

**Л.О. Терновая**

**ОТ КАРАВАННОГО ПУТИ ДО ХАЙВЕЯ:  
СЕМАНТИКА ДОРОГИ**

**Уфа 2014**

УДК 625  
ББК 39  
Т35

Монография рекомендована к изданию  
кафедрой социологии и управления Московского автомобильно-дорожного  
государственного технического университета (МАДИ)

**Рецензенты:**

Матвеева Л.Д., доктор исторических наук, профессор;  
Нигматуллина Т.А., кандидат исторических наук, доцент

**Терновая, Л.О.**

Т35 От караванного пути до хайвея: семантика дороги / Л.О. Терновая; МАДИ. — Уфа: Изд-во БИСТ (филиала) ОУП ВПО «АТиСО», 2014. — 286 с.

ISBN 978-5-904354-36-7

В книге раскрывается специфика основных этапов возникновения дорог и формирование символов пути, которые, имея общие истоки, различались по частоте употребления и смысловой нагрузке в зависимости от того, где шла дорога — на земле, над и под землей. Свою собственную роль играли знаки обустройства дороги, символы движения по ней и образный ряд объектов, расположенных непосредственно вдоль дороги. Дорога становилась местом рождения нового типа личности, наделенного определенными качествами, которые человек дороги использовал как во благо, так во зло.

Книга предназначена всем интересующимся историей повседневности, развития автодорог и транспорта, а также широкому кругу читателей.

УДК 625  
ББК 39

ISBN 978-5-904354-36-7

© Терновая Л.О., 2014  
© Оформление. БИСТ (филиал)  
ОУП ВПО «АТиСО», 2014

# Содержание

<b>Введение</b> . . . . .	4
<b>Часть I. История возникновения дороги и ее символов</b> . . . . .	11
Глава 1. Древние дороги как память мира . . . . .	11
Глава 2. Дороги сотрудничества и конфликта в Новое и Новейшее время . . . . .	29
Глава 3. Дороги в бездорожье России. . . . .	40
<b>Часть II. Дороги на земле, над и под землей</b> . . . . .	54
Глава 4. «Из улицы в улицу» . . . . .	54
Глава 5. Мосты — соединение дорог и судеб . . . . .	75
Глава 6. Дорога в подземелье . . . . .	99
<b>Часть III. Символы дороги.</b> . . . . .	121
Глава 7. Особенности обустройства дороги . . . . .	121
Глава 8. Рождение символов движения по дороге . . . . .	139
Глава 9. Символическая роль знаков безопасности на дорогах . . . . .	161
Глава 10. Возможности и символы объектов вдоль дороги . . . . .	196
<b>Часть IV. Человек на дороге.</b> . . . . .	222
Глава 11. Путешествие как способ постижения дороги. . . . .	222
Глава 12. По дорогам в поисках знаний и признания: бродячие студенты и артисты . . . . .	244
Глава 13. Разбойники с большой дороги . . . . .	258
<b>Заключение</b> . . . . .	276

## Введение

Дорога — удивительное дело! Ее могущество непреодолимо, успокоительно и целительно.

Отрывая вдруг человека от окружающей его среды, все равно любезной ему или неприятной, дорога сосредотачивает его мысли и чувства в тесный мир дорожного экипажа, устремляет его внимание сначала на самого себя, потом на воспоминании прошедшего и наконец на мечты и надежды в будущем; и все это делается с ясностью и спокойствием, без всякой суеты и торопливости.

*Сергей Аксаков*

Для того чтобы передать своеобразие окружающего человека мира, его изменчивость во времени и под влиянием самых разнообразных процессов люди использовали множество различных систем описания. Какие-то из них давно забыты, другие же — только рождаются на наших глазах. А есть такие подходы к раскрытию сущности значимых для людей явлений, которые сохраняются и обогащаются на протяжении всей истории человечества. К ним, в частности, мы совершенно заслуженно относим систему описания, отгалкивающуюся от анализа геокультурных координат, связанных с объектами повседневности.

Важнейшая особенность таких геокультурных параметров состоит в том, что описания давних времен во многом совпадают с координатами природными, географическими. Как пишет Д.Н. Замятин, «в общем смысле географический образ — это совокупность ярких, характерных сосредоточенных знаков, символов, ключевых представлений, описывающих какие-либо реальные пространства (территории, местности, регионы, страны, ландшафты и т.д.). Географические образы могут принимать различные формы в зависимости от целей и задач, условий их создания, наконец, от самих создателей образов»<sup>1</sup>. Географические

---

<sup>1</sup> Замятин Д.Н. Власть пространства и пространство власти // Независимая газета. 2001. 10 июня.

образы возникают в результате процессов целенаправленного конструирования и процесса реконструкции, выявления, идентификации объектов природы. И тот, и другой процессы зависят как от социально-экономического, так и от культурного контекста. Поэтому в культуре народов мира отчетливо выделяется поэтизация практически всех значимых естественных географических объектов: гор, островов, морей, рек и т.д. А на этой основе человеку свойственно поэтизировать и все, что способствует его приближению к этим знаковым объектам природы, позволяет узнать их лучше, чтобы получить от них пользу или избежать опасности. Мифопоэтическому осмыслению подвергается и сам путь к ним, дорога, которую следует выбирать и необходимо пройти в направлении к знаковым местам.

Дорога стала во многих культурах одним из самых ярких воплощений мифологемы пути. Этот путь изначально представлялся как продвижение к «потерянному раю». Однако со временем рай все чаще виделся не в прошлом человечества, в его «золотом веке», а в будущем. Взаимодействуя с такими философскими категориями, как «жизнь», «смерть», «бессмертие», понятие «путь» соотносится с расширением жизненного опыта героя по мере его движения от начала — рождения к овладению высшими ценностями (бессмертием, истиной) к победе над своими слабостями и к счастью.

Мифологема пути, трансформируясь, сохраняет неизменной свою сущность и опорные образы, содержащие как интуитивную полноту древнего знания, так и последующие создания человеческого творчества, которые обеспечивали людям возможность движения, пространственно-временной ориентации и достижения цели. Одновременно мифологема пути вмещала в себя сложнейшие аспекты смысла жизни в прошлом и настоящем, а также понимания вектора человеческой истории, со всеми его вариациями цикличности, линейности, реверсии и пр.

Этим определялись универсалии мифологемы пути в качестве инструмента научного познания, художественного творчества и руководства повседневной практикой. Вместе с тем универсализм семантики пути является результатом смысловых связей этой мифологемы с топологией жизненного пространства. В ней заложены те самые индикаторы социальной и духовно-нравственной ориентации, которые лежат в основе маркировки индивидуального и коллективного выбора, предпочтения определенной модели поведения, формирования ценностных иерархий и систем социального символизма.

В таком символическом наполнении по-иному воспринимаются слова-сигналы, связанные с конкретизацией отдельных участков

пути-дороги и встречаемых препятствий. К таким словам-сигналам мы относим термины: «артерия», «дальность», «расстояние», «дао», «стезя», «дистанция», «доступ», «дорога», «тракт», «трасса», «шлях», «этап», «караван», «курс», «линия», «тропа», «маршрут», «поездка», «путешествие», «рейс», «граница», «порог», «межа», «перекресток», «поворот», «поле», «тушик», «край», «обочина», «колея», «подступ», «проход», «канал», «путина», «русло», «сухопутье», «застава», «мост», «горизонт», «указатель» («придорожный камень», «столб», «крест», «веха», «стрелка») и пр.

Хронотоп дороги вбирает в себя множество вариантов прохождения через определенное или неопределенное пространство и способов существования в нем. Сюда относится комплекс повседневных практик по выходу из дома и пути на работу. Но также можно увидеть отказ от рутинности бытия и предпочтение различных форм путешествия в другие пространства. Эти путешествия бывают желаемыми, а могут оказаться вынужденными — бегством, изгнанничеством, отшельничеством, эмиграцией, ссылкой и пр. Дорога способна закалить идущего по ней, но готова сделать его бродягой, изгоем, скитальцем, шатуном, человеком неприкаянным<sup>1</sup>. Она же может стать его работодателем, предоставить ему работу — строителя, извозчика, курьера, регулировщика движения, коммивояжера, заправщика АЗС... Дорога диктует человеку, вступающему на нее, а еще в большей степени идущему по ней, правила поведения. Их нарушение в отличие от нарушения правил, вытекающих из законов пребывания в других пространствах, обнаруживается незамедлительно. И столь же незамедлительно приходит расплата за нарушение.

В то же время дорога не пугает, а искушает тех, кто готов ее принять. Она их околдовывает, очаровывает, опьяняет мечтой о новых берегах, точно также как открывателей Америки, о которых писал Николай Гумилев<sup>2</sup>:

Свежим ветром снова сердце пьяно,  
Тайный голос шепчет: «все покинь!» —  
Перед дверью над кустом бурьяна  
Небосклон безоблачен и синь,

---

<sup>1</sup> Лотман Ю.М., Успенский Б.А. «Изгой» и «изгойничество» как социально-психологические позиции в русской культуре преимущественно допетровского периода («Свое» и «чужое» в истории русской культуры) // Труды по знаковым системам. Вып. XV. Тарту: Изд-во Тартуского ун-та, 1982.

<sup>2</sup> Гумилев Н. Открытие Америки [Электронный ресурс]. URL: <http://guroem.ru/gumilev/svezhim-vetrom-snova.aspx>

В каждой луже запах океана,  
В каждом камне веянье пустынь.

Мы с тобою, Муза, быстроноги,  
Любим ивы вдоль степной дороги,  
Мерный скрип колес и вдалеке  
Белый парус на большой реке.  
Этот мир, такой святой и строгий,  
Что нет места в нем пустой тоске.

Искушение — необходимый шаг к ощущению собственной избранности, пассионарности тех, кто выбрал дорогу как судьбу. Искушением славы, искушением открытия, искушением утверждения собственной силы были испытаны все, кто вел за собой в великих переселениях целые народы, кто прокладывал новые географические маршруты, кто мостил пути там, где никто ранее не мог об этом даже помыслить. Самый главный путь — путь в будущее — также открывался тем, кто проходил сквозь испытание искушениями. И так как именно предназначение этого пути считалось уделом не человеческим, а Божественным, то в символической телеологии дороги неизбежным становится появление двойственности цели, ее разделение на реальную достижимую и идеальную недостижимую.

Таким образом, каждый миг пребывания на дороге, в том числе дороги жизни, необходимо делать выбор в пользу продвижения к одной из этих целей. А затем, убедившись в тщетности предпринимаемых усилий, вновь стоять перед выбором, но уже склоняться в пользу другого пути, ведущего к другой цели. Бесконечное чередование этих моментов выбора и отрезков пути, пройденных по направлению к избранным целям, сплетается в узор, напоминающий двойную спираль ДНК. Можно бы было этот замысловатый путь назвать жизнью, счастьем, если бы картину не портила неотвратимость выбора, сравнимая с ситуацией на развилке дороги. А если это история страны, общества, цивилизации, то и на их развилке<sup>1</sup>.

Сложно понять, отчего страх развилки дороги был большим — от догадок, предположений о конкретных препятствиях и опасностях на

---

<sup>1</sup> См., напр.: *Гайдар Е.Т., Чубайс А.Б.* Развилки новейшей истории России. М.: ОГИ (Объединенное Гуманитарное Издательство), 2011; *Карацуба И.В., Курукин И.В., Соколов Н.П.* Выбирая свою историю. «Развилки» на пути России: от Рюриковичей до олигархов. М.: КоЛибри, 2005.

настоящей дороге или от горького опыта развилки истории. Но только вот символ развилки, как и перекрестка, наполнился отрицательным смыслом. И, наоборот, было немало исторических фигур, которым удавалось увлечь за собой массы, вдохновенно убедив их в том, что за очередную развилку истории надо благодарить судьбу, ибо не развилка это вовсе, а момент истины<sup>1</sup>, открывающий путь в светлое будущее.

Только история большинства таких социально-политических или экономических и даже религиозных прорывов в будущее приводила к тому, что путь в ближайшее или отдаленное время погружался в зыбкость «не пути». Как утверждал один из интеллектуальных лидеров прошлого столетия Жак Деррида, «нет намеченного и обеспеченного перехода, во всяком случае, нет дороги; самое большое — тропы, которые не могут служить верным путем, дороги еще не проложены, если, конечно, они уже не заметены песком. Но не проложенный путь может служить условием решения или события, состоящего в открытии пути, в том, чтобы перейти, т. е. пойти за... перейти апорию»<sup>2</sup>.

Можно сказать, что в этой постмодернистской трактовке пути понимание его сущности вернулось к изначальной, мыслимой, например, категорией «Дао», ибо как учит «Дао-дэ Цзин»: «Дорога, которая может быть дорогой, не есть дорога» (*Dao ke dao fei chan dao*). Как бы ни трактовали «Дао» восточные философы, всегда обнаруживается смысл продвижения к истине, кто бы им не руководил и какими бы долгим и сложным это продвижение не оказалось. Такая дорога всегда выступает как место обучения путника, которое может носить сакральный смысл, требовать помощи от проводника, коим совсем необязательно оказывается человек, а может быть любой посланец природы, Высших сил, например, путеводная звезда.

Семантика дороги тесным образом соприкасается с предметным полем гуманитарной географии<sup>3</sup>. Дорога часто выступает скелетом про-

---

<sup>1</sup> Выражение, являющееся переводом с испанского: *El momento de la verdad*, означающее в испанской корриде решающий момент поединка, когда становится ясно, кто станет победителем — бык или матадор, стало популярным после того, как появилось в романе «Смерть после полудня» (1932) Эрнеста Хемингуэя (1899–1961).

<sup>2</sup> Деррида Ж. Кроме имени // Деррида Ж. Эссе об имени / пер. с фр. Н.А. Шматко. М.: Ин-т экспериментальной социологии. СПб.: Алетейя, 1998. С. 95–96.

<sup>3</sup> См.: Ваганов А.Г. Воля к воображению пространства // Независимая газета. 2008. 28 мая; Замятин Д.Н. Гуманитарная география: Пространство и язык географических образов. СПб.: Алетейя, 2003; Замятин Д.Н., Замятина Н.Ю., Митин И.И. Моделирование образов историко-культурной территории: методологические и теоретические подходы / отв. ред. Д. Н. Замятин. М.: Ин-т Наследия, 2008.



странства, на который наслаиваются экономический, политический, социальный и духовный ландшафты. От силы этого скелета и от его гибкости, способности улавливать все значимые перемены в каждом из таких ландшафтов зависит и их связанность друг с другом, что является обязательным условием осознания людьми, населяющими данное пространство, собственной коллективной идентичности. Важность такого процесса очевидна, когда речь идет о пространстве страны, но не менее ценно понимание особенностей и региональной идентичности, и даже локальной идентичности. В последнем случае дорога может являться в виде горной тропы, поднимающейся к перевалу. Она способна вести человека вдоль берега реки или моря от одной рыбацкой деревушки к другой. Дорога в локальном пространстве порой оказывается лишь зафиксированной в памяти тех, кто привычно ведет караваны через вечно движущиеся пески, скрывающие след только что прошедших по ним.

Дорога в локальном пространстве одновременно выступает и в роли нити памяти. Сохраняя в воспоминаниях образ любимой с детства тропинки, с ее звуками и запахами, человек способен мысленно возвращаться в свою юность, вновь обретать свежесть чувств и яркость желаний. Но и современная дорога способна вызывать положительные эмоции, указывая на заключенный в ней потенциал движения вперед и тяги к переменам.

Известный канадский философ, крупный специалист в области теории коммуникации Маршал Маклюэн отмечает: «Термин “коммуникация” в широком смысле употребляли в связи с дорогами и мостами, морскими маршрутами, реками и каналами еще до того, как он стал в электрическую эпоху означать “движение информации”. Нет лучшего способа определить характер электрической эпохи, нежели изучить сначала, как сформировалось представление о транспортировке как коммуникации, а затем — как транспортировка грузов уступила место в этом представлении перемещению информации с помощью электричества»<sup>1</sup>. Дорога и сейчас, а еще более в прошлом была подобна ленте, на которую нанесена информация. Желание и умение читать такую информацию всегда было отличительной характеристикой людей творческих, ищущих, стремящихся в путь.

В XXI столетии, когда вариантов дорог стало намного больше, чем раньше, без знакомства с «алфавитом» дорожной грамотности невоз-

---

<sup>1</sup> *Маклюэн М.* Понимание медиа: внешние расширения человека // *Understanding Media: The Extensions of Man.* М.: Кучково поле, 2007. С. 114.

можно прожить ни в современном мегаполисе, ни, что не покажется странным, в безлюдном и бездорожном пространстве. Семантика дороги и есть тот «букварь», который раскрывает как смысловое содержание, так и графическое описание знаков дороги, без которых человечество потеряет свои коммуникационные способности, а значит, перестанет быть человечеством.

# Часть I

## ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОГИ И ЕЕ СИМВОЛОВ

### Глава 1. Древние дороги как память мира

Останется — время и горечь познания,  
И жилы воды здесь проступят, как Имя,  
Они не разрушат положенный камень.  
И сами, как ветви, не станут сухими.

Пшеницею доброй, изгнания помолом,  
Как в камне, прозябнет забытая вечность,  
И речь обретается тайным глаголом,  
Возросшим, как древо, во всю человечность.

Хранимы той кровью и тою водою  
Восстанут святые восполнить утраты  
Последних дорог, позаросших травой  
Как сором до времени истинной жатвы.

*Андрей Спиридонов*

История древних дорог поучительна не только потому, что она заставляет нас верить в силу и возможности человеческого разума и в упорство людей в достижении целей, когда в результате напряженного труда появлялись дороги, отличавшиеся немыслимым для ранних цивилизаций совершенством и продуманной системой эксплуатации. Знать историю древних дорог важно, поскольку они изначально были для людей большим, чем просто местом их передвижения по каким-либо нуждам, а становились своеобразным хранилищем знаний о том, куда можно идти и куда идти нельзя, о спутниках, которых желательно

выбирать и от которых надо бежать, о дарах, что следует принять с благодарностью, и тех, которые нужно отклонить.

Уже в давние времена человек не мог удовлетвориться той организацией пространства, которая была создана природой, поэтому и сам прикладывал силы для приспособления пространства для своих нужд. Это касалось полей и пастбищ, но в еще большей степени относилось к дорогам. Исключительная значимость дорог для формирования ранних государств, кристаллизации самой идеи власти и обеспечения возможности ее реализации способствовала тому, что история создания каждой дороги закладывала основание в то, чем насыщалась не только в те давние годы, но и через много столетий и даже тысячелетий семантика пути.

С одной стороны, дороги в разных частях Земли обладали собственной символикой, отражающей особенности местности, проживающего там народа, его хозяйственной жизни и социального устройства. С другой стороны, прочтение символов всех этих дорог не вызывало труда даже у представителей других территорий, других культур. Все они складывались в некий общий праязык, который, возможно, был распространен до какой-то катастрофы, запечатленной в Библии, например, как крушение Вавилонской башни. Несмотря на то, что Освальд Шпенглер называл дорогу прасимволом египетской культуры<sup>1</sup>, под которым Шпенглер понимал способ представления «ландшафта» культуры в его пространственной протяженности. Прасимвол дороги можно приписать всему человечеству в целом.

Действительно, все образы Древнего Египта могут быть сведены к движению по дороге, по жизненной тропе. И даже пирамида представляется как огромный треугольник стрелки, указывающий конечную точку пути не только в пространстве, но и во времени. Но мы находим остатки рукотворных пирамид или природные объекты, напоминающие пирамиды своими очертаниями, во многих других частях света. Может быть, стрелки древних дорог сохранились и стараются нам напомнить о том, что дороги связывали те территории, которые позже волею судьбы оказались изолированными друг от друга.

Дорога становилась одним из первых синтетических символов, вбирающих в себя представления о течении воды и течении времени, ибо сухопутному пути предшествовал путь речной, а вода течет, подобно времени. Дорога отражала значение символов пространства, пролегая

---

<sup>1</sup> Шпенглер О. Закат Европы. Очерки морфологии мировой истории. Т. 2: Всемирно-исторические перспективы / пер. с нем. и примеч. И.И. Маханькова. М.: Мысль, 1998. С. 352–354.



Дорога к Гизе. Египет

по равнинной или горной местности, обвивая ее и одновременно впитывая суть знаков, касающихся каждого элемента рельефа земной поверхности.

Не менее чуткой была дорога в своем символическом прочтении к тому, что дарила эта земная поверхность. То, что была она покрыта лесными чащами или представляла собой голую пустыню, а также то, кого из живых существ или существ мира духов, обитающих в подобных местах, можно было встретить, определяло понимание путником легкости или сложности предстоящего пути.

Дорога соединяла в себе сакральные координаты Земли и Неба. Уводя взгляд человека за горизонт, дорога внушала ему, что он способен на большее, чем просто идти по земной дороге, ему открыты пути небесные. Такие же сказочные, как на земле молочные реки, рисовало воображение человека, в глазах которого по небу «протекал» Млечный Путь.

Прикосновение к древним дорогам, расшифровка их истории позволяет раскрыть страницы жизни людей тех времен, когда нога первого путника вступила на первую дорогу. Может быть, это произошло только в четвертом тысячелетии до н.э., от которого до нас дошли самые ранние дороги, в частности, дорога у города Ур, одно из древнейших шумерских городов-государств южного Междуречья.

Дорога к Гизе в Египте известна тем, что является старейшей мощеной дорогой в мире. Она была построена 4600 лет назад и соединяет древний базальтовый карьер с рекой, примыкающей к Нилу. Ширина



Город Ур. Месопотамия

дороги около 2 м, а ее протяженность составляет около 12 километров. Дорога использовалась для транспортировки огромных блоков базальта для построения пирамид Гизы. В третьем тысячелетии до н. э. процессы создания государств и строительства дорог из камня синхронизируются. В Египте древнейшая дорога прокладывается к месту возведения пирамиды фараона Сахуры (V династия) в Абусире к северу от Саккары. Полотно дороги, сооруженное из уложенных поперечно каменных блоков, составляло ширину около четырех метров. Для того чтобы по дороге транспортировать многотонные каменные блоки, строители поливали ее водой, чтобы уменьшить трение.

К древнейшим мощным дорогам относят дороги, найденные на острове Крит. Критские дороги уже в третьем тысячелетии до н. э. покрывались известняковыми плитами толщиной до 15 сантиметров. В это же время в Древней Индии появились дороги, вымощенные кирпичом. Такие дороги имели большое экономическое и военно-стратегическое значение.

Дороги с каменным покрытием были в Хеттском царстве и Ассирии. После падения Хеттского царства ассирийский царь Тиглатпаласар I (1115–1076 гг. до н. э.) построил в Кадмухи (Жутмухи), хурритской области на верхнем Тигре, дорогу для своих повозок и войск. При царе Саргоне II (722–705 гг. до н. э.) была возведена гигантская крепость, дорога от которой к долине Евфрата сохранилась до наших дней. Согласно источникам, царь Асархаддон, правивший приблизительно в 680–669 гг. до н. э., заново отстроивший Вавилон, приказал открыть

его дороги на все четыре стороны, чтобы вавилоняне, пользуясь ими, могли сообщаться со всеми странами. Обслуживание ассирийских дорог было организовано на высоком уровне. Еще ассирийцы стали на определенных расстояниях устанавливать указатели. По дорогам курсировала стража, которая для передачи важных сообщений прибегала к огненным сигналам. Если дорога шла через пустыню, строились специальные укрепления и обустраивались колодцы. Была организована государственная служба связи. Царские гонцы развозили царские послания по всей стране. А в крупные поселения назначались специальные чиновники, ведавшие доставкой царских писем. В из обязанности входила регулярная, не реже трех-четырех дней, отправка донесений. И это самым тщательным образом отслеживалось.

В составе ассирийской армии имелись специальные подразделения, занимавшиеся строительством мостов и выравниванием дорог для боевых колесниц. Властители державы Ахеменидов в VI–IV вв. до н.э. в Азии отличались вниманием к дорогам. В период расцвета империи при Дарии I (522–486 г. до н.э.) была построена царская дорога из Эфеса в Сарды и Сузы длиной 2600 километров. На этой дороге были установлены дорожные столбы с указанием расстояний, станции на расстоянии дневного перехода с гостиницами, конюшнями для смены лошадей, продовольственными складами и гарнизонами.

В Древней Греции обязанностью каждого из многочисленных полисов была постройка дорог стандартной ширины, около трех метров. Их прокладывали по каменистой почве, а в горах высекались целые участки в скалах. Дороги древними греками считались столь же неприкосновенными, как и храмы.

Древний Рим славился своими дорогами, техника строительства которых была во многом заимствована у персов, в свою очередь перенявших ее у ассирийцев и усовершенствовав. Дороги помогали римлянам вести активную торговлю, дороги им служили для завоевания новых земель. К наиболее ранним дорогам Рима относятся Аппиева дорога (312–244 г. до н.э.), сооруженная цензором Аппием Клавдием и связавшая Рим с Капуей, и Фламиниева дорога (220 г. до н.э.).

В результате того, что после завоевания новых территорий к Риму легионерами начиналось строительство магистральной дороги, связывавшей новую провинцию со столицей империи, от Рима во все пределы империи вели прекрасные дороги. Поэтому, когда в Средние века получила распространение поговорка «Все дороги ведут в Рим», вошедшая в литературную речь, вероятно, из басни Лафонтена (1621–1695) «Третьейский судья, брат милосердия и пустынный», то у нее было весо-

мое историческое основание. Началом этих дорог, их исходной точкой можно было считать Золотой миллиарий — мильный камень, установленный императором Октавианом Августом у храма Сатурна на римском форуме.

В Западной Европе дорога, названная Свит-Трек, находится рядом с одним из старейших городов Англии — Гластонбери. Дорога сооружена в 3807–3806 гг. до н. э., состоит из наложенных друг на друга перекладин из молодых ясеня, дуба и липы и дубового настила поверх них.

Главное, дороги древности организовывали мир человека в его горизонтальной плоскости, соединяя в себе и утилитарные характеристики, и сакральные смыслы. Таковыми, например, были пять дорог в Ирландии, ведущие в Тару, символизирующие конец хаоса и воцарение порядка. По легенде, по этим дорогам приехали пять королей отпраздновать рождение идеального короля Конна<sup>1</sup>. Таким образом, идея дороги, ее символика самым тесным образом соединялась с идеей власти, представлением о хорошем управлении.

Первые пути, открытые людьми, были водными. Символика продвижения по ним прочно закрепилась в понимании отдельных элементов сначала сухопутной грунтовой, а намного позже и железной дороги. По водным дорогам проходила значительная часть исторических торговых путей. В эпоху Древнего мира к ним относились: Морской путь; Царский путь; Оловянный путь; Янтарный путь; Путь благовоний; Индо-римская торговля. В Средние века были проложены: Великий шелковый путь; Дороги рахдонитов<sup>2</sup>; Волжский торговый путь; Путь изваряг в греки; Заволоцкий путь; Ганзейские пути; Транссахарская торговля; Великий колесный путь; Китайский чайный путь; Дороги инков. В Новое время на смену средневековым маршрутам пришли: Дорога специй; Манильские галеоны; Серебряный флот; Треугольная торговля; Сибирский тракт; Чайные гонки.

Одним из самых первых сухопутных транспортных маршрутов, существовавшим во времена раннего бронзового века, а возможно, и ра-

---

<sup>1</sup> См.: *Бондаренко Г.В.* Мифология пространства Древней Ирландии. М.: Языки славянской культуры, 2003.

<sup>2</sup> Радхониты или раданиты — странствующие еврейские купцы, на протяжении раннего Средневековья контролировавшие торговлю между исламским Востоком и христианской Европой по Шелковому пути и другим торговым маршрутам, создав первую в истории постоянную торговую сеть, простиравшуюся от Китая и Индии до Западной Европы.



нее был *Via Maris* (с лат. — приморский путь, букв. — дорога моря). В Древнем Египте он носил название дороги бога Гора и соединял Египет с более северными государствами Анатолии и Месопотамии. *Via Maris* связывал по суше основные средиземноморские портовые города на протяжении пяти тысяч лет. Этот путь упоминается в Ветхом Завете (Ис.9:1) и в Новом Завете: «земля Завулонова и земля Неффалимова, на пути приморском, за Иорданом, Галилея языческая» (Мф.4:15). Следы представителей многочисленных народов можно обнаружить на всем маршруте торгового пути, особенно в тех местах, где он пересекал другие важнейшие торговые артерии древности: дорог специй и благовоний. То была не только торговая, но и военная дорога, так как по ней египетские войска во втором тысячелетии до н. э. шли в Азию, а воины месопотамских империй — Ассирии, Вавилона и Персии — двигались с целью покорения Египта. Отмечен данный путь и в истории международных отношений древности, тем, что на этом маршруте разворачивалась кампания фараона XIX династии Рамзеса II против хеттов, завершенная подписанием около 1270 г. до н. э. договора между Рамсесом II и хеттским царем Хаттусили III.

В библейской истории на данном пути пролегал маршрут Иакова и сыновей его по пути в Египет. В городе Ашкелоне произошла встреча Самсона и Далиды. Во времена царя Ирода Святое семейство избрало этот маршрут для бегства в Египет с новорожденным Иисусом.

В Средние века на маршруте обозначились точки битв мусульман под предводительством Саладина и крестоносцев, ведомых Ричардом Львиное сердце. О настроении жителей Акко пишет Паоло Коэльо в книге «Манускрипт, найденный в Акко»<sup>1</sup>. Этот же город осаждал Наполеон во время своей египетской кампании.

Другой древний путь был назван *Via Regia* (с лат. — царский путь) и, начинаясь в Гелиополисе, вел из Египта вдоль линии водораздела на плато на восточном берегу Иордана, через Дамаск в Междуречье и Персию, где заканчивалась в Ресафе (около Эр-Ракка) на Евфрате.

В Библии «царская дорога» упоминается в Ветхом Завете, когда Моисей просил царя Эдомского разрешения воспользоваться ей за плату: «...позволь нам пройти землею твоею: мы не пойдем по полям и по виноградникам и не будем пить воды из колодезей [твоих]; но пойдем дорогою царскою, не своротим ни направо ни налево, доколе не перейдем пределов твоих. Но Едом сказал ему: не проходи через меня, иначе я с мечом выступлю против тебя. И сказали ему сыны Израиле-

---

<sup>1</sup> См.: Коэльо П. Манускрипт, найденный в Акко. М.: АСТ, 2013.



Караван

вы: мы пойдем большою дорогою, и если будем пить твою воду, я и скот мой, то буду платить за нее; только ногами моими пройду, что ничего не стоит» (Чис.20:17). Этой дорогой прибыл в Ханаан еврейский патриарх Авраам.

По *Via Regia* транспортировались товары, представлявшие предметы первой необходимости: на север поставлялись зерно, медь, льняные ткани; на юг — железо, рыба, шерстяные ткани. *Via Regia* была мощным военно-политическим фактором, но также она благодаря активной миграции способствовала взаимному культурному влиянию и распространению религиозных идей. При императоре Траяне (98–117) дорога была вымощена и стала представлять собой булыжную мостовую шириной в семь метров, что позволяло считать ее являлась одной из самых крупных шоссеиных дорог на Ближнем Востоке того времени. Параллельно с дорогой возводилась система наблюдения за ней с маленькими крепостями, башнями и сигнальными станциями, чтобы контролировать караванные пути и оазисы в пограничной зоне и наблюдать за всей караванной торговлей.

Под караваном (фр. *caravane*, от перс. کراوان — кар(е)ван, вероятно от курд. *kar* — миссия + *van* — люди, или санскр. *karabhah* — молодой верблюд или слон) понималась группа людей, путешествующих вместе с торговыми, паломническими или иными целями, которым необходимо было держаться вместе, чтобы суметь защититься не только от неожиданностей, исходящих от опасной местности, по которой пролегал их путь, но и от лихих людей, промышлявших разбоем на дорогах.

В отличие от мощной дороги главные караванные торговые пути в Древности и Средневековье смешались под воздействием разных обстоятельств, сохраняя неизменными лишь основные точки маршрута<sup>1</sup>. Например, транссахарский караванный путь до XI в. проходил через средневековую Гану, а с XII в. он переместился на восток, соединив малийские золотые рудники с торговыми городами Северной Африки. Малийское золото, как и многие другие товары, в частности, шкуры диких африканских животных, страусовые перья и др. попадали на Ближний Восток, а уже оттуда — в Европу. С XV в. главный караванный путь стал проходить через землю народа хауса.

Уже упоминаемая дорога пряностей не могла не стать одной из основных транспортных артерий Древности и Средневековья. Дорога связывала Индию, Острова Пряностей (Молуккские острова) и Восточную Африку со странами Средиземноморья. Жители многих стран не могли обходиться без специй не только в кулинарии или гигиене, но и в лечении разных заболеваний. О применении пряностей документально известно с VIII в. до н. э. В Вавилоне было распространено употребление шафрана, фенхеля, тимьяна, тмина, кунжута, кардамона, укропа, чеснока, лука и кориандра. Вавилоняне стали первыми торговцами пряностями, используя сухопутный караванный и водный пути. Местом их соединения был финикийский город Тир, расположенный



Первые пряности: цветущая ветка кардамона (вверху слева), бутон и ветка гвоздичного дерева (внизу слева), цветущая ветка и плоды черного перца (в центре), плод мускатного дерева (внизу посередине), шафран (справа)

<sup>1</sup> О караванных городах рассказывает в своих путевых очерках и исторических зарисовках «Караванные города» выдающийся русский антиковед, академик М.И. Ростовцев (1870–1952) (См.: *Ростовцев М.И.* Караванные города. СПб.: Факультет филологии и искусств Санкт-Петербургского гос. ун-та, Нестор-История, 2010). А о караванных маршрутах Персии пишет в своих воспоминаниях немецкий писатель и поэт Бернгард Келлерман (1879–1951) (См.: *Келлерман Б.* По Персидским караванным путям. М.-Л.: ЗИФ, Земля и фабрика, 1930).

на восточном побережье Средиземного моря. Далее специи везлись во все остальные города Средиземноморья.

Стратегическое назначение торговли пряностями понимали многие правители Древнего мира. Чтобы облегчить прохождение сложной части африканского пути царицей Хатшепсут, фараонами Сенусертом III и Нехо I, а также персидским царем Дарием I предпринимались попытки прорыть Суэцкий канал.

Во времена правления царя Соломона сухопутная часть дороги специй выходила к побережью Эйлатского залива в районе города Эцион-Гавер. По этому пути доставлялись корица, имбирь, перец и другие специи с Островов Пряностей и Индии, а также дерево ценных пород и слоновая кость из Восточной Африки, шелк из Китая, золото, серебро, драгоценные камни из стран Востока. В Библии сказано: «Тогда пошел Соломон в Эцион-Гавер и в Елаф, который на берегу моря, в земле Идумейской. И прислал ему Хирам чрез слуг своих корабли и рабов, знающих море, и отправились они с слугами Соломоновыми в Офир, и добыли оттуда четыреста пятьдесят талантов золота, и привезли царю Соломону» (2Пар.8:17). Во времена царя Ирода основным портом для торговли пряностями на этом маршруте на берегу Средиземного моря стала Кейсария. В зависимости от военно-политической ситуации участки дороги специй могли смещаться в сторону более безопасных районов, но сам маршрут поставки специй не прерывался.

В Древней Греции и Риме было написано немало трудов, о лечебных и диетических свойствах сотен растений, принадлежащих авторству Демокрита, Теофраста, Гиппократу, Плиния Старшего, Кратея, Диоскорида. Их работы были восприняты средневековыми врачами и фармакологами. В Римской империи знать стремилась разнообразить кухню восточными пряностями и пользоваться солью для приготовления пищи.

Путь пряностей отмечался верстовыми камнями, религиозными сооружениями, вышками. Приоритет в торговле пряностями, начиная с первого тысячелетия до н. э., принадлежал арабам. Сначала центром торговли специями была Александрия, а затем Константинополь. Во время крестовых походов, караваны из Петры обходили район конфликта, шли южнее, выходя к Средиземному морю в районе Эль-Ариша. После падения Константинополя в 1453 году обострилась необходимость поиска морских торговых маршрутов на Восток. Султан Египта возложил непомерные налоги на все специи, проводимые сухопутным путем по территории его страны. Установившееся мусульманское господство над маршрутом торговли пряностями, вынуждавшее

европейцев искать обходные пути, стало одним из стимулов Великих географических открытий. В 2005 году Путь пряностей, с сохранившимися памятниками Негева и Арава по решению ЮНЕСКО назван исторической достопримечательностью и включен в Список объектов Всемирного наследия.

Не менее легендарным можно считать Путь благовоний (ладанный путь, путь ладана)<sup>1</sup>. Этот торговый маршрут, в античности связывавший юг Аравийского полуострова со странами Средиземноморья и Месопотамии, служил для доставки с территории современных Йемена и Омана, а также с Африканского рога и острова Сокотра в Средиземноморье и Междуречье ценных благовония — в основном южно-аравийского ладана, смирны и африканских специй. В том же 2005 году решением ЮНЕСКО участок Дороги благовоний на территории Израиля, включающий в себя руины четырех набатейских городов: Авдат, Халуца, Мамшит и Шивта, был внесен в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО в Азии.

Уже к началу нашей эры в Европе и Азии сложилась достаточно развитая дорожная сеть, и до сих пор составляющая каркас трансконтинентальных дорожных связей. Нам хорошо известно, как пролегли Великий шелковый путь, царский путь между Египтом и Персией, ладанный путь между Аравийским полуостровом и странами Средиземноморья, оловянный путь между полуостровом Корнуолл и Средиземноморьем, янтарный путь от Балтики до Средиземного моря, лазуритовый путь из Западного Памира в Иран, Месопотамию, Египет, Сирию и Восточное Средиземноморье, нефритовый путь связывал Китай с Европой.

Древнейший лазуритовый путь оформился еще в третьем-втором тысячелетиях до н.э. Он начинался в горах Памира, проходил через Иран до Передней Азии и Египта. Полудрагоценный камень лазурит (ляпис-лазурь), добываемый в районе верхней Амударьи на Памире (в Бадахшане), высоко ценился ювелирами древневосточных государств, таких как Шумер и Египет. При раскопках гробниц в них были обнаружены изделия из бадахшанского лазурита.

Обустроенные дороги с постоянными дворами и указателями расстояний были и в других частях земли, например, в доколумбовой Америке. Для развития Киевской Руси был важен путь «из варяг в греки». Активное дорожное строительство с VIII в. развернулось в Арабском

---

<sup>1</sup> *Бухарин М.Д.* Аравия, Восточная Африка и Средиземноморье. Торговые и историко-культурные связи. М.: Восточная лит-ра, 2009.

халифате. Важный торговый путь вел из Ирана через Бактрию, Согдиану, Ташкентский оазис и территорию Казахстана до Алтая.

Поучительна история древних дорог и тем, что ее опыт убедительно доказывает, что наступление древних распутицы, разрушение сети дорог неизбежно выступает одним из самых наглядных символов крушения государственного порядка. Падение Римской империи в IV в. под ударами варваров привело к варваризации дорог, им незачем было больше вести путников и товары в Рим, а затем им и вообще перестали быть необходимыми дороги. Но, потеряв дороги, Европа начала терять свою цивилизационную память.

Стремясь обрести вновь свою идентичность, страны Европейского континента были поставлены перед проблемой восстановления дорожной сети. Карл Великий приказал исправить в Италии и Франции некоторые из пришедших в расстройство римских дорог и повелел выложить новые, большей частью горные дороги в Альпах. Но по-настоящему дорожно-строительная деятельность возобновилась с XIII в., когда были построены исторические дороги стратегического назначения в Швеции и Германии. В Центральной Европе первая дорога государственного значения была проложена между Майнцем и Кобленцем. Всю Центральную Европу пересекала хорошая грунтовая дорога — «виндობондская стрела»<sup>1</sup>. По ней шел Янтарный путь.

Не отставала в решении этих проблем и Византия. Лучшие дороги империи были на Балканах. Они опоясывали все горные хребты. Дороги шли через Триест вдоль Дуная к Черному морю и далее к Константинополю. На этих магистральных дорогах повсеместно были построены караван-сарай, где путешественники могли отдохнуть, принять пищу, а также осуществить любые торговые операции. В Европе они назывались приюты, госпитали, странноприимные дома. Как правило, они располагались, как своего рода «межевые столбы», на расстоянии дня пути друг от друга<sup>2</sup>. Так постепенно с помощью дорог, по которым все

---

<sup>1</sup> По изначальному названию города Вена, который был кельтским поселением, основанным около 500 до н. э. и расположенным на месте современного центрального округа города. В 15 г. до н. э. город был завоеван XX легионом «*Gemina*» и превращен в форпост Римской империи. Римляне занимали Виндобону вплоть до V в., после чего он был сожжен. В 881 г. город впервые упоминается под современным названием. Выдержав несколько нападений славян и венгров, к X в. Вена стала важным торговым городом и резиденцией австрийских герцогов.

<sup>2</sup> *Сенин В.С.* Организация международного туризма: учебник. М.: Финансы и статистика, 2004. С. 112.



Тропа инков. Перу

активнее начинали передвигаться люди и перевозить товары, начиналась новая европейская история.

Своя история дорог была и в Южной Америке. Для того чтобы управлять огромной империей инков, необходимо была хорошо отлаженная система передачи известий и приказов. Инки построили сеть дорог общей протяженностью около 16 тысяч километров. Ширина этих дорог колебалась от полуметра в гористой местности до шести метров на равнине. Дороги тянулись от реки Амазонки на востоке до тихоокеанского побережья на западе, от сегодняшней Колумбии на севере до Аргентины на юге. Все дороги вели в Куско, столицу царства инков. Отсюда Великий инка рассылал по всей стране гонцов со своими посланиями<sup>1</sup>. Эти гонцы, так называемые «часкис» (*chasquis*), бежали по эстафете. Для каждого отрезка пути всегда были готовы два свежих бегуна. Они передавали сообщения в придорожных домах-трактирах (*tambos*), расположенных вдоль всей трассы. Подобным образом сообщения и ценные товары могли передаваться со скоростью до 400 километров в день. При этом сообщения были зашифрованы на так называемых «квипу» (*quipu*), связанных узелками

---

<sup>1</sup> См.: Романов П.В. С Бобом и Джерри тропой инков. СПб.: Амфора, 2011.

