов.

Редко увидишь здесь два одинаковых корабля: в основном это самодельные постройкой, выполненные по своему вкусу для водного туризма или любительских гонок, буксировки воднолыжников или семейного отдыха. И что особенно привлекает — атмосфера взаимной выручки и товарищеской поддержки, настоящего морского братства. Причем испытал я это на себе — смеркалось, когда собирался покидать я стоянку, но меня просто не отпустили: «судовладельцы» наперебой приглашали разделить с ними кают-компанию.

Однако и теперь нет покоя мореходам-любителям. Все чаще слышны требования запретить стоянку, так как моторы якобы загрязняют волжскую воду. Позволю себе сделать небольшое уточнение: несколько раньше подобная проблема возникла в Соединенных Штатах. Будучи по природе народом любознательным, американцы не ограничились призывом «Запретить!», а решили поставить эксперимент — в двух одинаковых по своим природным характеристикам водоемах установили измерительные приборы, причем в один водоем запустили моторки и гоняли их там нещадно, а в другом — полностью запретили их эксплуатацию. Когда же сняли замеры, выяснилось, что основные характеристики воды в обоих водоемах одинаковые, а в том, где крутились моторы, даже несколько лучше, что, по мнению специалистов, связано с обогащением воды кислородом за счет интенсивного перемешивания.

Будем справедливы: американские «Джонсоны» и «Эвенруды», как мы ни ругали их промышленность, превосходят отечественные моторы. Я не говорю о скоростных характеристиках — имеется в виду шумность, выброс вредных веществ, словом, экологические параметры. Один из старожилов завидовской стоянки подсчитал: для того чтобы загадить волжскую воду до современного ее состояния, необходимо безостановочно гонять даже наши моторы не менее чем 15 000 лет, причем подключить к этому делу все корабли стоянки!

Конечно, практически проверить эти данные сложно, однако с учетом зарубежного опыта качественно оценить картину мы в состоянии.

Так для чего же понадобилось раздувать шумиху по поводу загрязнения водоема любительским флотом? А очень просто: верховья Волги действительно загажены сверх всякой меры. И основную ответственность за это несут предприятия Калинина, Конакова и других городов. Летом 1988 года, например, одно из предприятий Торжка выплеснуло в Тверцу огромное количество кислоты, которая отравила буквально все вокруг. Способствуют интенсивному загрязнению водоема и большие суда, но на них никто не обращает внимания — они же заняты не баловством, а народнохозяйственными перевозками.

Местные органы Советской власти не в силах, разумеется, одолеть отраслевые бастионы, проявляют рвение по отношению к любителям, то есть ищут того стрелочника, который за все в ответе.

Причем для этого и не надо ничего нового выдумывать, достаточно перенять опыт ГАИ: «не замечать» километровый дымный шлейф проносящегося «КамАЗ» и замерять до сотых долей процент окиси углерода у индивидуального транспорта.

Я, разумеется, за чистоту наших водного и воздушного бассейнов и за то, чтоб не было над нами озонных дыр, но, ей-богу, не вижу бóльшей пользы от ведомственного дыма по сравнению с «индивидуальным», и не надо быть профессором математики, чтобы вычислить, чей «вклад» в загрязнение окружающей среды больше.

После появления исторического «Указа» мы много говорим о вреде алкоголя, о самогоноварении, забывая, что тем же постановлением предусмотрено ответственность за необеспечение досуга трудящихся. То есть теоретически наравне с пьяницами должны отвечать и те ответственные товарищи, по чьей нерасторопности не стали выпускать больше фототоваров, запчастей к автомобилям, продавать народу неликвиды для самостоятельного творчества.

Не говорится в «Указе», каак отнестись к чиновникам, чьими усилиями уничтожается то место досуга, самостоятельного творчества, клуба, если хотите, по интересам, которое создано без какого-либо участия и помощи со стороны этих чиновников.

Мне хотелось бы этим столоначальникам задать математическую задачку: как, по их мнению, увеличатся очереди в магазины за спиртными изделиями, ежели разогнать завидовскую стоянку?

«МЕРСЕДЕС» У ОКОЛИЦЫ

С виду деревня как деревня: потемневшие избы, палисадники, колодец с журавлем, скотные пристройки. Лишь вблизи замечаешь, что грядок-то на приусадебных участках практически нет. Зато из-за дома выглядит проволочное ограждение и кирпично-красное покрытие корта, да из приоткрытых ворот скотного двора мелькнет вдруг хромом трехлучевая звездочка с капота «мерседеса».

Чудесны верхневолжские леса — сосновые, на сухой песчаной подстилке; прячут они от дорог лежащие вдоль берегов великой русской реки деревеньки. Сотни лет селились здесь крестьяне. Дома — крепкие, с небольшими окнами — переходили из поколения в поколение. Уходили отсюда — бывало. Нанимались еще недавно за пять пятаков и навигацию и харчи таскать вверх по Волге и Тверце до Вышнего Волочка тяжелые баржи. Но всегда возвращались домой на свою не очень богатую родную землю.

Была рекрутчина — и через четверть века возвращались, случались войны — и тут приходили, коль везло живыми оставаться. А вот те, кого, записав в категорию кулаков, сослали на канал, не вернулись: много

в те годы требовалось каналов, закончишь один — тут же пошлют другой строить.

Не лучше складывалась жизнь и тех, кто оставался в колхозах. Если во времена официального крепостного права крестьянин для выплаты оброка мог наняться на работу хоть за две тысячи верст от родной деревни, то колхозная форма «крепи» держала цепко: чтобы за керосином в райцентр съездить, необходимо было брать справку — куда ведь без паспорта снешься.

Так чему же удивляться, когда, лишь наметилась возможность, крестьянин «дал тягу» от родных мест? Это сейчас мы философствуем, вернутся ли у нас мрачные времена, а тогда, когда крестьяне-колхозники получили паспорта, и думать было нечего: пока есть возможность — беги!

И бежали. Правда, с хитринкой: мы-де в город пойдем на заработки, а старики-родители пускай здесь пока поживут — кто там знает, как все сложится. Но старики не вечны, и оставались дома пустыми, заколоченными — кто поедет сюда, в такую даль, когда и поблизости брошенных деревень сколько угодно. Да и купить дом было настоящим искусством поиска легальных способов обхода всезапрещающих законов.

Вместе со стариками и деревнями умирали легенды, сказания, да и недавние были этих мест. В связи с этим мне вспоминается один случай. В шестидесятые годы я, зачарованный конструкциями журнала «Катера и яхты», построил моторную лодку и, заправив бак прожорливого «Вихря» семисполовинойкопеечным тогда бензином А-66, гонял по верхневолжским просторам. Как-то вечером приткнулся я на ночлег в устье небольшой речушки неподалеку от Конакова.

Рядом сидел рыбак, а когда совсем завечерело, подошел он к моему костру. Разговорились. Нет, он оказался не местным — в империалистическую войну уехали они с братом на фронт из родной Сибири, да так и не вернулись назад, обосновались здесь, на волжских просторах, женились. Сибиряки — хозяева, как правило крепкие, вот так, помогая друг другу, зажили неплохо.

Решили они дома свои кирпичом обложить, причем так: сначала один дом закончить, а потом лишь начать другой. Первым выпало делать дом брата. Заканчивали уже, когда пришла разнарядка на кулаков. Ага, говорят, дом каменный — значит, кулак! Короче, сослали его на канал, и больше его никто никогда не видел.

— Я вот всю жизнь думаю, — закончил свой рассказ старик, — ведь ежели бы мой дом первым кирпичом обложили, то и кулаком был бы я! А ведь я полжизни трудился председателем колхоза, награды имею...

Сейчас научно-технический прогресс в корне изменил ситуацию: что стоит «мерседесу» долететь от Москвы до берегов Волги? Да и «москвичи» с «жигулями» несильно отстанут. А процедура покупки отработана до мелочей — какие там казуистические препятствия, когда и продавец, и покупатель идут к общей цели сообща?