нитки из шерсти ламы, закрепленные либо на палочке, либо на поперечном шнуре. Цвет и толщина ниток, а также число узелков «кодировали» нужное сообщение. С помощью такой системы передавалась информация об урожае зерновых, о поставках золота и серебра, о поголовье лам или о числе уничтоженных в битве неприятельских воинов. Расшифровать сообщение мог лишь тот, кто знал код. Инки не имели письменности, не приручили лошадей и не изобрели колесо, поэтому по своим дорогам они передвигались пешком, либо ездили верхом на ламах.

В горах Сьерра-Невада в Калифорнии можно видеть прямые пути длиной свыше 60 км, построенные ныне исчезнувшим племенем индейцев миуок. Дальше к юго-востоку встречаются поразительно прямые «дороги», которые сходятся у Ча-ко-Каньона в Нью-Мексико. Построенные тысячу лет назад давно вымершим племенем анасази, они достигают 9 м ширины. Это при том, что у анасази не было ни колесных повозок, ни лошадей. По-видимому, они связывают культовые строения — так называемые «Большие дома» — с сетью малых храмов. В тех местах, где дороги подходят к краю каньона, в его стенах выбиты ступени, ведущие к другим «Большим домам», расположенным на дне каньона и также связанным между собой сетью путей.

В Южной Америке исследователи НАСА с помощью аэрофотосъемки также обнаружили «стремящиеся к прямоте» дороги, проложенные в горных влажных лесах Коста-Рики. Некоторые археологи предполагают, что большинство этих прямых дорог использовались в торговых и военных целях, а также имели религиозный смысл, глубоко чуждый современному, чисто практическому пониманию назначения дороги. Другая группа исследователей считает, что эти линии служили, прежде всего, ориентирами в своеобразной «священной географии», связанной с трансцендентным опытом шаманов и знахарей<sup>1</sup>.

Маршруты древних караванов Чамагудао пролегли в глубине гор, на юго-западе Китая. Это — одни из самых высокогорных дорог в мире — магистрали, связывавшие Тибет с внутренними районами Китая. Древний «Чайный путь» возник во времена династии Тан (618–907) и достиг своего расцвета во времена династии Сун (907–1270), когда ежегодно в Лхасу перевозили до семи с половиной тонн чая. Чамагудао — собирательное название. Под этим именем известны сразу три маршрута в Тибет из провинций Сычуань, Юньнань и Цинхай. Их

---

<sup>1</sup> Дороги Древних [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sunhome.ru/journal/118822>



пути не заканчивались в Лхасе. Отсюда многие караваны продолжали идти в Бутан, Непал, Индию и даже дальше — вплоть до Аравийского полуострова. Общая протяженность Древнего чайного пути превышает четырех тысяч километров.

Взаимная потребность регионов в уникальных товарах создавала предпосылки для возникновения торгового пути. Главным транспортным средством в давние времена были выючные животные: лошади, мулы и ослы. В самых же труднопроходимых местах маршрутов выюки с товаром транспортировали носильщики. Это была еще одна специализация человека дороги. С момента появления рынка, на котором торговали чаем и лошадьми, местные крестьяне, живущие вдоль чайного пути, стали работать носильщиками чая. На извилистых и крутых горных тропах остались их следы. Чай упаковывали в мешки весом по 8 килограммов. Один носильщик, как правило, взваливал на себя 10–12 мешков. Кроме ценного груза, носильщикам приходилось нести с собой запасную обувь, сплетенную из соломы и сухой паек. За день люди могли пройти всего 3–4 км, причем через каждые 50 м им необходимо было делать передышку. Чтобы такими темпами добраться до места назначения, требовался месяц. За одну ходку каждому носильщику платили одну серебряную монету и 16 кг риса. Однако с дохода взимали налог, к тому же необходимо было платить за ночлег. Мизерная плата за тяжелую работу делала жизнь носильщиков крайне тяжелой.

Эпоха носильщиков закончилась только в 1958 году, когда в КНР была сдана в эксплуатацию автомобильная дорога Сычуань — Тибет. Но и сейчас в горах можно увидеть караваны, которые перевозят туристов. Город Сунпань, расположенный в горах, на северо-западе провинции Сычуань, был центром по торговле чаем и лошадьми. Сюда прибывали караваны с чаем и другими товарами, где ими оживленно торговали. Сегодня здесь также царит оживление, но по причине большого числа туристов. Го Чан — крестьянин из села Шуньцзян уезда Сунпань. В 1980-е гг. он первым принял туриста из Швейцарии. С тех пор вместе с односельчанами стал заниматься туризмом, предоставляя зарубежным гостям услуги по езде верхом. В настоящее время он руководит туристическим караваном, который располагает сотней гидов. Интерес к путешествию в таком караван огромен, а потому приносит серьезную прибыль<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> URL: <http://russian.cri.cn/1001/2011/12/28/1s409698.htm>

Подобные путешествия дают возможность погружения в историю. Этому же служат многие сохранившиеся исторические объекты дороги. Понимание сложности пути, непредсказуемости того, что можно повстречать в пути, придавало символам, раскрывающим суть предпринимаемого решения двинуться по какому-либо маршруту, нашло проявление в символике лабиринта (др.-греч. *λαβύρινθος*), пространства, составленного из запутанных путей. История лабиринтов уходит далеко в прошлое, а этимология данного понятия не позволяет указать на точный источник происхождения названия этого сложного сооружения<sup>1</sup>. Вероятно, одним из первых лабиринтов был лабиринт в Египте, о котором писали Геродот, Диодор Сицилийский, Страбон, Плиний. Это было огромное здание, состоящее из многочисленных комнат, переходов, внутренних дворов. Скорее всего, лабиринт представлял собой колоссальный храмовый комплекс. Другой лабиринт античного мира около Кносса, на северном берегу острова Крит хорошо известен из мифа о победе Тесея над чудовищем Минотавром. Уже то, что строительство лабиринта связывается с именем легендарного ваятеля и зодчего Дедала, позволяет заключить, насколько искусно были сделаны переходы внутри сооружения. И также то, что после победы над Минотавром Тесей его спутники не выбрались бы из лабиринта без нити Ариадны, указывает на многозначность символики, передаваемой человеку посредством образа лабиринта. И прежде всего, символики человеческой жизни — от рождения до смерти. Строительство лабиринтов известно не только в Средиземноморье. Они встречаются и на севере Европы, например, на побережье Балтийского моря<sup>2</sup>. Возводили лабиринты в Индии и Китае. В Индии в храме Халебид XIII в. н. э. в Майсуре на части фриза изображен сюжет из эпоса Махабхарата, содержащий рисунок лабиринта. В Китае возведение лабиринтов связывалось с представлением о том, что злые духи могут летать только по прямой. Поэтому входы в виде лабиринтов могли защитить дома и города от таких духов.

Средневековая христианская церковь обратилась к символике лабиринта, чтобы помочь тем, кто не может отправиться в паломничество к Святым местам, пройти сложный путь к истине, к раскаянию. Для

---

<sup>1</sup> См.: Керн Г. Лабиринт: основные принципы, гипотезы, интерпретации / Керн Г. Лабиринты мира / пер. с англ. СПб.: Азбука-классика, 2007. С. 7–33.

<sup>2</sup> См.: Куратов А. О каменных лабиринтах Северной Европы // Советская археология. 1970. № 1.



Лабиринт Reignac-sur-Indre Maze в Турене. Франция

этого во многих городах Италии и Франции в соборах рисунок пола укладывался в виде лабиринта. Связь с лабиринтами античности была настолько очевидной, что, несмотря на средневековую религиозную символику, содержание древних мифов проникало в изображение лабиринтов, так в кафедральном соборе в Мирпуа в Лангедоке в центр лабиринта помещен Минотавр. Главным было прохождение в мыслях, в глубине души. И лабиринт служил лишь напоминанием о важности этого духовного пути. Поэтому он мог быть и таким, как круглое резное всего 20-сантиметровое деревянное украшение XV в. н. э., находящееся под потолком церкви Сент-Мэри-Рэдклифф в Бристоле.

Позже идея лабиринта воплотилась в парковом искусстве, в садовых украшениях, состоящих из живых изгородей с изгибающимися дорожками между ними, так, что и путь к центру лабиринта, и выход из него представляли собой своеобразное приключение. Получили распространение также дерновые лабиринты. Самый большой лабиринт в мире Reignac-sur-Indre Maze, площадью 4 га, сооружен в 1996 году в Турене. Ежедневно его посещают более восьмидесяти тысяч туристов, которые долго блуждают по его переходам. Этот лабиринт замечателен еще тем, что он каждый год разный. Благодаря особому методу посадки растений (кукуруза, подсолнухи) и разметке поверхности он «вырастает» каждую весну, в августе дает урожай и исчезает, а следующей весной появляется снова.

Какими бы ни были лабиринты, они уже несколько тысячелетий позволяют человеку образно представить ситуацию со сложным выхо-

дом. У Хорхе Луиса Борхеса лабиринт («Сад расходящихся тропок», «Дом Астерия», «Абенхакан эль Бохари, погибший в своем лабиринте» и др.) стал своеобразной моделью мироустройства. Мир оказывался подобным гигантскому книгохранилищу, Вавилонской библиотеке с собственными законами предопределения. А у Умберто Эко («Имя розы», «Заметки на полях „Имени розы“», «Путешествия в гиперреальности» и др.) монастырское книгохранилище также становится неким мировым планом, поскольку «библиотека действительно построена и оборудована по образу нашего земноводного шара»<sup>1</sup>.

Средневековое блуждание и по виртуальному лабиринту, в котором человек не мог обозначить четко границы собственного бытия, и по реальному лабиринту дорог, протянувшихся между отдельными феодальными владениями, рано или поздно должно было вывести человека на простор, где вообще не было никаких дорог. Но перед людьми был Путь.

Его перспектива стала видна после открытия Колумбом Америки. И как писал Николай Гумилев в посвященном этому событию стихотворении:

О пути земные, сетью жил,  
Розой вен вас Бог расположил!

И струится, и поет по венам  
Радостно бушующая кровь;  
Нет конца обетам и изменам,  
Нет конца веселым переменам,  
И отсталых подгоняют вновь  
Плетью боли Голод и Любовь.

---

<sup>1</sup> Эко У. Имя розы / пер. с ит. Е.А. Костюкович. СПб.: Symposium, 2002. С. 395.

## Глава 2. Дороги сотрудничества и конфликта в Новое и Новейшее время

Трасса. Знаки. Часы бессловесные  
До трехсотого километра,  
К стеклам ластаняся капли пресные  
И змеятся в углы от ветра.

Твоя музыка — сон непрошенный,  
Старый сон, где на дне колодца  
От воды огромной горошиной  
Пухнет тело, вот-вот взорвется.

Кровь стучит в ушах... я кричала?

Выключаешь. Включи сначала...

*Евгения Перлова*

Считается, что любой человек и любое общество является обладателем четырех витальных ресурсов: денег, жизненной энергии, знаний и времени. Ценность каждого из таких ресурсов на различных исторических этапах и в различных социальных условиях неоднозначна. Человека заставляет ценить их сначала Голод, включая голод знаний, голод опыта, и Любовь — к себе, к ближнему своему, а потом и к приключениям<sup>1</sup>. Но позже приходит понимание того, что каждый из таких ресурсов выступает не просто сам по себе, а как измеритель доли социального капитала, от накопления которого не в меньшей степени, чем от накопления капитала физического, финансового и человеческого зависит уровень взаимосвязи в обществе, его консолидации.

Осознание связи человеческой истории от состояния витальных ресурсов, стремления обладать, а затем и управлять ими на уровне государственного управления начинается со времени формирования национальных государств. Поэтому не было случайностью совпадение старта этого процесса в Европе с возрождением дорог. Вслед за пониманием значимости фиксации границ государства не только в юридическом, международно-договорном, плане и обеспечением их охраны,

---

<sup>1</sup> См.: *Frijters P. An Economic Theory of Greed, Love, Groups, and Networks*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

власти видели настоятельную необходимость закрепления роли и, более того, мифологии границы в сознании населения. Без этого страна не могла не быть уязвимой как для внешних врагов, так и для внутренних сепаратистских сил. Но границы надо было связать с центром государства, причем по мере развития промышленности к политическому центру добавлялись центры экономического роста, привлекающие массы сельского населения, становящиеся точками притяжения людей из других районов страны.

Мобильность человека новой эпохи носила принципиально иной характер по сравнению со средневековым периодом, а потому и фиксировалась она уже по другим признакам, в том числе и по характеру дороги, которая вела из сельской местности и мелких городков в новые промышленные центры. Этот характер дороги угадывался в новых дорожных знаках, отмеряющих расстояния, в рождающейся системе обслуживания путников, а, главное, в стремительном изменении средств передвижения по дорогам. Все это постоянно добавляло новые символы дороги. А потому даже в современной истории наряду с военно-стратегической и социально-экономической ролью дороги продолжают играть символическую роль. При этом и с символической стороны можно было увидеть усиливающееся внимание людей не только к дороге, как к маршруту, но и к ее поверхности, по которой идет человек, едет транспортное средство.

Увеличение вариантов дорожного покрытия дало основание расширить число образов, связанных с движением по дороге. Материал, из которого укладывалась дорога, превращался в символ жизненного пути. Можно было уныло брести по пыльной проселочной дороге. Кому-то приходилось по брусчатым мостовым городков торопиться на службу, а кто-то чеканил шаг в парадном строю на вымощенных камнем площадях столиц. Если хотелось представить дорогу в сказочное будущее, то она напоминала ту, из желтого кирпича, по которой шла Дороти, героиня сказки Лаймена Фрэнка Баума «Удивительный Волшебник из Страны Оз», со своими спутниками в Изумрудный город.

Активно развивающаяся дорожная сеть требовала новых типов дорожных покрытий. Дорога, начиная с середины XIX в. во Франции, Швейцарии и США и ряде других стран, получает покрытие из битумно-минеральных смесей. Асфальтобетонное покрытие было впервые применено для покрытия тротуаров Королевского моста в Париже в 1830-х гг. В то же время асфальтом были покрыты тротуары на мосту Моран через реку Рону в Лионе. В 1876 году впервые в США применили литой асфальт, приготовленный с использованием нефтяных битумов.

Сначала асфальт становится символом урбанизма, городского комфорта. Но затем он превращается в знак уничтожения природы, в указание на закатанные под асфальтом жизненные силы земли. Цветок на асфальте оказывается робким знаком сопротивления индустриального натиска на естественную среду, а детский рисунок на асфальте — знаком самовыражения маленькой личности в большом городе.

С появлением асфальтированных дорог меняется представление о сопротивлении личности власти. Л.Н. Толстой считал, что ввиду отсутствия булыжников на асфальтированных улицах рабочим не из чего будет строить баррикады. В интервью французской газете на вопрос: «Будет ли в России революция?», он отвечал вполне серьезно: «Все революции уже в прошлом, потому что в городах вместо булыжных мостовых появился асфальт, а значит, бунтовщикам будет не из чего возводить баррикады...»<sup>1</sup>. На самом деле применение асфальта в дорожном строительстве не остановило многочисленных манифестантов ни XX, ни XXI столетий. Они научились использовать преимущества этого дорожного покрытия как знак протеста, например, устраивая сидячие забастовки на асфальте, рисуя на асфальте лозунги и знаки своих движений. Но и это стало проявлением новой свободы, в том числе свободы выбора форм протеста, что также заложено в семантику дороги.

К числу новых признаков, позволявших говорить о сохранении символической роли дороги, относится тот, который указывает, что в условиях растворения человека в формируемом капиталистическими реалиями массовом обществе социально значимые дороги в общественном сознании начали ассоциироваться с определенными личностями, в первую очередь главами государств, активность которых в создании общенациональных дорог воспринималась гражданами как политический успех этих государственных деятелей. В этом отразилось символическое прочтение дороги как линии успеха и одновременно удачи.

Одной из первых подобных фигур был 28-й Президент США Вудро Вильсон (1913–1921), являвшийся страстным автолюбителем. Он совершал ежедневные автомобильные поездки, даже будучи президентом. Это увлечение президента повлияло на финансирование работ по строительству общественных дорог. Именно к Вильсону восходит образ президента Америки, приветствующего народ страны из лимузина «Cadillac». К началу 1920-х гг. в США было построено бо-

---

<sup>1</sup> URL: <http://ogoniok.com/archive/2004/4841/14>

лее 250 так называемых «именных магистралей», названных в честь исторических личностей и событий. Самой известной из них был Линкольн Хайвэй (англ. *Lincoln Highway*). Трасса пересекала всю территорию США — от Нью-Йорка до Сан-Франциско. 9 ноября 1921 г. был принят Федеральный закон о развитии автодорог (англ. *The Federal Aid Highway Act*), автором которого был сенатор из Колорадо Лоуренс К. Фиппс. Согласно данному закону была начала реализовываться Федеральная программа дорожного строительства, на которую были выделены огромные средства.

В 1925 году в Соединенных Штатах был принят закон о федеральной поддержке строительства дорог, согласно которому создавалась новая система скоростных магистралей, подчиняющаяся штатам, а не частным компаниям. Согласно этому закону, каждая магистраль получила номерной код. Но иногда американским магистралям давали имена выдающихся людей, например, хайвэй имени Джона Кеннеди (англ. *John F. Kennedy Memorial Highway*). Эта магистраль является 100-километровой частью глобальной магистрали I-95, протянувшейся на расстояние более 3000 км, от Канады до Флориды.

В Италии, где в 1922 году была открыта первая современная дорога, которую относят к разряду хайвеев, такой политической фигурой стал Бенито Муссолини. За десять лет в стране были построены 8 тыс. км автомобильных дорог и 400 новых мостов. Был сооружен колоссальный акведук для подачи воды в засушливую Апулию<sup>1</sup>.

В Германии в период Веймарской республики в 1929 году началось строительство автобана Бонн-Кельн, который в 1932 году открыл в обер-бургомистр Кельна Конрад Аденауэр.

Наряду с фактором персонализации, отличавшем обезличенные дороги Средневековья и Нового времени от дорог XX столетия, в мифологему дороги вторгаются и новые элементы, отражающие как новизну средств передвижения по дороге, так и новые ощущения человека, находящегося в пути. Об этом можно судить по истории легендарной дороги — Route 66, известной как Шоссе Вилла Роджерса (англ. *Will Rogers Highway*), а в разговорной речи также как «Главная улица Америки» или «Мать Дорог». Она была открыта 11 ноября 1926 года. Такое имя эта трасса заслужила, став первый в мировой истории дорог хайвеем, протянувшимся на четыре тысячи километров и связавшим Тихий океан и озеро Мичиган. Эта трасса не менее чем Статуя Свободы стала

---

<sup>1</sup> Антонов М. От лжекапитализма к тоталитаризму [Электронный ресурс]. URL: [http://m-antonov.chat.ru/from\\_to/part\\_02.htm](http://m-antonov.chat.ru/from_to/part_02.htm)





U.S. Route 66

воплощением надежды и свободы, только в отличие от нью-йоркского монумента дорога давала возможность людям испытать себя на прочность, а потому те, кто ее преодолевали, пропитывались не просто духом авантюризма и путешествия, но и еще и тайны, почему им удалось проехать или пройти таким путем.

Трасса 66 пролегла через восемь штатов, пройдя по маршрутам первых переселенцев, индейским тропам и сельским дорогам. Дорожные знаки на ней отсутствовали до 1927 года, а полное асфальтовое покрытие дорога получила к 1936 году. И хотя она была построена до Великой депрессии, надеждой для многих жителей сельской Америки она стала именно в период кризиса. Тогда в поисках лучшей жизни тысячи разоренных фермеров и выброшенных с заводов рабочих устремились по этой дороге в Калифорнию. В 1930-е гг. шоссе 66 было 2-полосной трассой, которая проходила, в том числе, через пустыни и прерии. Джон Стейнбек в книге «Гроздь гнева» описывает ее так: «Федеральная дорога 66 — главная трасса, по которой движутся переселенцы. 66 — это длинное бетонированное шоссе, опоясывающее всю страну, мягко вьющееся на карте от Миссисипи до Бейкерсфилда; оно идет через красные и серые поля, врывается в горы, пересекает водораздел, сбегает вниз, в страшную многоцветную пустыню, тянется по ней снова к горам и, наконец, выходит к пышным калифорнийским долинам.

66 — это путь беглецов, путь тех, кто спасается от пыли и обнищавшей земли, от грохота тракторов и собственного обнищания, от медленного наступления пустыни на север, от сокрушительных ветров, дую-

щих из Техаса, от наводнений, которые не только не обогащают землю, но крадут у нее последние силы. От всего этого люди бегут, и на магистраль 66 их выносят притоки боковых шоссе, узкие проселки, изрезанные колеями дороги в полях. 66 — это главная трасса, это путь беглецов.

...66 бежит по страшной пустыне, где воздух дрожит от зноя, где высокие черные скалы вдали доводят до иступления. Но вот Барстоу, а за ним все та же пустыня; и наконец впереди опять встают горы, красивые горы, и 66 петляет среди них. Потом вдруг узкий проход, и внизу — прекрасная долина, внизу сады, виноградники, маленькие коттеджи, а вдали город. О господи! Приехали! Наконец-то!

Беглецы со всех концов стекались на шоссе 66, машины шли то в одиночку, то целыми караванами. Они медленно катились по дороге с раннего утра и до позднего вечера, а ночью делали остановку у воды. Из допотопных прохудившихся радиаторов бил пар, тормозные тяги дребезжали. И люди, сидевшие за рулем грузовиков и перегруженных легковых машин, настороженно прислушивались. Сколько же еще до города? Пока едешь от одного до другого, натерпишься страху»<sup>1</sup>.

Несмотря на то, что путики понимали все опасности и мучения, которые могли им повстречаться в пути по этой трассе, они упорно двигались вперед, на запад, к морю, к своей надежде. Такое упорство было достойно собственного гимна. И им стал блюз об этой дороге «Get your kicks on Route 66» Бобби Троупа, написанный в 1946 году. Слова этой песни являются визитной карточкой легендарной дороги. Их пишут на автомобилях, вывесках, футболках, куртках, бейсболках. Ими украшают меню в придорожных ресторанчиках. Песня о трассе перешагнула через океан и в российском фильме по роману Виктора Пелевина «Generation P» (2011) на пейджер главного героя приходит послание: «Welcome to Route 666», только цифра в этом послании, как легко заметить, несколько отличается от номера шоссе.

И хотя эти ассоциации с «числом зверя» возникнут позже и в другой культурной среде, пустынная дорога и местами действительно страшная дорога порождала множество таинственных историй: о призраках, о девушке в белом, поджидающих доверчивых водителей, о сборщике душ, который голосует на ночной дороге, об охваченном пламенем грузовике, который внезапно появляется на шоссе и так же внезапно исчезает, о мертвом мальчике, который будит по утрам постояльцев, отважившихся заночевать в придорожном отеле...

---

<sup>1</sup> *Стейнбек Дж.* Гроздь гнева [Электронный ресурс]. URL: <http://www.lib.ru/STEJNBK/clusters.txt>

Такие истории превратились в часть субкультуры Route 66. А особая придорожная жизнь способствовала даже тому, что Route 66 станет одним из самых известных мировых брендов, который будут поддерживать сотни заправочных станций, кафе, отелей, ресторанов, сувенирных магазинов. Когда дорога технически устарела и в 1985 году ее исключили из списка действующих дорог США, по всей трассе сняли придорожные щиты, на въездах поставили шлагбаумы, то возникла общественная ассоциация, которая заставила власти штатов, по которым проходит трасса, признать эту дорогу исторически значимой. Трасса 66 продолжает жить, а местные власти следят за тем, чтобы и сама дорога, и все постройки сохранялись в первозданном виде. Она оказалась столь же значимым национальным символом Соединенных Штатов, что и Гранд-Каньон или Йеллоустонский национальный парк, имеющих статус «исторического маршрута». Трасса является местом своеобразного паломничества байкеров и просто туристов, которые уверены, что знакомство с Route 66 и есть лучший способ понять настоящую Америку. А потому эта дорога продолжает ежегодно притягивать тысячи путешественников со всего света, чтобы повторить маршрут тех, кто когда-то ехал по Route 66 в поисках лучшей жизни.

Стейнбек, направляя героев своего романа по трассе 66, собственную трагическую мифологию этой дороги соединяет с мифологией Великой депрессии. Широко известно, что в те годы именно направление на строительство дорог тысяч безработных содействовало реализации «нового курса» Франклина Рузвельта. В США в конце 1930-х гг. был разработан федеральный план создания системы скоростных дорог. В 1938 году принимается Закон о Федеральных Магистралях, согласно которому предполагалось создание сети платных магистралей. Но вступление Соединенных Штатов во Вторую мировую войну затормозило дорожное строительство. В 1953 году Президентом США стал Дуайт Эйзенхауэр — горячий сторонник создания национальной магистральной системы. В 1956 году был принят закон (*Federal-Aid Highway Act*), в котором были окончательно утверждены маршруты основных скоростных магистралей, установлен единый дизайн для шоссе и дорожных знаков. В 1990 году, в знак признания заслуг Эйзенхауэра, президент США Джордж Буш-старший подписал закон, согласно которому сеть национальных хайвеев переименовали в Систему магистралей имени Эйзенхауэра. Любопытно, что ныне в США насчитываются десятки дорог с названием «Хайвей памяти ветеранов». Существуют также шесть хайвеев Памяти Перл-Харбора.



Великая Океанская Дорога. Австралия

Политика по строительству дорог как части политики предоставления рабочих мест осуществлялась и в других странах. В Австралии Великая Океанская Дорога (англ. *Great Ocean Road*) была построена в 1919–1932 гг., как мемориал австралийским солдатам, погибшим в годы Первой мировой войны. Строительство дороги помогло обеспечить рабочими местами вернувшихся с войны солдат и всех, кто нуждался в работе в период Великой депрессии. Великая Океанская Дорога считается одним из самых живописных маршрутов мира, тянется на 370 км вдоль юго-западного побережья штата Виктория в Австралии. Благодаря своей живописности, дорога снискала мировую известность у любителей автомобильных маршрутов. Потрясающие океанские виды, открывающиеся с многочисленных смотровых площадок вдоль дороги, золотые пляжи и уютные городки, пышные заросли лесов и каскады водопадов, останки затонувших кораблей и живописные маяки, привлекают в эти края туристов со всего мира. Главной же достопримечательностью маршрута являются знаменитые Двенадцать Апостолов — известняковые скалы поднимающиеся из океана на сорок 45 м в высоту.

Пожалуй, дороги можно с полным правом назвать наиболее противоречивой частью пространства, на котором существует человек и без которого не мыслима его жизнь. Контрастность дорог проявляется во множестве принципиальных и малозначительных деталей. При возможности создания суперсовременных технологичных трасс люди не могут избавиться от дорог, которые ежеминутно, ежесекундно создают риски для них.



Дорога Смерти. Боливия

Самой ужасной и опасной дорогой во всем мире является Дорога Смерти в Боливии. Ее протяженность 70 км по Боливийским Андам, высота — 3600 м над уровнем моря, с этой высоты дорога спускается до 330 м, ширина дороги всего 3,5 метра. С одной стороны — бездна, с другой — скала. Под колесами — глина, которая в сезон дождей превращается в смертельно опасное болото. Каждый год серпантин, ведущий от столицы Ла-Паса к городу Короико, забирает жизни от одной до двух сотен человек ежегодно. Другого пути пока не существует, хотя власти страны и начали в 2006 году прокладку новой дороги через горы.

С боливийской дорогой стоит сравнить «Дорогу Троллей» в Норвегии. Высота верхнего перевала 858 м, с его смотровой площадки открывается совершенно уникальный вид на водопад Стигфоссен, высота которого 320 метров. А в самых узких местах ширина дорожного покрытия всего 3,3 метра<sup>1</sup>. Только вот приезжают на эту дорогу, чтобы любоваться красотами северной природы, а не испытывать судьбу, что в северных мифах и легендах часто было связано с необходимостью избежать козней злых троллей.

Любование красотой окружающей дорогу среды чревато для находящихся в автотранспорте. На скоростном шоссе «Томэй» между Токио и Нагоей самый опасный участок этой напряженной автомобильной трассы начинается тогда, когда перед водителем открывается завораживающий, просто открыточный вид Фудзи-сан.

---

<sup>1</sup> URL: <http://malpme.ru/samye-unikalnye-dorogi-evropy/>



Дорога Троллей. Норвегия

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения (англ. *World Health Organization*), самыми безопасными дорогами в мире являются дороги Сан Марино и Мальты (см. табл. 1). Самыми же опасными дорогами были признаны дороги Эритерии и Египта (см. таул. 2). Уровень опасности дорог определялся по расчетным показателям смертности на этих дорогах в результате ДТП, в более, чем 170 странах<sup>1</sup>.

Таблица 1 – Десятка самых безопасных дорог в странах мира

Страна	Расчетное количество смертей на 100 000 населения
Сан Марино	3.2
Мальта	3.4
Уругвай	4.3
Нидерланды	4.8
Сингапур	4.8
Швейцария	4.9
Япония	5.0
Норвегия	5.0
Швеция	5.2
Великобритания	5.4

<sup>1</sup> *Источник:* World Health Organization. Самые опасные и безопасные дороги в мире. 2010 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.who.int/research/ru>

Таблица 2 – Десятка самых опасных дорог в мире

Страна	Расчетное количество смертей на 100 000 населения
Эритрея	48.4
Египет	41.6
Ливия	40.5
Афганистан	39.0
Ирак	38.1
Ангола	37.7
Нигер	37.7
ОАЭ	37.1
Гамбия	36.6
Иран	35.8

Способен ли человек, используя свои знания в области влияния символики на сознание и поведение, увеличить безопасность дорог? Голландская студия дизайна «Roosegaard» разработала проект дорог, которые будут светиться в темноте, смогут предупредить водителя о гололеде, а также зарядить электрическое транспортное средство. Такая «умная» дорога появилась на некоторых участках автомобильных трасс в Голландии. Создатели проекта сосредоточили свое внимание на модернизации именно дорог, а не автомобилей, чтобы вождение стало комфортным для всех европейцев, а не только для тех, кто может позволить себе новую машину<sup>1</sup>. Специальная краска заставляет проявляться кристаллы льда, чтобы предупредить водителя о скользкой дороге, а фотолюминесцентное покрытие в темное время суток обеспечивает подсветку трассы на срок до 10 часов. Кроме того, дизайнеры решили интегрировать в дорогу лампы, которые будут включаться по мере приближения автомобиля, что поможет экономить ресурсы. С одной стороны дороги разместится полоса для электрических автомобилей, которые смогут заряжаться во время движения. Если проект удачно реализуется в Голландии, «умные» дороги появятся во всей Европе.

Справедливость того, что подобные проекты называют проектами «умных» дорог, заключается и в том, что они мобилизуют древнее знание и умения прочитывать символы дороги, выраженные цветом, числом, фигурой дорожного знака и пр. Такие знаки дороги способны рассказать гораздо о большем, нежели просто о характере предстоящего

<sup>1</sup> Юзбекова И. В Нидерландах появится «умная» дорога // РБК daily. 2012. 31 окт.

пути — прямой он или извилистый, ожидает ли ремонт дороги или переезд, будет ли дорога скользкой или пойдет под уклон и пр.

Каждый знак является знаком-ассоциацией. В лондонском метро в 1960 году таблички на дверях, гласившие «Выхода нет», по совету социологов заменили табличками «Выход рядом», что на несколько процентов понизило число самоубийств в британской столице. Конечно, все подобные акции, опирающиеся на многосложность прочтения символов, дают временный эффект, а порой могут приводить к ложным результатам, потому что символы либо поняты неверно, либо вызвали не ту реакцию, на которую рассчитывали инициаторы действия. Исследователи предупреждают, что возле склада так называемых бензиновых цистерн люди ведут себя соответствующим образом, то есть с большей осторожностью; в то же время рядом со складом с названием «Пустые бензиновые цистерны» они ведут себя иначе: недостаточно осторожно, курят и даже бросают окурки. Однако эти «пустые» цистерны могут быть более опасными, так как в них содержатся взрывчатые испарения. При наличии реально опасной ситуации символично-лингвистический анализ ориентируется на слово «пустой», предполагающее отсутствие всякого риска. Так и на дороге правильное восприятие того или иного знака будет зависеть от множества признаков, в том числе национальной ментальности. Это делает необходимым остановиться подробнее на особенностях российских дорог, которые совсем неоднозначно воспринимаются в свете российской ментальности.

### Глава 3. Дороги в бездорожье России

Я стану Творца просить —  
пусть вспомнит народ усталый  
старинной приметы суть,  
что версты дороги старой  
на новый выводят путь.

*Александр Дольский*

Первыми дорогами, соединяющими отдельные поселения людей на территории, где позже образуется Русское государство, были водными. По рекам можно было более или менее беспрепятственно пробираться через лесные чащи. О водных маршрутах, например, из варяг в греки известно довольно много, а в некоторых местах даже можно реконструировать путь, который проходили торговцы и воины. Реки также служили основой дорог, связывающих близлежащие населенные пункты.





Гонец. Восстал род на род. Картина Николая Рериха. 1897 г.  
Государственная Третьяковская галерея, Москва

Николай Константинович Рерих нашел в «Повести пламенных лет», первой русской летописи, составленной в XII в. монахом Киево-Печерского монастыря Нестором, сюжет из восточнославянского быта. Картину «Гонец. Восстал род на род» Рерих представил на выпускном экзамене Академии Художеств. Рерих изобразил настороженные фигуры людей, которые скользят в ботике, выдолбленном из дерева, по реке, стремясь быстрее донести до других тревожную весть.

По территории Древней Руси проходили многочисленные транспортные пути. Некоторые из них можно назвать звеньями трансконтинентальной дороги. Например, существовал сухопутный путь, начинавшийся в Праге и через Киев, выходящий на Волгу и далее ведущий в Азию. Был также Западный путь — вдоль Атлантического побережья Европы вплоть до портовых городов Италии в Средиземном море. Все это подтверждается многочисленными письменными источниками и археологическими находками.

В период золотоордынского владычества по русским землям начали устраиваться особые дороги — сакмы (вероятно от тюрк. *sok* — бить). Первоначально сакма означала след на земле, оставленный зверем или конницей, а позже — всякую проторенную, испытанную, проверенную дорогу. В русской летописной терминологии сакмами называются пути передвижения татарских войск, а также главные дороги из Орды на Русь, из степей на Русь. К числу таких дорог относились сакма Батыея, Кальмиусская сакма, Изюмская сакма, Муравский и Бакаев шляхи. Если

первую многие исследователи считают лишь идиомой, то другие дороги существовали на самом деле. Кальмиусская сакма начиналась в верховье небольшой речки Кальмиус, впадающей в Азовское море, вела на север к верховьям Дона и далее через Рязск на Москву. По этому маршруту даже в XVII в. крымские и ногайские татары совершали грабительские набеги на южные рубежи Русского царства. Изюмская саква начиналась у верховий левого притока Днепра, реки Ораш, а через какое-то расстояние соединялась с Муравским шляхом. В фильме «Иван Васильевич меняет профессию» татар «выбивают» как раз с Изюмской саквы. Истоки происхождения названия и точное расположение муравского шляха вызывают споры историков и географов, но доподлинно известно, что это был один из главных путей нападения крымских татар в XVI — начале XVII вв. на Великое княжество Московское, а поскольку этим шляхом пользовались посольские и купеческие караваны, то на его протяжении были построены сторожевые станицы.

Простор русских земель мог быть осознан как территория государства только, когда его начали пересекать дороги между всеми значимыми населенными пунктами и выводящими за пределы, вливаясь в основные торговые маршруты. Так как на обширной территории длина такой дороги часто выходила за привычные представления, то ее измерение соответствовало не столько реальным параметрам, сколько распространенной числовой магии. Обилие выражений, касающихся описания дороги, с числом семь неслучайно. Оно отражает распространение в русской практике счета семерками и упрощенного представления числа «семь», как наибольшей и окончательной величины в сложении счета единицами. Отсюда такая окончательная величина, выразившаяся в этом числе могла просто указывать, что единиц счета много. Применительно к дороге такой единицей счета на Руси была верста. Эта старинная мера длины равнялась 500 сажням или 1,06 километра. Исчисление расстояния в верстах порой не требовало представления никакой конкретной длины, а служило для описания ситуации на дороге, что хорошо зафиксировано поговорками и пословицами: «Для друга семь верст не околица»; «Бешеной собаке семь верст не крюк»; «За семь верст киселя хлебать»; «Семь верст до небес и все лесом»; «Семь верст не доехал»; «Где мило, семь верст не криво». Такое восприятие расстояния переносилось и на описание времени, что видно, например, из русской загадки:

Стоит мост  
На семь верст,  
По конец моста —  
Золотая верста.

В этой загадке, конечно, говорится не о настоящем длинном мосте, а о том, что можно сравнить с мостом. Золотой, т. е. дорогой, драгоценной верстой названо время о главного христианского праздника — Воскресения Христова, Пасхи, а мостом — предшествующее этому празднику время, предназначенное для подготовки к нему, время Великого поста, который длится семь недель, «семь верст» в загадке. Прожить эти семь недель достойно, выдержав все правила поста, было также важно, как без неприятностей проехать большое расстояние, которое измерялось в милях. Милья использовалось как единица для измерения таких расстояний и была равна семи верстам или 70 468 километрам.

Необходимость в четком представлении о расстоянии возростала по мере расширения территории Русского государства. Первая трасса будущего Сибирского тракта была обустроена после победы Москвы над Казанским ханством (1552). Это открывало возможность завоевания и Сибирского татарского ханства. «Государева дорога» связала Москву — Великий Устюг — Кай — Соликамск — Чердынь. В 1587 году отряды под командованием атамана Ермака Тимофеевича вышли на реку Иртыш и основали город Тобольск. После этого от Москвы была проложена вторая дорога через Нижний Новгород — Яранск — Котельнич — Вятку — Слободской. В 1708 году Вятский уезд включили в состав Сибирской губернии с центром в Тобольске. И поездки по маршруту Вятка — Тюмень стали более частыми.

В России учитывались потребности в дорогах, а потому понималась необходимость создания соответствующих управленческих структур. Не менее острой была потребность дорог для ведения военных действий. По территории нынешней Карелии во время Северной войны по приказу Петра I в 1702 году за двадцать дней в тайге была прорублена «Осударева дорога» — легендарный путь от Белого моря до Онежского озера, трасса расстоянием в 264 километра<sup>1</sup>. Переход, совершенный русскими войсками а по этой дороге, позволил в конце лета того же года нанести неожиданный и сокрушительный удар по захваченной шведами крепости Нотебург.

Во времена петровских реформ была учреждена Коммерц-Коллегия, наблюдавшая за сухопутными дорогами. С переносом столицы государства в Петербург потребовалось строительство новых путей сообщений для молодой столицы. В 1709 году заработала речная Вышневолоцкая водная система. В 1712 году началось строительство тракта Санкт-Петербург — Москва, для чего учреждена Канцелярия

---

<sup>1</sup> См.: Серков Д. Призрак Осударевой дороги // Итоги. 2004. № 43.

перспективной дороги, к которой в 1742 году перешли функции наблюдения за сухопутными дорогами от Коммерц-Коллегии. В 1836 году через литовское местечко Даугайляй был проложен тракт Санкт-Петербург — Варшава. Тогда же была основана основная почтовая станция. Тракт Санкт-Петербург-Москва был достроен только в 1746 году. И после этого, в 1748 году Канцелярия стала называться Комиссией о дорогах в Государстве. А еще через несколько лет ее преобразовали в Канцелярию строения государственных дорог. Одной из обязанностей этого ведомства был надзор за строительством дороги, связывающей европейскую часть Российской империи с Сибирью.

Начало строительства Сибирского тракта стало возможным после того, как в 1725 году в Китай было направлено посольство во главе с графом Саввой Рагузинским-Владиславичем и по итогам двух лет переговоров были подписаны Буринский договор об установлении границы вблизи будущего города Кяхта и Кяхтинский договор, определивший политические и торговые отношения между Россией и Китаем (1727). Через три года стартовала работа по обустройству Сибирского тракта, которая продолжалась до середины XIX в. Сибирский тракт можно считать не только чемпионом по долгострою, во многом определившим сроки строительства дорог в России, и не самой большой длине грунтовой дороги в мире, а по вложенным в него средствам.

В конце XVIII в. по обе стороны дороги стали сажать березы на расстоянии четырех аршин друг от друга, чтобы предохранять тракт от заноса снега зимой. Березки были прозваны «екатерининскими» в честь императрицы Екатерины II. По указу Александра I утвердили правила по устройству трактов. Под дорогу отвели полосу шириной 30 сажен (60 м), из них 8-10 сажен предназначали непосредственно для проезжей дороги. По 5 сажен на каждой стороне отводили для канав и придорожных березовых аллей, остальную часть полосы, огражденной по бокам канавами, отвели для прогона скота. А поддерживался тракт в рабочем состоянии за счет обложения крестьян дорожной повинностью.

По тракту велась торговля России с Китаем и странами Средней Азии. Помимо России по тракту направляли товары на восток Франция, Англия и Голландия. Однако помимо торговых целей тракт служил дорогой, по которой отправлялись на каторгу, в ссылку или на вечное поселение неугодные власти. Но позже по нему стали направляться и те, кто надеялся найти в Сибири лучшую жизнь.