Старики теперь стали таким же дефицитом, как и деревенские дома, общение с ними считается нынче делом престижным: в деревне с «мерседесом» живет еще старушка, которая не помнит, сколько ей лет, но рассказывает о таких временах, что послушать ее собираются чуть не все летние обитатели. Гаснут тогда в домах радуги телевизионных экранов, молкнут «Шарпы» и «Панасоники», и нарушается история лишь гудками волжских теплоходов.

СКОЛЬКО ЛЕТ ТОРЖКУ?

Поговорим о географии. Водный путь из Петербурга в Москву проходил в основном по Вышневолоцкой артерии, соединявшей столицу с верховьями Волги. Известна «Вышневолоцкая водная коммуникация» давно, задолго до появления города в устье Невы. Тогда она также способствовала перевозке грузов из глубинных районов России, в основном хлеба, в Новгород, а иных прочих товаров и дальше — в Варяжское море. Только прежде вместо сложной гидротехнической системы с каналами и шлюзами в самой высокой точке водораздела существовал волок.

Во второй половине XVIII века к Вышневолоцкому пути относили Волгу между Рыбинском и Тверью, а также Тверцу — это была так называемая «взводная часть», то есть суда поднимались здесь вверх, против течения. Поддерживалось здесь судоходство запасными водами Заводского водохранилища — искусственно созданного разлива реки Цны около Вышнего Волочка. К следующей части системы относился Тверецкий канал со шлюзом для соединения рек Тверцы и Цны, упомянутый уже резервуар, а также Цнинский канал в обход заграждающей реку плотины.

Последний участок, «спускная часть» — река Цна, озеро Мстино, река Мста, озеро Ильмень, река Волхов, Ладожский канал в обход Ладожского озера, Нева.

Общая длина пути составляла тысячу семьсот верст. На трети дистанции между Тверью и Рыбинском в Волгу впадает Дубна, которой и начинался вариант связи Москвы и Петербурга.

По берегам древней водной коммуникации лежали города, появление и расцвет которых обязаны как раз торговому пути. Один из таких городов — Торжок, прежде Новый Торг, а еще раньше Коростень. Сколько же лет этому городу?

До поры до времени вопрос этот не сильно беспокоил ученых. Историки условились считать, что первое летописное упоминание о городе и считается датой его рождения. А о Торжке Новгородская летопись впервые вспоминает в 1139 году как о своей колонии и называет его Торговым городком. Существуют и другие источники, утверждающие,

что город существовал уже в XI веке, однако точной даты они не называют.

Запомним эти данные — они нам еще пригодятся.

Возник город в относительной близости устья Тверцы — реки, по которой, как мы уже говорили, проходил древний «хлебный» путь из приволжских земель в Новгород. Торжок являлся не только границей между республикой — городом Новгородом и монархиями средней Руси, но и важным боевым форпостом Новгородской феодальной республики.

Положение города, выигрышное с торговой точки зрения, делало его жертвой постоянных набегов всевозможных захватчиков. Жгли город литовцы, суздальцы, татары, тверяне. Даже, как это может показаться странным, — сами новгородцы. Они сильно страдали, если новоторжские наместники по причине какого-либо недовольства Новгородом «перекрывали» водный путь. В Новгороде тут же начинался голод, и, если не помогали дипломатические усилия для урегулирования проблемы, новгородцы шли на Торжок войной.

По сравнению с маленькой тогда Тверью Торжок окрест играл значительную роль: в XIII веке, например, владими́ро-суздальский князь Ярослав Всеволодович захватил в Торжке в качестве заложников две тысячи новгородских купцов, закупавших хлеб, — вряд ли современный Торжокторг сможет похвастаться таким количеством экспедиторов, а для тех времен одновременное нахождение в одном месте такого количества купцов следует признать исключительным.

Сохранилась в Торжке древняя каменная набережная вдоль бечевника — тропы, по которой лошади тащили бечевой — отсюда и название — вверх по Тверце груженные баржи. Духотлетние монументальные каменные мосты бечевника обнаруживаются и выше города. Любопытно, что значение Торжка как торговой пристани на Вышневолоцком пути не упало даже после постройки железной дороги из Петербурга в Москву, — здесь продолжали строить баржи, новоторжцы собирали неплохой урожай хлеба и отправляли его в Новгород и Петербург, словом, знаменитая «водная коммуникация» вполне конкурировала с более современными способами доставки грузов.

Лишь после пуска в 1871 году Рыбинско-Бологовской железной дороги значение Торжка резко пошло на убыль, использование водного пути для доставки товаров с Волги окончательно перестало быть рентабельным.

Сейчас Торжок включен в число 116 городов Российской Федерации, в которых предусмотрены специальные меры охраны исторического облика. Город, расположенный на пересеченной местности, действительно очень красив, здесь не хозяйничали немцы во время последней войны — вспомним: после их изгнания из Новгорода, там удалось восстановить всего сорок жилых домов! И хотя город подвергался жестоким

бомбардировкам, все же сохранил большое количество памятников истории и культуры.

Один из них — знаменитая гостиница Пожарского, в которой останавливались Пушкин, Островский, Тургенев, Салтыков-Щедрин. Здесь состоялось ночное пиршество Аксакова и Гоголя, очень развеселившее всех присутствующих довольно странной выходкой великого сатирика, запекшего в известных пожарских котлетах свои локоны...

— Торжок вам сможет показать только один человек, — предупредил меня генеральный директор Областного государственного объединенного историко-архитектурного и литературного музея в Калининне Юрий Михайлович Бошняк, — археолог Петр Дмитриевич Малыгин. Он новотор, так до сих пор называют себя жители Торжка, младший научный сотрудник Калининского государственного университета, в свои тридцать лет участвовал почти в десятке полевых сезонов на раскопках древнего города.

На следующий день мы встретились на высоком берегу Тверцы.

— К стыду своему, я сделал пока для родного города не много, — рассказывает Малыгин, — до времени регулярных раскопок в городе практически не велось, поэтому при строительстве в центре Торжка постоянно происходила потеря исторического материала. В восьмидесяте годы экспедиция Калининского университета обнаружила множество интересных находок, подтверждающих время образования города, говорящих как о высокой культуре и жизненном уровне новоторжцев, так и об их трагической судьбе, связанной с постоянными разорениями Торжка.

«И так язычники взяли город, убив всех — и мужчин, и женщин, всех священников и монахов. Все разграблено и поругано, и в горькой и в несчастной смерти...» — говорит Тверская летопись об одном из самых страшных разгромов Торжка войсками хана Батые 5 марта 1238 года, после двухнедельной осады.

Вслед за горсткой оставшихся в живых жителей города татаро-монголы двинулись к Новгороду. Причем отступавшие, видимо, опасаясь идти открытыми пространствами, пробирались в метрополию не широкой Тверцю и далее Вышневолоцким путем, превращавшимся в холодное время года в зимник, а труднопроходимым «Серегерским путем», соединявшим Торжок с озером Селигер и далее — Новгородом. Обескровленное отчаянным сопротивлением новоторов, голодающее войско Батые не смогло в разгар весенней распутицы достигнуть заветной цели, и от Игнач-креста, пройдя большую часть пути, огромная армия, по словам летописи, «стопы свои назад обратиша».

— Оборона Торжка, — поясняет Петр Дмитриевич Малыгин, — по словам нашего известного историка В. Л. Янина, спасла в те тяжелые годы Новгород и вместе с ним русскую государственность. Калининское областное отделение Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры отметило это событие выпуском памятного букле-

та — ведь в марте 1988 года было семьсотпятидесятилетие обороны Торжка, предполагалось провести по этому поводу встречи, обсуждения результатов исследований... Однако неожиданно административно-командным порядком нам объявили, что в следующем году Торжку исполняется... 1000 лет, поэтому нет нужды разменивать это выдающееся событие на всякие мелкие, второстепенные даты!

Тут и я вспомнил, что при въезде в город красовались на легких металлических конструкциях плакаты, извещающие о славном юбилее, а также о трудовом пути, который прошел Торжок за отчетный период.

Вижу, читатель уже проверил даты, приведенные в начале главы, сделал несложные арифметические расчеты и — недоумевает. А дело-то, оказывается, совсем простое: лет пятнадцать назад в «Калининской правде» появилась статья А. Белякова «Сколько лет Торжку?». Здесь автор исследовал «Хронограф» XVII века, где после записи, датированной 989 годом, никакого отношения к Торжку не имеющей, без указания новой даты говорится о торопецком князе Мстиславе Удалым, который отправился из Новгорода освободить — помните, тех самых захваченных князем Ярославом — купцов. При этом Мстислав произнес такие слова: «и пойдем... поищем муж своих вашей братьи, и волости свои; да не будет Новый Торг Новгород, ни Новгород Торжком».

Поясню читателю: сказал он это на самом деле в 1215 году!

Но, видимо, «юбилейная болезнь», получившая благодатную питательную среду в период застоя, оказалась труднопобедимой. Напрасно зывал археолог Малыгин: «Товарищи дорогие, ведь это же ошибка — бывает, с кем не случается? Но нельзя пользоваться чужими ошибками даже из лучших побуждений!»

Ему отвечали: «Вы что же, не хотите, чтоб город наш стариной прославился? Не хотите, чтобы получил он дополнительные средства в связи с юбилеем? Это, знаете ли, мягко сказать — непатриотично!»

Конечно, к «юбилею» город получит дополнительные средства на ремонт и реставрацию — их всегда не хватает. Возможно, что кто-нибудь из ответственных работников получит в связи с этим славным событием орден. Но приходилось вам задумываться: не слишком ли часто и беззастенчиво торгуем мы нашей историей? Причем как современной, так и древней...

Помню, изучали мы в школе Десять сталинских ударов. Потом нам объяснили, что это была ошибка, а победа в Великой Отечественной войне ковалась на Малой земле. Но эта торговля, политая кровью миллионов людей, имела, так сказать, политический оттенок. А в старинном Торжке все проще: за счет мнимого юбилея подправить хромающий городской бюджет. Не первый раз уже скажем — мельчают люди!

— Ах, правда, правда... — вздыхал один ответственный товарищ, — мы-то хоть юбилеем этим пользу какую-нибудь городу принесем. А что взять с нас, с аппаратчиков, когда виднейшие писатели такую «ис-

торическую правду» живописуют, от которой завтра же отказываются... А вы говорите — правда...

Говорят, в прежние времена, когда на Руси люди в чем-то клялись, они произносили: «Да будет мне стыдно!» Это на тот случай, ежели обманет, не выполнит клятву. Падение нравов подметил Салтыков-Щедрин, мол, клянется, а сам исподволь думает: «Стыд не дым — глаза не выест».

Многие события последнего времени показывают, что у ряда людей чувство стыда полностью атрофировалось. Возможно ли его возрождение?

И все же закончить повествование о городе Торжке хочется мне на мажорной ноте. И не потому вовсе, что привыкли мы отмечать отдельные недостатки, а в целом констатировать, что все идет как нельзя лучше. Просто в пассивность и вялость провинциального города внедряется новая идея, предложенная энергичным генералом, директором областного музея Ю. М. Бошняком: создать на пересечении исторических магистралей между двумя российскими столицами, в городе Торжке Всероссийский историко-этнографический музей.

По замыслу авторов идеи, музей будет располагаться в помещениях бывшего Борисоглебского мужского монастыря. В историко-экспозиционный комплекс войдут и музей деревянного зодчества под открытым небом в расположенной неподалеку деревне Василево, и родовая усадьба Бакуниных в Премухине, и пушкинские места...

Письмо о необходимости создания такого музея на Тверской земле за подписью, в частности, академика Д. С. Лихачева, министра культуры РСФСР Ю. Мелентьева уже направлено в Совет Министров республики.

Так что часы пущены.

РУССКАЯ ВЕНЕЦИЯ

— Говоря по правде, Вышний Волочек мы упустили, — сообщил мне доверительно заместитель заведующего отделом пропаганды и агитации Калининского обкома партии Александр Евдокимович Смирнов.

Малый волок — волочек — место, где славные наши предки, обуреваемые неутолимой жаждой к познанию новых земель, перетаскивали свои суда из Тверцы, относящейся к Волжскому бассейну, в Цну, связанную с Балтийским морем, известно давно. «Иде Ольга к Нову городу и устави по Мсте погосты и дань», — записано под 947 годом в «Повести временных лет». В отличие от большинства древних русских городов, имевших некогда мощные крепости, Вышний Волочек возник как торговый посад вдоль двенадцатикилометрового волока, а позже превра-

тился в ямскую слободу на Московской дороге, соединявшей столицу с Новгородом.

По указу Петра I в 1703 году приступили к сооружению Тверецкого канала, выписав из Голландии специалистов «слизного дела», а из окрестных сел собрав тысячи крестьян-землекопов.

То ли не захотели голландцы, то ли не сумели сделать все как следует, но канал, спроектированный ими, быстро пришел в негодность и обмелел.

Поистине выдающийся план переустройства Вышневолоцкой системы предложил гидротехник-самоучка Михаил Иванович Сердюков. Такое могло произойти только в России — опытные специалисты не смогли, а самоучка сделал крупнейшую гидротехническую систему мира!

У американцев есть притча о том, как чистильщик сапог стал президентом. Похожие ситуации происходили и в отечественной истории, особенно часто в петровские времена. Однако на каждый случай у нас имеются и стереотипы, например, фантастический взлет Ломоносова, причем до недавнего времени принято было считать, что Михайло Васильевич выходец из чрезвычайно бедной семьи. Все же близки мы в чем-то с американцами: чистильщик сапог — президент, бедный крестьянин — академик!

Но при этом при всем вряд ли кто вспомнит М. И. Сердюкова. Настоящее его имя Бароно, сын Селегинов — крепостной монгол с речки Селенги в доме приказчика И. М. Сердюкова, он и дал смышленому слуге свою фамилию, а затем у купца Евреинова. В лавке встретился Петр I с молодым монголом, и завертелось: Сердюков получил вольную, сам занялся коммерцией, а вскоре предложил «Преобразователю» свой проект Тверецкого канала, дабы «свое Отечество непобедимым учинить, чтобы в новую столицу со всего российского государства водяной ход был свободным, и тем паче, чтобы необходимый адмиралтейству для строительства флота дубовый лес можно было проводить водою».

Сердюков оказался не только талантливым инженером, но и блестящим организатором, и способным коммерсантом. Вскоре он получил практически неограниченные привилегии распоряжаться всеми шлюзами и каналами, беспошлинно торговать водкой — представляете, какие это барыши!

Вот так и появилась беспрецедентная в мировой практике гидротехническая система, которая не только обеспечивала всем необходимым Петербург, но поставляла те самые «лес и сало», которые по Ботническим волнам уходили в Европу и к берегам туманного Альбиона.

«Хороший ход Рыбинского каравана до С.-Петербурга около трех месяцев», — сообщает нам «Путеводитель» 1837 года, — но случилось, что шли два года». А вот как производилось «сообщение»: «караваны собираются в Твери и ожидают входа в устье Тверцы, тянут барки против течения лошадьми и входят Тверецким шлюзом, в 2 верстах от города, в Вышневолоцкие каналы... Все барки, от Твери шедшие против течения

Тверцы, отсюда идут по течению воды, ибо когда оне вошли уже, то забирают Тверецкий шлюз, а отворяют закрытый дотоле Цнинский, и тогда вся вода обращается к Петербургу».

Сердюков ввел очень строгие правила. Например, барки, назначенные к прохождению по коммуникации, не должны были превышать в длину 17 сажень, а в ширину — 4, при 28 вершках осадки. За увеличение размеров только на один вершок взимался штраф в 100 рублей! Ей-богу, наши наказания за нарушение ГОСТов гораздо мягче.