На территории Омской области сохранился уникальный участок главной магистрали дореволюционной России. И в селе Большие Уки работает музей истории Московско-Сибирского тракта. поиско-

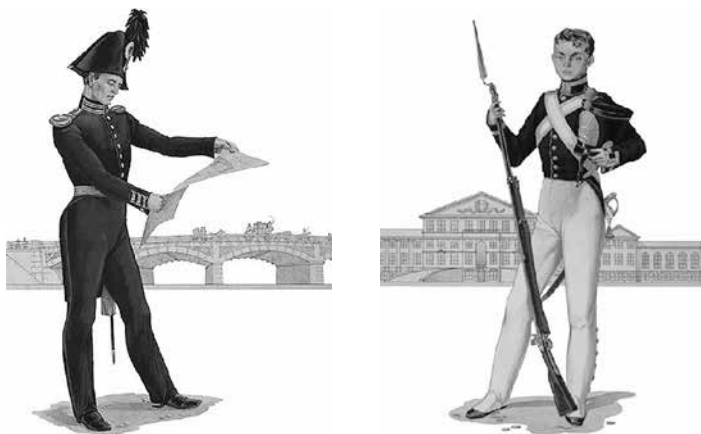
вая группа добровольцев, среди которых было много школьников, восстановила маршрут тракта длиной 90 километров. Были установлены столбы-указатели вдоль всего пути тракта, который проходил по территории Омской области. Восстановлены имена известных людей, которые проезжали или которых провозили по Московско-Сибирскому тракту. Найдены кандалы конца XIX в., иконы, собрано большое количество документального материала.

По мере расширения дорожной сети возникала потребность и в государственной дорожно-транспортной политике. В 1798 году при императоре Павле I был утвержден проект образования Департамента водных коммуникаций, который возглавил Николай Петрович Румянцев. С учетом необходимости подготовки инженеров-строителей для ускоренного строительства путей сообщения при Румянцеве в Департаменте был расширен отдел «по учебной части». Румянцев выдавал рекомендации для обучения группы специалистов в Англии и Франции. Но в то же время для проектирования и строительства шоссейных дорог, мостов, обводных каналов, каменных устоев и других технических сооружений в страны приглашались иностранные ученые и инженеры. С целью накопления знаний в этой области в Департаменте была открыта первая в России транспортная библиотека, а также модельный кабинет, где хранились копии инженерных сооружений и механизмов. Департамент при Румянцеве действовал настолько эффективно, что в 1809 году расширил свои полномочия и был переименован в Управление водяными и сухопутными сообщениями. А на учебной базе в том же году Высочайшим Манифестом 20 ноября (2 декабря) был учрежден Институт Корпуса инженеров путей сообщения<sup>1</sup>. Институт был торжественно открыт 1 (13) ноября 1810 года. Целью создания института была подготовка специалистов для строительства на огромных территориях России разветвленных систем сухопутных и водных путей сообщения. Это учебное заведение на момент открытия было кадетским корпусом, т. е. закрытым полувоенным учебным заведением, тесно связанным с ведущими учебными и научными центрами России, такими, как Академия наук, Главное инженерное училище Российской империи и созданный позднее Петербургский университет.

В связи с подписанием в 1783 году Георгиевского трактата о протекторате России над Грузией остро встала проблема обеспечения сообщения между Россией и Грузией, что привело к началу строительства русскими войсками Военно-Грузинской дороги. Дорога следует древ-

---

<sup>1</sup> См.: *Марговенко А.И.* Дороги царей // Урал. 2004. № 10.



Формы специалистов и инженеров  
Института Корпуса инженеров путей сообщения (1830–1840)

нему историческому пути, соединявшему Северный Кавказ и Закавказье через Дарьяльское ущелье. Одновременно была основана русская крепость Владикавказ. Постоянное сообщение по дороге было открыто в 1799 году, а после присоединения Грузии к России в 1801 году дорогу стали улучшать, но только к 1863 году ее дорожное полотно было шоссевано. Эта дорога сыграла особую роль в развитии экономических связей между Россией и Закавказьем. Она прочно вошла в российскую культуру: в разные годы по ней проезжали Александр Грибоедов, Александр Пушкин, Михаил Лермонтов, Владимир Маяковский.

Важность торговых путей для развития государства Российского четко представлялась как в центре, так и на местах. Еще в 1737 году выдающийся историк Василий Никитич Татищев, управлявший казенными заводами на Урале, представил в Сенат варианты герба созданной им Исетской провинции. На них было помещено изображение верблюда, который, по замыслу создателей герба, символизировал главные цели строительства новых крепостей на юго-востоке — обеспечить надежную защиту экономических интересов России в азиатском регионе, способствовать развитию торговли и хозяйственному освоению новых территорий. Позже уже при создании первого челябинского герба его нижнюю половину стал украшать навьюченный верблюд. В «Полном собрании законов Российской империи» за 1830 год этому было дано следующее объяснение: «Навьюченный верблюд в знак того, что оных в сей город довольно с товарами приводят». Таким образом, верблюд

символизировал торговлю, которой в то время в основном жил город, а его поднятая голова и устремленный вперед взгляд как бы определяли историческую перспективу Челябинска, его будущую важную роль в российской торговле и экономической жизни страны<sup>1</sup>.

Многие дороги в России с учетом их важности для развития государства могли бы быть названы дорогами жизни. Но история распорядилась так, что это выражение навсегда закрепилось за героической дорогой времен Великой отечественной войны. Ледовая дорога жизни (официально — Военно-автомобильную дорогу № 101) через Ладожское озеро с 12 сентября 1941 по март 1943 гг. связывала блокадный Ленинград со страной. По ней эвакуировались из окруженного города дети, по ней 24 ноября 1941 г. в блокадный Ленинград по ледовой Дороге Жизни прибыл первый караван с продовольствием. Трасса сыграла исключительную роль в обороне города на Неве. Следует напомнить, что в годы Второй мировой войны «Дорога жизни» была главной, но не единственной ледовой автомобильной дорогой. В Финском заливе, на западной границе блокированной зоны, проходила ледовая автомагистраль Шепелевский маяк — остров Сескар — остров Лавенсари (ныне Мощный) протяженностью 71 километр. Ее пересекала дорога немцев, ориентированная с севера (маяк Стирсудден) на юг (Кургальский полуостров). На перекрестке этих трасс, прозванном остряками «международным», нередко происходили стычки с противником. Под вспышки разноцветных ракет и яростный стук пулеметов наши автомашины, следовавшие с сильным охранением, с боем прорывались к островам Сескар и Лавенсари<sup>2</sup>. Разветвленная сеть ледовых дорог была внутри блокированной зоны. Они соединяли Кронштадт с северным и южным берегами залива. Эти трассы, известные теперь как «Малая дорога жизни», имели первостепенное значение для жизнедеятельности Кронштадта, Ораниенбаумского плацдарма, островов Сескар и Лавенсари — передовых пунктов базирования Балтийского флота.

В названии «Дорога жизни» отразилось понимание дороги как объекта выражения исторической цели советского общества. Но это же понимание приводило к тому, что на сравнительно небольшом отрезке карты Родины пересекались топонимы, которые указывали географически разнонаправленные векторы продвижения к этой исторической цели, т. е. к коммунизму. Для примера, на карте Московской

---

<sup>1</sup> *Смирнов Д.* Почему на гербе города изображен верблюд? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.flexites.com/06-08-2002/4/a670.html>

<sup>2</sup> *Казанский М.* Ледовые дороги жизни // Наука и жизнь. 1885. № 5.



Карта сельского хозяйства Московской области. 1959 г.

области 1959 г. пути к этой форме бесклассового общества были разные. Севернее Волоколамска — Большевицкий путь, немного на восток — Верный путь, у Солнечногорска и Ногинска — два Пути Ильича, Идеи Ильича и Новый путь, еще два Верных пути — севернее Дмитрова и возле Звенигорода. Южнее Каширы — Светлый путь, один Ленинский путь — у Пушкино, другой — у Истры. На запад от Кунцево — Путь к новой жизни, у Можайска путь подлиннее — Вперед по ленинскому пути. Возле Химок можно найти сомнительные для 1959 г. Путь Сталина, и Сталинский путь, которые уцелели после речи Хрущева на XX Съезде. А рядом с Москвой — все пути сразу: Путь к социализму, Новый путь, очередной Верный путь, Лучший путь, пара Путей Ильича, и, конечно, и Путь Ленина. Пути к Коммунизму были почти в каждом районе Подмосковья. Таких путей было больше, чем дорог с твердым покрытием<sup>1</sup>.

В восприятии судьбы Российского государства, его геополитического и геодивизиационного предназначения тесно переплелись образы метафоры строительства и метафоры пути. Соединение их единый образ неоднократно в истории означало готовность государства к переменам. Так было в петровскую эпоху, так было, когда к власти пришли большевики. И точно такое же совмещение образов произошло в нача-

<sup>1</sup> URL: <http://hutun.livejournal.com/8427.html>



ле горбачевской «перестройки» при выборе пути реформ. Но только каждый раз сама История из богатейшего арсенала метафор выбирала те, которые отвечали запросу будущего на возвращение чего-то очень важного из утерянного населением страны и властью в прошлом.

Не просто наличие, а качество автомобильных дорог, то, насколько комфортно, быстро и безопасно можно по ним добраться до любой точки на карте мира, определяет возможности интеграции государства в мировое хозяйство, мировую политику, а также возможности граждан реализовать свои права на свободу передвижения. А свобода передвижения во многом обеспечивается единым экономическим пространством, общим рынком.

Программа ТРАСЕКА была создана, в виде межгосударственной программы, в качестве составной части программы финансирования ТАСИС (программа Европейской Комиссии для государств СНГ), эквивалент программы финансирования ПФАРЕ для государств Центральной и Восточной Европы. До настоящего времени, Европейское Сообщество сосредоточило внимание на проекты технического содействия и на инвестиционные проекты в рамках программы ТРАСЕКА «Новый Шелковый Путь». Основное внимание предоставляется инфраструктуре (дорожной и железнодорожной)<sup>1</sup>.

Цели Программы ТРАСЕКА:

- создание рычагов, необходимых для развития коридора ТРАСЕКА, в качестве альтернативы к северному Транссибирскому маршруту;
- присоединение коридора ТРАСЕКА к европейским транспортным сетям (ТЕН);
- Поддержка политической и экономической независимости государств СНГ, и в дальнейшем, и государств-участников Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа — Кавказ — Азия.

Программа ТРАСЕКА была создана на Брюссельской Конференции 3 мая 1993 г., на которой участвовали министры транспорта и торговли из восьми государств, пяти государств из Центральной Азии: Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, и соответственно, из трех государств Кавказского региона: Армения, Азербайджан и Грузия. На Конференции было заключено соглашение по внедрению программы Технической Помощи, финансируемой Европейском Союзом для развития транспортного коридора по на-

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.tacism.org/Traceca/Traceca%20table%20of%20projects1.htm>

правлению Запад — Восток, из Европы, с пересечением Черного моря через Кавказ и Каспийское море, с выходом на Центральную Азию. В 1996 году, были приняты в программу ТРАСЕКА Украина и Монголия, затем Молдавия, а в 2002 году — Болгария, Румыния и Турция в рамках Ташкентской Конференции состоявшейся 24–25 апреля 2002 г. (Вторая Ежегодная Конференция Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА).

8 сентября 1998 г. в Баку состоялась, Международная Конференция для Восстановления Исторического Шелкового Пути. На ней было подписано «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа — Кавказ — Азия» вместе со своими техническими приложениями (по международному автомобильному транспорту, по международному железнодорожному транспорту, по международному железнодорожному транспорту, по таможенным процедурам и обработке документов). Основное Соглашение подписали 12 государств: Республика Армения, Республика Азербайджан, Республика Болгария, Грузия, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Республика Молдова, Румыния, Республика Таджикистан, Республика Турция, Украина, Республика Узбекистан. Румыния подписала это Соглашение с оговоркой, что Примечание 2 к Техническому Приложению по железным дорогам не применяется для Румынии, то есть:

- не будет применять «льготные условия и тарифы до 50% от полного действующего тарифа на железнодорожные перевозки грузов, за исключением действующих в соответствующих соглашениях и договорах льготных тарифов;
- не будет «предоставлять скидки до 50% при перевозке порожних вагонов на железнодорожных паромов от полного действующего тарифа;

Оговорки к Основному Соглашению имели также Азербайджан и Казахстан.

Целями Основного Соглашения являются:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортно-го сообщения в регионах Европы, Черного Моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;
- содействие доступу к международному рынку автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта также торгового судоходства;
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;



Страны — участники проекта ТРАСЕКА:  
1 — ЕС; 2 — участников ТРАСЕКА;  
3 — договор подписан, но еще не участвует

- гармонизация транспортной политики, а также правовых рамок в сфере транспорта;
- создание равных условий конкуренции между отдельными видами транспорта.

Российскую Федерацию иногда называют мостом между Европой и Азией. Однако реализация функции геополитического, геоэкономического и геокультурного транзита страной возможна лишь при условии наличия дорог, связывающих европейское и азиатское пространства. Проекты строительства таких дорог появлялись с завидной регулярностью. Например, еще в апреле 1989 г. по заданию Российского дорожного агентства был разработан пилотный проект № К386 автомагистрали Лондон — Париж — Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург, в котором были рассмотрены варианты сооружения скоростной автомагистрали за счет коренной реконструкции существующей автодороги и строительства магистрали по новому направлению. Такие дороги не могут быть органичными на фоне устаревшей дорожной сети. А ситуация в России с дорогами, несмотря на все капиталовложения из федерального бюджета, оставляет желать лучшего. Об этом говорят и зарубежные эксперты.

Российские дороги оказались среди худших в мире — 136-е место из 144 в рейтинге Всемирного экономического форума (ВЭФ). Еще более низкий результат продемонстрировали только дороги таких стран, как Габон, Монголия и Гаити. В качестве источника информации о качестве дорог в отчете указаны собственные данные Всемирного экономического форума, а также информация, полученная в ходе ежегодного опроса мнений менеджеров (*Executive opinion survey*), проводимого организацией. В рамках этой работы ВЭФ компилирует мнения, пре-

доставленные ведущими мировыми экспертами в области научных исследований и бизнеса.

Сравнительный анализ качества дорог входит в общую оценку инфраструктуры стран, которые попали в поле зрения экспертов из ВЭФ. Специалисты организации оценивают качество дорог по 7-балльной шкале, где 1 балл — «предельно недоразвитая система» и 7 баллов — «обширная и эффективная система, соответствующая международным стандартам». Лидерами рейтинга стали дороги Франции — страна заняла первое место с показателем 6,5 балла. Также в первую пятерку вошли Объединенные Арабские Эмираты (6,5 балла), Сингапур (6,5 балла), Португалия (6,4 балла) и Оман (6,4 балла). В десятку лидеров по качеству дорог вошли Швейцария (6,4 балла), Австрия (6,3 балла), специальный административный район Гонконг (6,3 балла), Финляндия (6,1 балла) и Германия (6,1 балла). Российские дороги получили 2,3 балла.

Вспомним, что дороги России являются частью советской дорожной сети. Поэтому показательно, что в ряде бывших советских республик дороги оказались значительно более качественными, считают в ВЭФ. Так, Грузия (56-е место, 4,4 балла), Азербайджан (67-е место, 4 балла), Армения (80-е место, 3,7 балла), Таджикистан (98-е место, 3,2 балла), Латвия (99-е место, 3,2 балла), Казахстан (117-е место, 2,7 балла) и Киргизия (133-е место, 2,5 балла) оказались в списке организации выше России<sup>1</sup>.

Можно соглашаться или спорить с экспертами ВЭФ, но понятно, что ситуацию с российскими дорогами необходимо самым коренным образом менять. Контрольное управление президента Российской Федерации проанализировало темпы развития дорожного строительства и пришло к выводу, что при сохранении сегодняшних и применяющихся норм на выполнение Транспортной стратегии до 2030 года в части расширения сети автодорог с 900 тыс. до 1,3 млн км потребуются более ста пятидесяти лет. В связи с этим российские власти намерены пересмотреть нормативы и технологии в соответствии с мировыми стандартами, что должно сократить расходы и ускорить процесс строительства<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> *Гусаров С. У России одна дорога с Габонем и Мозамбиком [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gazeta.ru/auto/2013/02/28\\_a\\_4991965.shtml](http://www.gazeta.ru/auto/2013/02/28_a_4991965.shtml)*

<sup>2</sup> *Воробьев О. Власти пересмотрят технологию строительства дорог // Известия. 2013. 29 марта.*

Когда-то, в совсем недавнем прошлом нашей страны, такая перемена произошла в духовном восприятии дороги. Когда своеобразным символом «перестройки» стало выражение, сложившееся на основе нескольких реплик из фильма из фильма «Покаяние» (1987) советского грузинского режиссера Тенгиза Евгеньевича Абуладзе: «Эта дорога ведет к храму?», «Зачем эта дорога, если она не ведет к храму?», то казалось, что избранная дорога к реализации идеалов, путь к истине, путь к чистой, духовной жизни, будет дорогой света и надежд. Возможно, сейчас приходит понимание того, что и дорога сама должна быть такой же.

## Часть II

# ДОРОГИ НА ЗЕМЛЕ, НАД И ПОД ЗЕМЛЕЙ

### Глава 4. «Из улицы в улицу»

Раз возвращаюсь домой я к себе,  
Улица странною кажется мне.

Левая, правая, где сторона?  
Улица, улица, ты, брат, пьяна!

И фонари так неясно горят,  
Смирно на месте никак не стоят,  
Так и мелькают, туда и сюда,  
Эх, да вы пьяные все, господа.

Левая, правая, где сторона?  
Улица, улица, ты, брат, пьяна!

*Народная песня*

Название главы — название стихотворения Владимира Маяковского, написанного в 1913 году, а взятые в качестве эпиграфа слова — из русской народной песни, которую с блеском исполняли многие выдающиеся певцы, в том числе Федор Иванович Шаляпин, ярко показывают отношение простого человека к улице. Это отношение было родственным, душевным и даже задушевым.

Русское слово «улица» имеет общеславянское происхождение, являясь производным от «ула». Оно того же корня, что и улей, улитка, а также близко к вестфальскому *aul* — луг, впадина, греческому *aulos* — полость и др. Улица буквально означает — «пустая, освобожденная (от



Via Recta в Дамаске. Сирия

зарослей)». В таком понимании улица далеко не всегда была дорогой, а могла выступать просто освобожденным пространством, через которое что-то или кого-то необходимо было провести. В России в царское время зеленой улицей называли прогон провинившегося солдата сквозь строй. Ставили две шеренги солдат, вручали им гибкие пруты или даже палки, называемые шпицрутенами. Под барабанную дробь между шеренгами протаскивали виновного, по спине которого каждый солдат из шеренги обязан был нанести удар такой палкой. Это ужасное наказание было страшнее казни, потому что не каждый наказуемый доживал до конца такой зеленой улицы.

И все же такое понимание улицы давно ушло из практики, тем более в гораздо более частом варианте употребления под улицей действительно понималась дорога в городе. О самой старой из ныне существующих таких улиц говорится в Библии. Это — знаменитая *Via Recta* (с лат. «Прямая улица») в Дамаске (Сирия). Она была одной из центральных улиц Дамаска еще во времена Римской империи и имеет протяженность более 1500 метров. *Via Recta* в римскую эпоху проходила через весь город с запада от Ворот Баб Джабия на восток до украшенных коринфскими колоннами Ворот Баб Шарки. В Деяниях Святых апостолов повествуется о том, как ортодоксальный иудей Савл отправился в Дамаск преследовать сбежавших из Иерусалима христиан. Он рьяно взялся за дело, но однажды возле деревни Дарая у него было видение. Внезапно осыял его свет с неба. Он упал на землю и услышал голос, говорящий ему: «Савл, что ты гонишь Меня?». Он сказал: «Кто Ты,

Господи?» Господь же сказал: «Я Иисус, Которого ты гонишь... Встань и иди в город; и сказано будет тебе, что тебе надо делать...» Слепленного и оглушенного, Савла привели в Дамаск в дом некоего Иуды, жившего как раз на Via Recta. Там один из учеников Христа путем наложения рук избавил Савла от слепоты, покрестил и нарек именем Павел. Евреи хотели убить «вероотступника», но новообращенный христианин скрылся в доме единове́рца, а поздно ночью, подкупив охранника, сбежал. (Деян.9:11)

Другая ближневосточная улица, хоть и не названа в священных книгах, известна даже больше, чем Виа ректа. Это — *Via Dolorosa* (с лат. — Путь Скорби) является известной улицей, в Старом городе Иерусалима, и отслеживает последние шаги Христа на пути к его распятию.

В мусульманской традиции взоры всех верующих пять раз в день обращаются в сторону Мекки. Через весь город протянулась широкая улица Массаи, к которой с гор многочисленными ярусами сходят дома, а посреди улицы, в самой нижней части долины, расположена площадь, на которой стоит мечеть Харам аш-Шериф, что означает «Дом Бога». Мусульмане уверены, что именно в этом месте находится центр мироздания, потому что это даже и не земля, опрокинутая на землю часть неба. В последний день существования мира она на небо и вернется.

Собственно стандартное название «улица» может служить синонимом любой городской дороги, как правило, выходящей сейчас или исторически выходящей за пределы городской черты. Множественность типов улиц указывает на наличие разнообразия возможностей попасть на улицу и ощущать себя в ее среде по-разному в зависимости от того, куда она тебя ведет и что предлагает. К наиболее распространенным типа улиц относятся: аллеи — улицы, обсаженные по обеим сторонам деревьями, часто они находятся в парке или саду; бульвары — широкие улицы со скамейками, газонами и аллеями, предназначенными для пешеходного движения и кратковременного отдыха, проезжая часть занимает гораздо меньше ширины, чем газонно-пешеходная зона (например, Цветной бульвар); проспекты — прямые, длинные и широкие, обычно осажены зеленью. Иногда проспекты представлялись так далеко уводящими путника вдаль, что получали название перспективы (фр. *perspective* от лат. *perspicio* — ясно вижу), как, например, в Санкт-Петербурге в XVIII в. Сейчас же для них и других крупных улиц мы чаще используем термин «магистраль», обозначая так главную широкую улицу с интенсивным транспортным движением. В некоторых англо- и франкоязычных странах, в частности, в Великобритании, США, Канаде, Франции и франкоязычной Швейцарии для обозначения



ния улицы большой ширины, обычно обсаженной деревьями с обеих сторон, используется термин авеню (фр. *avenue*).

В ряде стран есть общие городские и пригородные улицы, которые часто именуются просто как дороги, достигающие длины в несколько десятков километров и имеющие сквозную нумерацию домов на них, доходящую до многих тысяч, например, до 11,8 тыс. домов на *Avenida Rivadavia* (с исп. — проспект Ривадавия) в Буэнос-Айресе. Если такая магистральная улица направлена на выезд из города, то она получает наименование «шоссе» (например, Варшавское шоссе). Хотя шоссе может называться сохранившийся в городской черте участок старинной внегородской дороги (Старокалужское шоссе). А в начале XX столетия звания шоссе удостаивалась любая асфальтированная дорога. Исторически в России тип дороги, как правило, выходящий за пределы городской черты, назывался трактом. Если улица имела форму, то ее называли кольцом. Исторический центр столицы Австрии Вены находится в пределах улицы Ринг (англ. *ring* — кольцо), заложенной в середине XIX в. на месте старой городской крепостной стены. Благодаря обилию парков, скверов, садов Ринг с его архитектурными ансамблями разных стилей можно с полным правом назвать одной из красивейших улиц мира.

Выходя на открытое пространство, обрамленное зданиями и зелеными насаждениями, чаще всего пересекаясь с другими улицами, улицы образовывали площадь.

Валы, естественно, возникли на месте вала — старинной земляной насыпи. Кстати, самая широкая улица в мире Монументальный Вал находится в городе Бразилиа и имеет ширину 250 метров. Взвозы (а в некоторых городах России они называются съездами или спусками), въезды, заезды, разъезды, съезды и спуски являются улицами, названия которых четко указывают на их происхождение и предназначение. Это же можно сказать о линиях, являющихся названием улиц в некоторых городах России, Латвии, Финляндии и Украины (наиболее известны линии Васильевского острова в Санкт-Петербурге), набережных, расположившихся вдоль реки или другого крупного водоема. Лучами назвались улиц в некоторых населенных пунктах, из-за того, что подобно лучам расходились от определенной знаковой точки. Не меньше типов обнаруживается улиц маленьких, связывающих крупные транспортные артерии города. Но разве можно обойтись без переулков, протянувшихся улица между двумя крупными улицами, без проездов, которые, по сути, означают то же, что и переулок, но предполагают, что по ним все-таки можно и проехать, а не только пройти. Еще меньше, что проступает даже из названия, является проулок, который соединяет не

крупные улицы, а небольшие и узкие переулки. И уж совсем неприятно оказаться в прямом смысле в тупике, улице, не имеющей сквозного проезда. Иногда тупики специально создавались для того, чтобы узость и запутанность таких улиц служила дополнительной помехой на пути возможных захватчиков города. Но время берет свое. И, например, в марокканском прибрежном городе Эссуэйра не стоит бояться затеряться в переполненных *cul-de-sacs*<sup>1</sup>, потому что в них не осталось уже ничего зловещего или мрачного.

История улиц относится к весьма показательной части Всемирной истории. В средневековых европейских городах наиболее типичной главной улицей была дорога шириной в 7–8 метров. Такова, например, ширина важной магистрали, которая вела к Собору Парижской Богородицы. Но маленькие улицы и переулки были значительно уже — не более 2 м, а во многих старинных городах встречались улочки шириной и в метр. Одна из улиц старинного Брюсселя носила название «Улица одного человека», свидетельствующее о том, что два человека не могли там разойтись. Уличное движение составляли три элемента: пешеходы, животные, повозки. По улицам средневековых городов часто гнали стада<sup>2</sup>.

Прошло много лет до того, как жители каждого города, особенно крупного, начали гордиться улицами, которые можно с полным правом считать символами этих городов. Для Москвы — это Арбат, для Санкт-Петербурга — Невский проспект, Киева — Крещатик, Одессы — Дерибасовская, Парижа — Елисейские поля, Пекина — Ванфуцзин, Нью-Йорка — 5<sup>th</sup> Avenue Street. Центральную улицу будущей столицы Третьего рейха — Германии, Гитлер планировал назвать Великой. «При осмотрах моих берлинских макетов Гитлера прямо-таки магнетически притягивал один участок плана: будущая центральная точка всей Империи, которая призвана будет на столетия вперед служить воплощением могущества, завоеванного в гитлеровскую эпоху, писал в своих мемуарах архитектор Альберт Шпеер. «Как резиденция французских королей с градостроительной точки зрения охватывает Елисейские поля, так же должны были неизменно находиться

---

<sup>1</sup> *Cul-de-sac* (фр. буквально «назад из мешка») не является выражением французского происхождения, а используется в каталонском и окситанском языках со ссылкой на тупик. В Британии, США, Канаде и Австралии — тупики, закрытые, без сквозного выезда дороги.

<sup>2</sup> *Ястребицкая А.Л.* Западная Европа XI–XIII веков. Эпоха. Быт. Костюм. М.: Искусство, 1978. С. 52.



Государственная граница Бельгии и Нидерландов  
по линиям на улицах поселка Барле

в поле зрения с любого конца Великолепной улицы те сгруппированные вместе сооружения, которые Гитлер хотел бы как олицетворение своей политической деятельности иметь непосредственно около себя: Рейхсканцелярия для управления государством, Верховное командование вермахта для осуществления приказной власти над тремя родами войск, затем — по канцелярии для партии (Борман), для протокольного управления (Майсснер) и для личных нужд (Боулер). То, что на наших планшетах к архитектурному центру относилось также и здание Рейхстага, не должно было давать повода для мысли, что парламенту отводится сколь-либо важная роль в системе власти. Старое здание рейхстага просто случайно оказалось на этом месте»<sup>1</sup>.

Есть страна, которую иногда называют улицей в горах. В карликовом государстве-княжестве Андорра на самом деле две улицы: первая ведет через центр, есть еще нижняя трасса, которая идет в объезд, прямо к границе. Андорра не единственное государства с минимальным числом улиц. Столица Лесото, город Масеру, имеет две параллельные улицы с несколькими высотными зданиями и несколькими супермаркетами.

Имеется практика, когда одна улица принадлежит двум государствам. Улица Ледра проходит через две части Кипра — греческую и турецкую. Поселок Барле находится на территории сразу Бельгии и Нидерландов одновременно. Граница обозначается крестами на брусчатке

---

<sup>1</sup> Шпеер А. Воспоминания [Электронный ресурс]. URL: <http://wunderwaffe.narod.ru/Memoirs/Speer/Part11.htm>

улиц. Барле был основан в Средние века, а пограничный курьез возник при распаде Бельгии и Нидерландов на два государства в 1839 году. С тех пор эти страны Барле так и не поделили.

А самой широкой улицей в мире, занесенной в книгу рекордов Гиннесса, считается улица Шмидта<sup>1</sup>, одновременно находящаяся в России (г. Ейск) и Украине (г. Мариуполь). В Ейске расположены нечетные дома улицы, а в Мариуполе — четные. Ширина улицы составляет не менее 68 км, потому что это ширина Таганрогского залива Азовского моря, который и разделил стороны улицы Шмидта, однако, неизвестно, почему образовалась такая необычная улица.

Некоторые улицы стали известными благодаря определенной специализации. Например, Уолл-стрит в Нью-Йорке — финансовой, Флит-стрит в Лондоне — в области журналистики. Главные улицы столицы мировой моды Милана — Монтенаполеоне и Делла Спига — образуют «четырёхугольник моды», куда мечтают попасть модники всего мира и где часто можно встретить звезд шоу-бизнеса. Улицы могут входить в историю и благодаря литературным героям, которых на них поселили великие писатели. Так, благодаря Артуру Конан Дойлю и его герою Шерлоку Холмсу стала знаменитой лондонская Бейкер-стрит, а Памеле Трэверс с ее сказочной няней Мери Поппинс все запомнили Вишневую улицу. Правда, первая существует на самом деле, а вторая — только в сказке Памелы Трэверс.

Можно найти улицы, характеризующиеся бурным транспортным потоком, а есть — тихие, пешеходные. Сердце Копенгагена — длинная торговая улица под названием Стрёгет (*Stroget*), ставшая первой в мире пешеходной зоной. Она включает четыре улицы, соединяющие площадь Ратуши и площадь Оперы.

Многие улицы, несмотря на самые разные периоды в истории городов, в которых они находятся, сохранили свои исконные названия. Например, в Ханое, где они до сих пор имеют средневековые названия: улица Дорожных корзин, улица Бумажных изделий, улица Жареной рыбы и т. д. В Люксембурге есть маленькая улочка, которая носит название: «Там, где варят Мозельское пиво». А вот в Японии большинство улиц не имеют названий, за исключением нескольких городов (Киото, Саппоро). Каждый район, квартал, улица, дом имеют свои номера.

---

<sup>1</sup> Если все же в одинаковых названиях и нумерации домов улицы Шмидта видеть не реальное пространство улицы, а некое совпадение, то самые широкие улицы находятся в городах Южной Америки — Монументальная ось в Бразилиа (250 м) и Проспект 9 июля в Буэнос-Айресе (91 м).

По данным Федеральной информационной адресной системы, в России наиболее распространено и популярно название улицы Центральная. А вот в США наиболее распространенное наименование улицы — *Second Street* (с англ. — Вторая улица), хотя название *First Street* (с англ. — Первая улица) по частоте использования находится на шестом месте. Скорее всего, улица, построенная первой в небольшом американском городе, чаще переименовывалась, получая имя крупного благотворителя, почтенного предпринимателя и т.п., то есть, включаясь в уже более осмысленную городскую социальную мифологию. Американская традиция давать улицам числовые названия имеет религиозное происхождение. Эта практика была установлена известным квакером Уильямом Пенном. В конце XVII в. улицы в североамериканских колониях называли по именам крупнейших домовладельцев, дома которых были наиболее заметными ориентирами. Пенн выступил против этой практики, считая, что она является выражением неравенства, и предложил заменить личные имена цифрами.

«А что же отечественная городская мифология? Всемерное обаяние центра, притяжение властного места — вот что видим мы перед собой. Чаще всего эти наши центральные улицы в старых городах прошли следующий путь переименования: Большая Дворянская — Большая Коммунистическая — Центральная. И всякий раз это место, где на Руси жить хорошо, образ мечты и городского эдема»<sup>1</sup>.

Вопросы о наименовании улиц, а еще чаще о переименовании почти всегда вызывают споры. А иногда такие действия приводят к абсурдным результатам. Например, в Воронеже есть улица Петра Сазонова, хотя такого персонажа, достойного быть увековеченным в названии улицы, никогда не существовало. Дело в том, что раньше на этом месте пересекались две другие улицы — имени революционера Петра Алексеева и имени террориста-эсера Егора Сазонова, убившего в 1904 году министра внутренних дел и шефа жандармов В.К. Плеве. Но в 1970-е гг. произвели застройку данного района, и, объединив два названия, присвоили имя Петра Сазонова оставшемуся проезжему участку. Возможно, справедливым является отражение в названии улицы ее точных географических координат. В Ставрополе есть улица под названием «45-я параллель», так как точно по этой параллели и проходит.

Депутаты Курганской городской Думы осенью 2011 г. утвердили названия ряда улиц и переулков, расположенных в микрорайонах Зайково

---

<sup>1</sup> *Пищикова Е.* Это место для сверхчеловека — богача с железными ногами и билетом на концерт Хворостовского // Известия. 2011. 15 нояб.

и Черемухово. На карте микрорайона Зайково, в состав которого вошел новый поселок малоэтажной застройки Изумрудный, появятся улицы Малахитовая, Алмазная, Бирюзовая, Хрустальная, Гранатовая и переулки 1-й Янтарный, 2-й Янтарный и 3-й Янтарный. В микрорайоне Черемухово «расцвели» улицы Абрикосовая, Виноградная, Васильковская, Каштановая, Пихтовая, Хвойная, Лиственная, Вербовая, Ракитовая, Ясенева. Также в микрорайоне Черемухово появились переулки Кипарисовый, Жасминовый, Ореховый, Черешневый и Ягодный<sup>1</sup>.

На одном американском сайте в 2011 году был опубликован рейтинг самых интересных названий улиц, которые есть в американских городах. Голосование проходило исключительно онлайн. Из десятков предложенных названий существующих улиц, посетителям сайта было предложено выбрать только самые странные. По итогам голосов был составлен соответствующий ТОП-10. На 10-м месте была расположена дорога «Картофельных Очистков», которая находится в Лебаноне, штат Теннесси. На ней, скорее всего, расположено очень много заведений, связанных с общепитом. За ней следует — перекресток *Count and Basie* (с англ. — считай и накапливай), который расположен в городе Ричмонд (штат Вирджиния). На 8-й позиции рейтинга находится улица «Теней Смерти» в округе Уоррен в штате Нью-Джерси. 7-е место заняла улица, которая носит название «Неожиданная Дорога» в Буэне, что штате Нью-Джерси. 6-е место принадлежит улице «Ведро Крови», расположенной в городе Холбрук (штат Аризона), что, возможно указывает на бандитскую разборку. На 5-й строчке находится перекресток под названием «Клинтон и Верности», откровенно намекающий своим названием на процесс, известный как «Моникагейт», в Хьюстоне (штат Техас). На 4-й позиции — известный перекресток «Одиночества и Безденежья» в Олбани, это уже штат Джорджия. Эта улица должна, по мнению многих, быть практически в каждом населенном пункте. 3-е место было отдано дороге «Вдали-от-фекалий» в Теннесси, единственная трасса, которая ведет на «Мост Запора», расположенном в соседнем штате под названием Арканзас. 2-е место в борьбе завоевала улица «Суда По Разводам», которая находится в штате Пенсильвания. Победителем закономерно стала улица под названием «Сумасшедший Путь» в штате Мичиган<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> «Пройдусь по Абрикосовой, сверну на Виноградную». В Кургане появятся новые улицы [Электронный ресурс]. URL: [http://www.kurgan.ru/news\\_obschestvo/proydus\\_po\\_abrikosovoy\\_svernu\\_na\\_vinogradnuyu\\_v\\_kurgane\\_poyavyatsya\\_novye\\_ulicy.html](http://www.kurgan.ru/news_obschestvo/proydus_po_abrikosovoy_svernu_na_vinogradnuyu_v_kurgane_poyavyatsya_novye_ulicy.html)

<sup>2</sup> Самые интересные названия улиц в США [Электронный ресурс]. URL: <http://interesno-mne.ru>

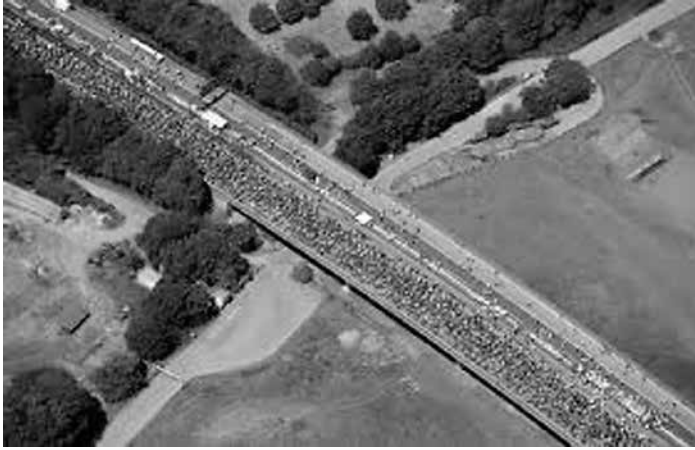
В демократическом обществе и названия улиц положено выбирать демократическим путем, т.е. голосованием. И где-то такая практика уже есть. Например, в британском Дерби. В 2010 году в этом городе было решено, что новую кольцевую дорогу назовут в честь Лары Крофт, героини одноименной компьютерной игры. В голосовании приняло участие 27 тыс. человек, на выбор им было предоставлено несколько имен знаменитых людей: футболиста Стива Блумера, астронома Джона Флемстида и инженера Джорджа Сороколда. Стоит отметить, что в Дерби уже есть дорога сэра Франка Уиттла (выдающийся английский инженер-конструктор), дорога Брайана Клафа (знаменитый футбольный тренер и менеджер) и дорога Найтингейл (в честь медсестры Флоренс Найтингейл). Что же касается компьютерной Лары Крофт, то ей удалось попасть в эту почетную компанию благодаря студии-разработчику «Core Desing», расположившейся в Дерби<sup>1</sup>.

Независимо от названия улицы, она всегда выступает первичным пространством объединения людей, живущих на ней. Поэтому выражение «на нашей улице праздник» имеет глубокие исторические корни во многих культурах. Это выражение содержит убеждение в том, что обязательно придет удача, наступят хорошие, счастливые времена. Истоки данного фразеологизма связывают с русским обычаем отмечать приходские праздники целыми улицами. Общие пиры, братчины во время праздников сопровождалась ярмарками, собирали большое количество народа и считались важнейшими событиями. Кроме того на Руси люди селились в городах, объединяясь по роду занятий. Поэтому улицы гончаров, каретников, мясников и пр., о чем говорят сохранившиеся до наших времен названия улиц (Гончарная набережная, Каретный ряд, Мясницкая улица). Порой между различными профессиональными группами возникали раздоры, и тогда жители одной улицы выходили на бои с жителями другой. А представители каждой профессии имели свои особые праздники, сопровождающиеся веселыми играми, плясками и угощением, многие из таких праздников устраивались на улицах. Когда на такие праздники приглашались жители других улиц, и веселье становилось общим. И любой приглашенный знал, что придет время, когда праздник будет и на его улице.

Когда же улица переходит в шоссе и связывает несколько городов, то и территорию праздника можно расширить. Так, в 2010 году Эссен был выбран культурной столицей Европы. Его города-собратя по

---

<sup>1</sup> В честь Лары Крофт назовут дорогу [Электронный ресурс]. URL: <http://www.city-n.ru/view/141697.html>



Пикник на обочине. Германия, 2010 г.

Рурскому бассейну — Дортмунд, Бохум, Билефельд, Дуйсбург, Вупперталь, Гельзенкирхен и еще множество городков, сел и поселков — представляют в рамках общего проекта «Эссен — культурная столица Европы» свой опыт современной культурной жизни. Границы городов сближаются. В Рурском бассейне и транспорт, и архитектура, и индустриальные парки, и медиа-центры столь плавно переходят друг в друга, что уже трудно разобрать, где заканчивается Унна-Массен и начинается Дортмунд. В Германии еще во времена рыцарей именно установилась семейная традиция собраться в родном доме за одним столом (нем. *Tafelrunde*), чтобы принять важные решения. Сейчас было решено собраться городами с тем, чтобы обрести новое чувство общности. А стол решили поставить прямо на главном региональном автобане А40, и не один, 20 тысяч. И длина этого составного стола, протянувшегося между Дортмундом и Дуйсбургом, составила 60 километров. Никто до конца не мог предположить, как это будет, но все участники хотели как можно более оригинально представить свои города, общества, инициативы. И это удалось: «стол на автобане» посетили около 3 млн человек<sup>1</sup>. Даже в таком стихийном застолье немцы проявили пунктуальность и точность, свойственную их народу. Чтобы накрыть эти столы, собрать такую публику для празднования и провести мероприятие, у них ушел всего 31 час. Ровно столько трас-

---

<sup>1</sup> Соломински Е. Рурский автобан накрыл стол // Независимая газета. 2010. 17 авг.



са была перекрыта для дорожного движения, а после бурного веселья на дороге не осталось ни соринки.