Гранитные набережные и основания мостов, на которых как живое соприкосновение с историей отчетливо видны протертые до блеска лунки от двухсотлетних канатов, с помощью коих протаскивали тяжелые барки, по красоте своей не уступят столичным. Тщательно отесанные гранитные глыбы покоятся на дубовых сваях, вбитых в зыбкую болотистую почву еще в XVIII веке...

Несмотря на заявление буклета, выполненного по заказу Калининского облсовета по туризму и экскурсиям, о том, что за последние годы Вышний Волочек «неузнаваемо изменился», — на самом деле это не так. Точнее, изменение города не носит катастрофического характера. В городе сохраняется пока историческая застройка, не везде еще разрушены и переделаны гидротехнические сооружения. Однако на всем городе лежит печать страшного запустения. По причине аварийности здания, в Вышнем Волочке уже многие годы закрыт краеведческий музей, по той же причине не работает местный драматический театр. Долгие годы восстанавливаются сгоревшие по халатности горторга старинные торговые ряды — памятник архитектуры XIX века. На их реставрацию, кстати, ежегодно выделяется всего 70 тысяч рублей при сметной стоимости работ в полтора миллиона. Читателю нетрудно оценить, сколько времени будет длиться реставрация!

Зато ресторан при унылом здании гостиницы с самобытным названием «Березка» гудит на полную мощь! Здесь словно и не читали исторический «Указ»: клиенты этого учреждения общепита выползают — часто в прямом смысле слова — на высокие ступени вестибюля, горланят, задирают прохожих, сквернословят. Время от времени к подгулявшим потомкам вышневолоцких лоцманов и «слюзных мастеров» подкатывает расцвеченный маяками милицейский «жигуль», румяные блюстители дружески убеждают наиболее рьяных отдыхающих, что вести себя так нехорошо, и, выполнив долг, отбывают.

...Пожинать в Вышнем Волочке можно только в ресторане — все остальное закрыто. Свободных мест, разумеется, не было. Гремел оркестр. Колыхался сизый дым.

— Пошли к нам, — потянул меня за рукав какой-то парень, — сейчас и стул достанем! А ему, — парень кивнул и понизил голос, — пятерку.

Я посмотрел на огромного вышибалу, лениво привалившегося к стене.

— За что?

— Ну как? — удивился парень. — Он же должен что-то иметь!

Стоянка автомобилей находится в километре от гостиницы.

— А у входа можно машину поставить?

— Что вы! — Администратор испуганно уставилась на меня. — Тут болгары на одну ночь остановились, так у их трейлеров все колеса прокололи...

Пришлось тащиться на стоянку. Забегая вперед, скажу, что колесо мне все-таки проковыряли, но уже в гостеприимном Питере. Считаю, однако, что мне повезло — у «Жигулей», которые стояли рядом, прокололи все четыре колеса...

На следующее утро я сидел в кабинете председателя горисполкома Олега Александровича Киселева.

— Что же вы хотите, — сетовал председатель, — и Москва, и Ленинград шлют в нашу область криминогенную публику. А Калинин направляет в наш город.

Долгие годы, — продолжал Киселев, — город вообще практически не получал никакой помощи. Почему? Да потому, что основная промышленность Вышнего Волочка — текстильная, без которой никому не обойтись, но которая и не является престижной! Одна треть городской застройки — индивидуальная. Это создает свои специфические проблемы, не хватает средств на ремонт, канализация города в катастрофическом состоянии — не отвечает элементарным требованиям экологии...

«Потому-то еще долго краснеть в Вышнем Волочке экскурсоводам перед гостями за неухоженный город, за отвратительное состояние памятников истории и культуры. Им стыдно!» — пишет в статье «Провалы в памяти. Заметки о провинциальной культуре», посвященной проблемам Вышнего Волочка, собственный корреспондент «Калининской правды» Р. Матюнин.

— Но, к сожалению, не стыдно тем, кто ответствен за облик города, — сказал мне при встрече коллега. — С приходом в горисполком О. А. Киселева многие воспрянули духом и ожидали перемен. Ждут перемен и памятники истории и культуры города. Увы, пока напрасно. Правда, начали восстанавливать церковь Успения, однако средства на реставрацию взяты из отпущенных на торговые ряды. По остальным объектам города не начата даже документация. Замолчали о реставрации Путевого дворца...

28 мая 1770 года последовал именной указ Екатерины II Сенату об учреждении Вышнего Волочка городом «на основании прочих Российских городов», так как «пользу великую Российской коммерции приносят». Пишу я об этом потому, что указ дал возможность новому городу развернуть то самое строительство каменных шлюзов и плотин, прелестных зданий с арками, создать замечательную планировку кварталов, улиц, остатками которых любуемся мы до сих пор. Только вот если не заняться сейчас городом всерьез, то вся эта красота может погибнуть в самое ближайшее время.

«По своему искусству и особенному механизму замечателен мост Тверецкий,— сообщает нам о сооружении, которого нет сейчас и в помине, дотошный «Путеводитель»,— построенный Шпрейверхом через канал: он составлен без всяких подпор и висит над широким каналом так высоко, что нагруженные пенькою баржи свободно под него проходят; для большей же прочности обшит досками и покрыт кровлею, под которую находящаяся галерея служит тамошним люцманам биржевого залаю, где купцы заключают с ними условия о стонке своих караванов».

Вот бы восстановить такой мост — трудно поверить, что подобное найдется еще где-нибудь в мире! Куда там... Недавно воздвигли в городе четыре уродливых железобетонных моста, стоимостью в полмиллиона.

На берегу Вышневолоцкого водохранилища еще не развалился пока дом, принадлежавший Сердюкову, которому на мысль пришло уподобиться природе в ее благодеяниях и сделать реку рукодельную, дабы все концы единыя области в ящсе привести сообщение,— писал в «Путешествии из Петербурга в Москву» Радищев и резюмировал,— достоин памятника для дальнего потомства».

Но нет памятника. А ведь большой двухэтажный дом Сердюкова, расположенный в живописном месте, смог бы стать прекрасным музеем, посвященным истории российских «водяных сообщений» и их основателю.

Трудно, вероятно, найти второй такой город, в котором бы так тесно переплелись шедевры научно-технической мысли прошлых веков, памятники гражданской архитектуры, нетронутые природные ландшафты удивительной по красоте Валдайской возвышенности, рукотворные озера и естественные реки. А если еще учесть, что лежит Вышний Волочек на оживленной трассе почти посередине между двумя крупнейшими городами нашей страны, то сама собой напрашивается мысль о превращении этих мест в экскурсионно-туристский комплекс, тем паче, что не можем мы похвастаться изобилием таких.

— Средства нужны,— считает председатель горисполкома,— нужно строить гостиницы, организовывать питание, а городу и так всего не хватает...

Какие же затраты — огородить площадку на берегу Вышневолоцкого водохранилища, провести воду, построить туалеты, организовать прокат туристского снаряжения, того, что пылится на прилавках спортторга, и еще: посуды, газовых плиток, спальных принадлежностей. Капитальные затраты мизерные, за сезон все окупится и начнет давать прибыль. Нужно открыть в кемпинге кооперативное кафе, использовать местные сельхозпродукты. А через год-другой поставить фанерные домики, и грибники поедут, и просто туристы. ГАИ настоятельно рекомендует путешественникам останавливаться для ночлега по крайней мере через пятьсот километров, а на главной автомагистрали страны организованных мест стоянок — раз-два и обчелся...

— Да, конечно, хорошо бы... — вяло согласился председатель.

И я понял, что кемпинга в Вышнем Волочке долго еще не будет. Что поделать: туризм у нас отрасль пока непрестижная. А зря — в ряде развитых в экономическом отношении стран по доходам она опережает традиционные. Но так уж нам вдолбили за долгие годы: мы должны работать — это престижно быть рабочим, военным, ученым, а развлекаться — дело буржуазии, поэтому непрестижно быть слугой у «толстых»: уборщицей в гостинице, официанткой в провинциальном ресторане, музейным работником.

Сейчас ситуация понемногу меняется, но далеко, видно, до того дня, когда работники сферы туризма приблизились бы по своим официальным доходам к доходам самого распространенного у нас клана служащих, скажем, кандидатов наук.

ГОСПОДИН ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД

Все меньше верст «водяного хода» остается до города на Неве. Через четыре больших современных области — Московскую, Калининскую, Новгородскую и Ленинградскую пролег старинный водный путь. Примечательно, что ни в одной из этих центральных областей никто всерьез не задумался о том, что как-то надо сохранить то, что когда-то было гордостью отечественной инженерной мысли, способствовало развитию экономики и культуры центральной глубинки, поиску необычайных по тем временам оригинальных решений.

Пожалуй, самым сложным участком Вышневолоцкой системы являются Боровичские пороги на Мсте, реке с исключительным падением воды, таким, что пороги здесь именуют водопадами или водосливами. Разумеется, река совершенно непригодна к судоходному движению, но именно по ней, напомним, проходил крупнейший торговый путь мира.

Опасности судоходства Боровичских порогов разнообразны и отчасти состояли в неопытности или невнимательности лоцмана. Другие же такого рода, что человеческая предусмотрительность оказывалась не в состоянии их избежать. Но среди патриархальных нравов доброго русского народа идея наследственных праотческих верований в какую-то магическую силу и таинственное а в о с ь движет им, на все отваживает...

Так вот, об оригинальных решениях: на этом-то участке, где вода как щепки несла тяжело груженные барки, и лихость лоцманов, и знание ими сложного фарватера лишь снижали неминуемые потери, в 1809 году началось сооружение «телеграфа». Согласно отчету главного директора путей сообщения с помощью этого приспособления «от самого отдаленного места получается известие о всякой остановке судна на фарватере в несколько минут на пристани, откуда судна спускаются в пороги».

Как работал этот телеграф, мы можем сейчас лишь гадать, известно, однако, что спас он не один десяток кораблей, проходивших Боровичские пороги.

В конце XVIII века в отечественной гидротехнике появляется примечательная личность — новгородский губернатор, а впоследствии управляющий всеми водными путями России Я. Е. Сиверс. В те годы наряду с предложениями по усовершенствованию водного пути в Петербург, расчистке Волховских порогов, сокращению истребления леса Сиверсом был разработан план канала вокруг Ильменя — озера, пользовавшегося дурной славой в купеческих кругах из-за своего свирепого нрава, погубившего в пучине множество лодок и товаров.

Ну как тут не вспомнить историю богатого «гостя» Садко!

Начальник «водяных коммуникаций» преподнес Павлу план канала, отмечая, что по нему «уповательно в нынешнее и будущее лето тысяч до двух барок пройдет и ход из Мсты, минуя Ильмень озеро откроется». Как водится, строительство задержалось еще на несколько лет, но все же канал был открыт. Вскоре, правда, выяснилось, что он не удовлетворяет возлагавшимся на него ожиданиям, опять же из-за неустойчивости Ильменя, и пришлось рыть Вишерский канал, соединивший Мсту с Вишерой параллельно Сиверсову каналу.

...Не один год ушел на то, чтобы объяснить чиновным людям, что церкви не только культовые сооружения, но и памятники архитектуры, созданные народом, и разрушать их нет никакой острой потребности. Не вдруг осознали и крестьяне, что пепелище на месте барской усадьбы — не лучший ее эквивалент. С произведениями гидротехники проще, так как вопрос с их сохранностью решается сам собой: условия, в которых они существуют, способствуют быстрому разрушению. И если старинный мост, шлюз или плотину специально не поддерживать в надлежащем состоянии, они вскорости рассыпаются.

Должен еще отметить, сооружения «водяных коммуникаций» были не только остроумны, прочны, практичны, но и попросту красивы: мы привыкли восторгаться набережными, мостами и решетками Ленинграда, современными «глубинным» гидросооружениям, а о последних не знаем практически ничего — существуют ли они вообще, где, как выглядят. Да и их и на самом деле уже осталось немного.

В пригородах Новгорода Московская дорога долго тянется по высокой насыпи вдоль Вишерского канала. Сейчас он сильно обмелел, бурокоричневая вода его отравлена стоками местной птицефабрики. У поворота на Новоселье, за спинами немыслимого гипсового посеребренного чуда сталинской культуры — скверного перепева на тему «Рабочий и колхозница» — можно пока обнаружить остатки старинного шлюза: гладко отесанные высоченные гранитные стенки, по верху которых лежат кованые кольца, за которые чалились барки, полукруглые в сечении бордюрные камни, трудоемкие в изготовлении, зато придававшие всему сооружению завершенность.

Сейчас часть камня снята со стен шлюза для укрепления конструкции бетонного моста через канал. Ежегодно, подмываемые полыми водами, летят вниз гранитные блоки, рассыпается кирпичная кладка... А ведь что стоит законсервировать шлюз, установить на нем памятную доску, чтобы все проезжающие по этой оживленной трассе остановились бы, прочитали, скажем, что этот шлюз — памятник гидростроительства XIX века — был одним из элементов уникального водного пути, соединявшего северо-запад России с Волгой.

Непонятный стереотип мышления у людей, ответственных в Новгороде и области за памятники старины: церковь — памятник, кремль — еще какой, торговые ряды — тоже... А шлюз? Кто его знает — прямых указаний считать памятником вроде бы нет.

Здесь же буквально в десяти километрах на самом берегу Вишерского канала находится «первенец» отечественных кемпингов, гордо именовавшийся на заре своего существования «международным». С тех пор в Вишерском канале немало воды утекло, зарубежные гости как-то не сильно стремятся селиться в кемпинге, предпочитая новгородскую гостиницу «Садко» или какую-нибудь ей подобную.

Удивительно, подумает читатель, здесь кемпинг на вольной природе, на берегу исторического канала, а там — душный город, асфальт, пыль... Не торопитесь с выводами, сейчас постараюсь наглядно перечислить характеристики предприятий бытового обслуживания, гостем которых довелось быть:

Кемпинг «Новгородский»

Однокомнатный двухместный номер

Санузел: раковина, унитаз, обломок душа, только холодная вода
Мебель: сборная, ломаная

Дополнительные удобства:
черно-белый телевизор, почему-то стоящий на полу, патрон, свисающий с потолка, без лампы и абажура

Стоимость: 3 руб. 65 коп. за место в сутки

Гостиница «Садко»

Двухкомнатный двухместный номер

Санузел: раковина, унитаз, ванна, биде, горячая вода

Мебель: спальный гарнитур, рабочий стол, журнальный

Дополнительные удобства:
цветной телевизор, телефон, бра, настольные лампы, холодильник, центральная пресса в номер

Стоимость: 4 руб. 34 коп. за то же самое.

Комментарии, как говорится, излишни. Если, конечно, исключить тот факт, что ни в кемпинг, ни в гостиницу попасть в разгар сезона практически невозможно, то возникает вопрос: где мы переплачиваем или недоплачиваем? Судя по тому, что цены в гостиницах менялись последнее время неоднократно и, видимо, в какой-то степени — позволю себе надеяться — приблизились к обоснованным, думаю, что за ненавяз-

чивый сервис с патроном без лампы переплачиваем в кемпинге. На эту мысль наводит и еще одно соображение: к владельцам личного авто-транспорта у нас относятся почти как к Вандербилдам.

Известно, что Новгород имел народное правление. Князья здесь были, но решающей власти не имели. Вся власть, сила правления заключалась в «среднем звене» — посадских и тысяцких. Гордые новгородцы не терпели жесткой власти, и вече изгоняло неугодных князей, кичливых заморских купцов, не говоря уже о завоевателях.

Но так, верно, было давно.