Праздник, вынесенный на пространство площади, улицы, просто не мог не вызвать рождение уличного театра. Его особенность заключается не только в проведении спектаклей на открытом пространстве, но и в отсутствии оборудованной сцены, нечетком разделении на артистов и зрителей, когда зрители сами вовлекаются в действие. Они участвуют не только эмоционально, как в классическом театре, а непосредственно вносят коррективы в спектакль, усиливая элементы импровизации. Уличный театр ярко заявил о своем существовании в конце 1940-х — начале 1950-х гг. Уличные спектакли Питера Шумана, основателя театра «Брэд Энд Паппет» «выступали в защиту человека и всего живого от проявлений угрозы насилия, откуда бы она ни исходила: от царя Ирода или от современного Дяди Фатсо, насылавшего самолет-акулу на вьетнамских женщин и детей. Такие вечные и одновременно злободневные сюжеты шумановские маски и куклы, члены его группы разыгрывали не только на сцене, но во время уличных демонстраций, где они становилось впечатляющей частью политических шествий, демонстраций, пикетов, других форм американского антивоенного движения 1960-х. И подобно тому, как пространство улиц, площадей и скверов имело для них всеохватный и случайный характер, так и понятие сцены для этого театра не существовало: спектакли показывались практически в любом пространстве и его «архитектура» (порой очень далекая от театральной архитектуры) не имела никакого значения»<sup>1</sup>.

Уличный театр выступает лишь одной из форм проявления уличной культуры, которая также включает в себя уличную живопись, скульптуру, моду<sup>2</sup>. Все эти виды культуры и искусства постоянно обогащаются новыми формами художественной выразительности, что происходит не только потому что появляются новые темы или средства, а изменяется сама городская среда, улица становится более креативной.

Уличная культура сформировала собственную философию, которая вышла за рамки просто свода модных молодежных увлечений, а стала системой пересекающихся взглядов и стилей жизни, предполагающих интерактивную реакцию молодого поколения на актуаль-

---

<sup>1</sup> Семенова Е.А. «Карнавальная революция» и «Уличная педагогика»// Педагогика искусства: электронный научный журнал. 2009. № 3. URL: [http://www.art-education.ru/AEmagazine/archive/nomer-3 2009/semenova/semenova\\_06\\_09\\_2009.htm](http://www.art-education.ru/AEmagazine/archive/nomer-3 2009/semenova/semenova_06_09_2009.htm)

<sup>2</sup> См.: *Vogel St. Streetwear: The Insider's Guide*. San Francisco: ChronicleBooks, 2007.



Фестиваль уличной культуры STAMP. Гамбург, 2011 г.

ные события социальной действительности, которую можно выразить через стрит-арт, стритдэнс, граффити, скейтбординг, стритбол, диджеинг, брейк, рэп. Фестивали уличной культуры собирают большую аудиторию увлеченных людей и просто заинтригованных зрителей. Такие фестивали стали регулярно проводиться во многих городах мира. А некоторые из них, например, фестиваль уличной культуры STAMP, проводимый в центральном районе Гамбурга — Альтоне, являются международными, собирают на улицах города циркачей, клоунов, танцоров, хип-хоперов и других артистов и уличных художников из разных стран мира.

Проявления уличной культуры в совокупности создают ощущение праздника. А праздник это не всегда предчувствие обновления. Отсюда вполне закономерна связь улицы с весной как временем обновления. Здесь уместно вспомнить советский художественный фильм, снятый в 1956 году режиссерами Ф. Миронером и М. Хуциевым, «Весна на Заречной улице». Он стал одной из самых популярных в СССР кинолент эпохи оттепели. Особенность весны, как времени года, в том, что она удивительным образом переплетает элементы праздника с основой повседневной жизни. Если выносить проблемы такого переплетения на пространство улицы, то в наши дни оно ярче всего фиксируется в культуре уличной еды.

Эта культура стала своеобразным мостиком между повседневной и праздничной жизнью. С одной стороны, она непосредственно связана с городской культурой, отражает степень комфортности проживания

в городе, является измерением самоуважения его жителей и их отношения к гостям. С другой стороны, культура уличной еды сохраняет в повседневности традиции праздничной трапезы, напоминая спешащим по своим делам людям, о другом времени, о его постоянстве, благодаря сохраняющимся элементам культуры, в том числе культуры еды. Еще один важный момент уличной еды состоит в том, что она является социальным уравнилителем. В уличном кафе нет привилегированных и непривилегированных мест, нет резкой разницы в ценах блюд, нет запретов для представителей разных социальных групп.

История уличной еды начинается еще в Древней Греции, где уличные торговцы предлагали прохожим рыбу, жаренную на углях, или завернутые в лепешку овощи и фрукты. Ассортимент современного стритфуда разнообразен. Это и жареные каштаны, которые продают практически повсеместно в Париже, которые готовятся прямо на месте на огромной плоской сковороде, и квадратная пицца сфинчоне — знаменитый специалитет из Палермо, который «правильно» приготовить могут только уличные торговцы, и булочки с нежнейшей слабосоленой сельдью или копченым угрем — прославленный стритфуд Амстердама, и мексиканский тако с бифштексом (горячая тонкая круглая лепешка с мясом, жареным луком и жгучим чили в сопровождении сальсы) — главный уличный деликатес Мехико.

Эксперты портала Virtual Tourist в 2012 году ставили рейтинг городов с лучшей уличной едой. Первую строчку занял Бангкок, вторую — Сингапур, третью — малайский Пинанг. За ними следуют Марракеш, Палермо, Хошимин, Стамбул, Мехико, Брюссель и Белиз. Поэтому неудивительно, что Сингапур был выбран местом проведения с 31 мая по 9 июня 2013 г. Первого Всемирного конгресса уличной еды (англ. *World Street Food Congress*, WSFC). Организатор этого необычного форума — популярный азиатский фотожурналист и телеведущий, автор кулинарной программы «The Food Surprise!» КФ Ситох (*KF Seetoh*). Цель конгресса — показать широкой многообразие мировой уличной еды, а также привнести в культуру массового уличного питания свежие идеи. Конгресс WSFC состоит из трех ключевых мероприятий: десятидневного фестиваля *The World Street Food Jamboree*, во время которого более 40 лотков лучшей уличной еды, отобранных со всех уголков света, предлагают публике свои лакомства; двухдневной конференции профессионалов отрасли *The World Street Food Dialogues*; чемпионата лучших в мире уличных поваров в различных гастрономических дисциплинах. Не менее важная миссия WSFC — сохранение национального кулинарного наследия и мастерства, умения готовить популярные



Терраса кафе ночью.  
Картина Винсента Ван Гога. 1888 г.  
Музей Креллер-Мюллер, Нидерланды

доступные блюда, являющиеся частью национальной культуры того или иного народа, а также налаживание связей между различными кулинарными сообществами, профессионалами индустрии уличного питания, специалистами по туризму, рестораторами, теоретиками гастрономии и широкой публикой<sup>1</sup>.

Столики кафе, вынесенные на улицы и площади городов, стали местами многих знаковых встреч, с тех пор как в 1686 году на улице Ancienne Comédie в Париже было открыто первое уличное кафе «Rocore». Посетителям там впервые был подан напиток под названием «кофе».

Улицы отнюдь не всегда празднична и не всегда спокойна. Полной противоположностью уличным праздникам и уличным театрам является уличный бой. Это — сражение в городской черте, зачастую осуществляемое с применением подручных средств, которым могут быть бутылки, камни, кирпичи, но и холодное оружие. Уличный бой отличается скоротечностью столкновения и его локальностью. В историю Великой Отечественной войны войдут уличные бои в Сталинграде как одна из самых ярких и поучительных ее страниц. В Сталинграде была выработана тактика уличных боев, которая изучается во всех военных академиях мира. Уличными боями закончилась самая кровопролитная война в Европе весной 1945 года.<sup>2</sup>

Сейчас уличные драки дали основание для проведения специальных состязаний по рукопашному бою, мастерство участников которых оттачивалось путем заимствования приемов из бокса и других видов

---

<sup>1</sup> Первый Всемирный конгресс уличной еды пройдет в Сингапуре [Электронный ресурс]. URL: <http://travel.ria.ru/news/20130416/227453766.html>

<sup>2</sup> См.: Уличные бои. М.: Воениздат НКО СССР, 1945.

единоборств. Для первых уличных бойцов их соревнованиями и рингами были, собственно, стычки на улицах города.

Если уличные бои в современном понимании можно отнести к виду городских развлечений, то уличный протест, даже если он может и не быть доведен до прямых столкновений протестующих и сил правопорядка, является формой политической борьбы. Термин «уличная демонстрация» известен с середины XIX в., когда массовые движения протеста вылились на улицы промышленных центров. С тех пор опыт уличной манифестации постоянно обогащался, хотя многие средства и методы выражения протеста прочно вошли в ее арсенал, которым пользовались различные политические силы в разных странах. Не избежала уличных демонстраций и Россия, в которой были свои идеологи таких действий. В частности, к ним можно отнести И. Сталина, который 2 ноября 1901 г. в газете «Борьба» писал: «Уличная демонстрация интересна тем, что она быстро вовлекает в движение большую массу населения, сразу знакомит ее с нашими требованиями и создает ту благоприятную почву, на которой мы смело можем сеять семена политической свободы. Уличные демонстрации не дают нам прямых результатов, пусть сила демонстрантов сегодня еще очень слаба, чтобы силой вынудить власть немедленно же пойти на уступки народным требованиям, — жертвы, приносимые нами сегодня в уличных демонстрациях, сторицей будет возмещены нам. Каждый павший в борьбе или вырванный из нашего лагеря борец подымает сотни новых борцов.

Мы пока еще не раз будем биты на улице, еще не раз выйдет правительство победителем из уличных боев. Но этими „победами“ оно готовит себе поражение. И мы, твердо убежденные в том, что этот день наступит. Власть не менее нас убеждена, что уличная агитация — смертный приговор для нее»<sup>1</sup>.

Исторический опыт уличных демонстраций говорит о том, они не являются самостоятельной формой протестной активности, а выступают частью более крупных социальных движений, которые отражают институциональные циклы социального раздора. Понятие «цикл протеста» был введен в 1993 году американским политологом Сиднеем Тарроу для объяснения широкого процесса мобилизации социальных протестов<sup>2</sup>. Тарроу определил уличную демонстрацию как фазу повышенной конфликтности внутри социальной системы с сочетанием ор-

---

<sup>1</sup> *Сталин И.В.* Полн. собр. соч. Т. 1. М.: Гос. изд-во полит. лит-ры, 1946. С. 26–27.

<sup>2</sup> *Tarrow S.* Cycles of Collective Action: Between Moments of Madness and the Repertoire of Contention // *Social Science History*. 1993. V. 17. № 2. Pp. 281–309.



Демонстранты идут маршем по Брюсселю, 15 октября 2011 г.

ганизованных и неорганизованных форм. Дана Р. Фишер из Университета штата Мэриленд в работе «Современные уличные социальные демонстрации протеста в США» рассматривает их роль в текущем цикле социального разлома в Соединенных Штатах и связь с современными социальными процессами в Америке. Она характеризует уличные демонстрации в США как популярную форму коллективных действий, перерастающую в некий особый политический институт<sup>1</sup>.

На обложку последнего номера журнала «Time» за 2011 год было помещено изображение символической фигуры человека года, которым тогда был назван «Протестующий». Такой выбор редакции этого авторитетного журнала был реакцией на мощную волну уличных демонстраций, которая началась в Соединенных Штатах с движения «Захвати Уолл-Стрит» (англ. *Occupy Wall Street*) 17 сентября 2011 года. Захват этой улицы в финансовом центре Нью-Йорка, являющейся символом власти капитала, имел цель привлечь общественное внимание к преступной, по мнению манифестантов, политике финансовой элиты и призвать к структурным изменениям в экономике. Хотя разношерстные участники протеста выдвигали и факультативные требования.

Подобные акции вскоре охватили многие другие города и страны мира.

---

<sup>1</sup> Fisher D.R. Contemporary Social Protest and Street Demonstrations in the United States [Электронный ресурс]. URL: [http://www.bsos.umd.edu/gvpt/cpworkshop/FisherDemonstrations\\_WorkshopPaper2012.pdf](http://www.bsos.umd.edu/gvpt/cpworkshop/FisherDemonstrations_WorkshopPaper2012.pdf)

И везде уличный протест отражал специфику политической жизни государства, особенности его исторических традиций. На Кипре в разделенной на греческую и турецкую часть Никосии или, как ее называют жители города, Левкосии протест вылился на улицу Ледра, исторический центр древнего города. Многие дома в конце улицы заброшены и постепенно разрушаются, так как попали в буферную зону. И около них демонстранты и разбили свой палаточный лагерь. Поперек улочки повесили растяжку: «Добро пожаловать» на греческом и турецком языках. Плакаты на стенах домов и даже на колючей проволоке, протянутой по линии разделения, призывают к объединению: «Мертвая зона жива», «Все армии — прочь с острова!», «Нам нужен — не конфликт, а мир». Главные протестные мероприятия были рассчитаны и на туристов, которых призывали поставить свою подпись под воззванием, и на бойцов контингента ООН, для которых уличные действия, часто сопровождаемые концертами, становились своеобразным развлечением<sup>1</sup>. Кстати, ООН поддержала акцию «Захвати улицу Ледра», увидев в ней позитивный импульс для решения наболевших проблем разделенного острова.

Возможно, такое разнообразие вариантов уличного протеста дало основание появлению оценок данной формы уличной активности от самых восторженных до критических. В некоторых из них отразилось понимание того, что за полтора столетия уличных манифестаций социально-политическое наполнение понятие «улица» изменилось. Если в прошлом улица, по которой разворачивалось протестное действие, была символом существующего официального порядка, власти и контрастировала с бедными улицами окраин городов, то сейчас такие улицы, которые стали ареной движения «Захвати...», оставаясь носителями исторической, культурной, торговой, финансовой традиции того или иного города, одновременно вплетены в городскую инфраструктуру и не воспринимаются в отрыве от городской среды в целом. В интервью в феврале 2012 г. философ и культуролог Славой Жижек высказал в интервью корреспондентам ежедневной студенческой газет Гарвардского университета «The Harvard Crimson» мнение о значении этого движения: «Они говорят: „Ах, Уолл-стрит должна работать ради Мэйн-стрит (Главная улица — собирательный образ типичных улиц проживания представителей среднего класса в США), а не наоборот“». Но ведь проблема-то не в этом. Проблема заключается в том, что без

---

<sup>1</sup> *Панфилова В.В.* Кипрская молодежь вышла на «зеленую линию» // Независимая газета. 2011. 12 дек.

Уолл-стрит нет и Мэйн-стрит — то есть все эти банки и система кредитов необходимы для функционирования современной системы»<sup>1</sup>.

Наряду с протестом западной улицы возник протест и улицы восточной, вернее, арабской. Первые признаки еще не самостоятельного, а дирижируемого мастерами нацистской пропаганды уличного протеста на Востоке можно увидеть в стремлении будущей «арабской улицы» с помощью Германии избавиться от присутствия британских нефтяных компаний. Самым ярким проявлением поиска самосознания такой улицы путем идентификации образа врага стал багдадский погром 1941 года, известный также как Фархуд (в переводе с арабского «экспроприация»), произошедший вначале июня 1941 г. в обстановке вакуума власти, когда британские войска сражались против сторонников пронацистского правительства аль-Гайани, но не успели дойти до Багдада и предотвратить кровопролитие.

Активность «арабской улицы» под силу было удерживать диктаторским режимам. И сейчас там, где у власти устойчивые позиции — в Иордании, Саудовской Аравии, Марокко, Катаре, Омане, ОАЭ — бунтарскому духу улицы не удастся опить своим пьянящим ароматом достаточные для вспышки протеста массы. «Арабская улица» становится носителем идеи «арабской весны» там и тогда, когда не просто разительным оказывается контраст улицы и дворцов, а когда дворцы не в состоянии убеждать далее улицу, что они составляют с ней единое целое. Однако, как справедливо пишет Расас Мухаммед Сейид, «улица есть улица. И, несмотря на информационный и технологический прогресс, остается пыльной, разбитой, неухоженной неуправляемой магистралью ярости, чьи грозные проявления бунтарства и непокорности на протяжении столетий вселяли ужас на весь Ближний Восток. Непредсказуемая вспышка народного возмущения, не находящая выхода в речах с трибун в приличных и просторных конференц-залах, как это принято в Европе, выливается на улицы, площади, в скверы, теряя демократический настрой и превращаясь в силу анархическую, разрушительную»<sup>2</sup>.

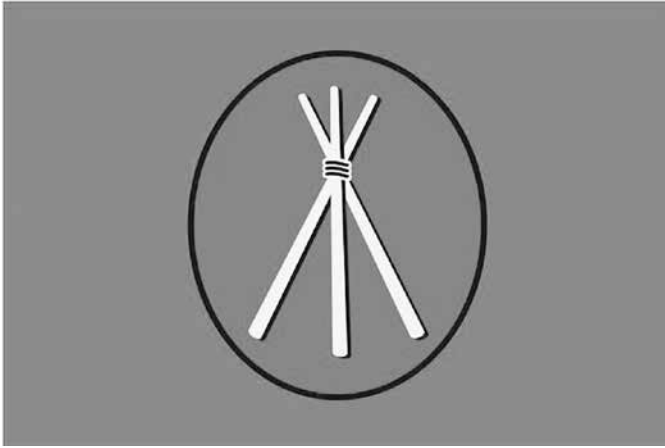
Возможно, именно в пыли, разбитости, неухоженности лежат истоки той неуправляемой этой магистралью ярости, которая просто не может быть выплеснута с такой же силой негодования на улицы других регионов. Но когда улицы западных городов теряют своих коренных

---

<sup>1</sup> Жижек С. Нам пора начать мыслить [Электронный ресурс]. URL: <http://liva.com.ua/zizek-science.html>

<sup>2</sup> Расас Мухаммед Сейид. Что такое «арабская улица»? [Электронный ресурс]. URL: <http://navoine.ru/arabskaya-ulica.html>



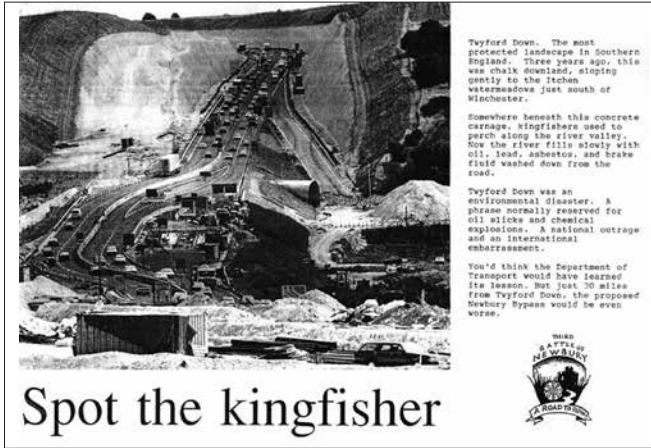


Флаг eco-warriors

жителей, носителей европейской культурной традиции, а на их место приходят мигранты, то они частицу своей «арабской улицы» воспроизводят во всех ее аспектах, включая протестный.

Нельзя не учитывать фактора спонтанности уличного протеста. Спонтанность вообще является характеристикой процессов, происходящих на улицах, вызванных самой сутью этой части пространства, побуждающих самодеятельность и креативность. Поэтому уличный протест в отличие от социального протеста трудящихся, борющихся за свои права, так сложно предсказать.

Своеобразной формой уличного протеста является протест против строительства улиц, прокладки дорог. В конце 1980-х гг. министерство транспорта Великобритании запланировало трассу-дублер шоссе из Лондона на юго-запад Англии. Старое шоссе давно не удовлетворяло современным требованиям, проходя через многие населенные пункты. Одним из них оказался Ньюбери. Чтобы новое шоссе А34 могло обойти город, был спроектирован объездной путь Newbury Bypass, а затем выяснилось, что дешевле и проще всего проложить дорогу прямо через лес, расположенный рядом с городом. В развернувшемся протестном движении приняли участие сотни человек. Демонстрации вылились в стычки с полицией, многие демонстранты были арестованы. В этой борьбе проявили активность борцы за экологию (англ. *eco-warriors*), лидером которых выступил Дэниел Хупер, более известный по своему прозвищу Swampy (буквально — болотный, можно перевести и как — создающий трудности, непростой).



## Spot the kingfisher

Листовка британских экологов «Попробуй увидеть здесь зимородка»

Протестующие вырыли настоящую подземную крепость под деревьями. И, когда строительная техника стала приближаться к лесу — забаррикадировались под землей. Известно, что полицейские использовали даже газовую атаку против «экологического подземелья». В итоге под давлением общественности, транспортники вынуждены были принять серьезные природоохранные действия.

И уличный праздник, и уличный протест являются частями истории часто одной и той же улицы. В последнее время все больше и больше исто-



Музей одной улицы, Киев

рических объектов попадает под внимание тех, кто занимается их музеефикацией. В мире появился Музей одной улицы. Он посвящен Андреевскому спуску — одной из древнейших артерий Киева. Музей буквально переполнен различными старинными рукописями, документами, фотографиями и предметами быта прошлого, всем, что хоть как-то относится к людям, населявшим Андреевский спуск, и их домам. Музей одной улицы в 2002 году стал номинантом Европейского музейного форума.

В 1957 году на советские киноэкраны вышел комедийный фильм «Улица полна неожиданностей». С тех пор содержание фильма забылось, а название сохранилось в памяти многих поколений. Потому что оно очень точно отражает понимание того, что даже знакомая улица, на которой родился и вырос, улица, по которой каждый день утром идешь на работу, а вечером возвращаешься домой, никогда не бывает одинаковой. И вечная изменчивость улицы — это лишь одна из характеристик, доставшихся ей от дороги, также постоянно бегущей куда-то и уводящей всех, кто оказывается на ней вдаль, если не в реальности, то в мечтах.

## Глава 5. Мосты — соединение дорог и судеб

Из всего, что воздвигает и строит человек, повинуюсь жизненному инстинкту, на мой взгляд, нет ничего лучше и ценнее мостов.

*Иво Андрич<sup>1</sup>*

В романе американского писателя Торнтон Уайлдера «Мост короля Людовика Святого» описано, как мост разламывается, скинув в пропасть пятерых путников: «В полдень в пятницу 20 июля 1714 года рухнул самый красивый мост в Перу и сбросил в пропасть пятерых

---

<sup>1</sup> Андрич Иво (Andrić Ivo, 1892–1975), югославский прозаик, поэт и дипломат. Начинает дипломатическую карьеру с представления в Европе Королевства сербов, хорватов и словенцев (КСХС). В 1939 году назначен послом Югославии в фашистской Германии, и оставался в Берлине вплоть до начала германского вторжения в Югославию в апреле 1941 года. Переехал в Белград за несколько часов до первой бомбардировки югославской столицы. Практически все время немецкой оккупации Югославии находился под домашним арестом в своей белградской квартире, не имея возможности принимать участие в Сопротивлении. В это время он создает свои лучшие произведения («Мост на Дрине», «Травницкая хроника», «Барышня»). Все три части этой трилогии увидели свет лишь в 1945 году Лауреат Нобелевской премии по литературе 1961 года.

путников. Мост стоял на горной дороге между Лимой и Куско, и каждый день по нему проходили сотни людей. Инки сплели его из ивняка больше века назад, и его показывали всем приезжим. Это была просто лестница с тонкими перекладами и перилами из сухой лозы, перекинутая через ущелье. Копей, карсты и носилки приходилось спускать вниз на сотни футов и переправлять через узкий поток на плотах, но люди — даже вице-король, даже архиепископ Лимы — предпочитали идти по знаменитому мосту короля Людовика Святого. Сам Людовик Святой французский охранял его — своим именем и глиняной церковкой на дальней стороне. Мост казался одной из тех вещей, которые существуют вечно: нельзя было представить себе, что он обрушится. Услышав об этой катастрофе, перуанец осенял себя крестным знаменем и мысленно прикидывал, давно ли он переходил по мосту и скоро ли собирался перейти опять. Люди бродили как замороженные, что-то бормоча, им мерещилось, будто они сами падают в пропасть»<sup>1</sup>. И монах по имени Юнипер, который должен был ступить на этот мост следующим, вместо того, чтобы благодарить судьбу за спасение, задается вопросом: «Почему эти пятеро?» И чтобы дать ответ на этот вопрос, брат Юнипер предпринимает попытку изучить жизнь тех, кто перед ним погиб на рухнувшем мосту. Мост — всегда символ не только перехода, но еще и испытания.

В мифопоэтической традиции мост выполнял функцию связи отдельных сакральных пространств. Он был самой сложной, ответственной и неизведанной частью пути от одного пространства к другому. Сама история человечества может быть представлена как путь, который требовалось проложить через незнакомую часть мира. И тогда такое понимание истории совпадает с логикой строительства мостов, без которых переход через различные препятствия был бы невозможным. Во многих мифах, преданиях и сказках мост строится на глазах героя или же он сам создает мост из сакральных предметов, пуская вдаль стрелу, бросая на другой берег веревку и т. д. Часто такой мост отличался непрочностью и разрушался, едва герой достигал желаемого места. Поэтому, чтобы закрепить мост и дать возможность вернуться герою и его спутникам тем же путем назад или помочь тем, кто пойдет той же дорогой, требовалось закрепить с помощью ритуала построенный мост. Отсюда пошел обычай отмечать границы моста какими-либо знаками, охраняющими вход и выход с моста. Это могли быть сторожевые псы, грифоны, львы.

---

<sup>1</sup> См.: *Уайлдер Т.* Мост короля Людовика Святого [Электронный ресурс]. URL: <http://lib.ru/INPROZ/UAJLDER/bridge.txt>

Образ моста настолько прочно вошел в систему геополитических представлений, что даже один из самых загадочных исторических мостов не является мостом в прямом смысле слова. Это — Адамов мост (англ. *Adam's Bridge*), вереница отмелей и коралловых островков протяженностью 30 миль между полуостровом Индостан и островом Шри-Ланка. Но, согласно летописям, в этом месте был пешеходный мост вплоть до конца XV в. н.э., когда был разрушен штормом, вызванным землетрясением. Брамины называют Адамов мост — мостом Рамы или мостом Налы. По индийскому эпосу Рамаяна, он был сооружен искусственно по приказу императора Рамы. Его строительство велось под руководством Налы — сына легендарного божественного зодчего Вишвакармана — силами подданных и союзников Рамы, включая армию обезьян. По этому мосту войска Рамы переправились на Шри-Ланку для сражения с ее правителем — демоном Раваной, похитившем возлюбленную Рамы — Ситу. По мусульманской легенде, именно по этим отмелям Адам был изгнан из рая, располагавшегося на острове Шри-Ланка. В настоящее время правительством Индии разработан проект по углублению судоходной части между Индией и Шри-Ланкой, что позволит экономить до 30 часов плавания судов вокруг острова (около 400 км). Противники проекта сформировали движение за сохранение моста как исторического наследия страны.

Государство уже в древние времена уделяло особое внимание строительству мостов и дорог. Материалом для строительства мостов служили деревья, камни, а могли мосты состояться временно, для каких-либо, чаще всего военных, нужд. Уже ассирийцы умели строить прочные мосты, чаще всего деревянные, но иногда и каменные. Синахериб, царь Ассирии в 705–681 гг. до н.э., сын Саргона II, построил против городских ворот, посередине Вавилона, мост из плит известняка, для того чтобы проезжать по нему в своей царской колеснице. Геродот сообщает, что этот мост был построен из неотесанных камней, скрепленных железом и свинцом.

По мостам, сделанным из бесчисленных кораблей, Александр Македонский организовал переправу через Геллеспонт (Дарданеллы), а Юлий Цезарь — через Рейн. По некоторым сведениям, каменные мосты со сводчатыми арками существовали в Междуречье уже VII в. до н.э. Древнейшим из дошедших до нас считается мост Фабриция в Риме, построенный в I в. до н.э.

Начало Римской империи совпало с невиданным подъемом архитектуры и строительства. Римский историк Секст Юлий Фронтин писал о том, что акведуки являются главными свидетелями величия им-

перии<sup>1</sup>. И тогда обнаружилось, что, как и другие виды искусства, архитектура могла успешно служить интересам политики. После введения в строительную технику цемента и заливки стен основой конструкций стали арка и свод. Именно арочный метод облегчил строительство таких грандиозных акведуков, как Пон дю Гар вблизи Нима или акведука в Сеговии, а также моста через реку Тахо рядом с Алькантрой. Строительство мостов требовало основательных знаний, но одновременно оно являлось и особым ритуалом.

Из римской истории пришло к нам выражение «Жечь мосты», обозначающее принятие ответственного решения, отказавшись от возможности вернуть все обратно. Считается, что выражение произошло от английской поговорки — «Не сжигай за собой мосты». Но поговорка отразила практику военного дела. При продвижении войск вперед при наступлении не рекомендуется сжигать за собой мосты, чтобы оставить себе путь для вдруг возможного отступления. Теодор Моммзен в книге «История Рима» (в изложении князя А. Горчакова, 1908) описывает обычай древнего народа гельветов сжигать свои жилища перед наступлением на врага, чтобы у них не было обратного пути — «Поэтому только что прибывший в Галлию новый наместник, Цезарь, решил воспротивиться движению гельветов, и, когда они весной 58 года сожгли свои жилища — чтобы сделать себе отступление невозможным — и в количестве свыше 360 000 человек двинулись в Галлию, он задержал их на переправе через Рону, хотя имел под своим начальством в этот момент всего один легион»<sup>2</sup>.

Считается, что строители мостов — «мостовщики» — представляли не только профессиональную, но и конфессиональную группу<sup>3</sup>. Эта группа входила в жреческий корпус. Так было у древних пруссов. А некоторые исследователи считают, что и должность верховного жреца в Древнем Риме Великого Понтифика (*Pontifex Maximus*) восходит к идее создания мостов. Тогда и периоды пребывания римских пап на Святом Престоле — понтификаты — следует рассматривать как периоды перехода через своеобразный временной мост. По крайней мере,

---

<sup>1</sup> Цит. по: Устинов В.П. Мосты как свидетельство цивилизации [Электронный ресурс]. URL: <http://sved.siberia.net/magazine/>

<sup>2</sup> Моммзен Т. История Рима [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gumer.info/bibliotek\\_Buks/History/Момм/index.php](http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/History/Момм/index.php)

<sup>3</sup> См.: Топоров В.Н. Мост / Мифы народов мира. Энциклопедия: В 2 т. Т. 2. М., 1982. С. 176; Molé M. Daena, le pont Cînvat et l'initiation dans le Mazdéisme // Revue de l'histoire des religions. 1960. Т. 157. № 2.

применительно к длительному понтификату Иоанна Павла II такое сравнение выглядит вполне оправданным.

Связь высокой степени посвящения с мостом может быть объяснена тем, что в ряде традиций именно по мосту души умерших попадают в рай. Самым ранним таким символом стал мост Чинват (Чинвато-перето — Переход-разлучитель) в иранской мифологии. Чинват выстроен не из камня или дерева, а из лучей света. Одним концом своим он опирается на высочайшую вершину Хара Березайти. В зороастризме распорядителем судеб людей на мосту Чинват становится Заратустра. Позже Митра и другие боги на «мосту судебного разбора» вершили суд над душами умерших. Под стопой грешника Чинват становится узким, «как лезвие бритвы». А праведнику он кажется шириной «в девять копий или двадцать семь стрел»<sup>1</sup>.

В разных странах мосты имели своих покровителей — святых. В жизни каждого из них обнаруживалась особая связь с мостом, переправой. Святого Бенедикта (Бенезе) Авиньонского (1184) обычно во Франции обычно зовут «Крошка Бенезе — Мостостроитель». Однажды во время солнечного затмения он услышал голос во тьме, который повелел ему построить мост через реку в Авиньоне, более того, голос повторил повеление трижды. Бенезе пришел в Авиньон, пробился к епископу и получил его благословение. Проект моста поддержали несколько состоятельных горожан. В 1177 году строительство началось, а в 1189 году был основан Орден Мостостроителей, покровителем которого, как и вообще всех мостостроителей стал почитаться Святой Бенезе. Мост долгие годы служил единственной стабильной переправой через Рону между Лионом и Средиземным морем. Рождение идеи единой было бы немислимым без возникновения европейской сети дорог, пролегающей даже через непроходимые места. Возведение в 1237 году первого подвесного моста, открывшего кратчайший путь из Германии в Италию через ущелье Сен-Готард, было делом рук человеческих, но в представлениях человека XIII в. оно никогда бы не осуществилось без помощи Свыше.

В западно-христианской иконографии святого, имя которого буквально переводится как «Христоносец», изображают как великана, несущего на своих плечах Младенца Христа. В своде житий XIII столетия — «Золотой легенде», — составленном доминиканским монахом Иаковом Ворагинским, сказано, что Христофор (тогда он носил другое имя) работал на речной переправе. Когда он однажды переносил че-

---

<sup>1</sup> См.: *Лелеков Л.А.* Чинват // Мифы народов мира. Т. 2. С. 629.

рез реку ребенка, то ощутил невыносимую тяжесть, будто держит весь мир. Оказалось, что великан несет не только мир, но и Того, Кто его сотворил: в виде ребенка Христофору явился Сам Христос. С тех пор его имя стало Христофор, «несущий Христа». Именно так этого святого изображали Босх, Витц, Дюрер и другие мастера. Но были и другие изображения Христофора, например, с собачьей головой. Поэтому почитание этого святого в «Похвале глупости» критиковал Эразм Роттердамский. А значительно позже, в 1969 году, из-за недостатка реальных свидетельств о существовании Христофора, в том числе отсутствия места погребения, день его поминовения был понижен Ватиканом до уровня местночтимых праздников. Но этот святой по-прежнему особенно чтится в Испании, где считается покровителем путешествующих, паромщиков, мостостроителей, мореплавателей. Разумеется, можно говорить о символичности того, что открывателя Нового Света для европейцев звали Христофором, ведь после плавания Колумба установился мост между Европой и Америкой.

По всей Восточной Европе рядом с мостами можно увидеть фигуру монаха с распятием в руке. Это святой Ян (Иоганн) Непомук. Карл IV заложил первый камень в основание будущего Карлова моста в Праге 9 июля 1357 г. в 5 часов 31 минуту. Таким образом, момент основания моста образует палиндром 1-3-5-7-9-7-5-3-1. В 1393 году по приказу короля Вацлава IV он был арестован, подвергся пыткам, возможно из-за того, что отказывался раскрыть королю тайну исповеди королевы, и был сброшен в мешке во Влтаву. На мосту есть вмурованный в перила крест и два медных гвоздя, указывающие на место, с которого святой был сброшен в реку. Каковы были причины королевского гнева, истории достоверно не установили. Ян Непомуцкий является покровителем Праги и всей Чехии, ордена иезуитов, небесным покровителем исповедников, покровителем мостов и оберегает от наводнения.

Строительство мостов, поддержание их в порядке было отнюдь не только сакральной функцией. Эта деятельность требовала специальных знаний. Поэтому старейшим в мире гражданским инженерным учебным заведением стала Национальная школа мостов и дорог (фр. *École nationale des pontset chaussées*), основанная в 1747 году. Интересно, что школа существует и в настоящее время и является самостоятельным подразделением Парижского технологического института (*ParisTech*), а важность подготовки специалистов данного профиля подчеркивается тем, это подразделение готовит только магистров и докторов наук.

На Руси также власти были озабочены проблемой строительства мостов. В Древней Руси существовала особая натуральная повинность



по строительству и содержанию дорог, которая так и называлась мостовщина. Но это мог быть и сбор мостовых денег, естественно, на те же нужды. А пошлина за провоз товаров по мостам, также определяемая как мостовщина, была отменена в России только в 1754 году.

В топонимике упоминание мостов отнюдь не редкость. Конечно, такие прямые указания на связь поселения с мостом, как Мостар, Мост (город в Чехии на реке Билина), Замостье в Польше или Мосты (город в Гродненской области на реке Неман), не так уж много. Однако если вспомнить не только славянские, а латинские или германские корни слова «мост» (*pons [pontis], bridge, brücke*), то мы поразимся обилием географических названий, указывающих на связь населенного пункта с переходом через реку. Можно вспомнить город Понтуаэ во Франции, который расположен на реке Уаза севернее Парижа, Оснабрюк в Германии, Инсбрук в Австрии, Брюгге в Бельгии. По такому же принципу назывались населенные пункты в странах Востока — Кёпрю в Турции или Эль-Кантара в Египте. Причем многие топонимы давно сами воспринимаются как символы, например, Кембридж. Однако сейчас, когда мостов стало несравненно больше, они, как правило, не являются основой для образования топонима, потому что не город возникает у моста, а наоборот.

Кроме географии, мифологии и религии идея моста как единства связи и развития, устойчивости и неустойчивости получила отражение в обыденной жизни, прежде всего в обрядах. В канун Нового года упоминание мостов в колядках объяснялось необходимостью с помощью ритуала минимизировать ожидаемые на стыке старого и наступающего года неприятности. В фольклоре строительство мостов ассоциируется и борьбой с чудовищами, и с посещением верхнего или нижнего миров. Имеются и гораздо более прозаические упоминания мостов. В музыке мостиком называют устройство, позволяющее удержать скрипку на плече.

Надо отметить, что многие названия самих мостов стали весьма символическими, например, знаменитые венецианские мосты «вздохов» и «поцелуев».

Мост может восприниматься как символ воплощенной мечты. В таком прочтении необходимо рассматривать знаменитый мост «Золотые ворота» через одноименный пролив. Сан-Франциско (США). Даже время строительства, совпадающее с завершением Великой депрессии (мост начали строить в 1933 году и завершили четыре года спустя) символизировало возможность реализации «американской мечты».

Образ моста как знакового места встреч и расставаний прочно вошло в мировую культуру. У многих народов считалось, что расставить-



Мост Понте Веккио во Флоренции. Италия

ся с близким человеком возле моста означало расставаться навсегда. На одном из самых известных мостов в мире Понте Веккио (итал. *Ponte Vecchio* — старый мост) во Флоренции встретились и расстались Данте и Беатриче. Но разве они расстались навеки?

А вот в популярном русском романсе «Костер» возлюбленные прощаются на мосту, как им кажется, навсегда. Во время Первой мировой войны в Великобритании сложилось поверье, что для того, чтобы не накликать беду нельзя беседовать, проходя под железнодорожным мостом. Об этом убеждении, наиболее распространенном в Уэльсе, писал даже Герберт Уэльс<sup>1</sup>. Психологи объясняют это суеверие тем, что у диких народов любой предмет над головой вызывал суеверный ужас. И представление об опасности, исходящей от сооружения над головой передалось людям и с более развитой культурой. Поэтому не случайно в фильме «Мост Ватерлоо» мост становится местом и встречи, и трагического прощания героев. А в советском фильме о легендарном разведчике «Мертвый сезон» на мосту происходит передача разведчиков двух противоборствующих в годы холодной войны сторон. Это не вымышленный, а реальный мост между Западным Берлином и Потсдамом — Глиниккер-брюкке (после Второй мировой войны мост переименовали в Мост мира), и основа сюжета реальная — 10 февраля 1962 г. советского разведчика Рудольфа Абеля, так и не назвавшего собственного истинного имени, поменяли на Гэри Пауэрса, пилота самолета-шпиона

---

<sup>1</sup> См.: Энциклопедия суеверий. М.: Миф, Локид, 1995. С. 270.

U2, сбитого над Уралом двумя годами раньше. И в то же время при всей реальности происходящего единственная очевидица операции журналистка «Reuters» Аннет фон Брокер писала о ней так: «Статическая сцена, мистическая. Две категории жителей нашей планеты в зимних пальто стоят на мосту, разделенные белоснежной чертой, олицетворяющей стальной занавес. Потом, в одинаковый миг, они начинают перемещаться, садятся в лимузины со шторками на окошках и срываются с места, как ракеты»<sup>1</sup>. Впервые широкой публике это место указал бывший адвокат Абея Джеймс Донован в 1964 году в своей книге «Незнакомцы на мосту», а затем мост фигурировал в кинофильме, снятом через четыре года<sup>2</sup>.

Все эти образы отразили понимание того, что мост является не только символом соединения, но и местом испытания. Не случайно во всем мире большое количество самоубийств происходит именно на мостах. Один из лондонских мостов был местом самых частых самоубийств, однако, после того как власти британской столицы распорядились перекрасить его в зеленый цвет, число совершаемых на нем самоубийств уменьшилось втрое.

Идея моста как символа перехода накануне крупных общественных перемен находила воплощение и художественных манифестах. Например, так называлось объединение немецких художников-экспрессионистов, располагающееся в Дрездене в 1905–1913 гг. (*Brücke*)<sup>3</sup>. Интересно, что «мостовцы» работали вместе, в одной мастерской, практически жили коммунально. Члены этого объединения выражали недовольство существующим в Германии порядком в нарочито грубых, искаженных формах. Но были ли их картины искажением действительности или же художники могли так передать ощущение надвигающейся катастрофы, какой и стала Первая мировая война? Вместе с тем специалисты считают, что «мостовцам» все же удалось построить мост в будущее, так как они стали предшественниками экспрессионизма. Но в реальной жизни после 1933 года их искусство было определено как чужеродное,

---

<sup>1</sup> Лимузины КГБ на «мосту интриг» [Электронный ресурс]. URL: <http://anons-smi.ru/news/limuziny-kgb-na-mostu-intrig>

<sup>2</sup> Данный обмен не был единственным обменом, совершенный в годы холодной войны на этом же самом мосту. 13 июня 1985 г. был осуществлен размен 23 агентов, завербованных США, на польского разведчика Марианна Захарского и трех его сослуживцев, а затем чехословацких разведчиков Карела и Ханы Кочеров — на Анатолия Щаранского, диссидента, затем, бывшего министром внутренних дел Израиля.

<sup>3</sup> См.: Толстова А. Варвары с мостом // Коммерсантъ-Власть. 2008. № 35. С. 48.