...В вестибюле гостиницы «Садко» стояли рядами десятки чемоданов явно не отечественного производства. Новгородский бой в майке «адидас» ловко кидал их в единственный работающий лифт. Я невольно залюбовался его работой. Вот он загрузил кабину, вернулся, стал загружать следующую порцию чемоданов, но тут к лифту, прихрамывая, подошел парень с палочкой в руке.

— Ты что, особенный? — Бой, выпятив челюсть, преградил ему дорогу чемоданом. — Не видишь, что ли — люди приехали!

И хотя «люди» развезжали еще по Новгороду в комфортабельном автобусе, восторгались достопримечательностями и в гостиницу пока не торопились, ревностный бой с лакейской преданностью спешил закончить работу.

— Особенный. — Парень исподлобья недобро окинул взглядом боя. — Сам-то в Афганистане служил?

Бой быстро оглянулся, заметил, что за сценой этой наблюдают, и отодвинул чемодан.

— Ладно, поезжай, — процедил он сквозь зубы. — И лифт обратно пришли! — крикнул вслед уходящей кабине.

Бой достал из кармана зеленую пачку «Салема», затянулся и начал усиленно изображать нетерпение, вызванное досадным перерывом в работе.

Вечевой колокол молчал.

«ЗДЕСЬ ЦАРСТВО КОМАРА»

— Раньше здесь укусы были. 25—30 центнеров накашивали с гектара, сено в Петербург вывозили. А как Волховскую ГЭС поставили, укос трав сократился. Говорят, при строительстве подняли гребень плотины относительно расчетного на одну-две сажени, вот все и заливают. Кстати, и для рыбы водоводов там нет. — Дмитрий Михайлович Балашов кивнул в окно на проходящее по деревенской улице стадо. — Вот раньше, на-

пример, корова за свою жизнь восемь отелов давала, а теперь в среднем — два...

Новгородский писатель Д. М. Балашов — человек беспокойный, найти его оказалось делом непростым. Еще вчера в Новгороде организовал диспут, а сегодня пришлось исколесить окрестности, чтобы встретиться с Дмитрием Михайловичем.

— Давайте дальше, — сердито говорил Балашов, — гречиха исчезла? Исчезла! А почему? Потому что химические удобрения убили шмеля — некому стало опылять гречиху!.. Вы ведь вниз по Волхову, по древнему водному пути двигаетесь? Обязательно заезжайте в Грузино, это неподалеку от Чудова. Там животноводческий совхоз. Все своими глазами увидите!

В Чудове были вечером. Гостиница называлась «Званка» — по имени располагавшейся рядом усадьбы Гавриила Романовича Державина.

Здесь царство комара,
Царица в нем — Дарья...

писал о своей усадьбе поэт. В равной степени это относится, как выяснилось, и к гостинице «Званка».

На сон грядущий читал я приобретенную в Новгороде книгу «Цвети, наш край!» об особенностях природы области.

«В последнее время, — сообщал автор, — крупные города заселили комары кулекс-пипиенс молестус. Развитие сети централизованного теплоснабжения обусловило их массовое распространение. Временное подтопление подвалов создает благоприятную среду... Комары приспособились к автогенному размножению... Сброс загрязненных вод способствует... Выплод их возрастает и в прудах-отстойниках... Комары адаптируются в жилых квартирах... Они не только кровососы...»

Когда же погас свет — приступили к практическим занятиям. Слаженный гул сотен кулекс-пипиенс молестус напоминал по мощи орган Домского собора.

Уснуть удалось, лишь когда совсем рассвело: комары, как по команде, вдруг исчезли.

Грузино — бывшая усадьба Аракчеева, того самого, полностью разрушена во время войны. Два чугунных льва остались, перевезены в Новгород и стоят у входа в музей. А почти напротив — Званка. Как странно переплелись здесь, на Волхове, два мировоззрения!

Званка тоже уничтожена. Недавно общественность предприняла попытку восстановления усадьбы, однако среди развалин вдруг обнаружилось десятки необезвреженных снарядов, мин, гранат — пришлось срочно свернуть работы и вызвать саперов.

С директором совхоза Александром Петровичем Каратаевым мы встретились в центральной усадьбе Грузино. Место это высокое, выше нет на всю округу — до сих пор видно по многочисленным воронкам, какие тут были бои.

— Действительно, — говорит Александр Петрович, — вода держится высоко до середины июля. Поэтому почти половину лета из 3200 га пастбища — 2000 залито, нет, естественно, и укосов. От такой ситуации страдают заработки прежде всего животноводов.

Странная у нас складывается ситуация: сейчас развернули борьбу за экологическую чистоту наших рек. Дело это хорошее и нужное, но первое, что придумали, — запретить выпас скота у берегов, то есть там, где наиболее сочная, питательная трава.

Это ничего, успокаивают ответственные товарищи, зато мы наладили такой выпуск искусственного белка, что коровам теперь ничего не страшно.

Не знаю, испытывают ли осознанный страх коровы, однако расположенный ниже по Волхову город Кириши вызывает законную тревогу у жителей всей округи.

— Проблема искусственного белка, того самого, что выпускает Киришский комбинат, отравляя все вокруг, сама в известной степени искусственная, — пояснил заведующий лабораторией Комиссии АН СССР по изучению производительных сил и природных ресурсов, профессор Михаил Яковлевич Лемешев, — дело в том, что у нас в стране очень большой план по поголовью скота. Молочных коров в СССР в четыре раза больше, чем в США, 42 и 10 миллионов голов соответственно. Поэтому и возникает проблема, как накормить такое огромное стадо. В частности, мы пытаемся это сделать за счет искусственного белка. А ведь можно выбраковать беспородных, больных, яловых, и тогда у нас останется, допустим, 20 миллионов, но зато породистых, высокопроизводительных, их сможем мы накормить досыта естественным кормом, а не искусственным, последствия которого изучены недостаточно, а в конечном итоге получить больше качественной продукции. Но для этого надо изменить характер планирования.

Из детства своего помню: коровы всегда паслись по берегам рек, даже в воду заходили по вымя, и ничего — не стояла столь остро проблема защиты окружающей среды. А сейчас наконец нашли вредителей — с рогами они, оказывается. Так что напрасно боролась общественность за закрытие Киришского комбината — не в нем вовсе дело, а в самих коровах!

Сейчас под давлением отрасли приостановленный было комбинат вновь работает на полную мощность. Говорят, что он безвреден, но на фонарном столбе в центре Чудова я обнаружил интересное свидетельство обратного:

**МЕНЯЮ ТРЕХКОМНАТНУЮ КВАРТИРУ В КИРИШАХ
НА ОДНОКОМНАТНУЮ В ЧУДОВЕ ИЛИ БЛИЖАЙ-
ШИХ ОКРЕСТНОСТЯХ.**

Комментировать такое объявление при современном дефиците жилья — бессмысленно.

ЛАДОЖСКИЕ КАНАЛЫ

Надо сказать, что рекам повезло куда больше, чем городам. Я не знаю ни одного случая, когда кому-нибудь пришла в голову свежая идея переименовать реку или озеро в честь государственного или партийного деятеля. Прощались рекам даже заведомо «монархические» названия. Скажем, река Царица осталась, а город, лежащий на Волге близ ее устья, не раз менял свое имя. Так же не повезло и Царскому Селу, что тоже несет название от реки, не имеющей никакого отношения к императорской фамилии.

В первые годы Советской власти вообще доходило до абсурда: псковский город Струги Белые, например, был переименован в Струги Красные, хотя основан был в незапамятные времена, тогда же получил название, которое, естественно, никакого отношения к белому движению не имело.

Города нередко получают имена по названиям рек и озер, которые, как правило, более древние. Однако есть исключения. Старая Ладога — вначале просто Ладога — впервые упоминается в Ипатьевской летописи за 862 год как столица Рюрика. Это уже потом был построен новый город — Новгород неподалеку от Ильменя.