Бруклинский мост в Нью-Йорке. США

а в 1937 году картины художников группы «Мост» попали на печально известную выставку «Дегенеративное искусство» в Мюнхене.

Многие мосты с полным правом можно назвать символами тех городов, где они расположены. Безусловно, символ Нью-Йорка — Бруклинский мост (англ. *Brooklyn Bridge*), соединяющий Бруклин с Манхэттеном. Творению инженера Джона Реблинга уже около 130 лет. В начале 2006 г. рабочие, проводившие ремонт Бруклинского моста, обнаружили секретное бомбоубежище, созданное в 1950-е гг., в самый разгар холодной войны. Вход в него был замаскирован в стене опоры моста со стороны Манхэттена. В тайнике были найдены значительные припасы — 350 тысяч металлических банок с галетами, произведенных в 1962 году. Именно в это время начался Карибский кризис. Над миром нависла угроза ядерной войны. Другие запасы в тайнике датированы 1957 годом, когда СССР запустил первый искусственный спутник Земли. Также были обнаружены воздухоочистительные установки, одеяла, наборы для медицинской помощи. На хлопчатобумажных одеялах было написано: «Использовать только в случае нападения врага»<sup>1</sup>.

Символ моста прочно вошел в политический лексикон многих народов. То, что река разделяет соперников, было замечено в древности. Поэтому так важно было в налаживании сотрудничества строить мосты между берегами. Порой такие мосты были чисто символическими.

---

<sup>1</sup> См.: Зимина В. Американцы замуравывают галеты в опоры мостов // Утро.ру. 2006. 22 марта.

Встречи политических лидеров на середине реки — даже без моста — было шагом к сближению сторон. После разгрома Наполеоном русской армии при Фридланде 14 июля 1807 г. обе армии стояли на разных берегах Немана. 25 июля Наполеон и Александр I встретились на плоту, поставленном посредине реки, и около часу беседовали с глазу на глаз в крытом павильоне. После этого был заключен Тильзитский мир. После завершения наполеоновских войн один из мостов Парижа был назван в честь русского императора Александра I. Этот мост во многом знаменовал начало новой эпохи — европейского «концерта наций».

Другой пример, когда центр реки, где заключалось важнейшее политическое соглашение, достигался без помощи моста, относится к близкому времени. Официальное начало Шенгенского процесса было положено 14 июня 1985 г., когда государственные секретари от имени правительств Бельгии, Люксембурга, Нидерландов, Франции и Германии подписали соглашение «О постепенной отмене проверок на общих границах». Этот акт был организован в весьма символическом месте — близ города Шенген в Люксембурге на лодке «Princess Marie Astrid» на середине реки Мозель, протекающей на границе Люксембурга и Германии, недалеко от Франции<sup>1</sup>.

Во все времена мосты представляли собой стратегические объекты. Их строили в стратегических целях и в этих же целях охраняли. Атмосферу напряженности в связи со строительством мостов в военное время прекрасно передает фильм «Мост через реку Квай» (англ. «*The Bridge on the River Kwai*»), ставший экранизацией романа Пьера Буля. В фильме, получивших семь премий «Оскар» показано, как во время Второй мировой войны группа британских военнопленных попадает в японский лагерь в бирманских джунглях, где их вынуждают выполнять приказ японского командования к строго определенному сроку построить мост через реку Квай. Чтобы ускорить строительство начальник лагеря военнопленных соглашается на то, что командовать английскими пленными будут английские офицеры. Воспользовавшись очередной годовщиной победы Японии в Русско-японской войне, он объявляет амнистию всем в лагере, что заставляет уже английских офицеров только ужесточить режим работы на стройке. Но в это же время отряд британских командос планирует операцию по взрыву строящегося моста. После серии драматических событий отраду удается выполнить поставленную задачу. В оригинальной книге Буля одному из пленных офицеров, организующих строительство, все же удает-

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.bbc.co.uk/worldservice/theneweuropa/wk22.htm>

ся помешать взорвать мост: поезд подрывается на одном из резервных зарядов, установленных диверсантами, но мост остается невредимым. И то, и другое произведение — вымысел, но сила художественного вымысла в том, что он передает сущность политических символов порой ярче, чем любой документ.

Мосты — важнейший стратегический объект. Рекомендации по захвату мостов вошли в азбуку всех повстанческих движений. Но сейчас мосты становятся и объектом террористических угроз. Самая крупная катастрофа из-за теракта произошла в 2002 году в Индии, когда был подорван железнодорожный мост через реку Дхава, и было убито более ста человек.

Современная политическая жизнь актуализирует проблему мостов как в их символическом, так и в прямом, т. е. строительном смысле. Это подтверждается значимостью восстановления системы мостов, которая была разрушена во время военного конфликта летом 2006 г. между Израилем и Ливаном. Половина территории Ливана занята горами, а поэтому без мостов коммуникации между отдельными районами крайне затруднительны. До войны в Ливане, территория которого приблизительно в четыре раза меньше территории Московской области, было 120 мостов. А во время израильских обстрелов было частично или полностью разрушено 77 мостов<sup>1</sup>. Понятно, что для нормализации жизни в стране восстановление мостов стало иметь первостепенное значение. Уже через два дня после того, как было объявлено о прекращении огня, бывший премьер-министр Ливана Наджиб Микати, основатель телекоммуникационной империи «Mikati Group», заявил о намерении финансировать восстановление моста Мадфун, одного из четырех важнейших мостов, полностью разрушенных в период конфликта. Примеру Микати последовали и другие ливанские предприниматели. Это и владеющая активами в строительных корпорациях семья убитого в 2005 году бывшего премьер-министра Рафика Харири, и легендарное «Casino du Liban», и группа «Byblos Bank». К ливанским предпринимателям присоединились иностранцы. По сообщениям ливанской газеты «The Daily Star», к середине октября 2006 г. восстановлением 40 из 60 полностью разрушенных мостов занялись частные инвесторы<sup>2</sup>. Но это говорит, прежде всего, о необходимости мостов для возрождения экономической жизни в стране.

---

<sup>1</sup> См.: *Кудашкина Е.* Ливан наводит мосты // Ведомости. Недвижимость. 2006. № 10(34). С. 36.

<sup>2</sup> Там же.



Старый мост в Мостаре. Босния и Герцеговина

А вот об особой значимости мостов в современной мировой политике свидетельствует тот факт, что к восстановлению мостов в Ливане активно подключились международные миротворческие силы UNIFIL. В конце октября 2006 г. было торжественно открыто движение по мосту Дамур, расположенному в 20 км к югу от Бейрута<sup>1</sup>. Этот мост связывает север и юг Ливана. Он был восстановлен специалистами 100-го отдельного мостового батальона Министерства обороны Российской Федерации. Наличие такого подразделения, безусловно, указывает на важную роль мостов в послевоенном восстановлении. А всего девять мостов за очень короткое время были реконструированы российскими миротворцами.

Здесь вполне уместно упомянуть о еще одном мосте, также разрушенном во время одного из самых затяжных и кровавых конфликтов последних десятилетий — конфликта в бывшей Югославии. Тогда был разрушен мост, построенный в XVI в. через реку Неретва, находящийся в городе с символическим названием — Мостар. Его восстановление стало знаком урегулирования обстановки в Боснии и Герцеговине, о чем уже говорилось выше.

Группа американских и британских строителей, рассматривала возможность построения моста через Гибралтарский пролив. Такой мост должен был стать самым высоким (свыше 900 м) и самым длинным,

---

<sup>1</sup> См.: Наше время. 2006. № 17. 1–7 нояб.

15-километровым, из существующих мостов в мире. Фантаст Артур Кларк описал подобный мост в романе «Фонтаны рая» (англ. «*The Fountains of Paradise*», 1979). Однако политические реалии, связанные с Twitter-революциями в Северной Африке, ростом числа желающих из стран этого региона всеми возможными и невозможными средствами добраться до Европы, отодвигают время воплощения проекта моста через Гибралтар.

Отмечая роль моста как особого геополитического символа, важно учитывать, что иногда целые пространства или страны играли роль геополитического моста. Наиболее часто применение геополитического образа мост можно встретить по отношению к России, которая выступает и как мост между Востоком и Западом, и как мост между Европой и Азией. Конечно, то состояние перехода, преодоления препятствия, которое связано с символикой моста, во многом обусловило и особенности геополитической самоидентификации России.

К образу моста как к символу соединения часто обращаются политики, используя для этого все возможные каналы, среди них и информационный. Примером здесь может служить открытие в США исламского телевизионного канала «Bridges» уже после трагических событий 11 сентября 2001 года. Этот же символ вполне пригоден и для финансов, поскольку для дизайнера банкнот евро были избраны стилизованные изображения мостов Европы.

Подлинное начало эпохи глобализации также символизирует мост Мийо (фр. *le Viaduc de Millau, viaduc*, происходит от лат. *via* — дорога, путь, *duco* — веду) во Франции. Мост пересекает долину Тарн вблизи города Мийо в ее самой нижней точке, связывая плато Ларзак с Красным плато, и проходит по внутренней стороне периметра природного парка Большое плато. Именно в этих местечках чаще всего собирались европейские антиглобалисты.

Мост Мийо — вантовый автодорожный мост, это виадук. Виадук полагается на пересечении дороги с глубоким оврагом, ложиной, горным ущельем. Виадуки обычно строятся там, где отсыпать насыпь экономически нецелесообразно, так же как в случае с эстакадой, с той лишь разницей, что эстакада проходит, как правило, над равниной, поймой реки или другой достаточно ровной поверхностью.

Авторами проекта моста Мийо явились французский инженер Мишель Вирложе, известный благодаря уникальному проекту второго по протяженности вантового моста в мире — моста Нормандия, и английский архитектор Норман Фостер, также автор проектов аэропорта в Гонконге и реставрации здания Рейхстага в Берлине. Это самый высо-





Виадук Мийо. Франция

кий транспортный мост в мире, одна из его опор имеет высоту 341 м — немного выше, чем Эйфелева башня, и всего на 40 м ниже, чем «*Empire State Building*». Мост был торжественно открыт 14 декабря 2004 г. Президентом Франции Жаком Шираком и через два дня по нему началось движение. Виадук Мийо состоит из восьмипролетного стального дорожного полотна, поддерживаемого восемью стальными колоннами. Дорожное полотно, имеет длину 2460 и ширину 32 метра. Высота колонн варьируется от 77 до 246 метров<sup>1</sup>. А дорога имеет небольшой уклон в 3%, спускаясь от юга к северу, и кривизну радиусом 20 км, чтобы дать водителям лучший обзор.

В Китае идет возведение самого длинного моста в мире, который соединит Гонконг с портами Макао и Чжухай. Общая длина сооружения составит почти 50 км, 35 из которых протянутся над морем. Таким образом, мост станет самым длинным морским мостом в мире. Пока самый длинный мост находится на востоке Китая в заливе Ханчжоувань длиной в 36 километров. Он был открыт в мае 2008 г., чтобы сократить путь из Шанхая до промышленной зоны Нинбо. Как уверяют проектировщики моста, его конструкция выдержит сильнейшие порывы ветра, землетрясения, тайфуны и штормы.

Порой строительство и не столь протяженного и сложного моста можно назвать знаковым, особенно, когда оно затрагивает историче-

---

<sup>1</sup> URL: [www.newsru.com](http://www.newsru.com)

ские города, как, например, Венецию. В Венеции около четырехсот мостов, но до последнего времени только по трем из них можно было перейти с одного берега Большого канала на другой. И вообще до XX в. через Большой канал переходили только по мосту Риальто — одному из символов Венеции, — построенному в 1591 году. Поэтому строительство четвертого моста, естественно, встретило противодействие защитников исторического облика города. Но, можно сказать, что мост соединяет не только берега, но и времена, а потому решение все-таки было принято в пользу строительства моста<sup>1</sup>. И в то же время реакция сторонников исторического облика Венеции вполне понятна. Точно такая же реакция была и у других защитников исторических пейзажей. Изменения в привычном ландшафте привлекали не меньшее внимание. Например, Клод Моне пять раз рисовал железнодорожный мост в парижском предместье Аржантей, потому что вторжение в идиллический пейзаж Сены стального моста с мчащимся по нему на бешеной скорости — 25 км в час — паровозом казалось символом научно-технического прогресса.

Все приведенные примеры говорят о достижениях, которые свидетельствуют о новом этапе не только технического, но и ментального развития людей. Но неизменным осталось представление о мостах, как самой важной и ответственной части пути, которую надо пройти и отдельному человеку, и всему человечеству.

Мост становится символом связи людей разных стран, разных культур. Свою роль телемосты сыграли и в окончании холодной войны. Мало, кто помнит, что первый телемост 5 сентября 1982 г. между Москвой и Лос-Анджелесом был проведен без ведущих. Это была живая встреча людей разделенных огромным расстоянием. Так о ней рассказывал один из организаторов телемоста Ю.С. Гусман: «Это было чудо. У нас посреди студии стоял киноэкран, обычный такой, как в школе. Мы ждали, пели, танцевали, опять ждали, опять пели... Как вдруг начались переговоры техников, обратный отсчет и вдруг... на экране, с замедлением, появилось поле, с двумя огромными экранами, на котором что-то кричали и приветственно махали нам руками американцы. Мы приветствовали их тоже и руками, и ревом... Все в студии танцевали, пели... Мы под их музыку, они под нашу... Некоторые плакали. Это был действительно удивительный момент. Сегодня, когда в каждом компьютере есть видекамера и программа, с помощью которых можно со-

---

<sup>1</sup> См.: Над Большим каналом навис четвертый мост // Коммерсантъ-Власть. 2007. № 31. С. 44.

единиться с любой точкой земного шара этого не понять... А в 82 году все это казалось чудом»<sup>1</sup>. После этого было решено изменить формат таких международных встреч, являвшихся частью народной дипломатии. Сначала телемосты между Россией и США с советской стороны, даже, несмотря на идеологию «нового мышления», были весьма консервативны, потому что участники находились в ожидании постоянной провокации со стороны потенциального противника. Но постепенно и благодаря телемостам, и циклу 1987 года «Донахью в СССР», построенному по тому принципу «вопрос-ответ», и 1988 году ответному циклу В.В. Познера в США, эти ожидания постепенно рассеивались. Затем в истории преодоления последствий холодной войны будет много разных телемостов, но все равно значение первых таких трансокеанских контактов не с чем несравнимо.

Вряд ли можно утверждать, что холодная война в мировой политике была одноразовым явлением. В 2000 году по первому каналу государственного телевидения Чехии был показан популярный детективный сериала 1970-х гг. «Тридцать случаев майора Земана». Руководство ЧТ-1 решилось на этот показ после многочисленных опросов зрителей по всей стране, дебатов в прессе и вычисления рейтингов передач ТВ. Но сразу за художественной телеверсией последовал «комментарий» — документальная 35-минутная передача «Мост над мутной водой», героем которой стал Карел Кочер — бывший разведчик — нелегал, получивший образование в США, где изучал философию и политические науки, был одним из немногих студентов, высоко ценимых известным политтехнологом Збигневом Бжезинским, затем он работал штатным консультантом в отделе Советского Союза и стран Восточной Европы (СВЕ) Оперативного директората ЦРУ. 15 июля 1977 г. при закладке тайника офицеры КГБ арестовали сотрудницу, что и стало одной из причин провала деятельности Кочера. Но участвовать в съемках фильма о шпионском мосте, который показал канал ЧТ-1, Кочер отказался, по его мнению «Мост над мутной водой» — еще одна попытка пропаганды внушить телезрителям Чехии мысль о том, что чехословацкая разведка служила советским интересам<sup>2</sup>.

Когда в наши дни возникают очередные «шпионские скандалы», то они невольно сравниваются с провалами разведки в период холодной вой-

---

<sup>1</sup> Первый космический телемост: история из первых уст // РИА-новости. 2007. 29 окт.

<sup>2</sup> См.: *Малеванный В.* Тридцать случаев Карела Кочера // Независимое военное обозрение. 2000. 5 дек.

ны. При этом надо отдавать отчет в том, что этот период конфронтационной стабильности вообще отличался драматизмом, влиявшим на восприятие мировых реалий и политиками, и рядовыми гражданами по каждую из сторон «железного занавеса», но и то, что ни тогда, ни сейчас выход из сложных международных ситуаций не может быть передан никак иначе, чем посредством символов. И символ моста — один из наиболее ярких.

Вероятно, этим объясняется и то обстоятельство, что у многих реальных мостов, находящихся в разных частях мира, имеются одинаковые названия. Среди них наиболее распространенными являются «мост мира» или «мост дружбы». Поэтому представляется целесообразным обратиться к нескольким наиболее ярким примерам, когда уже название моста выступает своеобразным политическим манифестом, говорящим о чаяниях и намерениях сторон, соединенных таким мостом.

«Мост мира» соединяет германский и польский берега Одера, граница двух стран проходит посередине моста. В сентябре 1989 г., накануне «бархатных революций» в странах Центральной и Восточной Европы, федеральный канцлер ФРГ Гельмут Коль «не пустил» бывшего в то время президента Рихарда фон Вайцзеккера принять участие в церемонии в Гданьске, посвященной памяти начала Второй мировой войны. Официальный Бонн стремился уходить от вопроса о четком признании границы по Одери и Нейссе. Но уже через десять лет, в сентябре 1999 г., Президенты ФРГ — Иоганнес Рау — и Польши — Александр Квасьневский — приняли участие в памятных мероприятиях, обменялись символическим рукопожатием через пограничную черту на этом мосту<sup>1</sup>.

Недавний пример строительства «мостов мира» (2010) относится к пешеходному «Мосту мира», соединившему левую и правую набережные Куры в исторической части Тбилиси. Мост, возведенный итальянской компанией «Герма Стелиза» по проекту архитектора Микеле де Лука, длиной 156 метров, сконструирован из металла, стали и стекла, аи по ночам освещается тысячами маленьких ламп. «Мост мира». На открытии моста бывший Президент Грузии Михаил Саакашвили заявил, что новый мост является символическим связующим звеном между сложным прошлым страны и светлым будущим. Также, по словам Саакашвили, «стеклянный мост олицетворяет принцип развития Грузии, выражающийся в прозрачности и целеустремленности»<sup>2</sup>. Од-

---

<sup>1</sup> Григорьев Е. Встреча на «Мосту мира» // Независимая газета. 1999. 2 сент.

<sup>2</sup> Оппозиции не нравится новый «Мост мира» в старом Тбилиси // Новости — Грузия [Электронный ресурс]. URL: <http://yandex.ru/yandsearch?p=10&text=мосты%20мира&lr=213>

нако грузинской оппозицией и само строительство моста, и слова Президента были восприняты с резкой критикой в связи с тем, что историческая часть грузинской столицы нуждается в реконструкции, на которую у властей, в отличие от «висячих садов и мостов» денег нет. Поэтому оппозицией была устроена акция протеста у протеста у городской резиденции президента, заключающаяся в демонстрации фото-экспозиции, материалы которой отражали состояние домов в историческом районе Тбилиси — Авлабаре.

Возведенный в 1960-е гг. мост через реку Нарву много лет соединяет два небольших города — российский Ивангород и эстонскую Нарву. В советские годы эта переправа получила имя «Моста дружбы», а после распада СССР мост приобрел особое значение, связав не только два государства, но и Россию с Евросоюзом. Однако из-за перегрузок мост стал непригодным для прохода большегрузного транспорта, поэтому назрела необходимость его реконструкции или строительства нового моста.

Пограничный мост на реке Ялуцзян соединяет города Дандун (КНР) и Синьйяду (КНДР) назван мостом Китайско-корейской дружбы. Он — часть транспортной магистрали Пекин — Пхеньян, и одна из немногих дорог, по которым можно въехать или выехать из Северной Кореи. Интересно, что рядом с этим мостом располагается «Сломанный мост», построенный в 1909 году, поврежденных во время Корейской войны в 1950 году. Его так и не стали восстанавливать, а сейчас он стал туристической достопримечательностью с китайской стороны. На последней уцелевшей опоре установлены телескопы, и желающие могут посмотреть на Северную Корею.

В декабре 2001 г. был вновь открыт «Мост дружбы», закрытый в 1996 г. и соединяющий Афганистан и Узбекистан. С начала антитеррористической операции власти США ожидали его открытия для ускорения процесса поставок в северный Афганистан медикаментов и продовольствия.

Между Катаром и Бахрейном возводится эстакада длиной около 40 км, получившая название «Джиср аль-Махабба» (Мост дружбы). По ней пройдут железная дорога между столицами двух стран — Манамой и Дохой, линии электропередач и газопровод. После его завершения путешественникам не придется ездить из одной страны в другую через Саудовскую Аравию. Мост позволит сократить время поездки из одной страны в другую с нынешних 5 часов до 30 минут. Эстакада поможет активизировать туризм и торговлю между двумя странами, которые более 60 лет разделял территориальный спор из-за архипелага

Хувар и подводной банки Фишт ад-Дибль, на которой находится крупное месторождение газа<sup>1</sup>.

К образу моста могут обращаться и различные институты гражданского общества. Так, название «Мосты Мира» взяла основанная в 1976 году и базирующаяся в Иерусалиме, внеденоминационная христианская организация, посвященная созданию доверительных отношений между христианской и еврейской общинами, побуждая и тех и других к сотрудничеству для большего взаимопонимания и безопасности. Центр международных программ «Мост мира» Фонда Гуманитарных Связей «Полет Кондора» (Москва) ставит задачу дать возможность представителям разных стран, интересующихся историей, традициями и культурой России, познакомиться с ними в рамках международных программ. Региональные Конгрессы неправительственных организаций Совета Европы (СЕ), проходящие под эгидой Конференции международных неправительственных организаций СЕ, получили название «Мостов дружбы». В 2008 году такой конгресс принимала Пенза. Все эти примеры указывают на то, что символика моста как средства установления связи и взаимопонимания людей имеет непреходящий характер. Этот символ оказывается актуальным как для сопредельных государств, так и для простых людей, в жизни которых находится так много моментов, когда им надо выразить свои чувства, понять чувства другого человека и ответить на них.

Вероятно, мостом спокойствия, так как он позволял бы обходить морские участки Аденского залива, где велика даже в XXI в. опасность встречи с пиратами, можно бы было назвать подвесной мост, который, соединив Джибути и Йемен, прошел над Баб-эль-Мандебским проливом<sup>2</sup>. Название пролива в переводе с арабского означают «ворота слез (скорби)». Это название связано с опасностью плавания через пролив. Есть арабская легенда, утверждающая, что происхождение названия связано с разрушительным землетрясением, произошедшем в этом районе в древности. Пролив имеет большое экономическое и стратегическое значение, поскольку через него пролегает путь из Европы в Восточную и Южную Азию, а также Австралию. Не менее важно историко-культурное значение этого пути. Где-то 70–60 тысяч лет назад уровень океана был примерно на 50 метров ниже, чем в наше время, а сам пролив — на 1,2–1,4 км уже, так как Аравийская плита отдалает-

---

<sup>1</sup> URL: <http://bestbridge.ru/category/статьи>

<sup>2</sup> Низамов Е. Из Азии в Африку за полчаса // Коммерсантъ-Власть. 2008. № 28. С. 68–70.

ся от Африканской со скоростью около 2 см в год. Тогда пролив в отдельных местах напоминал цепочку отмелей, по которым древние люди форсировали пролив и расселялись за пределы Африки вплоть до Индии, Индонезии и Австралии. Поэтому мост мог бы напоминать о движении тех первых переселенцев.

Особым видом мостов служат эстакады (фр. *estacade*), являющиеся сложными инженерными сооружениями, состоящими из ряда однотипных опор и пролетов, предназначенными для размещения дороги чаще всего в городах выше уровня земли с целью обхода занятых земель или транспортных потоков. Эстакады, как правило, используют в качестве эстакадного подъезда к пролету моста, а иногда для отделения автомагистрали от городской инфраструктуры, что учитывает в строительстве линий метро. Эстакады могут быть также элементами других транспортных сооружений: пандуса, речных мостов, многоуровневых подъездных путей.

Без эстакад невозможно представить себе ни одну современную транспортную развязку.

Развязка судьи Гэрри Прегерсона (англ. *Judge Harry Pregerson Interchange*) расположена в Лос-Анджелесе и считается самой сложной транспортной развязкой в мире. Она представляет собой стековую транспортную развязку с множеством мостов, которые создают сложную сеть дорог для беспрепятственного потока трафика через автострады, соединяющие разные штаты. Развязка была открыта в 1993 году и имеет 4 уровня, а каждая из веток предназначена для определенного вида транспорта.

Заметим, что название типов транспортных развязок весьма символичны. Первые варианты наименования видов пересечения дороги, сформулированные во Франкфурте-на-Майне в 1930 году, отражали историю европейской архитектуры, и назывались готическими, барочными или



Проект моста через  
Баб-эль-Мандебский пролив



Развязка судьи Гэрри Прегерсона  
в Лос-Анджелесе. США

ренессансными. В наши дни наиболее часто встречается накопительная развязка «клевер». Любопытно, что первый патент на пересечение в виде клеверного листа был получен 29 февраля 1916 г. инженером Артуром Хале из Мериленда (США), а на практике эта развязка была в Вудбридже в Нью-Джерси США в 1928 году. Этот дорожный «клеверный лист» входит в список охраняемых памятников. Но в 2004 году в целях повышения уровня безопасности движения и увеличения пропускной способности был реконструирован в ромбовидное пересечение. Другой тип турбинной развязки, альтернативной четырехуровневой накопительной развязки, это — *«whirlpool»* (с англ. — завихрение). Обычно, турбинной развязке требуется меньше уровней, как правило, два или три, съезды развязки по спирали сходятся к ее центру. Особенностью такой развязки являются съезды с большим радиусом поворота, позволяющие повысить пропускную способность развязки в целом. Еще одним вариантом являются развязки типа «вентряной мельницы». А трехуровневую кольцевую развязку с выделенными уровнями для прямых ходов и отдельным кольцевым уровнем для смены направления движения (левый и правый повороты, разворот) из-за внешней схожести вида «сверху» развязку также называют «Кельтским крестом».

Развязки повышают безопасность на дорогах. Особым видом защиты животных стала защита от их гибели в дорожно-транспортных происшествиях, т. н. *roadkill* (с англ. — животное, сбитое автомобилем). Это печальное явление на дорогах возникло еще в начале XX века. Его тог-





Мост любви, украшенный замочками,  
в Кёльне. Германия

да еще назвали «плоским мясом» или «Шоссе-пицца». Считалось, что мясо убитых животных пригодно в употребление, появились специальные кулинарные книги для приготовления *goadkill*. Но в конце столетия отношение к этой проблеме коренным образом изменилось. Некоммерческими организациями Северной Америки в начале 2011 г. был объявлен международный дизайнерский конкурс «ARC Competition» под девизом: «Новые методы. Новые материалы. Новое мышление». Участники этого творческого соревнования проектировали «пешеходный переход» для медведей, пум, рысей, койотов, лосей, оленей и куниц на хайвее I-70 в 145 км от Денвера, месте, прозванном Берлинской стеной для дикой природы. Лучшим был признан проект, напоминающий огромное футбольное поле, перекинутое через трассу.

Такие сооружения очень романтичны. А романтика мостов более всего востребована влюбленными. Культовый итальянский молодежный писатель Федерико Мочча, автор бестселлеров «Три метра над небом», «Извини, но я зову тебя любовью», в период работы над очередным романом «Хочу тебя» долго искал в Риме место традиционных встреч влюбленных. Выяснилось, что в Вечном городе такого места, в отличие, например, от Вероны не было. И тогда он придумал это место, указав на третий фонарь на мосту Мильвио через Тибр<sup>1</sup>. Герои его

---

<sup>1</sup> См.: *Гнетий В.* Фонарь, соединяющий сердца // Независимая газета. 2007. 16 апр.

романа, Степ и Джин, клянутся на мосту в вечной любви и в качестве залога этой любви окутывают фонарь цепью и навешивают на нее замок, ключ от которого бросают в воды Тибра. Этот литературный поступок стал настолько популярным, что с момента выхода книги в свет обычай приносить клятву любви в этом месте стали поддерживать не только молодые итальянцы, но и пары из других стран. Сейчас такая традиция распространилась по всему миру.

В детстве многие из нас с упоением читали роман Ивана Ефремова «Лезвие бритвы». Но тогда сложно было понять ту сложную символику, изложением которой автор завершил это произведение. Именно эта символика отображена на картине, которую индийские йоги дарят русскому ученому Гирину: «В однообразной сумеречной серо-фиолетовой гамме красок простерся бушующий океан, бьющийся в иззубренные скалистые берега, затянутые глухой пеленой тумана. На левом берегу, на ступенчато поднимавшихся вглубь страны холмах виднелись могучие здания и дымящиеся трубы, на правом — снеговые горы. У их подножия — тесные восточные жилища и храмы индийской, тибетской и китайской архитектур.

Пологой дугой взмывал над океаном, соединяя оба берега, мост, сплетенный, как бы сплетенный из светящихся стрел. На него въезжали на черных конях два всадника, безоружные, но в броне. Левый — голубовато-серый, правый — оранжево-коричневый. Оба протягивали друг другу правые руки широким свободным жестом призыва и дружбы»<sup>1</sup>.

На картине был изображен мост Ашвинов, в прямом переводе с санскрита — всадников, а в переносном понимании — богов-близнецов, врачей, символизирующих утреннюю и вечернюю зори. Для того чтобы соединить пространства этих зорь, действительно, нужен был необычный мост, а сплетенный из стрел, означающих мысли, которым доступно выстроить связь между несоединимым. Вероятно, такой же мост и сейчас может символизировать соединение Востока и Запада, Севера и Юга, представляющих собой особые цивилизационные и геополитические пространства, а также носителей тех ценностей, которые в наиболее общей форме выражают сущность этих пространств.

И чтобы изобразить мост достаточно соединить протянутые навстречу друг другу руки, так как стремились это сделать всадники на мосту Ашвинов. Хотя с тех пор, как в мифологии возник этот образ, прошло несколько тысячелетий, мост так и остался одним из самых ярких и прочных символов мира.

---

<sup>1</sup> Ефремов И.А. Лезвие бритвы // Сочинения: В 3 т. Т. 3. Кн. 1. М., 1975. С. 664–665.

## Глава 6. Дорога в подземелье

Туннель. А впереди просвет.  
Войти в него иль может — нет?  
А будет, там ли, по утрам рассвет,  
И будет, там ли, меньше бед?

Боишься! Может ты и прав,  
Хоть у тебя и странный нрав.  
Какой длинны, хотел узнать —  
Длинною в жизнь он может стать.

Ну что ж, решайся и иди,  
Оставив беды позади,  
Ведь там просвет, хоть сквозь и тьму,  
А не пойдешь, я не пойму.

*Игорь Беседин*

Хтонические (земные и подземные) образы, распространенные в самых разных культурах, включают в символику разнообразных проходов в земле, которые могут связывать пространства, но часто выступают в качестве знаков завершения пути, тупика. Поскольку в дорожном строительстве людям достаточно давно пришлось столкнуться с необходимостью подкладывать путь в труднопроходимых, в том числе в подземных условиях, через горные породы, то одновременно они вынуждены были и преодолевать ту негативную образно-тематическую нагрузку, которая свойственна атрибутике подземного мира. Тезаурус, описывающий этот мир, постоянно расширялся, но при этом не терял характеристик, оппозиционных светлой земной жизни. Например, к изначальным ассоциациям подземелья со смертью, могилой, добавлялись сопоставления с темницей, тюрьмой. Главное отличие состояния человека, оказывающегося в подземном мире, по сравнению с пребыванием на земле заключалось в ощущении несвободы.

Обрести свободу можно было путем перерождения, для чего требовалось пройти обряд мистерий. В подземных помещениях и подземных ходах-лабиринтах проводились и египетские инициатические мистерии, и ассирийские мистерии Иштар, и Элевсинские Мистерии в Древней Греции, и скандинавские мистерии Одина<sup>1</sup>. С одной стороны, были,

---

<sup>1</sup> См.: Холл М.П. Энциклопедическое изложение масонской, герметической, кабалистической и розенкрейцеровской символической философии. М.: Эксмо, Terra Fantastica, 2003.

так или иначе, связаны с обыгрыванием мотива смерти. Но, с другой стороны, в них содержался испытательный момент проверки готовности человека к воскрешению. В прямом смысле это означало выход из пещеры, подземелья на поверхность, к свету с новым опытом, новыми знаниями и новыми силами.

Существенную роль на формирование тезауруса подземелья оказала также профессиональная деятельность людей, чей труд проходил под земной поверхностью, шахтеров. «Семантика подземелья, подполья, низа, изнаночного нижнего мира, клада, закровов, «неживого», промежуточного (или крайнего, что значит маргинального) пространства представлена в известных сюжетах, воспроизводимых в субкультурной профессиональной мифологии. Пространство шахты в ней описывается как лабиринт, близкий к аду, могиле и т. п.; могут подчеркиваться вынужденность положения тела шахтера, цветосветовая символика профессии, ее ярко выраженная маскулинность, хтонические животные — кроты, крысы и др.; сама добыча предстает как мифологическая битва и похищение богатств у подземных владык, требующих кровавой платы за проникновение в свои пределы.... Героизм и жертвенность — компоненты профессиональной шахтерской мифологии»<sup>1</sup>.

Эти же компоненты перешли в мифологию строителей туннелей, а затем и в мифопоэтическое восприятие пространства туннеля теми, кто оказался в нем независимо от времени и места, когда это происходило. Однако поскольку загадочные подземные туннели находят на всех континентах и они обнаруживают удивительные сходства, многими специалистами высказываются предположения, что это очень древние рукотворные сооружения, неизвестно кем и с какой целью сооруженные<sup>2</sup>. Удивительно, что отделка стенок чем-то подобным затвердевшему расплаву горных пород, внешне похожему на стекло, неизвестна современной горнопроходческой технологии. В 1965 году экспедиция аргентинского этнолога Хуана Морица обнаружила в Эквадоре, в провинции Морона-Сантьяго систему туннелей, большей частью прямоугольного сечения, пролегающую на глубине 230 м, возраст которых был оценен почти в миллион лет. Имеются версии о том, что древние подземные туннели пронизывают Североамериканский континент и свя-

---

<sup>1</sup> *Басалаева И.П.* Шахтерская территория как региональный бренд // Вестник КемГУ: журнал теоретических и прикладных исследований. 2010. № 1(41). С. 119–125 [Электронный ресурс]. URL: [culturalnet.ru>main/getfile/903](http://culturalnet.ru/main/getfile/903)

<sup>2</sup> См.: *Волознев И.* Земля пронизана туннелями // Тайны XX века. 2012. № 38.



Подземные туннели,  
похожие на искусственные сооружения

зывают его с Европой и Восточной Азией. Буддийские монахи уверяют, что пронизан подземными туннелями, среди которых находится легендарная Шамбала. Неизученные подземные пустоты обнаружены в Египте под пирамидами на плато Гиза. Считается, что и территория России имеет множество подземных ходов. Например, один из них был найден в 1950-е гг. при строительстве туннеля под дном Татарского пролива, когда хотели соединить подземной железной дорогой остров Сахалин с материком.

Если считать, что древнейшие подземные ходы имеют естественное происхождение, то сведения о сооружении туннелей восходят, как минимум, к периоду трех тысяч лет до Рождества Христова, когда подземные работы велись древними египтянами. Еще через тысячу лет у верховьев Тигра ассирийцы разрабатывали подземные медные рудники. В Библии, в книге Иова (Иов.28:1-11) содержится описание работ в рудниках с характеристикой приемов искусственного водоотвода. В туннеле, пробитом в скале при иудейском царе Езекии (727–698 гг. до н. э.), сохранился фрагмент текста, известный как Силоамская надпись. Надпись повествует о строительстве туннеля в VIII в. до н. э. и считается одной из древнейших дошедших до нас надписей на древнееврейском языке, выполненных палеоеврейским алфавитом. Камень с надписью (1,32 м шириной и 0,21 м высотой) находится в Музее Древнего Востока в Стамбуле. А сам туннель и сейчас подает воду из источника Гион в Силоамский водоем (водоем Шилоах)



Грот Позилиппо (Неаполь). Картина Каспара Адрианса ван Виттеля.  
Музей Прадо, Мадрид

в пределах Восточного Иерусалима и входит в комплекс археологического парка «Город Давида»<sup>1</sup>.

Подземные ходы сооружались в Древнем Вавилоне. Так, при царе Навуходоносоре под Евфратом был прорыт ход от царского дворца к храму Ваала.

В «Истории» Геродота можно встретить рассказ о пробитом через горный кряж туннеле на острове Самос. Римляне позаимствовали приемы подземных работ у этрусков и применили их в борьбе с теми же этрусками в 396 г. до н. э. для подкопа столицы этрусков Вейи. Среди дорог, которые дошли до нас от римских времен, есть и подземные, в частности, грот Позилиппо между Неаполем и предместьем его, представляющий туннель длиной около километра. Вход в этот туннель рисовали многие живописцы. В 1791 году он был запечатлен на картине Франческо Пиранези, полное название которой звучит как строчка путеводителя: «Грот Позилиппо — это подземная дорога, вырубленная в скале, протяженностью более двух стадий между Неаполем и Поццуоли, используемая в древности как удобная прибрежная дорога...»

---

<sup>1</sup> Mazar A. Archaeology of the Land of the Bible. 10,000–586 B.C.E. / Anchor Bible Reference Library. N.Y.: Doubleday, 1990. P. 484.

В Средние века с упадком дорожного строительства наступило время забвения техники прокладывания туннелей. И новый этап начался лишь с момента применения пороха. В 1657 году смоленский розмысл, так на Руси величали строителей городов, укреплений, мостов и плотин, литейщиков пушек и колоколов, Василий Азанчеев попытался построить подводный туннель под Москвой-рекой. Он три раза приступал к подкопному делу, но из-за большого поступления воды попытка осталась незавершенной.

Значимость новых коммуникаций хорошо осознавалась европейскими монархами. В 1516 году французский король Франциск I привез во Францию Леонардо да Винчи, которому поручил исследование предстоящих работ по созданию канала от Тулузы до Каркассона. Однако строительство Лангедокского канала становится возможным только через полтора столетия и превращается в один из самых крупных проектов правительства Кольбера. Под каналом прокладывается туннель. Туннель Урнер Лох в проходе Сен-Готард (1707), получил название Урнерская дыра. «Это была в полном смысле слова дыра длиною в восемьдесят шагов, почти круглая, темная, сырая и настолько тесная, что по ней едва мог пройти навьюченный мул. По выходе из туннеля дорога лепилась в виде карниза на отвесной скале, а затем круто спускалась под прямым углом к Рейсу, над которым нависла арка Чертова моста»<sup>1</sup>. Именно в этих местах было суждено совершить Александру Суворову свой знаменитый переход через Альпы. Еще почти через столетие техника позволит рыть туннели в слабой породе, например, в сыпучем песке на Сен-Кантенском канале на севере Франции. В 1826–1830 гг. в Великобритании на участке Ливерпуль — Манчестер был построен первый в мире железнодорожный туннель.

Туннели становятся частью городской транспортной сети. Открытый 25 марта 1843 г. в Лондоне пешеходный туннель под Темзой был первой удачной попыткой возведения магистрали под большой рекой. Туннель спроектирован и построен под руководством потомственного инженера Исамбарда Брюнеля, который продемонстрировал возможность строительства подводных туннелей и внес вклад в развитие современного метростроения. Любопытно, что туннель под Темзой строился на городские деньги. Сначала он использовался как пешеходный и для проезда лошадиных упряжек. С сентября 1865 г., когда туннель приобрела East London Railway Company, он вошел в формирующуюся

---

<sup>1</sup> URL: <http://knsuvorov.ru/books>



Въезд в туннель Св. Паули в Гамбурге. Германия

систему подземного транспорта британской столицы, а еще позже был интегрирован в систему Лондонского метрополитена.

Многие городские туннели, построенные столетие назад, стали историческими объектами, позволяющими в прямом смысле погружаться вглубь истории. Один из таких туннелей — Св. Паули под Эльбой — находится в Гамбурге. Вход в здание старого туннеля увенчан куполом, что является своеобразным архитектурным знаком связи верха и низа. Несмотря на то, что туннель был открыт в 1911 году, чтобы соединить гамбургский грузовой порт Св. Паули с рабочим районом Штайнвердере, в туннеле сохранились полностью работоспособные въездные шахты с лифтами для легковых автомобилей в здании, которые спускаются на глубину в 25 метров. А на лестничных клетках есть очень много красивых старинных керамик, что говорит о стремлении приблизить подземный технический объект к искусству.

Один из первых в мире автомобильных туннелей был построен в 1927 году в США под рекой Гудзон. Он связал Кеннел-стрит на Манхэттене в Нью-Йорке с 12-й и 13-й улицами Джерси-сити. Первоначально он назывался Гудзонским туннелем и был одним из двух туннелей под рекой Гудзон вместе с туннелем Линкольна. В 1927 году его назвали туннелем Холланда в честь Клиффорда Милберна Холланда (1883–1924) — главного инженера на проекте, который умер до окончания строительства. В июле 2006 г. ФБР объявило о том, что удалось предотвратить планировавшийся исламскими террористами подрыв туннеля Холланд, что грозило затоплением чуть ли не половины



Нью-Йорка. По просьбе ФБР полиция Ливана арестовала одного из участников замысла этого теракта, который, как предполагалось, был связан с уничтожением в начале июня того же года руководителя иракской ветви «Аль-Каиды» Абу Мусаба аз-Заркави.

Туннели как результат сложения высочайшей инженерной мысли и столь же высокой техники строительства могут быть рассмотрены в качестве неких индикаторов социального и технического прогресса, который немислим без связей между пространствами разных стран и культур. Более того, некоторые туннели сочетают в себе и элементы моста. Например, в Париже есть двухъярусный туннель, каждый ярус которого рассчитан на четыре полосы движения в одном направлении. В 2007 году на северо-западе Москвы открыт Серебряноборский туннель, расположенный под природоохранной зоной Серебряноборского лесничества, начинается в районе пересечения Крылатской и Осенней улиц и заканчивается в Троице-Лыково. Нижний ярус предназначен для движения поездов Арбатско-Покровской линии Московского метрополитена, верхний — для автотранспорта. Также в российской столице идет строительство на пересечении улиц Народного ополчения и генерала Берзарина вертикального или «винчестерного» туннеля.

С точки зрения возможностей покорения человеком природы особый интерес вызывает прокладка туннелей через горы. До развития железнодорожного сообщения горные маршруты пролегли через перевалы. Однако прокладка железнодорожных путей сообщения потребовала строительства туннелей. Первые планы возведения трансальпийской железной дороги обозначились в 1871 году, когда состоялось официальное открытие Мон-Сенисского туннеля (или туннель Фрежюс). Ускоренное строительство этого туннеля стало возможным благодаря открытию в 1869 году динамита Альбертом Нобелем. В 1872–1881 гг. в районе Лепонтийских Альп был проложен 15-километровый Сен-Готтардский железнодорожный туннель, соединивший железные дороги Швейцарии и Италии. В 1906 году между Бригом в Швейцария и Домодоссолой в Италия строится Симплонский туннель. И лишь спустя полвека в марте 1964 г. открывается первый автомобильный туннель, названный Большим Сен-Бернаром в честь расположенного неподалеку горного перевала. А через год проходит торжественная церемония открытия туннеля Монблан, соединившем горнолыжные курорты — итальянский Курмайор и французский Шамони.

Самый длинный сухопутный туннель также пролегает в Альпийских горах. Это — туннель Лёчберг на линии Берн — Милан. Он соединяет район Берна и Интерлакена с районом Брига и Церматта. Его

длина 34 километра. Но среди автомобильных туннелей первое место по длине с 2000 года принадлежит Лердальскому туннелю в Норвегии, протяженностью 24,5 километра. Один из наиболее высоких в мире автомобильных туннелей сооружен в Киргизии на перевале Тюя-Ашу, на высоте более 3000 метров. Этот туннель сократил путь между северными и южными районами республики более чем на полутысячи километров. Аналогичные туннели были построены с помощью советских специалистов в Афганистане.

«Туннелем века», хотя XXI столетие только началось, уже называют самый длинный в мире туннель протяженностью 57 км под горным перевалом Сен-Готард в Швейцарии, под тем самым альпийским перевалом, через который некогда совершали знаменитый переход русские войска под командованием Александра Суворова. Да и саму Швейцарию можно назвать не только Альпийской республикой, но и общепризнанной страной туннелей, где их насчитывается более 1300 общей протяженностью свыше 2 тыс. километров<sup>1</sup>.

В 2010 году, прежде чем две половины туннеля Alp Transit под перевалом Сен-Готард были соединены, два священника отслужили под его сводами службу на итальянском и немецком языках и окропили святой водой строителей, гостей церемонии и журналистов. Такая церемония не могла не напомнить людям о том, что путь в подземелье, даже если он прокладывается с помощью самой современной техники, сопряжен с преодолением множества трудностей и страхов, следы которых теряются в легендах об обитателях подземных пространств.

Прокладка туннеля велась с двух сторон: с севера со стороны Эрстфельда (кантон Ури), с юга — от Бодио (Тичино). Готардский туннель имеет два отдельных ствола, по которым поезда будут следовать в противоположных направлениях. Внутри туннеля будут построены две аварийные станции, связанные с поверхностью аварийными шахтами. Общая протяженность всех ходов швейцарского туннеля, включая служебные и пешеходные, составляет 153,4 километра. Ожидается, что все работы завершатся в 2017 году. Новый туннель станет одним из ключевых элементов европейской транспортной системы.

В 2013 году Швейцария и ее опыт организации туннельного строительства стали предметом внимания участников Всемирного конгресса туннелей (WTC 2013), который проводился уже тринадцатый раз Международной ассоциацией туннелей и подземных сооружений, созданной в 1974 году и насчитывающей 68 стран-членов. В качестве

---

<sup>1</sup> Сафронов С. В центре внимания — туннели // Независимая газета. 2013. 21 июня.

сквозной темы конгресса 2013 года участники выбрали «*Underground — way to future*» (с англ. «Подземелье — путь в будущее»). Будущее — это всегда то, что нам довольно трудно представить, а еще сложнее оценить в масштабах, цифрах, ценах. Участники этого конгресса постарались убедительно доказать, что сооружение всякого рода туннелей и подземных помещений является наиболее быстро развивающимся и перспективным сектором строительной индустрии, способствующим повышению эффективности транспорта, охраны окружающей среды и улучшению качества жизни. Из общей стоимости осуществляемых в мире крупных строительных проектов, оцениваемой в 405 млрд дол., на туннели и подземные сооружения приходится около 10%, причем эта доля имеет тенденцию к повышению. Растут также масштабы и стоимость отдельных туннельных проектов. Среди тех, что имеют стоимость в миллиарды долларов, метро в Кувейте — 10 млрд, туннель под Темзой для защиты Лондона от приливных наводнений — 6,25, подводный туннель в 19 км между Германией и Данией — 6,9, дорога через Анды между Аргентиной и Чили — 3,3, евразийский туннель под проливом Босфор — 1,1 миллиарда<sup>1</sup>.

Одна из самых важных проблем строительства туннелей будущего, которые могут прокладываться в горах, связана с антисейсмической защитой. Эту проблему попытались решить проектировщики Анзобского автомобильного туннеля «Истиклол» на дороге между Душанбе и Худжандом. Туннель облегчает преодоление Гиссарского хребта. Его начали строить еще в советское время, но завершили строительство лишь в 2006 году. Открытие туннеля обеспечивает круглогодичную автомобильную связь между северными (Согдийская область) и южными районами Таджикистана. Ранее в зимний период северные районы в течение шести месяцев были отрезаны от основной территории страны. Землетрясение не должно повредить туннелю, потому что он сделан подвижным. Гора, над туннелем состоит из пластов нескольких пород, каждый такой пласт — участок туннеля, не закрепляется между собой арматурными сооружениями, поэтому во время землетрясения он должен двигаться вместе с горой, становясь ее естественной частью.

Туннели соединяют не только пространства внутри одного царства природы, они связывают разные ее стихии. И очень часто к земле и воздуху добавляется стихия воды. Самый длинный на сегодня подводный туннель соединяет японские острова. Окончательная длина туннеля «Сэйкан» составила 53,9, в том числе подводная часть — 23,3 кило-

---

<sup>1</sup> Сафронов С. Указ. соч.



Туннель Tokyo Bay Aqua-line в Кавасаки. Япония

метра. Он пролегает под Сангарским проливом, соединяя префектуру Аомори на острове Хонсю и остров Хоккайдо — как часть линии Kaikyo железнодорожной компании Хоккайдо. Название «Сейкан» переводится как «Величественное зрелище».

Хотя планы соединения подводным туннелем двух крупнейших островов Японского архипелага существовали давно, причиной принятия решения о строительстве стала трагедия, случившаяся в сентябре 1954 г. в морском проливе, разделяющем острова Хонсю и Хоккайдо. Мощный тайфун раскидал и потопил пять кораблей-паромов, курсировавших между островами. 1150 пассажиров одного из них — «Тоя-мару» — погибли. В марте 1988 г. туннель был введен в эксплуатацию. Любопытно, что за время строительства в транспортной политике Японии произошли существенные перемены. Изначально туннель предназначался для скоростных поездов, но выяснилось, что такая трасса уже стала нерентабельной, потому что авиация превратилась в основной вид транспорта между двумя островами. По ним ходят обычные, правда, улучшенные, поезда, а не скоростные.

Возможно, с 1997 года «Величественным зрелищем» можно было назвать другой японский туннель — *Tokyo Bay Aqua-line*, расположенный в городе Кавасаки. Длина туннеля — 9 километров. Начиная с его открытия, люди могут попадать из Кавасаки в Кисаразу всего за 45 минут. У туннеля есть и надводная часть, которая включает в себя комплекс магазинов, ресторанов, площадку обозрения, откуда туристы могут полюбоваться окружающими красотами водной глади.

Сооружение туннелей требует крупных капиталовложений. К самым дорогим проектам относится Большой бостонский туннель (англ. *Central Artery / Third Harbor Tunnel Project*; неоф. англ. *Big Dig* — большая траншея), который представляет собой 8-полосную магистраль с 10-полосным вантовым мостом. Это сооружение не только разрешило транспортную проблему города, но и привело к улучшению экологической обстановки и снижению уровня угарного газа. Впечатление от поездки настолько завораживает, что власти Бостона выложили в Интернете маршрут виртуальной экскурсии по этому подземелью.

Несмотря на достижения инженерной мысли и техники сооружение туннелей и сейчас воспринимается как воплощение фантастики. Это ощущение у многих европейцев было связано с открытием в 1994 году «Евротуннеля», проложенного под Ла-Маншем между Фолкстоуном (графство Кент, Великобритания) и Кале (Франция) и имеющего длину 49,94 километра. Хотя «Евротуннель» уступает по общей протяженности туннелю Сэйкан, его подводный участок (около 39 км) на 14,7 км длиннее подводного участка железнодорожного туннеля Сэйкан.

Евротуннель состоит из трех туннелей — два основных рельсовых для поездов, следующих на север и юг, и один небольшой сервисный туннель. Сервисный туннель через каждые 375 м имеет проходы, объединяющие его с основными. Он разработан для доступа к основным туннелям обслуживающего персонала и аварийной эвакуации людей в случае опасности. Каждые 250 м оба основных туннеля соединяются между собой особой системой вентиляции, расположенной сверху от сервисного туннеля. Такая система воздушных шлюзов позволяет свети на нет эффект пули, образуемый движущимися поездами, распределяя воздушные потоки в соседний туннель. Для Евротуннеля построена линия TGV LGV Nord Europe, благодаря чему из Парижа в Лондон можно добраться за 2 часа 35 минут. Непосредственно сам туннель поезд «Eurostar» пересекает за 20 минут, а «Shuttle» — за 35 минут.

Хотя «Евротуннель» является главным образом железнодорожным маршрутом, по нему стремятся проникнуть в Великобританию многие нелегальные иммигранты, которые пытаются пересечь туннель пешком. Большинство из них обнаруживаются охраной уже на входе в тун-



Логотип «Евротуннеля»

нель. Известно, что нескольким людям удалось все же осуществить подобный маршрут. В 2002 году британские власти установили прослушивающее и сканирующее оборудование на посту в Кенте в надежде на то, что они смогут регистрировать спрятавшихся в контейнерах людей. А в начале 2003 г. по требованию правительства Великобритании французские власти закрыли иммиграционный лагерь в Сангатте, дабы охладить желание попутешествовать подобным образом, и окружили въезд в туннель забором с колючей проволокой.

Если «Евротуннель» пролегает под естественным проливом, то автомобильный туннель в районе египетского города Суэц идет под дном Суэцкого канала. Туннель назван в честь египетского генерала инженерного корпуса Ахмеда Хамди, убитого при строительстве моста на месте туннеля во время войны 1973 года<sup>1</sup>. Туннель соединяет юго-западную часть Синайского полуострова с материковой частью Африки. Относительно Суэцкого канала он расположен под углом, с небольшим закруглением располагаясь с северо-запада на юго-восток. С учетом сложной геополитической ситуации в регионе туннель и окружающий район плотно охраняются силами египетской полиции, а также специализированными частями вооруженных сил Египта. Целесообразность постройки туннеля была обусловлена достаточно большой транспортной нагрузкой на линии пересечения Суэцкого канала, и неудобством паромной переправы. Открыли его в 1981 году. Но просачивание соленых вод через укрепленное бетонное покрытие было замечено уже вскоре после окончания постройки. В 1992 году по японскому проекту начались работы по реконструкции туннеля, были внедрены новые системы по мониторингу и эксплуатации туннеля, установлены мощные водоотливная и сточная насосные системы, построено внутри первичного туннельного покрытия было сделано дополнительное бетонное укрепленное покрытие.

Проезд по туннелю имеет по одной полосе движения в каждом направлении. Способен пропускать без ограничений все типы автомобильного транспорта. Через туннель, наряду с мостом, ранее носившим имя президента Хосни Мубарака<sup>2</sup> и многочисленными паромными пе-

---

<sup>1</sup> *Harries D.A.* The Construction of the Ahmed Hamdi Road Tunnel, Suez // The Journal of the Institution of Highway Engineers. 1981. V. 28. № 11. P. 2–8.

<sup>2</sup> Мост через Суэцкий канал (бывший имени Хосни Мубарака, также известен как Мост 25 января или Мост египетско-японской дружбы) – автомобильный вантовый мост, построенный в 2001 году, пересекает Суэцкий канал и соединяет Азию с Африкой. Является частью автотрассы Порт-Саид – Исмаилия. До постройки виадука Мийо мост являлся самым высоким вантовым мостом. Высота его составляет 70 м, общая длина – почти 4 км, длина основного пролета – 404 м, ширина дорожного полотна – 10 метров. В строительстве моста принимали участие одна японская и две египетские строительные компании.

реправами через Суэц, проходят основные автомобильные пути, соединяющие два континента, автодороги из Шарм-эль-Шейха, Дахаба, Нувейбы, Табы — в Каир и Александрию. Однако этих дорог не хватает и в апреле 2013 г. руководство Египта объявило о предстоящем строительстве новых трех туннелей под Суэцким каналом — двух автомобильных и одного железнодорожного<sup>1</sup>.

В России туннели начали строиться в первую очередь как железнодорожные. Первый железнодорожный туннель в России сооружен в 1862 году в городе Ковно длиной 1,28 километров. После него было сооружено множество туннелей на железных дорогах Урала, Кавказа и Крыма. Первый пешеходный туннель в Москве был построен под улицей Горького (ныне Тверской) на ее пересечении с Бульварным кольцом (Пушкинская площадь) в 1938 году. В Советском Союзе строительство транспортных туннелей на городских улицах началось в 1956–1958 гг. Первым в советской столице был построен короткий туннель на развилке проспекта Калинина и Большой Кутузовской улицы для одностороннего движения. В этом сооружении были использованы сборные железобетонные конструкции (башмаки, панели стен рамповых и туннельных участков, балки-настилы). Из тех же конструкций были построены туннели на площади Маяковского, Октябрьской и Таганской площадях, расположенных на Садовом кольце — основной кольцевой магистрали Москвы. В новейшее время в связи с бурным дорожным строительством возникла необходимость совершенствования технологии прокладки туннелей. Например, Лефортовский туннель в Москве, ставший частью третьего транспортного кольца (ТТК) и имеющий длину около 3,2 км, является пятым по протяженности городским туннелем в Европе. Он был построен после массовых возмущений местных жителей, выступавших против прохождения наземной трассы по историческому району Лефортово и проходит под рекой Яузой и Лефортовским парком. Однако появление этого грандиозного инженерного сооружения никак не коррелирует с поведением автомобилистов. Этот участок ТТК известен под названием «Туннель



Знак 1.31 «Туннель»  
(Российская Федерация)

<sup>1</sup> URL: [biztass.ru/Лента/id/68379](http://biztass.ru/Лента/id/68379)

смерти» из-за многочисленных ДТП, видеозаписи которых можно найти на многих Интернет-сайтах.

Наиболее протяженным автомобильным туннелем в России является Гимринский автодорожный туннель, расположенный в Дагестане, в Сочи — туннель на Красную поляну. Он заменил самый опасный 17-километровый участок трассы, который местные жители называли не иначе как «Пронеси, Господи!» или «Дорога жизни», на котором насчитывалось около полутысячи поворотов в серпантине. Туннель стал частью проекта подготовки России к зимним Олимпийским играм 2014 года. Работы по пробивке туннеля со стороны южного портала начались в октябре 1998 г., а со стороны северного — в апреле 1999 года. Длина туннеля составляет 2580 м, ширина проезжей части — 7 метров. Пропускная способность — 3,5 тыс. единиц автотранспорта в сутки. Туннель оснащен современными системами безопасности, в том числе системой очистки воздуха и системой дымоудаления в случае пожара. Здесь впервые создан пункт автоматического контроля, на котором ситуация на дороге будет отслеживаться круглосуточно. На всем участке постоянное видеонаблюдение. А места для эвакуации людей и автомобилей оборудованы в туннеле через каждые пятьсот метров.

Туннели всегда были сооружениями, представить масштабы и сложность которых можно было, лишь обладая даром воображения. Поэтому известно так много туннелей, которые уже длительное время остаются завораживающими проектами, не находящими ни смельчаков, ни средств для реализации. К их числу можно отнести идею туннеля через Берингов пролив (англ. *Bering Strait tunnel*), который соединил бы Евразию и Северную Америку, впервые озвученную губернатором американского штата Колорадо Уильямом Гилпином и поддержанную руководством Союза тихоокеанских дорог США в 1890 году. Лоик де Лобель, французский магнат, путешественник, член французского Географического общества, объездивший Крайний Север, в частности Канаду, Аляску, а также Сибирь обращается к Техническому Императорскому Обществу России с идеей проекта и предложением произвести разведку трассы от Якутска до Берингова пролива и далее до Аляски. Сначала он представлял интересы созданного во Франции международного синдиката. Затем предлагает такой проект от имени американского синдиката<sup>1</sup>. Это можно считать проявлением большей заинтересованности иностранцев, нежели российских властей в реализации

---

<sup>1</sup> Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. Л.: Морской транспорт, 1962. С. 367.



проекта такого туннеля. Проект предусматривал передачу американской стороне в полную собственность территории вдоль железной дороги шириной 16 миль (25,7 км) на 90 лет. После того, как в конце 1905 г. особое совещание Совета Министров во главе с С.Ю. Витте дало добро на этот проект, его направили на согласование в других ведомствах, которые рекомендовали проект отклонить. Однако не только иностранцы, но и подданные Российской империи высказывали заинтересованность в развитии сообщения с Америкой. С российской стороны такие предложения неоднократно звучали во время строительства Транссибирской железнодорожной магистрали (1891–1916).

Когда же к власти пришли большевики, то при рассмотрении вопроса о строительстве железных дорог в восточных и северных частях РСФСР, то обсуждалась возможность о строительстве дорог в направлении к Берингову проливу с целью ускоренного освоения природных ресурсов. Но на практике большинство трасс заканчивалось за тысячи километров от Берингова пролива. На волне некоторого сближения США и СССР в конце 1950-х гг. американскими инженерами высказывались предложение об объединении энергосистем СССР и США через такой туннель. Реализация мультитранспортного коридора «ICL – World Link», включающего ЛЭП, создала бы предпосылки налаживания работы «энергетического моста» СССР – Америка, что давало бы огромные экономические выгоды.

Вновь о таком проекте заговорили в 1990-е гг. Его стали обсуждать на крупных международных конференциях в Вашингтоне, Москве, Анкоридже, Новосибирске, Фэрбенксе, а также на конференции в ООН по глобальным проектам в Барселоне, конференции по морским туннелям в Норвегии, конференции по проблемам Арктики в Финляндии, по проблемам арктических побережий в Магадане, по менеджменту крупных проектов в Норвегии, на встрече управленческого и инженерного персонала железных дорог НАФТА в Монреале. В 1991 году в Вашингтоне была даже зарегистрирована Международная некоммерческая корпорация «Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group» (IBSTRG), российское название – «Трансконтиненталь». Учредителями корпорации с американской стороны выступили власти штата Аляска, Американская ассоциация железных дорог, Ассоциация малых народов, владеющая землей в районе Берингова пролива, крупные железнодорожные, строительные и консалтинговые компании, фирмы, специализирующиеся в области добычи и переработки сырья. В России зарегистрировано российское отделение Корпорации IBSTRG и создан Координационный

научно-технический совет. А правительство США выделило средства на исследования по проекту «ICL – World Link». Это направление сотрудничества курировалось межправительственной комиссией Гор – Черномырдин, которая рекомендовано поддержать программу исследований проекта, имеющего большой потенциал.

Понятно, что для его реализации необходимо было создать дорожную сеть на российской территории по направлению к Берингову проливу. В 2007 году в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие Дальнего Востока и Забайкалья» премьер-министр Российской Федерации М.Е. Фрадков одобрил решение о строительстве железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск (Амуро-Якутская железнодорожная магистраль) до Магадана (Колымский тракт), являющейся важным элементом проекта «ICL – World Link» на территории России.

В апреле того же года Президент России В.В. Путин рассмотрел и принципиально одобрил стратегию развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года, предусматривающую строительство трансконтинентальной железнодорожной магистрали Правая Лена – Зырянка – Уэлен протяженностью свыше 3,5 тыс. км с выходом к Берингову проливу. Эта магистраль – ключевой элемент проекта «ICL – World Link» на территории России. В том же году на Международной конференции «Трансконтинентальная магистраль Евразия – Америка через Берингов пролив» было принято обращение к главам правительств России, США, Канады и других стран с предложением подписать совместное межгосударственное соглашение об изучении и реализации проекта «ICL – World Link» и проекта Меморандума «О взаимодействии государств G8 в сфере строительства трансконтинентальной магистрали Евразия – Америка с туннелем через Берингов пролив ICL – World Link»<sup>1</sup>. Однако никаких практических мер по продвижению проекта замечено не было.

Всплеск внимания к проекту был связан с нарушением в 2010 году авиасообщения над Северной Атлантикой и Северной Европой из-за извержения вулкана Эйяфьядлайёкюдль в Исландии. Этот мировой «авиаколлапс» повысил стратегическое значение наземного транспорта. В августе 2011 г. на Международной конференции «Трансконтинентальная магистраль Евразия – Америка» делегации России, США, Китая, Кореи, Финляндии и Швеции обсудили экономические, геополитические, социальные и технические аспекты проблемы реализации

---

<sup>1</sup> URL: The Search Engine that Does at InfoWeb.net

проекта<sup>1</sup>. Однако пока нет никаких практических шагов к его воплощению в жизнь.

Не менее гипотетическим, чем туннель под Беринговым проливом, выглядит проект Трансатлантического туннеля, который должен проходить под Атлантическим океаном между Северной Америкой и Европой и предназначаться для какой-либо из разновидностей общественного транспорта, в большинстве предложений речь идет о железнодорожных маршрутах. Авторами многих проектов выступили писатели-фантасты. Первым из них стал Мишель Верну, сын Жюль Верна, описавший его в 1888 году в рассказе «Экспресс в будущее» (фр. «*Un Express de l'avenir*»). Этот рассказ был опубликован на английском языке в 1895 г. в журнале «*Strand Magazine*», но под авторством Жюль Верна<sup>2</sup>, что только прибавило популярности этой идеи. В 1913 году был опубликован роман немецкого писателя и поэта Бернгарда Келлермана «Туннель», о постройке под Атлантическим океаном туннеля, соединяющего Европу и Америку. В романе описана настоящая «туннельная» лихорадка, охватившая мир при создании этого сооружения. «Уже несколько дней экстренные поезда из Берлина, Лондона и Парижа шли в Бискайю, а из всех больших городов Соединенных Штатов — в Мак-Сити. Целые флотилии пароходов отправлялись в море, к Азорским и Бермудским островам. Первого июня с раннего утра в Мак-Сити каждый час прибывали 20 поездов, набитых людьми, стремившимися собственными глазами увидеть, как первый экспресс Америка — Европа ринется в туннель. В больших отелях Нью-Йорка, Чикаго, Сан-Франциско, Парижа, Берлина, Лондона устраивались банкеты, которые должны были начаться в десять часов вечера и продолжаться полных двадцать восемь часов. Компания «Эдисон-Био» во всех этих отелях хотела показывать свой огромный туннельный фильм, шедший целых шесть часов. В варьете и мюзик-холлах выступали хоры бывших туннельных рабочих, распевавших туннельные песни. На улицах продавались миллионы открыток с портретами Аллана, миллионы *tunnel-charms* (с англ. — туннельные талисманы), маленьких осколков камня из штолен, в металлической оправе»<sup>3</sup>. Неудивительно, что по роману было снято четыре фильма. А выдающийся американский уче-

---

<sup>1</sup> «Трансконтинентальная магистраль Евразия — Америка» — ключевой проект России // Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия).

<sup>2</sup> Verne M. An Express of the Future // The Strand Magazine. 1895. November.

<sup>3</sup> Келлерман Б. Тоннель [Электронный ресурс]. URL: <http://lib.ru/INOFANT/KELLERMAN/tonnel.txt>

ный, один из пионеров современной ракетной техники Роберт Годдард получил два патента на идею постройки трансатлантического туннеля.

Вновь интерес к проекту трансатлантического подземного пути появляется в 1950-е гг. Тогда Артур Кларк упоминает межконтинентальные туннели в романе «Город и звезды» (англ. «*The City and the Stars*», 1956), а Гарри Гаррисон описывает проходящую по океанскому дну систему вакуумированных туннелей, по которым ходят маглев-поезда<sup>1</sup>, в романе «Да здравствует трансатлантический туннель. Ура!» (англ. «*A Transatlantic Tunnel, Hurrah!*», 1972).

Еще одно замечание. Несмотря на фантастичность проекта, маршрут прокладки туннеля мыслился предельно конкретно. Большинство авторов таких проектов предполагали, что туннель обеспечит сообщение не просто между США и Великобританией, а между городами Нью-Йорк и Лондон.

Сложность реализации любого из проектов заключается в очевидных финансовых издержках и будущей некупаемости туннеля. Все имеющиеся туннели большой длины, такие как туннель под Ла-Маншем или туннель Сэйкан, несмотря на использование недорогих технологий, испытывают финансовые затруднения. А Трансатлантический туннель был бы в 88 раз длиннее Готардского базового туннеля и в 36 раз длиннее акведука Делавэра. Хотя современные технологии позволяют удешевить работу по прокладке туннеля, его все равно следует считать проектом отдаленного будущего.

Туннели не только связывали пространства. Являясь частью скрытых, подземных коммуникаций, они обеспечивали возможность укрытия людей, а в случае необходимости и ведения боевых действий, пользуясь преимуществом уходить от преследования в эти убежища. Обобщающим названием для боевых действий, ведущихся в туннелях и других подземных полостях, стала подземная или туннельная война (англ. *tunnel warfare*). Такие военные действия включают строительство подземных объектов в целях нападения или обороны и использование существующих подземелий естественного (пещеры) и искусственного (катакомбы, городские коммуникации и др.) происхождения для военных целей, которым могут быть захват или уничтожение вражеских укреплений, неприступных для наземных атак, или же укрытие своих войск от вражеских обстрелов.

---

<sup>1</sup> Поезд на магнитной подушке или маглев (от англ. *magnetic levitation* — «магнитная левитация») — поезд, удерживаемый над полотном дороги, движимый и управляемый силой электромагнитного поля.

Примеров вооруженных действий по типу туннельных войн достаточно много было в годы Второй мировой войны. После Корейской войны северокорейцы проложили множество туннелей в скалистой породе. Эти туннели получили название инфильтрационных, так как их цель состоит в обеспечении выхода солдатам КНДР в соседнюю Южную Корею. Самый известный из таких туннелей — «Третий Туннель Агрессии». Он выходит всего в 35 км от столицы Сеула. Во время Вьетнамской войны туннель «Ку Чи», длина ходов которого составляла от 100 до 250 км, активно использовался в борьбе с американцами. Сейчас он является очень популярным среди туристов местом.

Туннелем, по сути, является и подкоп под укрепление. Если одни страны отгораживаются от других стенами, то всегда находятся люди, которым во чтобы то ни стало такую преграду преодолеть и сделать это по возможности незаметно. Долгое время активно функционировал туннель из сектора Газа в Египет. Для предотвращения контрабанды оружия и проникновения палестинских боевиков из сектора Газа в Египет по подземным туннелям армия Египта в 2013 году начала создавать вдоль границы полосу отчуждения, на которой военные выкорчевывают деревья и взрывают скалы, служившие маскировкой для контрабандных туннелей. А обнаруженные туннели подлежат уничтожению. По данным египетской армии, с начала операции к осени 2013 г. было уничтожено 343 туннеля<sup>1</sup>. В тоже время Министерство экономики при правительстве ХАМАСа в секторе Газа подсчитывало убытки от разрушения Египтом подземных туннелей, прорытых террористами и контрабандистами на границе сектора с Синаем. По данным ХАМАСа, из-за разрушения туннелей экономика Газы ежемесячно терпит убытки в размере 230 млн долларов. Это объясняется тем, что через данные туннели в Газу контрабандным образом переправляются минимум 40% от всего объема поступающих в Газу товаров и сырья. Потому ХАМАС призвало египетские власти прекратить разрушение туннелей, пока не разрушена экономика Газы<sup>2</sup>. Из сектора Газы есть туннели и на территорию Израиля. Так, в июне 2006 г. террористы воспользовались подземным туннелем, чтобы атаковать израильский танк. В результате нападения погибли двое военнослужащих, шесть солдат были ранены. Один из членов экипажа танка, капрал Гилад Шалит, был по-

---

<sup>1</sup> Египет создает коридор безопасности на границе сектора Газа [Электронный ресурс]. URL: <http://www.jewish.ru/news/world/2013/09/news994320782.php>

<sup>2</sup> ХАМАС: Разрушение туннелей убивает Газу экономически [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sem40.ru/index.php?newsid=239397>



Логотип лондонской подземки

хищен. Позже военнослужащие Армии обороны Израиля (ЦАХАЛа) обнаружили другой туннель длиной в 2,5 километра. Он располагал большим количеством выходных отверстий, поэтому саперы готовили его к ликвидации несколько дней. По оценке военных, ХАМАС планировала воспользоваться туннелем в ходе следующей крупномасштабной операции ЦАХАЛа в секторе Газа. Эксперты не исключали, что туннелем успели воспользоваться для разведывательных миссий. В самом туннеле никаких взрывчатых веществ обнаружено не было<sup>1</sup>.

Подобная практика есть и в других регионах. Трехсотметровый туннель вырыт мексиканскими контрабандистами для переправки товара из США в Мексику и обратно. Этот туннель выполнен по всем правилам инженерного дела: он имеет систему вентиляции и подъемник, электрифицирован. Строительство туннеля велось на два года, но на завершающем этапе было раскрыто властями.

Все приведенные выше примеры строительства туннелей указывают на эти сооружения как на объекты, которые могут быть национальной гордостью. А может ли быть что-либо связанное с подземным транспортом национальным символом? Безусловно, если речь идет о старейшем в мире метрополитене. Неудивительно, что *Underground* (с англ. — подземка) или *Tube* (с англ. — труба), как называют свое метро сами лондонцы, является еще одним из самых больших метропо-

---

<sup>1</sup> Израильские военные нашли рекордной длины туннель из сектора Газа [Электронный ресурс]. URL: <http://www.newsru.com/world/13oct2013/gazatunnel.html>

литенов в мире и еще национальным символом. Сегодня метрополитен Лондона включает в себя 250 станций, а его общая протяженность составляет более 408 км, на 100 км длиннее московского метро. Карта лондонской подземки поначалу может испугать путешественника, однако, приглядевшись внимательнее, люди начинают понимать, что ничего сложного в ней нет, да и пересадок не так много. Подземка, а если быть точным, ее логотип, является полноправным символом Лондона и Британии таким же, как Биг-Бен или Лондонский мост.

Сложность расшифровки символов подземелья, в том числе и символики туннеля, вызвана тем, что их смысловая наполненность, подобно реальным подземным объектам, глубоко спрятана, сокрыта от глаз. Поэтому они могут оказываться совсем не теми, что следует из названия объектов подземной инфраструктуры или обитателей подземелий. Очень хорошо об этом говорит название «Подземная железная дорога» (англ. «*The Underground Railroad*»), которая на деле не была ни подземной, ни железной. Так в США до Второй американской революции называли тайную систему организации побегов негров-рабов из южных на север, где рабство не практиковалось, и в Канаду. Эта система складывалась из множества маршрутов, проходивших от границ штатов Кентукки, Виргинии, Мэриленда и имела «станции» (дома граждан, сочувствовавших беглецам, где они останавливались в пути), «начальников станций» (хозяев жилья), «кондукторов» (руководителей групп беглецов). Опыт «Подземной железной дороги» может служить нам напоминанием о необходимости постоянно докапываться до сути символов дороги, теряющейся в толще земли, ведь эти символы несут, с одной стороны вечный смысл поиска пути даже там, где его сложно представить, а, с другой стороны, убеждают в способности каждого идущего по такому пути придать этим символам новое прочтение.

На другой стороне Земли — теплынь  
По три раза в году поди покос  
А у нас из окна лишь пустырь да в снегу полынь  
Да морозы стоят что на двор не покажешь нос

На другой стороне земли зимой  
Как в июле у нас в России цветут луга  
И казалось бы взять уехать да Бог с тобой  
Затоскуешь запьешь и за год сойдешь с ума...

А на Цейлоне-острове пленные матросы  
Из тягучих сумерек горький пьют настой

Снится им смородина речки да откосы  
И до помешательства хочется домой

А дорога обратная суток не меньше ста  
А вода в океане соленая как рассол  
И тобольская церковь без них словно без креста  
Заунывно бьет колокол как кулаком о стол

А на Цейлоне-острове или на Майорке  
Русскому с татариним никогда не жить  
Родина есть родина — лапти да махорка  
Так скроила матушка и не перешить<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Митяев О.* На другой стороне земли — теплынь [Электронный ресурс]. URL: [http://joov.org/text/2103777/oleg\\_mityaev-na\\_drugoy\\_storone\\_zemli.html](http://joov.org/text/2103777/oleg_mityaev-na_drugoy_storone_zemli.html)



## Часть III

# СИМВОЛЫ ДОРОГИ

### Глава 7. Особенности обустройства дороги

Если сто раз с утра — все не так,  
Если пришла пора сделать шаг,  
Если ты одинок,  
Значит, настал твой срок  
И ждет за углом перекресток семи дорог...

Перекресток семи дорог, вот и я...  
Перекресток семи дорог — жизнь моя.  
Пусть загнал я Судьбу свою,  
Но в каком бы не шел строю,  
Все мне кажется, я опять на тебе стою...

*Андрей Макаревич*

Символическое значение пути исключительно велико. Однако в результате неверного выбора пути у человека могли быть самые неприятные последствия. Понимание связи доброй дороги с удачей в жизни закрепилось не только в пословицах и поговорках разных народов, но и в одинаковом прочтении атрибутов дороги представителями разных культур.

Дорога требовала ее измерять и всю целиком, и отрезками от одного значимого для человека пункта до другого. В исторической памяти мы бережно сохраняем представление о том, какой была протяженность дороги, по которой бежал гонец с доброй вестью. Так, в 1896 году Международный олимпийский комитет измерил фактическую длину дистанции от поля битвы при Марафоне 490 г. до н.э. до Афин. Она оказалась равной 34,5 километрам. И на первых Играх современности в 1896 году и на Играх 2004 года в Афинах марафонский бег действи-

тельно проходил по дистанции, равной той, что была от Марафона до Афин. Но окончательно длина официальная длина марафонского забега в 42,195 км была установлена в 1921 году. Международной любительской легкоатлетической федерацией (нынешняя IAAF). А потому расстояние ее не соответствует реальному между Марафоном и Афинами, а закреплено в первую очередь в названии этого популярного во всем мире легкоатлетического состязания.

Точно такая же история произошла и древней мерой расстояния — стадией (греч. στάδιον). Эта единица измерения появилась в Вавилоне, откуда перешла к грекам и получила греческое название. Относительность данной меры расстояния в Вавилоне обуславливалась тем, что в ее основе лежало расстояние, которое человек мог пройти спокойным шагом за промежуток времени от появления первого луча солнца при восходе его до того момента, когда весь солнечный диск окажется над горизонтом. Если этот выход солнца продолжается примерно две минуты, то за это время человек при средней скорости ходьбы проходит от 185 до 195 метров. Греческий стадий представлялся как расстояние в 600 ступней Геракла<sup>1</sup>. По преданию, как раз столько шагов успел сделать Геракл с момента, как первые солнечные лучи появились над холмом Крона в Олимпии и до того, как солнце поднялось над землей. В Олимпии и находился самый первый стадион, который первоначально использовался только для состязаний в беге. А это требовало стандартизации размера поля в одну стадию (180–200 м), что дало название самому сооружению. Однако в последующей истории размеры стадиона и стадии перестали строго совпадать.

Перечень примеров, с одной стороны, уважительного отношения к древним мерам расстояния, а, с другой стороны, не следования им в практике более поздних времен можно расширить. Но это не означает того, что в исторической памяти не сохранились древние навыки закрепления на местности расстояний между всеми значимыми для человека местами или установления знаков, свидетельствующих об опасностях на дорогах. Такие знаки мы называем вехами. Это были вертикально воткнутые жерди, обозначающие точки на местности, предупреждающие об опасности или указывающие путь.

Указующий характер данного знака был четко уловлен российской интеллигенцией в 1909 году, подготовившей сборник «Вехи», авторами которого были Н.А. Бердяев, С.Н. Булгаков, М.О. Гершензон,

---

<sup>1</sup> Мелик-Шахназаров А.З. Олимпиики из Артаксаты. М.: Физкультура и спорт, 1986. С. 8.



При французском министре Сюлли (1559–1641) и кардинале Ришелье (1585–1642) были изданы предписания, согласно которым перекрестки улиц и дорог должны быть обозначены крестами, столбами или пирамидами, для того, чтобы облегчить путешественникам ориентировку на месте.

Первые современные дистанционные столбы были установлены в Саксонии в 1695 году. С 1721 года там под руководством Адама Фридриха Цюрнера проводились землемерные работы и возводились столбы из камня. По почтовым трактам были сооружены 1/4-мильные, 1/2-мильные, 1-мильные столбы и дистанционные столбы в форме обелисков. Первой дорогой, на которой были установлены такие дорожные знаки, был почтовый тракт Дрезден — Лейпциг. Впоследствии почтовые столбы появились в Майнце, Ганновере, Пруссии и других немецких государствах. Установка таких столбов была вызвана необходимостью расчета времени доставки почты и размера почтовых сборов, который зависел от расстояния, на которое доставлялось почтовое отправление. После перехода на метрическую систему мер и сооружения километровых столбов в 1870 году, многие дистанционные столбы были уничтожены. Уцелевшие до нашего времени столбы, находящиеся на территории Германии столбы охраняются государством как исторические памятники.

В Англии в середине XVIII столетия группа частных лиц объединилась для создания треста «Turnpike Trust» (с англ. «Трест дорожных застав») с целью строительства дорог нового типа. В числе организаторов сего благого дела оказался Джон Макадам, разработавший первое удовлетворительное дорожное покрытие со времен Римской империи. Официальная установка мильных столбов последовала за изданием в 1773 году указа, который предписывал кампаниям, ставших известными под общим названием «Turnpike Trust», взявшим на себя не только строительство и ремонт дорог, но также сбор платы за проезд по ним. Кампании так хорошо справлялись с поставленной задачей, что и настоящего времени в некоторых сельских районах остались сделанные в то время указатели из дуба.

В Российском государстве в 1667 году при строительстве загородной резиденции царя Алексея Михайловича в Коломенском, по дороге от Калужской заставы до нового дворца, через каждую версту были врыты в землю двухсаженные каменные, облицованные разноцветным мрамором столбы, увенчанные орлами. В связи с тем, что дорога, где впервые были установлены каменные верстовые столбы, разделяла путь от Москвы до Коломны. Поэтому верстовой столб в народе стали именовать Коломенской верстой. Распространение верстовых столбов

по другим дорогам России началось со времен Петра I. После победоносного окончания Северной войны в именном указе Петр I повелел: «Дороги учредить, как в Швеции».

В 1710 году с основанием царской резиденции в Сарской мызе появилась необходимость в дороге к ней из новой столицы. Свое первое официальное название Сарская дорога получила только в 1725 году при императрице Екатерине I. Дорогу стали прокладывать от Пулковской горы точно по меридианному направлению — на шпиль колокольни Петропавловского собора, высотной доминанты петровского Санкт-Петербурга, от чего происходит название Царскосельской перспективы. Дорога имела общегосударственное значение с самого начала своей истории, поэтому ее облику и состоянию всегда уделялось особое внимание. Первые верстовые столбы на дорогах от Петербурга до Царского Села и Петергофа также были деревянными. Такие дороги стали называть столбовыми.

22 сентября 1764 г. в царствование Екатерины II комиссия о каменном строении Петербурга и Москвы принимает решение о благоустройстве главных въездов в столицу по Царскосельской и Петергофской дорогам, и решает заменить деревянные указательные столбы на каменные. На каждой версте почтовых дорог велено было также посадить по 20 деревьев. Дорожные знаки по единому образцу были изготовлены в видеobelisksов из гранита или мрамора. Путевая верста равнялась 500 сажням — 1,0668 километра. Первый такой столб появился в 1774 году на берегу Фонтанки около Триумфальных ворот. На двух петербургских дорогах — Царскосельской и Петергофской — в конце XVIII в. были установлены необычные верстовые столбы — «мраморные верстовые пирамиды». Так их стали называть, потому что они, как и настоящие пирамиды, были связаны с солнцем, играли роль солнечных часов. Верстовые столбы изготавливались в строительных мастерских Исаакиевского собора Санкт-Петербурга. На первом и последнем столбе были установлены солнечные часы.

В стихотворении Александра Пушкина «Зимняя дорога» имеются строки:

Ни огня, ни черной хаты,  
Глушь и снег... Навстречу мне  
Только версты полосаты  
Попадаютя одне.