«Иде Олег к Новгороду и оттуда в Ладогу... и уклони его змея в ногу и с того умре, есть могила его в Ладоге». Огромный курган на берегу древнего сухоходного Волхова, где, по преданию, похоронен вещий Олег, местные жители еще называют Пушкинским, утверждая, что поэт именно сидя на нем писал «Песнь о вещем Олеге».

Так вот, об исключении: огромное озеро Нево было названо Ладожским по имени небольшой крепости, стоявшей на Волхове в устье речки Ладога. В книге «Следы минувших времен» А. И. Попов утверждает, что город имел «такое огромное значение в торговых отношениях Новгорода со Скандинавией и немецкими городами, что и лежащее рядом с Ладогой озеро Нево новгородцы в конце концов стали называть «Ладожским».

Здесь уместно вспомнить и то, что по Волхову, как свидетельствуют историки, проходил не только Вышневолоцкий, но и более древний водный путь — из варяг в греки. Последний весьма популярен в нашей стране и за рубежом. Мне известно, пожалуй, не менее десятка экспедиций, исследовавших эту старинную водную артерию, чуть не до самого Константинополя, ныне Стамбула. Полное же отсутствие интереса практических историков к судьбе Вышневолоцкой системы, хотя для ее исследования не надо получать визы и заграничные паспорта, состоит, пожалуй, в том, что до революции она не считалась достаточно древней,

чтобы тратить на нее время, — кстати, тогда она почти на всем протяжении использовалась, а после революции попала в число наследий проклятого прошлого, которые подлежат забвению, а еще лучше — уничтожению.

Каждый раз при таких решениях упорно забывалось, специально или нет, что строил это «наследие» русский народ...

Перенесемся снова в нижнее течение Волхова. В XV веке здесь появился город Новая Ладога. Впоследствии именно отсюда взял свое начало Ладожский канал, который был построен в обход бурного озера и имел огромное значение для Петербурга: по нему доставлялись в безопасности лес, сено, железо, строительные материалы, а главное, хлеб, возимый сюда по Вышневолоцкой системе.

Несколько отвлекаясь, напоминаю читателю, что в конце XVIII — начале XIX века название «Вышневолоцкая система» установилось за всем водным путем длиной около 1700 верст между хлебным Рыбинском и прожорливым Петербургом.

— Трудно сейчас в это поверить, но еще в шестидесятые годы я проходил на теплоходе по каналу, тогда и шлюзы действовали, и воды было достаточно, — рассказывает начальник яхт-клуба «Ладога», образованного недавно в Новой Ладоге при рыболовецком колхозе, Юрий Михайлович Тимофеев. — Это сейчас всем наплевать на старый канал, а тогда принадлежал он Волго-Балту...

Поверить действительно трудно. Яхт-клуб лежит в самом устье Старого Ладожского канала, построенного в первой половине XVIII века, — есть еще и Новоладожский, поближе к озеру, который еще существует, но тоже, видимо, скоро придет в упадок. Рядом с яхт-клубом сохранились гранитные камеры древнего шлюза. Здесь пока можно увидеть устройства для подъема водяных затворов, кованые вóроты управления вóрòтами шлюза. На фасонном каменном основании медными анкерами прикреплена чугунная доска, указывающая, наверно, название шлюза.

Лучше, как известно, один раз увидеть, чем сто раз услышать. Я видел: это на самом деле удивительный памятник; сколько их осталось, пять, десять? Есть понятие — техническая эстетика. Пожалуй, оно лучше всего говорит о впечатлении, оставленном шлюзом: не просто полезно и рационально, но соразмерно и красиво.

И при этом в жутком запустении...

Оказывается, подобное состояние не впервой переживать Ладожскому каналу — 21 ноября 1763 года генерал-фельдмаршал и генерал-директор Ладожского канала граф фон Миних доносил в сенат: канал доведен «до крайней ветхости», засорен, а шлюзы его «только особливым смотрением Божеским держатся».

Вообще судьба этого огромного гидротехнического сооружения трагична от момента начала строительства до наших дней. Создавался канал двенадцать лет, однако через три года после вялого начала работ,

когда они все более свертывались, сенат по повелению Петра I опубликовал указ, где говорилось, что Ладожский канал «ныне приходит в отделку. Ради того всем промышленникам, суда кто имеет, иметь все к водяному ходу. Впредь никому неведением не отговариваться под опасением штрафа».

Оказывается, и во времена жестокого Петра занимались очковтирательством. Лишь 11 октября 1730 года в канал была пущена вода от Новой Ладоги до Шлиссельбурга — нынешней Петрокрепости.

Близкое к состоянию сооружений Новой Ладоги и в Петрокрепости. Причем здесь доживают последние дни удивительные разводные мосты — один на чугунном основании, а другой на гранитных колоннах.

— Просто стыдно, — возмущались яхтсмены, готовившие в Новой Ладоге свой корабль к «Кубку Онеги», — ведь все это: гранитные набережные, шлюзы — гордость отечественного гидростроения. Современные гидротехники решают «глобальные задачи», например, поворот рек, создание искусственных морей, уничтожение имеющихся природных, а возродить исторический канал, сыгравший огромную роль в экономике страны, они не в силах...

Сидели мы на юте «полутонника» ленинградской постройки, время было уже позднее, однако «прозрачный сумрак» белой ночи высвечивал огромные гранитные блоки некогда парадной набережной, удивительно и трогательно беспомощные перед постоянно разрушающим действием вод.

— Вот что, ребята, — сказал капитан яхты, — ждать дальше — терять время! И, несмотря на противодействие Новолодожского исполкома, будем восстанавливать и поддерживать древние сооружения своими силами на общественных началах.

Пусть это покажется читателю странным, но я против такой инициативы. Против потому, что доколь же мы будем подменять бездействие отдельных лиц непрофессиональным энтузиазмом! Ведь никто не застрахован от того, что энтузиасты, движимые самыми лучшими побуждениями, такого натворят, что потом только сложнее и хуже станет. Другое дело, если реставраторы займутся наконец историческими памятниками инженерной мысли, тогда им, конечно же, потребуется реальная, «физическая» помощь.

Но вот как раз специалисты-то и не торопятся.

Причины такой неспешности я попытался выяснить в Ленинградской областной инспекции по охране памятников.

— На охрану поставлено пять километров Старого Ладожского канала, — рассказала мне начальник инспекции Наталья Борисовна Глинская, — а также два моста, водоспуск и шлюзы в Петрокрепости. Все 170 километров канала взяты на учет. В свое время канал принадлежал Волго-Балту, но в 1962 году речники вопреки всяким инструкциям списали его с баланса. С той поры канал бесхозный. По оценкам некоторых специалистов, реставрация каждого километра Ладожского канала обойдет-

ся государству в 1 миллион. Мы неоднократно обращались к конторе Волго-Балта о постановке канала снова на баланс, но речники от этого отбояриваются, ссылаясь на то, что копать новые каналы приучены, а восстанавливать старые — нет.

Минречфлот просто не отвечает инспекции, — грустно продолжает Наталия Борисовна, — горисполком Петрокрепости разрешает судоремонтному и судостроительному заводу засыпать канал для расширения территории — а попробуй запрети! В 1974 году завод взорвал часовню, стоявшую под охраной, дело об этом передали в арбитраж и проиграли его. Сходит заводу с рук и засыпка канала, и прокладка через него труб...

Я ли не знаю, как трудно преодолеть бастионы, установленные всемогущими отраслевиками! Но не сами ли мы и распускаем слухи об их непобедимости, прикрывая тем самым свою бездеятельность? Пусть даже оскорбительно отмалчивается Министерство речного флота, пусть закрыта для инспекции проходная завода в Петрокрепости, но ведь есть же пресса, радио, телевидение!

Так бы и осталось у меня чувство безысходности относительно судьбы Ладожских каналов, не встретить я общественного эксперта из одного ленинградского академического института.