Во время Отечественной войны 1812 года, когда русская армия отступала, приближаясь к Москве, вперед были направлены отряды для



Верстовой столб в России

уборки верстовых столбов с дорог, чтобы солдаты не знали, сколько верст до Москвы. После войны при обустройстве дорог государства выяснилось, что ставить каменные столбы по всей территории Российского государства было слишком дорого, поэтому в 1817 году Александром I были введены стандартные деревянные верстовые знаки с нанесенными по бокам черными полосами. Утвердилась практика указывать расстояние до столицы от каждой почтовой станции. Последний верстовой столб был установлен на границе Екатерининского парка вблизи Орловских ворот, построенных по проекту архитектора Антонио Ринальди (1709–1794), которого считают также и автором верстовых столбов. Но документально авторство Ринальди не подтверждается. По более поздним данным, их автором был архитектор Жан Батист Валлен-Деламот (1729–1800).

Верстовые столбы просуществовали до 1918 года. Большевистские власти приказывали ломать их как символы самодержавия, поскольку почти на всех сверху был установлен двуглавый орел. В Великую Отечественную войну, когда Красная Армия, освободив занятую фашистскими войсками территорию, вышла на государственную границу СССР, на одном из столбов был прибит щит, на котором крупными буквами было написано: до Берлина столько-то километров.

Уцелевшие верстовые столбы реставрированы в 1970–1990 гг. В наше время интерес к верстовым столбам объясняется стремлением воссоздать исторические ландшафты. Но не менее важно с помощью такого знака показать и утвердить точку на карте, где проходит жизнь

людей в разных регионах и разных климатических условиях. Такая единица измерения расстояния указывает на наличие не просто местных связей, но и выступает основой для региональной идентификации, которая не может не иметь четко очерченных географических координат.

В Москве на месте, где в 1783 году проходил Камер-Коллежский земляной вал — граница города того времени, сохранился каменный верстовой столб. В прошлом от Рогожской заставы пролегли три дороги: знаменитая Владимирка (сейчас — шоссе Энтузиастов), проходившая через село Рогожки (Ногинск) во Владимир, Носовиха, проходившая через Перово и Носовиху в Павловский Посад и Коломенка — через Люберцы и Бронницы до Коломны и дальше на Рязань.

В феврале 2002 г. управление почтовой связи отмечало юбилей — 220 лет Пермской почтовой связи. В связи с юбилеем Пермский почтамт у здания почтамта установил нулевой верстовой столб. Столб был покрашен белой краской с черными поперечными полосами, увенчан гербом края с указанием цифры «0» и расстояния до Москвы. Не так давно, в день шести единиц 11.11.11, точная копия исторического верстового столба появилась в черте Ижевска. Трехметровый Путеводитель указал расстояние до Сарапула, Воткинска, Глазова и Вятки. Организатор установки столба выступила Почта России, в руководстве которой выразили надежду, что столб станет новой достопримечательностью Ижевска и местом отдыха горожан<sup>1</sup>. «Версты полосаты» — таков поэтический символ бесконечных российских дорог. Но мы все чаще и чаще отвлекаемся от поэзии, уходя в историческую прозу, потому что, пока не поздно, надо сохранить или установить заново верстовые столбы истории.

Заставы также были необходимым элементом дороги. В России три рогатки, так раньше называли караульни, стояли у въезда в город. Рогатка — это караульная со шлагбаумом, где у проезжавших проверяли подорожные и взимали сборы. Ставили рогатки в петровское вре-



Памятник  
«От Москвы две версты»

---

<sup>1</sup> URL: <http://vizhevskie.ru/blog/ltanews/1213.html>

мя для «препятствия проходу злонамеренных людей»: беглых солдат и крепостных, пытавшихся уйти из Петербурга; извозчиков, нарушавших царский указ о привозе на каждой подводе трех камней для мощения петербургских улиц, и тех городских жителей, которые хотели выехать без разрешения. Покинуть столицу и отсутствовать в ней дозволялось лишь «с запиской от Сената, только чтоб не более пяти месяцев». Здесь же взимали сборы. Это же было место прощаний и встреч, сюда в давнее время петербуржцы выезжали провожать и встречать друзей и знакомых. Ближняя Рогатка была первой по пути в Москву. Дальняя Рогатка располагалась у Пулковской горы, на которой построена Пулковская обсерватория. Наибольшее значение имела «средняя рогатка», по которой получил название перекресток Царскосельской перспективы с Большой Московской дорогой (современная площадь Победы). Здесь стоял столб с изображением трех рук, указывавших на Петербург, на Царское Село и Москву, на Петергоф, Варшаву. В народе этот столб называли «Три руки», затем «Четыре Руки». Считалось хорошей приметой остановиться у столба и обойти вокруг, загадав желание на дорогу. И на главпочтамте Петербурга, около нулевого верстового столба, находясь в самом центре города, можно загадать любое желание. Отсюда так же можно отправить «Ретро-письмо». Оно выполнено в стиле XVIII — начала XIX в., написано на искусственно состаренной бумаге и опечатано сургучной печатью с оригинальным штемпелем.

В 2011 году в Московской области рядом с селом Спас-Угол, связанным с именем Михаила Салтыкова-Щедрина, у дороги был открыт верстовой столб — 135 верст от Москвы. А организаторы мероприятия установки столба предложили возродить старую примету — каждый, кто прикоснется к верстовому столбу, сможет загадать желание, и оно обязательно сбудется. Кстати, есть версия, что примета присесть перед дорогой также связана с верстовыми столбами. В сонниках указывалось, что верстовые столбы во сне означают, что ваши дела продвигаются.

Движение по дороге всегда сопряжено с необходимостью выбора пути. Выбор чаще всего осуществлялся не заранее, а в самой на дороге, вернее, на перекрестке дорог. Перекресток во всех культурах — место сакральное. На нем устанавливались специальные знаки. То могли быть, как у племен ашанти и бауле в Тропической Африке, алтари. В индуистской традиции за перекресток отвечал слогоголовый бог Ганеша. В Древней Греции на перекрестке в жертву подземной богине Гекате приносили собаку. Римляне молились ларам перекрестков. В средневековой Германии на перекрестках могли происходить судеб-



ные процессы. «Стоеросовые» деревья, растущие на пересечениях лесных дорог, считались непригодными для строительства жилья. Русские кресты, которые были не просто придорожными знаками, отмечающими перекрестки путей, а местами сосредоточения особой энергетики, соединяющей данную общину с землей, которую она населяла. Поэтому такие знаки ставили и тогда, когда поселение по разным причинам переставало существовать. Оставалась только память о селении или домины — столбы, на которых выставлялись урны с прахом умерших, покрытые «крышами». Отсюда символику перекрестка дорог можно прочитывать как в пространственном плане, так и временном.

Перекресток, как правило, характеризуется еще и тем, что бывает местом наиболее интенсивного пересечения дороги пешеходами. В городах еще в XVI в. стали появляться правила поведения на дорогах. Например, в крупном торговом городе Дрездене уже в 1559 году с проезжей части специальным указом изгнали свиней и гусей, а в 1716 году издали декрет против лихачей, устраивавших гонки на узких улицах.

Символы, характеризующие дорогу, могут располагаться и прямо на ней или, вернее, в ней. Известно, что уже в Древнем Риме предпринимались попытки организовать городскую канализацию. Известно, что там применялись канализационные решетки, сделанные из камня. В последующие времена для безопасности пешеходов и транспорта канализационные люки стали закрывать металлическими, прежде всего, чугунными крышками. Наиболее распространенной формой крышки канализационного люка стала круглая. Однако есть любопытные примеры крышек треугольной формы, квадратной или прямоугольной. В Нашуа (штат Нью-Гемпшир) треугольные крышки люков, которые указывают в направлении основного потока. Из-за того, что они имеют сравнительно небольшой размер, город принял программу их постепенной замены на соответствующие современным стандартам безопасности. Встречаются треугольные крышки в Сан-Франциско. А в Гамильтоне на Бермудских островах крышки одновременно и треугольные, и навесные. С технологической стороны устройство крышек канализационных люков постоянно совершенствуется. В последнее время в странах Евросоюза все чаще стали применять люки с самонивелирующими корпусами. Корпус такого люка не устанавливается на опорное кольцо канализационного колодца и не имеет абсолютно никакого контакта с железобетонной конструкцией самого колодца. Также власти многих городов мира прилагают усилия по борьбе с воровством крышек, в ряде мест принявшем массовый характер. Однако нас в первую очередь интересуют рисунки на таких крышках, которые передают не только технологическую



Крышки канализационных люков разных городов Европы

информацию, но и историческую. В некоторых странах они превращаются в произведения искусства и служат украшением города, частью его имиджа. Как и имиджа государства. В Нидерландах во время коронации Виллема-Александра в апреле 2013 г. были установлены новые канализационные люки с королевскими барельефами<sup>1</sup>.



Крышка канализационного люка в Бухаресте. Румыния

Вместе с тем, изображения на крышках могут вызывать споры. В 2012 году Румынская Православная Церковь потребовала заменить крышки канализационных люков в столице страны, Бухаресте. Митрополию Мунтении и Добруджу возмутил тот факт, что на люках изображен герб румынской столицы — орел, держащий в клюве крест, и Святой

<sup>1</sup> URL: <http://www.1tv.ru/news/world/232013>



Освящение крышек канализационных люков в Лодзи. Польша

Дмитрий, также держащий крест. Подобное изображение на люках расценивается Церковью как богохульство, учитывая, что пешеходы ногами наступают на символ христианской веры. Однако именно такие крышки люков были выставлены в большей части исторической зоны города. Митрополия предлагает заменить их конструкциями с любым изображением, не оскорбляющим чувства верующих<sup>1</sup>. Однако в швейцарском городке Штайн-на-Рейне, удостоенном нескольких премий за сохранение культурного наследия, к изображению святых на таких городских объектах подходят совсем по-другому. Покровителем города считается Георгий Победоносец, поэтому не удивительно, что его изображение особенно популярно. Он есть на гербе города, на паре домов, на памятниках и даже на крышках канализационных люков.

О том, что сохранность крышек канализационных люков — дело богоугодное, можно судить и по действиям польской церкви. В городе Лодзь в 2011 году придумали способ борьбы с расхитителями металла: чиновники попросили священников освятить крышки канализационных люков в надежде уберечь их от воров. Идея пришла городским чиновникам после того, как была закуплена новая партия крышек в количестве четырех тысяч штук. Чтобы потраченные деньги не ушли в руки расхитителей металла, и было решено их освятить. Начальник городской канализационной службы Влодзимирж Толма-

---

<sup>1</sup> Церковь требует заменить крышки канализационных люков [Электронный ресурс]. URL: <http://www.euromag.ru/romania/22956.html>



Крышка люка в Кобленце. Германия

писано, что к концу Второй мировой войны город был разрушен авиаударами на 87%.

В Японии современные канализационные системы стали появляться в конце XIX в., хотя доказательство существования канализации в стране относится к периоду 2000-летней давности. Сейчас можно отыскать замечательные крышки канализационных люков, расписанные узорами на любой манер. Есть изображения флоры и фауны, эмблемы фестивалей и национальных праздников, также замысловатые узоры и причудливые детские рисунки-фантазии. Для каждого города крышки люков изготовлены по специальному заказу, поэтому достаточно сложно встретить повторяющиеся изображения. Первые необычные люки стали появляться на улицах в 1980-е гг., до этого в Японии, как и во многих других странах, использовались крышки правильной геометрической формы без каких бы то ни было вольностей. Стандартизация канализационной системы вызвала протест у населения. И один из чиновников решил эту проблему достаточно просто: предложил горожанам самостоятельно разрабатывать дизайн люков. С тех пор это необычное искусство достигло в Японии невиданного размаха, став национальной одержимостью. К авторским дизайнам люков в Японии относятся бережно: каждый утвержденный деревянный макет хранится в Центральной библиотеке. Дизайн варьируется от изображений, которые отражают культурную идентичность региона с флорой и фауной, с наземными ориентирами до отражения местных фестивалей и при-

шевский сообщил прессе: «Покровительницей города Лодзь является святая Фаустина, которая ходила по городу, помогая бедным и обездоленным. После того, как мы осветили крышки люков, мы вынесли благословение на улицу, где распространяем ее доброту»<sup>1</sup>.

Крышки канализационных люков могут играть роль памятных досок. В 1984 году в самом центре немецкого города Кобленц появился такой люк на котором на-

<sup>1</sup> В Польше осветили крышки люков, чтобы уберечь их от воров [Электронный ресурс]. URL: <http://top.rbc.ru/tags/?tag=%CF%EE%EB%FC%F8%E0&n1=100>



Крышки канализационных люков в Японии

чудливых рисунков, придуманных школьниками. Например, в Киото, черепаха на люке показывает пример, мудрости и долголетия. Около 95% из 1780 муниципалитетов в Японии имеют свои собственные специально разработанные крышки люков. Необычным произведением искусства посвящена книга Ремо Камерота, в которой речь идет об истории создания необычных люков, а также представлены фотографии лучших образцов<sup>1</sup>.

Естественно, крышки от канализационных люков, которые часто представляют собой чугунные произведения искусства, лежащие на улицах городов прямо у нас под ногами, не обойдены вниманием дизайнеров. Дизайнер Дже Квон предложил альтернативу использованию GPS-навигаторов. Проложить путь по незнакомому району помогут канализационные люки с помощью Map-Hole, нового приспособления, которое даст путешественникам возможность ориентироваться при помощи уже существующих элементов городского пейзажа, причем пешеходу предоставляется информация о его местоположении, о близлежащих достопримечательностях и о времени, которое потребуется, чтобы до них дойти. Предложение дизайнера состоит в том, чтобы по-

---

<sup>1</sup> Remo Camerota. *New Drainspotting: Japanese Manhole Covers*. N.Y.: Mark Batty Publisher, 2010.



Щиты со старым и новым название населенного пункта. Австралия

крыть канализационные люки специальными крышками с нанесенной на них информацией. В центре будут сведения о текущем местоположении, по периметру — знаки, указывающие на расположенные неподалеку музеи, рестораны, парки, словом, на все, что может заинтересовать путешественника. Кроме того, дизайнер предложил размещать информацию о коммерческих учреждениях за плату, а вырученные за рекламу деньги передавать в местный бюджет. Однако люки нередко располагаются посреди дороги, посреди плотного потока быстро едущих машин. Опасно заставлять человека останавливаться посреди улицы и смотреть под ноги, чтобы определить дорогу к объекту, скорее всего, отмеченному на карте в КПК<sup>1</sup>.

Крышки вдохновили дизайнеров сделать из переработанных автомобильных покрышек очень стильное украшение в дизайне интерьера — коврик у дверей. Выпущены и пользуются спросом коврики-«люки» Сан-Франциско, Чикаго, Лос-Анджелеса, Нью-Йорка, Парижа и других городов.

Особым символом дороги являются щиты с указаниями названий населенных пунктов. Иногда эти названия прямо указывают на характер движения на дорогах. Так, власти небольшого австралийского городка в штате Виктория, который раньше назывался просто «Скорость», переименовала населенный пункт в «Скорость убивает».

---

<sup>1</sup> Новые технологии о пользе канализационных люков [Электронный ресурс]. URL: <http://www.nrb.su/energy/article/882>



Щиты с указанием населенных пунктов Боринг и Дал. США

Новое название можно увидеть на щитах при въезде в город. Городская администрация полагала, что новое зловещее название должно напоминать лихачам о необходимости соблюдать скоростной режим. Идея переименовать город принадлежит комиссии по расследованию ДТП штата Виктория. Новое название было вынесено на голосование в Интернет и было встречено с энтузиазмом. А один из местных жителей так загорелся этой идеей, что решил поменять имя. Овцевод Фил Даун отныне откликается исключительно на имя Фил Слоу-Даун. В Австралии происходит гораздо меньше ДТП, чем в странах Европы и Азии. Но чиновники все же решили призвать водителей к бдительности.

Жители американского города Боринг (англ. *boring* — навевающий скуку) официально подружились с жителями шотландской деревни Дал (англ. *dull* — унылый, нудный). Муниципальные власти Боринга приняли Декларацию о партнерстве, с предложением которой обратился Женский клуб книголюбов Дала. Власти американского города пошли на этот шаг в целях укрепления трансатлантических отношений и туризма. Породнение двух поселений означает, что отныне они могут продавать различную туристическую атрибутику, обыгрывающую эту тему, изготавливать причудливые дорожные знаки и планировать поездки в гости друг к другу. В то же время разница в размерах между Борингом и Далом не позволяет им быть официально признанными городами-побратимами. Население Боринга составляет около 12 тыс. человек, а Дал — маленькая деревушка.



Туристы у дорожного указателя городка Фукинг. Австрия

Иногда дорожные указатели с названием населенного пункта становятся предметом коллекционирования только из-за того, что это название ассоциируется с чем-то примечательным, даже если это примечательное относится к разряду ненормативной лексики. Именно такая история сложилась с англоязычной версией маленького австрийского городка, расположенного недалеко от Зальцбурга. Деревня Фукинг была основана в 1070 году и названа в честь Фокко, жившего там в те времена, а «инг» в названии является лишь суффиксом древнегерманского языка, который в переводе обозначает люди. Таким образом, название «Фукинг» означает «место людей Фокко». Однако в английском языке топоним читается как самое популярное ругательство. Туристы часто не только останавливаются, чтобы сфотографироваться на фоне дорожных указателей с надписью «Fucking», но и разворывают эти указатели на сувениры. В городке даже было проведено голосование, где решался вопрос, стоит ли переименовывать населенный пункт. И жители решили оставить историческое название.

Самое главное, образ дороги, а вернее, дорожной карты (англ. *Roadmap*) стал основополагающим при формулировании планов по урегулированию сложнейших международных конфликтов, например, израильско-палестинского. Также дорожные карты способны суммировать наработки по отдельным направлениям сотрудничества в целях их развития. Именно так можно оценивать четыре дорожные карты, принятые Россией и Европейским союзом в 2005 году: по общему экономическому пространству, общему пространству свободы, безопасности



и правосудия, общему пространству внешней безопасности и общему пространству науки и образования, включая культурные аспекты.

Образ дорожной карты указывает на то, что геополитика оперирует множеством символов, которые она перерабатывает, но в основе которых лежит как геокультурная, так и просто геометрическая символика. Так часто в различных геостратегических планах высказывает необходимость закрепления

определенных линий (Гинденбурга, Мажино, Маннергейма), выстраивания осей (Берлин — Рим — Токио; «ось зла»), прочерчивания дуг («дуга Хаусхоффера», «дуга кризисов», «дуга нестабильности»), создания треугольников (Москва — Пекин — Дели, Россия — Украина — ЕС, «Веймарский треугольник»<sup>1</sup>) и т. д. Где-то такие дуги и оси совпадают с линиями основных дорог, а где-то и не совпадают. Для того чтобы понять, как такое совпадение влияет на успех реализации дорожной карты урегулирования конфликта, мировому сообществу требует накопить большим, чем пока оно имеет опыт урегулирования конфликтов путем переговоров, а не применения силы.

Создание дорожных карт, а еще более следование им при разрешении международных конфликтов является непременным условием продвижения к урегулированию. А без этого ни конфликтующим сторонам, и в будущем окружающему их пространству, а еще в более отдаленной перспективе и всему региону, сохраняющему зоны конфликтов, не удастся вписаться в логику развития глобального сообщества. А это означает остаться на обочине истории, которое включает в себя не только то, что было, но и то, что будет. Поэтому следует помнить, что в большинстве традиций обочина дороги всегда предполагала наличие множества неприятностей. У каждого исторического периода они свои, но вот обочина истории простирается вдоль всего ее протяжения.



Линия Маннергейма  
(финск. *Mannerheim-linja*)

<sup>1</sup> См.: *Титова М.С.* «Веймарский треугольник»: современное состояние и перспективы // Вестник аналитики. 2010. № 2(40). С. 85–88.

Почему так сложно реализовать положения, содержащиеся в любой дорожной карте, даже если они в полной мере отвечают геополитической ситуации. Вероятно, одной из причин здесь может быть названо непонимание символов дороги, порой выраженных с максимальной ориентацией на потребителя дорожной информации. Особенно это справедливо по отношению к политической рекламе, размещенной вдоль дороги. Василий Аксенов в романе «Остров Крым» так описывает дорогу от Шереметьево до центра Москвы: «Ветер дул с северо-запада, гнал клочки испарений псковских и новгородских озер, в небе, казалось, присутствовал неслышимый перезвон колокола свободы. „Советские люди твердо знают: там, где партия, там успех, там победа“ — гласил огромный щит при выезде на шоссе. Изречение соседствовало с портретом своего автора, который выглядел в этот день под этим ветром в присутствии неслышного колокола довольно странно, как печенег, заблудившийся в дотатарской Руси. Стоял ясный осенний день. „Слава нашей родной Коммунистической партии!“ Слева от шоссе один на другом стояли кубы какого-то НИИ или КБ, а справа в необозримых прозрачнейших далях светился, будто свежеемытый, крест деревенской церкви. Через все шоссе красными литерами по бетону: „Решения XXV съезда КПСС выполним!“ Палисадники покосившихся деревенских усадеб, сохранившихся вдоль Ленинградского шоссе, — бузина, надломанные георгины, лужи и глинистое месиво между асфальтом и штакетником — солнце-то, видимо, только что проглянуло после обычной московской непогоды. “Народ и партия едины!” Горб моста, с верхней точки — два рукава Москвы-реки, крутой берег острова, огненно-рыжего, с пучком вечнозеленых сосен на макушке. “Пятилетке качества рабочую гарантию!” За бугром моста уже стояли неприступными твердынями кварталы жилмассивов, сверкали тысячи окон, незримый вьюн новгородского неслышного колокола витал меж домов, соблазняя благами Ганзейского союза. С крыши на крышу шагали огненные буквы “Партия — ум, честь и совесть нашей эпохи!”

Дальше пошло все гуще: “Мы придем к победе коммунистического труда!”, “Планы партии — планы народа!”, «Пятилетке качества — четкий ритм!», “Слава великому советскому народу, народу-созидателю!”, “Искусство принадлежит народу”, “Да здравствует верный помощник партии — Ленинский комсомол!”, “Превратим Москву в образцовый коммунистический город!”, “СССР — оплот мира во всем мире”, “Идеи Ленина вечны!”, “Конституция СССР — основной закон нашей жизни!”... Печенег, подъявший длань, печенег в очках над газетой, печенег, размножающийся с каждой минутой по мере движения к центру, все

более уверенный, все менее потерянный, все более символизирующий все любимые им символы, все менее похожий на печенег, все более похожий на Большого Брата, крупнотоннажный, стабильный, единственно возможный...»<sup>1</sup>

Не имеет смысла задавать вопрос об уместности придорожной политической агитации. Ответ на него применительно к советской практике политической пропаганды дало время. Но сомнительная эффективность подобных акций изначально была предсказуема, если исходить не из политических целей, а из понимания семантики дороги, которая не предполагает включения в дорожные символы чего-либо слишком далекого от образа самой дороги. Поэтому целесообразно обратиться к истокам появления символов, которые отразили эволюция движения по дороге.

## Глава 8. Рождение символов движения по дороге

Нет Колеса на свете, Господин:  
Нет Колеса: есть обод, втулок, спицы,  
Есть лошадь, путь, желание возницы,  
Есть грохот, стук и блеск железных шин.

А мир, а мы? Мы разве не похожи  
На Колесо? Похож и ты — как все.  
Но есть и то, что всех Колес дороже:  
Есть Мысль о Колесе.

*Иван Бунин*

Символика дороги подкрепляется и символической ролью всего, что может двигаться по дороге, начиная с колеса и заканчивая автомобилем. Вероятно, наблюдение древних людей за движением Солнца по небосклону способствовало изобретению колеса, которое стали изготавливать из дерева или камня. И также, возможно, это произошло в четвертом тысячелетии до н. э. Образ колеса привнес понимание динамики в картину мира, стал ассоциироваться не только с Творцом, но и его учением, а еще шире — с космическим порядком.

Предшественником колеса был гончарный круг, изобретение которого в Месопотамии относится, по данным археологии, к VI тыся-

---

<sup>1</sup> Аксенов В.П. Остров Крым [Электронный ресурс]. URL: <http://my-lib.net/?id=387981577>

четверть до н. э. появился гончарный круг. Свидетельства появления колесной повозки датируются IV тысячелетием до н. э. Тягловыми животными служили дикие ослы-онагры и быки. До нашего времени дошли изображения на расписных сосудах древнейших телег. На рубеже IV и III тысячелетий до н. э., в период раннего бронзового века, в Передней Азии уже существовали четырехколесные повозки. Образ колеса во многих традициях стал символом цикличности и повторяемости различных процессов жизни человека и общества. Это и индийская система чакр, и китайский символ «инь и янь». Порой символическое понимание колеса было важнее возможности его практического использования. Поэтому, например, в древнем Тибете нельзя было использовать колеса в быту.

Со временем сферы применения колеса постепенно расширялись, а по мере этого расширялся и образный ряд, который позволял посредством колеса описывать самые разные стороны действительности, вплоть до экономических или политических. Бразильский историк, социолог, литературовед марксистского направления и, к тому же генерал, Нельсон Вернек Содре, изучая проблемы социально-экономического и политического развития Бразилии, сравнил догоняющую модель развития с перекачиванием квадратного колеса<sup>1</sup>. В основе этого образа лежало представление о том, что, когда такое колесо ставили на ребро, то этим обеспечивали ускорение движения. Однако квадратное колесо затем обязательно упадет на плоскость и замрет в устойчивом положении. Подобно этому в догоняющей модели экономики после резкого ускорения наступает застой, что придает неровность экономическому и социальному развитию. На самом деле этот яркий образ квадратного колеса как фактора, обеспечивающего скачкообразность движения, не совсем точно отвечает действительности. Еще в 1959 году американский инженер Альберт Сфредда впервые предложил некруглые колеса. Наиболее эффективными они оказались на болоте и в глубоком снегу, где они показали значительное увеличение тягового усилия с неизмеримыми круглыми колесами<sup>2</sup>. Если сравнить эту дорожную ситуацию с социально-экономической, то окажется, что не всегда обществу надо отказываться от ритмики движения квадратного колеса, ведь бывают такие периоды в его развитии, которые в полной мере сопоставимы с попаданием в болото или глубокий снег.

---

<sup>1</sup> Вернек Содре Н. Бразилия: анализ «модели развития». М.: Наука, 1976. С. 98–99.

<sup>2</sup> Котович С.В. Двигатели специальных транспортных средств: учеб. пособие. Ч. I. М.: МАДИ (ГТУ), 2008. С. 154.

В политической области к образу колеса для демонстрации того, что представляет собой демократия, обращается Жак Деррида. Он пишет: «Когда я произношу слово «колесо», я отсылаю не к технической возможности существования колеса как неперемennomy условию. Но, скорее, еще до этого, к кругообразию вращательного движения, к кругообразию возвращения к самому себе, существующему прежде любого различия между *physis* и *tekhnè*, *physis* и *nomos*, *physis* и *thesis*, и т. д.

Изобретение колеса знаменует собой, конечно же, величайшее и решающее изменение в истории человечества и даже в антропогенезе, а стало быть, — по крайней мере, как возможность, если не как факт или событие технического изобретения, — человечности человека; и, помимо всего остального, в истории так называемых прав человека, начиная с права признавать себя самого в качестве человека, возвращаясь к самому себе зеркальным, автодейктическим, суверенным и автотелическим образом.

Когда я произношу слово «колесо», я больше не отсылаю или, по крайней мере, еще не отсылаю к чисто геометрическому образу круга или сферы. И тем не менее это так: до всех технических форм колесного механизма, приспособления, названного «колесом», поворачивающегося в себе самом вокруг фиксированной оси, до всех чистых геометрических форм, названных «круг» или «сфера», мне еще трудно, в этот архи-предварительный момент, представить себе какую бы то ни было демократию. Кажется, трудно помыслить желание или номинацию некоторого демократического пространства, не прибегая к тому, что на латинском языке называется *gota*, к ротации или обороту, кругообразию или вращательному закруглению окружности, кружащейся по кругу, кругообразности, будь она до-технической, до-машинной и до-геометрической, некоторому повороту или скорее некоторому авто-мобильному и авто-номному возвращению к себе, в себя и на себя, некоторому колесному механизму некоторого возвращения или квазициркулярной ротации истока к себе, в себя и на себя, идет ли речь о суверенном самоопределении, об автономии себя, об *ipse*, то есть о себе самом, раскрывающемся себе самому как свой собственный закон, о любой авто-финальности, авто-телии, об отношении с собой как бытия в виду себя, начиная с себя и до конца себя, о множестве образов и движений, которые отныне, для экономии времени и чтобы говорить быстро, округло, я буду называть самостью в самом общем смысле. Под самостью, таким образом, я подразумеваю некоторое «я могу», или, по меньшей мере, власть, которая сама себе дает закон, дает себе свою законную силу, дает себе репрезентацию самой себя, суверенное и вновь



Квадрига Аполлона на фронте Большого театра в Москве

самоприсваивающее собрание себя в одновременности собрания или ассамблеи, бытия-вместе, «жизни вместе», как можно также сказать об этом. Для того чтобы одновременно и разом задаться вопросом о возможности этой самости, нам нужно будет разместить и помыслить вместе — в одно и то же время (*simul*), в одной и той же сфере дифференцированного множества (*ensemble*) — значения совместности (*ensemble*), то есть *Versammeln*, а в латинском языке — объединения, подобия, одновременности и симулякра (*simul* и *similis*, *simulacrum* и *simulare*), суть которого в том, чтобы делать что-либо подобным (*semblable*) через симуляцию (основанную на ложном или истинном сходстве) или ассимиляцию (Русская самость, в отличие от франко-латинской *ipséité*, как раз одного корня с *simul*, *ensemble*, *similis*, *simulacrum*, *simulation*, *assimilatio* и *Versammeln* — Примеч. ред.) *Adsimi-latio* есть действие по деланию подобным, через реальное или мнимое воспроизведение, даже через симуляцию или диссимуляцию (сокрытие)»<sup>1</sup>.

Колесо обеспечило возможность строить разнообразные повозки, пригодные для многочисленных нужд. Уже в Древнем Риме было известно множество разновидностей экипажей — грузовых телег с бычьей упряжкой, боевых и спортивных колесниц, повозок различных размеров и типов с навесами или закрытых, предназначенных для дальних

---

<sup>1</sup> *Деррида Ж.* Разбойники (пер. с фр. Д. Калугина под ред. А. Магуна) // НЛЮ. 2005. № 72 [Электронный ресурс]. URL: <http://magazines.russ.ru/nlo/2005/72/d3.html>

путешествий. Для обозначения каждого типа экипажа существовали специальные термины. Например, бига (лат. *biga* — двойня) — это двухколесная боевая колесница в Древнем Риме. Колесница, запряженная тройкой коней, называлась тригой; четверкой — квадригой.

Скульптурное изображение квадриги как отражение силы и мощи, а позже — триумфа вошло в традицию. Такие памятники есть во многих странах. В Германии в созвучии с квадригой, размещенной на Бранденбургских воротах в Берлине, с 1993 года некоммерческой организацией Netzwerk Quadriga gGmbH людям или группам за стремление к инновациям, общественному благу и обновлению путем действий в сфере политики, экономики и культуры вручалась премия «Квадрига».

В Римской империи было немало предпринимателей, которые занимались извозом. Для этих целей римляне использовали двухколесные экипажи — цизиумы (лат. *cisium*), в который для удобства пассажиров сидения были подвешены на ремнях. Это приспособление можно считать предком современных рессор. Передвигаться в таких экипажах можно было с достаточно большой скоростью. Согласно Светонию, Цезарь, пользуясь наемным цизиумом, проезжал в день по сотне миль (160 км).

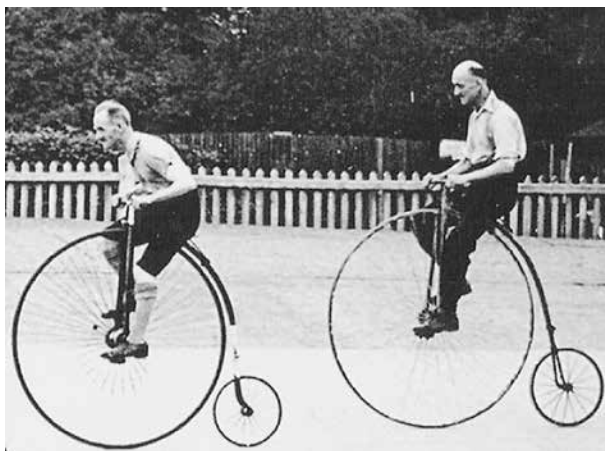
Каждый этап истории человечества ознаменован созданием и освоением людьми новых средств передвижения. Поэтому можно их появление считать точкой начала очередного периода мобильности людей. Причем чем ближе к нашему времени, тем таких точек на данной линии развития человечества становится больше и тем ближе они располагаются друг к другу. Это хорошо видно на примерах изобретения велосипеда, дилижанса, мотоцикла и автомобиля.

Источников о существовании средства передвижения, подобно го велосипеду, до начала XIX столетия нет. Однако многие усматривают в некоторых средневековых изображениях прообразы этого вида транспорта.

1816 год был назван в Европе «годом без лета», потому что климатическая аномалия, выразившаяся в небывалых холодах, сказалась на



Средневековое изображение херувима по «Видению пророка Иезекииля». 1156 г.



Велосипед «пенни-фартинг»

урожае, был голод, снизилось поголовье лошадей. Это подтолкнуло изобретателей средств транспорта. В 1817 году немецкий профессор из Карлсруэ барон Карл фон Дрез создал первый двухколесный самокат, который назвал «машиной для ходьбы». Самокат на деревянной раме был снабжен рулем и выглядел в целом, как велосипед, но без педалей. Это изобретение Дреза назвали в его честь дрезиной. В 1818 году в Баден-Бадене фон Дрез получил аналог современного патента на свое изобретение — «Großherzogliches Privileg».

Достаточно быстрая машина Дреза завоевала популярность в Великобритании, где стала называться «денди-хорз». В 1839–1840 гг. шотландский кузнец Киркпатрик Макмиллан, работавший в маленькой деревушке, усовершенствовал изобретение Дреза, добавив педали и седло, создал первый велосипед. Велосипеды стали популярны уже к 1880 году. На первых велосипедах, которые из-за их разновеликих колес прозвали «пенни-фартинг» (по названию двух монет разного размера), ездили только мужчины, но более поздние модели были освоены и женщинами.

Практически одновременно с историей развития индивидуальных средств транспорта шло становление общественного транспортного сообщения. Несмотря на то, что многоместная карета на конной тяге, перевозившая пассажиров и почту, была изобретена в Англии в XVI в. при Елизавете I и назвалась «stagecoach» (от англ. *stage* — стадия, расстояние + *coach* — повозка, конный экипаж), повсеместное распространение этот вид транспорта получил в конце XVIII — начале XIX в. как





Прибытие дилижанса. Картина Луи Леопольда Буальи. 1803. Лувр, Париж

дилижанс (от фр. *carrosse de diligence* — проворный экипаж). Известны четыре наиболее распространенных типа этого вида общественного транспорта: «почтовый дилижанс», предназначенный исключительно для перевозки почты; «малый дилижанс», или, как его называли, «грязный дилижанс», циркулировавший по жалким сельским дорогам между провинциальными городками; «дорожный дилижанс», более комфортабельный вместительный; «станционный вагон» — большой универсальный дилижанс, наиболее типичный для Америки, совершавший путешествие на дальние расстояния между удаленными поселениями первопроходцев.

Путешествие на дилижансе не отличалось ни удобствами, ни безопасностью. Помимо того, что пассажиры, располагавшиеся на откидных сиденьях вдоль дверей, порой оказывались выброшенными из дилижанса на дорогу, их в пути подстерегали всяческие неприятности, как, например, дорожные грабители. Поэтому поездки на дилижансах стали обрести в прямом и переносном смыслах дорожной культурой. В прямом смысле она оформлялась в виде придорожных гостиниц, где предоставлялся отдых путникам и лошадям. Путешествующие обеспечивались как кровом, так и зрелищами. Но, главное, такие пункты были еще и местами сбора новостей, а с ними сплетен и дорожных баек.

В 1820 году в России было организовано первое дилижансное общество. Путь между столицами Петербургом и Москвой дилижансы преодолевали за 4–4,5 суток. В каретах помещалось по восемь пассажиров. В 1841 году дилижансное движение открылось между Петер-

бургом, Ригой и Варшавой. Пассажирское и грузовое сообщение между населенными пунктами стало регулярным. Скорость передвижения составила 50–70 км для перекладных дилижансов-повозок и 15–20 — для грузовых подвод<sup>1</sup>. О том, как по российским дорогам двигались дилижансы, рассказывает краевед Павел Шпилевский (1823–1861), который жил и работал в Варшаве и Петербурге. С 1856 года он регулярно публиковался в ряде столичных изданий, пробуя себя в литературной деятельности. В своих многочисленных поездках из Варшавы в Петербург Шпилевский выражал впечатления от поездок на дилижансе<sup>2</sup>.

Подлинное торжество дилижансов как вида транспорта наблюдается в США во время освоения Дикого Запада. Дилижансы становятся не только средством достижения новых земель, но и первым строительным материалом. Разбирая их, люди получали все необходимое для постройки дома. Поэтому образ дилижанса так прочно закрепился именно в американской культуре. В 1939 году вышел удостоенный премии «Оскар» фильм Джона Форда «Дилижанс» с Джоном Уэйном в главной роли. Картина подкупает своей достоверностью, рисуя полное приключений и опасностей путешествие группы пассажиров по Дикому Западу. Съемки велись на границе штатов Юта и Аризона, в тех местах, где когда-то ездили настоящие дилижансы и их поджидали настоящие бандиты и свирепые индейцы. Но в жизни в это время уже не было места дилижансам. Их заменили и поезда, и автомобили, а дилижансы остались в памяти как символы эпохи отваги и приключений.

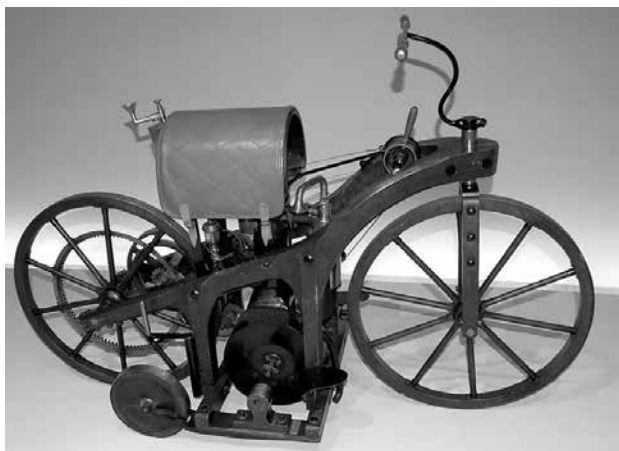
В конце XIX в. вслед за быстрым ростом населения росли и города. В этих больших городах уже мало кто мог жить рядом со своей работой, поэтому возникла нужда в городском транспорте. Так появились запряженные лошадьми omnibusы, и постепенно движение разных экипажей на городских улицах стало очень оживленным. Но людям нужен был не только общественный транспорт, они ощущали потребность и на дороге сохранять свою индивидуальное пространство. Это можно было обеспечить лишь изобретением новых транспортных средств, которые человек мог обустроить согласно собственной картине мира.

Любопытно, что создание мотоцикла и автомобиля приходится практически на одной и то же время — середину 1880-х гг. Первый мотоцикл построен немецкими инженерами Готтлибом Даймлером и Вильгельмом Майбахом в 1885 году. Бензиновый карбюраторный двигатель

---

<sup>1</sup> Шпилевский П.М. Путешествие по Полесью и белорусскому краю / предисл., состав. С.А. Кузнецова. 2-е изд. Мн.: Полымя, 2004.

<sup>2</sup> URL: <http://tio.nsys.by:8100/newsp/2004/16/09.shtml>



Мотоцикл Даймлера. 1885 г.

Даймлера и Майбаха имел мощность 1,5 л. с. и был установлен на деревянной раме с деревянными колесами. Если в символике автомобиля главные позиции занимают представления силе и скорости, то у мотоцикла — это идея свободы.

Появление такого надежного и достаточно доступного транспортного средства, как мотоцикл, сделало его популярным среди молодых людей уже после окончания. Послевоенный период до начала Великой депрессии иногда даже называют «золотой эрой мотоцикла». Особенно ярко увлечение мотоциклами проявилось в США, где с 1924 года любители мотоциклов были объединены в Американскую мотоциклетную ассоциацию, входящую в Международную федерацию мотоциклизма со штаб-квартирой в Париже. Ассоциация проводила мотоциклетные соревнования и фестивали, организовывала досуг мотоциклистов.

Вся эта спланированная активность не ложилось в основу субкультуры байкерского движения, первые представители которого стремились вырваться из организационных рамок, устанавливаемых федерациями. Идея байкерской субкультуры отразилась уже в названии их первого клуба «Ангелы Ада» (англ. «*Hell's Angels*»), которое восходит к традиции «символических» самоназваний подразделений солдат двухмировых войн. В массовой культуре легенда о храбрых и воинственных летчиках начала утверждаться после выхода в 1930 году на экраны фильм «Ангелы Ада», режиссером и продюсером которого был известный авиатор и бизнесмен Говард Хьюз. В 1937 году был сформирован американский отряд летчиков, воевавших в Китае против

Японии, окрещенный журналистами «Летающие Тигры», они же себя называли по-разному, в том числе и «Ангелами Ада». Еще одним фактором, способствующим зарождению движения вольных мотоциклистов был фактор технический, связанным с мотоциклом «Харлей-Дэвидсон», который в годы Второй мировой войны поставлялся в армию США, а потому пользовался популярностью среди бывших солдат после войны. Военный «Харлей» не был удобным для мирной жизни, а потому переделывался механиками для частных нужд мотолюбителей. Это способствовало возникновению индустрии индивидуальных заказов и исполнения мотоциклов, названных «чопперами», которые сейчас являются признаком байкерской субкультуры.