— Все не так драматично, — пояснил он, — согласно архитектурно-реставрационному заданию затраты на весь канал составят всего несколько миллионов. Есть заказчик: горсовет Петрокрепости, есть и исполнители. Отреставрированный канал, помимо исторической ценности, будет иметь и чисто практическую: по нему возможно наладить снабжение и доставку пассажиров к дачным поселкам на Ладоге — с сухопутными дорогами там плохо.

Читатель, конечно, ждет: как дела с экологическими проблемами на Ладожском озере — несколько лет назад все газеты и журналы об этом писали, а теперь, словно по команде, замолчали.

Это ССП — судно-сетепостановщик — ничем внешне не отличается от своих собратьев, сходящих ежегодно со стапелей Ладожской судовой верфи. Лишь спустившись в традиционный у других кораблей сетевой трюм, увидишь металлические конструкции, предназначенные для размещения сложной аппаратуры, химической посуды и реактивов.

Валерия Ивановича Хомченко, одного из создателей этой лаборатории на плаву, я нашел все в том же яхт-клубе, который, похоже, объединил вообще всех неуспокоенных людей в округе. Хомченко и настоял, чтобы я пошел осмотреть их ССП.

— В ленинградском институте Сеченова создана новая лаборатория по проблемам экологии под руководством Э. И. Слипяна, — объяснял он по дороге. — В последнее время только и слышно — экология, экология... Чаще всего эти разговоры дилетантские: люди шарахаются от вещей, которые на деле оказываются не столь вредными, как считают, а в то же время порой не замечают коварной опасности.

— Верно, отсутствуют точные данные? — предложил я.

— Конечно же, — обрадовался моей сообразительности Хомченко, — вот мы и решили всерьез разобраться, что и как на самом деле влияет на здоровье людей, рыбопродуктивность, загрязненность водоемов, для этого и создается плавучий исследовательский центр, который в течение всего навигационного сезона будет бороздить воды Ладоги, Невы, Финского залива.

Трудностей масса, — сокрушается Валерий Иванович, — самим, как видите, приходится «доводить» наш ССП до нужд специалистов: зоологов, ботаников, гидробиологов... По предварительным подсчетам нам нужно будет сделать сотни тысяч замеров, взять и обработать множество проб, а у нас нет не то что бортовой, даже стационарной ЭВМ в лаборатории на Васильевском острове.

У причала стоял исследовательский ССП. Тонконогие бородатые ученые в очках и шортах под руководством опытных ладожских корабелов так активно участвовали в оснастке судна, что как-то, может, и чисто внешне, поверилось: и машина будет искать корреляты в замерах, и заинтересованные в работе маленькой лаборатории организации найдутся.

— А все-таки даст что-нибудь дамба, перекрывшая Финский залив? — задал я традиционный вопрос, который задают любому ленинградцу, а тем более специалисту.

Хоменко поморщился: видно, узрел в моем вопросе желание получить сенсационные откровения.

— Просто Финский залив — финал водного пути, по которому мы шли столько времени, — слабо оправдывался я.

— Пока не проведено серьезных замеров, говорить о явном вреде дамбы преждевременно, хотя купаться сейчас на традиционных пригородных пляжах не рекомендуется. А мое мнение такое: предполагается, что большой положительный эффект дамба даст в связи с защитой города от наводнений. Но дело все в том, что серьезные наводнения, как показал опыт, происходят раз в сто лет — по крайней мере не чаще других стихийных бедствий. Поэтому, располагая сейчас службой прогнозирования наводнений, ждать значительного эффекта в этом смысле от дамбы не приходится. А вот что она даст в плане изменения экологии прибрежных районов — на этот вопрос мы сможем ответить, лишь проведя серьезные и вдумчивые исследования.

* * *

Как мы тогда волновались: рухнет или нет известная падающая башня в Пизе? Все газеты и журналы об этом писали. Потом, правда, успокоили — не упадет. А вот «Эмпайр стейтс билдингу» и Эйфелевой башне, согласно сообщениям, похоже, пока ничто не угрожает. Зато су-

ществует неопределенность с египетскими пирамидами, но тут уж обещают не подкачать японцы, вооруженные самой передовой техникой...

Об этих и многих других экзотических памятниках цивилизации постоянно сообщают нам газеты и журналы.

Конечно же, все это очень интересно, и огромное спасибо нашему Телеграфному агентству и журналистам, которые по роду своей деятельности готовят нам подобную информацию, но почему же нас всех совершенно не интересует судьба чуда техники, крупнейшей гидротехнической системы мира? Ведь в отличие от многих европейских государств слава отечественного «водоходства» состояла в остроумном использовании рек, исследованиях по созданию каналов и шлюзов, лоцманском деле, связанном с прохождением головокругительных порогов и водосбросов.

И хоть Вышневолоцкая система, пожалуй, самое изученное произведение отечественной гидротехники, да и лежит «в створе» обеих российских столиц, практически все мои знакомые — люди весьма образованные и даже очень интересующиеся нашей историей и древними памятниками — не смогли вразумительно объяснить, где же проходила эта крупнейшая транспортная артерия России!

Современная журналистика открывает все новые и новые зоны, недоступные ранее, и не всегда открытия эти приносят радость. Далеко не всегда радужным было и путешествие по старинной «водяной коммуникации», которая сама «утонула» в вполне современных проблемах, о которых и не помышлял, например, Радищев.

Но знание этих проблем необходимо, чтобы выжить нам и нашим детям. Ведь погружение в мир сладких иллюзий, как показал опыт, до добра не доводит.

СОДЕРЖАНИЕ

Приглашение к путешествию	2
Четыре царских варианта	4
«Насладись воззрением на преемников твоих!»	8
Куда ни кинь — всюду Клин	13
Чудо Николы на Пешноше	16
«Блаженны в единовластных правлениях вельможи...»	21
«Мерседес» у околицы	25
Сколько лет Торжку?	27
Русская Венеция	31
Господин Великий Новгород	36
«Здесь царство комара»	39
Ладожские каналы	42

ПОТРЕСОВ Владимир Александрович

НАДЕЮСЬ ЕХАТЬ ВОДОЮ ИЗ ПЕТЕРБУРГА
В МОСКВУ

*Очерки
о современных проблемах древнего водного пути*

Редактор В. В. Г л о т о в

Технический редактор Т. Я. К о в ы н ч е н к о в а

Сдано в набор 29.03.89. Подписано к печати 23.05.89. А 08859. Формат 70 × 108^{1/32}.
Бумага газетная. Гарнитура «Гарамонд». Офсетная печать. Усл. печ. л. 2,10.
Усл. кр.-отт. 2,28. Уч.-изд. л. 3,31. Тираж 150000 экз. Заказ № 419.
Цена 15 коп.

Ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции типография имени В. И. Лени-
на издательства ЦК КПСС «Правда». 125865, ГСП, Москва, А-137, ул. «Правды», 24.

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ

● Вашему ребенку исполнился год? Пора готовиться к свадьбе! Время пролетит незаметно, и вместе с праздничными свадебными хлопотами придут вполне земные заботы: ведь молодой семье нужно помочь материально. Незаменимую роль в оказании этой помощи сыграет госстрах, с которым договор страхования к бракосочетанию лучше заключить своевременно. Срок страхования зависит от возраста ребенка, а размер ежемесячного взноса — от возраста страхователя, страховой суммы и срока страхования. Меньше возраст — меньше взнос.

● Страховая сумма будет выплачена юноше или девушке при регистрации брака или по достижении ими 21 года.

● А если с ребенком случится несчастье и здоровье его будет расстроено, родители или опекуны получат часть страховой суммы. Эта сумма может быть удвоена, даже утроена, если договор заключен по соответствующим тарифам.

● Взносы можно уплачивать путем безналичных расчетов или наличными деньгами по месту работы.

● Получить подробную информацию об этом виде страхования можно в инспекции госстраха или у страхового агента.

● Лучший подарок молодоженам — договор страхования к бракосочетанию!

**Правление государственного
страхования СССР**