Понимание ценности свободы доносится до поклонников мотоциклов и через рассказы о жизни, а порой и гибели знаменитых людей, увлеченных мотоциклами. Среди них можно отметить Томаса Лоуренса, больше известного как «Лоуренс Аравийский», который, будучи английским военным служащим, поддерживал борьбу арабов за независимость. В 1935 году он попадает в аварию на мотоцикле и погибает. Эрнест Че Гевара в 1952 году покрывает на мотоцикле в Латинской Америке расстояние более чем в десять тысяч километров. Че Гевара стал примером свободного человека для тысяч участников молодежного протеста 1960-х гг. Но это оказалось возможным потому, что одним из предвестников этого протеста была байкерская культура, которая начала формироваться в США за десятилетие до массовых молодежных и студенческих волнений на Западе.

Особенностью байкерской культуры является ее символика. Она отражает образы свободы, бесстрашия, движения, скорости, рожденные в разных культурах и в разное время, но причудливо переплетенные с историей мотоциклов. Эта символика носит глобальный характер, хотя корнями уходит в историю отдельных государств, которые могли быть по разные стороны в период развертывания событий, когда появлялись на свет те или иные символы. И все же для байкеров своеобразным отечеством выступает их клуб, поэтому главное место в их эмблематике занимает логотип клуба.

Эмблема, которую часто нашивают на кожаные или джинсовые жилетки, надеваемые поверх кобухи, показывает, к какому клубу принадлежит байкер. Такую эмблему обычно называют «цвета клуба». Она обычно состоит из трех частей: в верхней дугообразной части — «рокере» — указано название клуба, на нижнем рокере — страна или город, в котором организован клуб, на центральной — логотип и статус клуба.

Традиция его применения в байкерской символике флага Конфедерации, его варианта *Naval Jack* пошла от американских байкеров, которые стремились подчеркнуть свой нонконформизм, что вовсе не означает, что все, кто носит данный символ знаком с историей Второй американской революции и борьбы Севера и Юга.



Naval Jack

Бесстрашие перед лицом опасности и смерти символизирует изображение черепа, которое можно прочесть и как знак защиты от смерти. А нашивка 1% на жилетах байкеров появилась после выступления главы Американской Мотоциклетной Ассоциации (АМА), в котором было заявлено, что все мотоциклисты — законопослушные люди, и только один процент из них являются «отверженными» и нарушают закон. Порой СМИ стремятся представить 1% клубы, как криминальные банды, что может соответствовать действительности, но иногда отражает следование членов клуба неформальным традициям. Иногда байкерский протест выражается в числовом значении символа «13»: встречаются нашивки с такой цифрой, что означает употребление марихуаны, поскольку в английском алфавите буква «М» является тринадцатой по счету.

Наиболее негативную реакцию вызывает использование байкерами нацистской символики. Хотя железный крест переняли ими у американских пилотов, когда после Второй мировой войны, надев награды врага, летчики выражали протест против американской власти. А изображение свастики указывает не только на крайне правые политические позиции участников байкерского движения, но, скорее, о желании подчеркнуть свою политическую независимость, граничащим с эпатажем.

Итальянцы считают, что идея автомобиля принадлежит Леонардо да Винчи, хотя в мире насчитывается около четырехсот претендентов на звание изобретателя этого средства передвижения. Но доподлинно известно, что в 1886 году немецкий инженер Карл Бенц получил патент № 37435 на свое изобретение — самодвижущийся экипаж с бензиновым мотором. Этот год считается годом создания первого автомобиля в мире. Но примерно в это же время другой немецкий изобретатель Готтлиб Даймлер же сконструировал экипаж с бензиновым мотором,



Первый автомобиль

а годом ранее запатентовал первый мотоцикл и карбюратор. И все же роль изобретателя автомобиля досталась именно Карлу Бенцу. После получения патента Бенц решил «вывести в свет» свое творение, прокатившись на нем по улочкам Мангейма. Новинка вызывала вокруг только раздражение жителей, пугая их шумом мотора. Расстроенный автор поставил свое изобретение под навес, намереваясь довести до совершенства. Творение Бенца представляло собой трехколесный самодвижущийся экипаж, рассчитанный на двух человек и оборудованный четырехтактным бензиновым мотором с водяным охлаждением.

1 октября 1908 г. Генри Форд представил модель Т, которая изменила представление об автомобиле, сделала его доступным массам: было выпущено более 15 млн экземпляров. В народе он получил прозвище «Жестянка Лиззи». Дешевизна Ford T объяснялась тем, что в отличие от других автомобилей он собирался не вручную, а на конвейере. Еще одно нововведение — окраска кузова модели Т красили черным японским лаком, который высыхал за 48 часов, когда же как другим краскам того времени на это требовалось две недели, стало причиной появления слогана Генри Форда «Вы можете получить Ford T любого цвета при условии, что этот цвет будет черным», вошедшего во все учебники рекламы. И еще: все продавцы Ford T обязаны были иметь полный ассортимент запчастей, а простота конструкции позволяла ремонтировать «Жестянку Лиззи» отверткой и плоскогубцами.

Несмотря на то, что этот автомобиль изменил мир, в утопическом романе Олдоса Хаксли «О дивный новый мир» даже летосчисление



Ford T

ведется от создания Ford T, до 1920-х гг. автомобили оставались роскошью, которую могли себе позволить только очень богатые люди.

В понимании смыслов, открываемых при изучении символики пути, нельзя упустить ни одного из средств передвижения: ни колесницу, ни карету, ни дилижанс, ни велосипед, ни автомобиль, который в прошедшем веке стал символом сбывшейся мечты и процветания. Ярче всего эта идея воплотилась в проекте «маленького народного автомобиля», с которым выступили национал-социалисты после прихода к власти в Германии в 1933 году и которым стал «Фольксваген — Жук»<sup>1</sup>. Понимание его как «народного автомобиля» подкреплялось тем, что была организована система предоплаты. Каждый гражданин Германии имел право еженедельно класть пять марок на специальный счет и, накопив таким образом 990 марок, получить одним из первых новенький автомобиль прямо с конвейера.

---

<sup>1</sup> Официально автомобиль никогда «Жуком» (по-немецки *Käfer*) не назывался, а именовался Volkswagen 1200 (в последние годы *Volkswagen*, 1600), и только новая переднеприводная модель 1998 г., выполненная в ностальгическом ретро-стиле, получила официальное название *Volkswagen New Beetle*. Названия «Жука» на разных языках указывают на национальные различия в прочтении символики, связанной с образами животного мира: жуком эту форму автомобиля называют в Англии, Белорусии, Болгарии, Бразилии, Израиле, Германии, Словакии, Украине, Чехии. В Италии уточняли, что это майский жук (*maggiolino*), во Франции — божья коровка (*coccinelle*), в Турции — черепаха (*tosbağa*), в Финляндии и Швеции — пузырь (*kupla* и *bubbla* соответственно), а в Польше — горбатый (*garbus*).



Скульптура «Quo Vadis» в Праге. Чехия

Британцы после Суэцкого кризиса в 1956 году, когда экономичность машины стала фактором, особо волнующим потребителей. Решение о создании MINI принял глава британского автомобильного концерна ВМС Леонард Лорд, указав необходимость разработать маленькую машину для народа.

В 1957 году в Германской Демократической Республике началось производство автомобиля «Trabant», название которого переводится с немецкого как «спутник», в честь запущенного в том же году в СССР первого искусственного спутника Земли. Тогда в Цвикау объединили предприятия «Horch» и «AUDI» для выпуска пластмассовых автомобильчиков, потому что в послевоенной Германии была в дефиците листовая сталь. Наружные кузовные детали «Трабанта» изготовлялись из duroplasta, смеси фенолформальдегидной смолы и хлопковых очесов, и навешивались на металлический каркас. «Трабант» стал одним из символов ГДР. Ночью в 1989 году в центре была Праги установлена принесшая известность Давиду Черны скульптура, представлявшая собой «Трабант», у которого вместо колес были огромные ноги. Эта композиция была посвящена политическим беженцам из Восточной Германии, которые до падения Берлинской стены в ноябре 1989 г. уезжали в Прагу на своих «трабантах» и просили политического убежища в посольстве ФРГ. Впоследствии эта скульптура была установлена у посольства Германии в Праге.

Автомобили надо было не просто спроектировать и пустить на конвейер, их надо было суметь продемонстрировать публике. И лучше все-





Автопробег Лондон — Брайтон

го этому служили автопробеги. Одним из самых первых в истории автопробегов, сохраняющих свою увлекательность и зрелищность, можно считать автопробег по маршруту Лондон — Брайтон. В 2011 году состоялся своеобразный 125-летний юбилей этого раритетного и очень уважаемого автопробега.

Первый трансконтинентальный автопробег Пекин — Париж прошел в мае-августе 1907 года. Тогда пять экипажей вышли на старт в Пекине, и это нормально: Первый участник — команда «Спайкер-15 НР» — представитель голландской автомобильной фирмы, принадлежащей братьям Спайкер (Шарль Годар — водитель, Дю Тайи — корреспондент от газеты «Le Matin»). Второй участник ралли «Пекин-Париж» — команда «Итала Гран При 35/45» — в ее составе находился автомобиль фирмы из Турина «Фабрики ди Аутомобили Итала» (князь Сципионе Боргезе — водитель, механик — Этторэ Гуицциарди, а так же Луиджи Барцини — журналист газеты «Corriere della Sera»). Третий и четвертый участники — автомобили, прибывшие представлять французскую фирму «Де Дион-Бутон» (водители А. Понсе и Жорж Комье) и трицикл «Конталь». Пятый и самый оригинальный участник — французский трицикл, который доехал только до монгольской пустыни Гобби.

Ралли на ретро автомобилях *Peking-to-Paris Motor Challenge* с дистанцией в 12 500 км проводится и в наши дни. В 2013 году в нем приняли участие около 100 автомобилей.

Особый интерес вызывали проекты кругосветных ралли на авто. Например, таковые не только планировались в качестве межконтинентальных,



Ралли на ретро автомобилях Peking-to-Paris Motor Challenge, 2013 г.

тинентального марафона через Берингов пролив, но и стартовали в Нью-Йорке в 1908 году. Организаторами являлись газеты «Матэн» и «Нью-Йорк Таймс», которые и назвали автопробег — «Нью-Йорк-Париж без помощи парохода».

В Российской империи успешное проведение I и II Международных автомобильных выставок 1907 и 1908 гг. в Санкт-Петербурге и Москве привело к тому, что Российское автомобильное общество решило ежегодно организовывать «Русские салоны». III такая выставка была запланирована на май 1909 г. так же в Санкт-Петербурге. Но этим планам помешало постановление, которое приняла Международная ассоциация признанных автомобильных клубов под влиянием Автомобильного клуба Франции, суть постановления заключалась в том, что организация автомобильных выставок, которые претендуют на «международный статус» можно проводить только один раз в два года. Нарушение этого постановления, распространявшегося и на Россию, было чревато серьезными штрафными санкциями для производителей автомобилей. В то же время Российскому автомобильному обществу было оказано Императорское покровительство. Это значительно повысило статус организации и дало обществу стимул к активным действиям в деле популяризации автомобильного спорта и автомобилизма в России. В 1910 году был проведен автопробег на Приз Императора (фр. *La Coupe du Tzar*).

В 2010 году состоялся Международный авторалли в ознаменование столетия первого автопробега на Приз императора Николая II по



Нью-Йорк. 1908 г.

маршруту Санкт-Петербург — Киев. В нем участвовали ретро-машины, а за рулем двух «Побед» были президенты России и Украины, которые присоединились к автопробегу и выбрали «Победы» неслучайно. В Глухове Дмитрий Медведев и Виктор Янукович возложили венки к памятнику погибшим в Великой Отечественной войне — миллионам русских и украинцев, пообщались с ветеранами.

Автомобильные пробеги были важны для испытания технических новшеств, разрабатываемых в автомобилестроении. Например, Андре Ситроен искал территории, где бы можно было испытать производимые им машины на гусеничном ходу. И после неудач переговоров с Соединенными Штатами, Китаем и Польшей он обратил взор в сторону Африки, решив организовать пересечение этого континента на автомобиле по маршруту Алжир-Мадагаскар. После тщательной подготовки и нескольких пробных экспедиций 28 октября 1924 г. стартовал «Черный рейд», который продлился до 26 июня 1925 года. Каждая машина этого автопробега, подобно боевому кораблю, имела свое имя и эмблему. Всего их было восемь: «Золотой жук», «Слон с башней», «Восходящее солнце», «Крылатая улитка», «Серебряный полумесяц», «Голубь», «Кентавр» и «Пегас»<sup>1</sup>.

Смысл этой экспедиции был намного шире пропаганды технического прогресса и сбора этнографического и биологического материала.

---

<sup>1</sup> *Хабидуллин М.* След первой гусеницы на черном континенте // Вокруг света. 2008. № 9.



Участники «Черного рейда» рассказывают о путешествии.  
Бельгийское Конго, 12 апреля 1925 г.

Кампания, которую организовала фирма Ситроена, преследовала и гуманистические цели, ибо утверждала идеи взаимосвязанности пространства, а, следовательно, и живущих на нем очень разных людей. Но важно и то, что это была, по сути, одна из первых глобальных рекламных акций, в которой апробировались различные новые подходы к рекламным коммуникациям, сделавшим автомобиль одним из самых активно рекламируемых товаров и одновременно превратившим само это средство передвижения в рекламное пространство.

Сейчас всю гамму рекламных технологий можно увидеть в наиболее известной супермарафонской гонке из «Парижа в Дакар», которая впервые стартовала 26 декабря 1978 г. из Франции до Сенегала, и сразу же стала известной как авторалли «Париж-Дакар». Инициатором самых первых ралли был известный французский мотогощик Тьерри Сабин, с того, что его приключения начались за год до этого, когда он заблудился в ливийской пустыне во время Ралли Абиджан-Ницца. Гипотетический путь возвращения Сабина явился впоследствии одной из трасс автопробега «Париж — Дакар».

Эта гонка во многом может служить подтверждением возможности знания семантики дороги приоткрывать и путь в будущее того пространства, по которому пролегает та или иная дорога. Начиная со времени «Черного рейда», европейцам представлялась более или менее радужная перспектива их вхождения в Африку даже в ее постколониальном варианте. А вот после того как ралли «Дакар 2008» из-за угрозы

террористических актов был отменен и решением фирмы-организатора ралли «ASO» соревнования, начиная с «Дакара 2009», на неопределенное время стали происходить на территории стран Южной Америки, можно было предвидеть наступление «арабской весны» на севере континента.

Конечно, автомобильные пробеги, гонки, салоны следует рассматривать как формы презентации главного символа современной эпохи — самого автомобиля. Писатель, журналист, профессор социологии в Университете штата Аризона Эндрю Грили считал, что «достаточно посетить ежегодный автомобильный салон, чтобы понять — это настоящий религиозный ритуал. Цвета, освещение, музыка, почтение восхищенных посетителей, присутствие храмовых жриц (манекенщицы), блеск и роскошь, расточительство, множество народа — все это в иной культуре можно было бы назвать настоящей литургической службой... Культ священного автомобиля имеет своих последователей и своих посвященных. Гностик не ждал с большим нетерпением откровения оракула, чем поклонник автомобиля ожидает первых сообщений о новых моделях. Именно в этот период годичного сезонного цикла возрастает значение и роль служителей культа — продавцов автомобилей, а беспокойная толпа нетерпеливо ожидает нового спасителя»<sup>1</sup>. Это было написано в начале 1960-х гг., но с тех пор в отношении к автомобилям, как символам времени, в которое они созданы, обстоятельств, при которых они стали известны, почти ничего не изменилось.

Можно говорить об автомобиле супершпиона — агента 007. Впервые появившись в фильме «Голдфингер», Aston Martin DB5 покорила всех поклонников Джеймса Бонда. Именно с этого фильма классикой сериала стал спортивный, желателно серебристый и с неотъемлемыми «наворотами», заботливо установленными отделом Q, «бондомобиль». Автомобиль «Жигули» является ярчайшим символом советской эпохи. Строительству завода по производству автомобилей этой марки предшествовало немало трудностей. В Политбюро ЦК КПСС развернулась дискуссия, нужен или нет частный автомобиль народу. Н.С. Хрущев был уверен, что это лишнее: советскому человеку необходимы лишь общественный транспорт и тракторы, а А.Н. Косыгин настаивал на обратном. В итоге победил аргумент, что продажа автомобилей позволит собрать у населения излишки денег, запрятанных по кубышкам. Правительство собиралось купить завод целиком вместе с технологиями.

---

<sup>1</sup> Greely A. Myths, Symbols and Rituals in the Modern World // The Critic. Dec. 1961. Janv. 1962. Vol. XX. № 3. P. 24.



Нью-Йоркское желтое такси

Выбрали итальянский «Фиат», заключить договор с которым помогли сотрудники КГБ.

Символом Нью-Йорка, а во многом и всей американской жизни для многих прибывающих в США стало знаменитое желтое такси. Только такие автомобили обладают особым статусом среди остальных такси. Курсируют желтые такси, как правило, в пределах Манхэттена или ожидают своих пассажиров в аэропортах. Они и только они имеют право подбирать голосующих пассажиров на улицах. В то же время вызвать такой автомобиль по телефону не получится, поскольку для этого существуют специальные кар-сервисы. А такси из таких кар-сервисов в свою очередь лишены права останавливаться по требованию голосующего на обочине человека.

Не только автомобиль, но и некоторые другие виды городского транспорта могут быть национальными символами. Лондон известен как город с особыми автобусами — даблдекерами фирмы «Рутмастер» (англ. *Routemaster*), первый из семейства которых вышел на улицы в 1911 году. С тех под такие автобусы стали восприниматься как неотъемлемая часть британской культуры. В качестве рейсового автобуса такой автобус последний раз появился на лондонских улицах в декабре 2005 г. В наше время «Рутмастер» можно встретить на двух исторических маршрутах в центре Лондона: № 9 (от культурного центра Алберт-Холл до Элдвича) и № 15 (от Трафальгарской площади до Тауэр Хилл). Они работают в составе городской автобусной сети, и проезд по ним оплачивается по стандартным тарифам. А для того, чтобы мож-



Американский желтый школьный автобус

но было наслаждаться достопримечательностями британской столицы ночью, есть и ночные автобусные маршруты, связывающие Трафальгарскую площадь, вокзал Виктория, Вестминстер, Цирк Пиккадилли, театры, кинотеатры и места отдыха и развлечений. Они работают с 23:00 до 5:00. Перед номером маршрута такого автобуса ставится буква N. По образцу даблдекеров большинство лондонских автобусов окрашено в красный цвет.

К числу знаменитых транспортных средств принадлежит легендарный желтый школьный автобус. Впервые такой омнибус появился в Лондоне в 1827 году для учащихся квакерской школы. Он был гужевым, вмещал 25 детей. Но по-настоящему популярным он стал благодаря его распространению в США. В 1914 году компания «Wayne Works» поставила деревянный фургон на автомобильное шасси. Так, появился предшественник современного школьного автобуса, у которого сидения располагались по периметру и пассажиры сидели лицом в центр, а не в перед как сейчас. Дверь для входа и выхода располагалась сзади, как на конных повозках, чтобы не пугать лошадей. В 1939 г. преподаватель Колумбийского университета доктор Франк Кир организовывал конференцию, которая установила национальные стандарты для школьных автобусов, включающие и его узнаваемый желтый цвет. Этот цвет выбран по той причине, что на желтых бортах хорошо видно надписи в утренних и вечерних сумерках. Желто-оранжевый цвет таких автобусов имеет официальное название «National School Bus Chrome Yellow». И кроме яркой окраски, для повышения



Амстердамский трамвай De Red Crosser

безопасности так же используются специальные предупреждающие знаки<sup>1</sup>.

Узнаваемость желтого школьного автобуса привела к тому, что он стал не только одним из символов США, но героем многих игровых и мультипликационных фильмов, компьютерных игр, иногда играя в них ключевую роль. В мультсериале «Волшебный школьный автобус» автобус превращается в космический корабль, уменьшается вместе с детьми до размера бактерии, отправляется в экскурсию в самые неожиданные места.

А в Голландии, в Амстердаме национальным символом можно считать трамвай. И это несмотря на изрезанность города каналами. Первый трамвай был выпущен на улицы голландской столицы в 1875 году. Хотя полноценным трамваем его назвать было нельзя, потому что он ходил на конной тяге. К 1906 году все трамвайные линии, за исключением одной, были электрифицированы, а в 1916 году электричество совсем вытеснило лошадей из системы общественного транспорта. С 1922 по 1971 гг. вагоны амстердамского трамвая были оснащены специальными почтовыми ящиками, в которых корреспонденция доставлялась в сортировочный центр, расположенный поблизости от Центрального вокзала. Благодаря этому, становилась возможной оперативная отправка писем. В 2003 году нидерландский Красный крест

---

<sup>1</sup> См.: Краснов А. История школьного автобуса // Основные Средства: Журнал о спецтехнике и автотранспорте. 2002. Вып. 5.



запустил специальную программу — экскурсионный трамвай De Red Crosser, оснащенный приспособлениями (в том числе лифтом) для людей с ограниченными возможностями.

Транспортные средства, ставшие символами городов и государств, получили столь почетный статус в силу их распространенности, удобства и, разумеется, безопасности. И этот фактор заставляет обратиться более подробно к вопросу о том, что помогает людям понять, насколько безопасной представляется им дорога.

## **Глава 9. Символическая роль знаков безопасности на дорогах**

Лучше быть в безопасности, чем потом сожалеть.

*Американская пословица*

Символика движения по дороге включает также символы, относящиеся к активности государственных органов и институтов гражданского общества в сфере обеспечения безопасности на дорогах. Поэтому так важно было оповестить людей и о приближении транспортного средства, и обозначить его принадлежность.

Есть сведения о том, что первые номерные знаки были уже на конных экипажах, что явилось предысторией нумерации велосипедов и автомобилей. Сейчас автомобильный номер, как правило, изображается на световозвращающем листе металла или пластмассы (номерной знак) на передней и задней сторонах машины, или на бумажной основе и размещается под передним (ветровым) или задним стеклом транспортного средства. Как правило, автомобильный номер указывает на административную единицу государства, где было зарегистрировано транспортное средство. Считается, что в 1899 году автомобильные номерные знаки стали выдавать в Мюнхене, в следующем году — в Париже, хотя кто-то утверждает, что первый номерной знак был установлен в Париже в 1893 году, в 1901 году — в Берлине, в 1903 — в Нью-Йорке и Лондоне, в 1904 — в Риге. Буквенные символы на номерных знаках появились почти одновременно с цифровыми: в 1901 году берлинский коммерсант Рудольф Херцог, желая сделать приятное своей супруге, попросил разрешения у городских властей поставить впереди цифр ее инициалы — Иоганна Анкор.

В молодой Советской России власти озаботились порядком на дорогах. А в 1920 году Ульянов-Ленин подписал декрет «О номерных



«Роллс-Ройс»

с регистрационным номером 236,  
на котором ездил В.И. Ульянов-Ленин

едет. В 1960–1970-е гг. появились разные спецсерии. Так, московская милиция использовала номера серии МКМ, что традиционно расшифровывалось как Московская Краснознаменная Милиция, а в Московской области стражи порядка использовали номера серии МОМ — Московская Областная Милиция. В те же годы появились и так называемые блатные номера на частных машинах. Настоящими героями были хоккеисты советской сборной, которые получали регистрационные знаки, напоминавшие номер, под которым они выходили на лед, а у Александра Якушева даже его «Волга» была с буквами из «милицейской серии» и номера некоторых других игроков сборной: у Александра Мальцева был номер 00-10 МОИ, Валерия Харламова — 00-17 ММБ. Но не всем доставались такие номера. Выступавшему под двадцатым номером молодому Владиславу Третьяку свой номер на его первую «Волгу» не удалось, и она была с черным номером 00-52, по аналогии с 1952 годом рождения хоккеиста.

После введения новых номерных знаков в 1980–1981 гг. автомобилистам-частникам стало сложнее получать номера с буквенным сочетаниям спецсерий. Исключением были космонавты, для которых была выделена серия ММО. Номер, как правило, соответствовал порядковому номеру полета. После пребывания на орбите они получали в подарок «Волги» вместе с номерами. А потом их перевешивали на следующие машины. У Валентины Терешковой был белый «Мерседес»

знаках». Передний номер надлежало прикреплять на левом крыле, а задний — на специальной стойке не выше аршина от земли.

В Советском Союзе несколько раз менялись стандарты автомобильных номеров, что отражало не только развитие отечественного автомобилестроения, но формирование социальной структуры номенклатурного типа, которая требовала своеобразной кодировки весьма непростых иерархических связей. Такая кодировка сразу же позволяла понять, чья машина

с номером 0006 ММО, у Алексея Леонова — машина с номером 0011, у Евгения Хрунова — 0015<sup>1</sup>.

Особый дизайн был у номеров машин дипломатического корпуса. Их выделение вошло в практику после Второй мировой войны. А в 1960-е гг. цветовую гамму такого номера сделали инверсной по отношению к общегражданским номерам, буква «д» была перенесена из начала номера в конец и соответственно из верхнего ряда в нижний на квадратных номерных знаках, затем кириллическая «д» сменилась латинской «D». Был также введен единый стандарт номера для иностранных граждан и дипломатических представителей: «буква — две цифры — три цифры», где буква «D» для сотрудников дипломатических представителей, «K» — для корреспондентов, «M» — для торговых представителей. На хорошо запомнившуюся зрителям фильма «Операция „Ы“» инвалидку «СМЗ СЗА», на которой ездил герой Евгения Моргунова, был специально для съемок поставлен дипломатический номер, принадлежавший машине британского посла в Москве.

В большинстве стран мира номера выдаются центральным регистрационным учреждением, но в США, Канаде, Австралии, Германии, Пакистане номера раздают учреждения местной власти. Отсюда возможны не просто многочисленные вариации номеров, но и разные курьезные их прочтения. В 1937 году штат Коннектикут первым из американских штатов позволил автомобилистам самим придумывать номерные знаки на автомобиль, а в 1950-е гг. такая практика стала повсеместной. Но все же надпись на номерах машин согласуется с мнением нескольких экспертов. В США запрещены те надписи, которые можно счесть оскорбительными или дискриминирующими, выражающими принадлежность к расе, цвету кожи, религии, содержащие отсылки к употреблению табака, алкоголя, наркотиков. Некоторые из подобных запретов кажутся автомобилистам спорными, а потому они обращаются в суд, чтобы им разрешили нанести на номер своей машины такие



Номер инвалидки «моргуновки» из фильма «Операция „Ы“»

В большинстве стран мира номера выдаются центральным регистрационным учреждением, но в США, Канаде, Австралии, Германии, Пакистане номера раздают учреждения местной власти. Отсюда возможны не просто многочисленные вариации номеров, но и разные курьезные их прочтения. В 1937 году штат Коннектикут первым из американских штатов позволил автомобилистам самим придумывать номерные знаки на автомобиль, а в 1950-е гг. такая практика стала повсеместной. Но все же надпись на номерах машин согласуется с мнением нескольких экспертов. В США запрещены те надписи, которые можно счесть оскорбительными или дискриминирующими, выражающими принадлежность к расе, цвету кожи, религии, содержащие отсылки к употреблению табака, алкоголя, наркотиков. Некоторые из подобных запретов кажутся автомобилистам спорными, а потому они обращаются в суд, чтобы им разрешили нанести на номер своей машины такие

---

<sup>1</sup> URL: <http://poxe.ru/interesting/1166360429-nemnogo-istorii-ob-avtomobilnyh-nomerah.html>



Вариант номерного знака  
штата Техас



Номер со слоганом  
«Taxation Without Representation»

слова, например, как «Jesus» или «Allah». Некоторые индейские племена имеют право на выпуск собственных образцов номеров. Граждане США любят писать на регистрационных номерах дни рождения членов семьи, указание своей профессии, хобби, выражают любовь к близким или штату. Что касается русскоязычных иммигрантов, то они с помощью латинских букв выражают, порой не очень адекватное свое миропонимание («hren, «syka», «zaza»).

И все же американцы в большинстве своем относятся к номерным знакам серьезно, часто рассматривая их не просто как средство презентации собствен-

ной персоны, а как инструмент выражения гражданской позиции. Лучшее всего об этом говорит общественное движение в столичной округе Колумбия «Taxation Without Representation» (с англ. «Налогообложение без представительства в конгрессе»), выражая протест в связи с тем, что у них нет голосующих представителей в конгрессе, хотя они, как и другие граждане США, исправно платят налоги.

Этот слоган впервые был размещен на автомобильных номерах округа в 2000 году. А после утверждения надписи вашингтонские номера разместил на своем лимузине даже Президент Билл Клинтон, но сменивший его Джордж Буш-младший убрал их со своей служебной машины. Барак Обама во второй президентский срок распорядился, чтобы три автомобиля из президентского кортежа были с номерами «Taxation Without Representation», а остальные автомобили — с прежними номерами штатов Виргиния и Мэриленд, а также правительственными номерами.

До 1980-х гг. машины иностранных дипломатов в США использовали обычные, выдаваемые полицией того штата, в котором расположено посольство или консульство. Затем выдачей регистрационных номеров стал заниматься Госдепартамент, его Бюро Дипломатической



Автомобиль Президента Соединенных Штатов Америки

Безопасности. В годы холодной войны в США дипломатические номера использовались для демонстрации о ношения к тому или иному государству. Например, советские дипломаты ездили на машинах, снабженных кодом FC, совпадающим с аббревиатурой популярного английского нецензурного выражения, применяемого к коммунистам. После распада СССР, Россия получила код YR — согласно популярной легенде, это аббревиатура фразы «Молодая Россия» (англ. *Young Russia*), что не исключило того, что и коды многих других молодых постсоветских государств получили в начале букву Y — например, YT — Туркменистан, а YA — Армения<sup>1</sup>.

Дипломатические номера могут служить и для прикрытия военных операций. После войны августа 2008 г. на захваченных российскими частями грузинских военных складах в Южной Осетии были обнаружены такие номера с маркировкой и флагом Украины. Генштаб Российской Федерации расценил эту находку как свидетельство возможной вовлеченности Киева в подготовку грузинских войск. Замначальника Генштаба Вооруженных Сил России генерал-полковник Анатолий Ноговицын на пресс-конференции сообщил, что в избытке складированные в Грузии дипломатические номеров для транспортных средств Украины, давали им возможность без досмотра свободно перемещаться как по грузинской территории, так и по территории Абхазии и Южной Осетии до начала конфликта. Все номера были красного цвета и име-

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.city-n.ru/view/81689.html>

ли серию АА или АО с четырьмя цифрами, что, скорее всего, говорило о существовании некоей системы оказания помощи грузинской армии украинской стороной<sup>1</sup>. Внимание к автомобильным номерам зон конфликта, непризнанных государств дает возможность расшифровать систему геополитических предпочтений проживающих в таких местах людей. Например, в непризнанной Нагорно-Карабахской Республике используются номерные знаки Республики Армения, а вот на территории Приднестровской Молдавской Республики с середины 1990-х гг. начата выдача номеров собственного образца.

Конечно, регистрационный номер автомобиля без его последующей расшифровки службами дорожного движения дает весьма скудную информацию о владельце транспортного средства. Но следует помнить, что иногда даже краткая информация помогает верно оценить ситуацию, прямо как фильме «Чародеи», где перед героем выстроились машины с номерами: МНУ, ГНУ, ПНУ, РЖУ, ЛАЮ, БИМ, БОМ, САМ, ХАМ.

Забота о безопасности людей в условиях увеличивающегося транспортного потока вызывала необходимость обозначения специальных мест переходов. С начала XX столетия и все больше людей оказывались в числе нарушителей переходов. Некоторые исследователи утверждают, что впервые слово «*Jaywalking*» (с англ. — неосторожный переход) появилось в «Chicago Tribune» в 1909 году. В «Оксфордский словарь английского языка» оно вошло уже в 1917 году. Распространению этого термина способствовали меры, которые широко поддерживались производителями и продавцами автомобилей, членами местных автоклубов, призывавших власти пересмотреть участки улиц, на которых нельзя допускать перехода людей. Само же слово происходит от имени Джей, которым часто называли неопытного человека или недотепу. Есть мнение, что термин возник на основе того, что он восходит к букве «J», которую изображали для характеристики маршрута следования неосторожного пешехода. Также в начале XX в. в городках на американском Среднем Западе имя Джей было синонимом «деревенщина», уничижительным обозначением для сельского жителя, который не знал, что надо быть осторожным из-за того, что можно не рассчитать скорость автомобилей. Но, вероятно, источником термина стало слово «Jayhawker», которое указывало на принадлежность к кри-

---

<sup>1</sup> Генштаб Российской Федерации нашел улики против Киева на складах в Грузии: дипломатические номера для транспорта [Электронный ресурс]. URL: [http://www.riv.ru/russia\\_polit23617.html](http://www.riv.ru/russia_polit23617.html)

минальным группам в штате Миссури в XIX в. В пользу такого довода говорит отказ от первоначально существовавшего в США равенства всех людей на дороге — и пешеходов, и водителей. В европейских странах к началу XX в. существовали правила ходьбы для пешеходов, велосипедистам запрещено было передвигаться без прав, представлявших собой карточки с именем и адресом. Автомобилисты не имели права передвигаться быстрее, чем повозки с лошадиной тягой, т. е. не более 15 км в час.

Вскоре улицы превратились в пространство, где в первую очередь стали учитываться интересы автомобилей. Отсюда возникла настоящая потребность в разработке мер безопасности для пешеходов. В крупных городах разных стран мира уже в самом начале прошлого столетия выявились свои места скопления транспорта. В Берлине самым серьезным положение оказалось в районе Потсдамской площади, расположенной в точке пересечения пяти оживленных улиц: за один час площадь пересекали более 1700 «средств передвижений» всевозможных типов: от телег до «мерседесов» Ежедневно через нее проходили сотни трамваев. Пешеходы положение усугубляли: переходили дорогу там, где им было удобнее<sup>1</sup>.

Первый в мире регулировщик появился в Берлине 21 декабря 1902 г. Он стоял на перекрестке улиц Унтер-ден-Линден и Фридрихштрассе. На нем была синяя униформа, на шее висел свисток. Его трелью регулировщик привлекал внимание участников движения к своим указаниям. Значения взмахов руками строго соответствовали предписаниям в служебной книжечке. Поднятая вверх правая рука ладонью вперед означала: «Тормози, опасность!» Призывные движения руками в направлении движения указывали: «Не тормози, двигайся быстрее!» Все сигналы были тщательно расписаны в инструкциях. Там же, в Берлине,



Постер об опасностях неосторожного перехода дороги, созданный в 1937 году в рамках федеральной программы США по обеспечению безопасности на дорогах

<sup>1</sup> Дядя Степа forever: 110 лет немецким регулировщикам [Электронный ресурс]. URL: <http://dw-akademie.eu-forever-110>



Памятник фонарю на Одесской улице  
Санкт-Петербурга

в 1910 году появились и первые подставки для регулировщиков. Они были чуть больше метра в высоту, что позволяло стоявшим на них регулировщикам смотреть на водителей и пешеходов сверху.

Появление в 1895 году на улицах Санкт-Петербурга первого в Российской империи автомобиля вызвало необходимость регулирования движения на дорогах. Несмотря на то, что транспорт был преимущественно гужевым, Министерство путей сообщения Российской империи в 1896 году издало постановление, регулирующее движение самодвижущихся экипажей. Первый постовой с белой тростью в руках появился в начале XX в. и на улицах Санкт-Петербурга.

В Советской России с 1918 года регулировщиками были простые участковые милиционеры. У них была специальная инструкция, в которой говорилось: «Милиционер поддерживает на улицах своего поста свободное и безопасное движение». Он был обязан не допускать езды на лошадях и велосипедах по тротуарам; наблюдать, чтобы маляры с красильными принадлежностями и другие рабочие с ручными тележками шли не по тротуарам, а по дорогам, подчиняясь общему порядку движения на улице; не позволять играть на улице перед домами в мяч, бабки и тому подобные игры, пускать бумажные змеи, нести непокрытые зеркала, чтобы не пугать лошадей. Регулировщики той поры носили на голове шлем с огромной звездой и двумя козырьками — сзади и спереди. Этот головной убор называли «Здравствуй и прощай».





Первый регулировщик в Москве около здания Торгсина (Всесоюзного объединения по торговле с иностранцами). Начало 1930-х гг.

Помимо свистка главным инструментом постового является жезл. Жезл всегда выступал в качестве атрибута власти, но в данном случае он отразил путь превращения сакральной власти в управление.

В СССР в ноябре 1922 г. на смену белой трости пришел красный жезл с желтой ручкой. В красном цвете жезла многим виделся цвет красного революционного знамени. Длина его составляла 49 сантиметров. Постовые носили жезлы в кожаных чехлах на ремне. Тогда же была разработана специальная инструкция для постовых, в которой объяснялось, что такое жезл и как и им пользоваться. В частности, регулировщику запрещалось делать лишние движения, он мог только опускать или поднимать жезл. Жезлов на всех постовых не хватало, и зачастую, регулировщикам приходилось собственноручно выпиливать из дерева, а потом красить. Светофоры в стране практически отсутствовали, поэтому постовых, вооруженных жезлами выставляли практически на всех городских перекрестках.

В таком виде жезл просуществовал до марта 1933 года. После чего был упразднен и в течение шести лет постовым-регулировщикам приходилось «разруливать» транспортные потоки только с помощью жестов рук. 27 апреля 1939 г. циркуляром Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР был введен черно-белый жезл регулировщика. Такая цветовая комбинация оправдана тем, что черно-белое зрение у человека гораздо острее цветного. Возможно, в этом сохранились способности ночного видения, необходимые для охоты в темное



Виды жезлов регулировщиков в СССР



Регулировщица дорожного движения  
в Пхеньяне. КНДР. 2012 г.

время суток. С 1939 года внешний вид жезла практически не претерпел изменений, менялся лишь материал, из которого изготавливался жезл: сначала — дерево, потом — пластик.

В США и большинстве европейских стран полицейские, руководящие потоком транспорта на дорогах, жезлами вообще не пользуются. Они действуют с помощью жестов. Но при плохой видимости или ночью для регулирования движения полицейские используют фонари со специальными насадками разных цветов. А полосатый жезл остается в арсенале регулировщиков постсоветских государств.

Часто обязанности регулировщика дорожного движения возложены на женщин. Во время Великой Отечественной войны

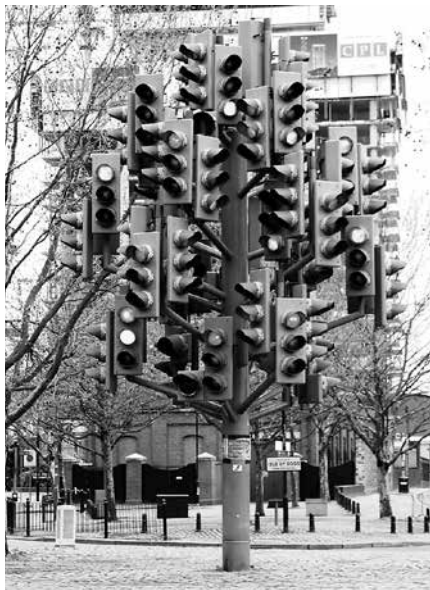
роль регулировщика движения была особенно ответственной<sup>1</sup>. Многие советские девушки служили регулировщицами. А в наши дни в Северной Корее из-за недостатка электричества мало светофоров, поэтому работа женщин в качестве регулировщиц движения транспорта стала

---

<sup>1</sup> См., напр.: Инструкция штаба 38-й армии по организации регулировочной службы на период выдвижения войск в полосу прорыва 38-й армии Сборник боевых документов Великой Отечественной войны // Сборник боевых документов Великой Отечественной войны; Генеральный Штаб. Военно-научное управление. Т. 1. М.: Воениздат, 1947.

довольно распространенным явлением.

В символике безопасности на дороге особенно значимы цветовые и звуковые индексы, дополняемые изображением предметных символов. Известно, что наибольшее влияние на символику безопасности человека оказывают красный, зеленый, желтый цвета — цвета светофора, который в современном, трехцветном виде появился в 1918 году на улицах Нью-Йорка. Но, например, лондонцы убеждены, что первый светофор был установлен в британской столице, поэтому там есть даже памятник светофорам. Оригинальное «дерево» высотой 8 м, состоящее из 75 светофоров, было создано



«Светофорное дерево»  
в Лондоне

французским скульптором Пьером Виваном. В СССР первый светофор был установлен в Москве на Кузнецком мосту в 1924 году.

Конечно, у трехцветного светофора были предшественники, которые воспроизводили предупредительные сигналы, принятые на железнодорожном транспорте. По такой логике, например, работал установленный 8 декабря 1868 г. перед Вестминстером на переходе с Нью-палас-ярд на Парламент-сквер семафор с красным и зеленым фонарями. Но после того, как констебль, поставленный управлять данным сигнальным устройством в основном для нужд парламентариев, которым надо было предоставлять беспрепятственный проход к местам заседаний, получил травмы от взрыва газового аппарата, светофор был демонтирован.

В 1897 году в нескольких точках Лондона установили газовые фонари Pluto Lamp. Эти аппараты занимались не только освещением улиц, но и работали как вендинговые машины, предлагая горячий кофе, чай и какао. Помимо этого, в фонарях-автоматах можно было купить сигареты и почтовые открытки. В одной из моделей даже был установлен телеграф, подключенный для передачи сообщений в Скотланд-Ярд — и все это работало на газу.



© Dalington Local History Centre, Finsbury Library  
<http://www.londonlibrary.ac.uk/>

Викторианский фонарь-вендинговый аппарат в Лондоне

С появлением трехцветного светофора выражение «зеленая улица» приобрело иной смысл. Выставленные автоматикой по времени включенные зеленые разрешающие сигналы получили название зеленой улицы, по которой транспортное средство может безостановочно двигаться. Иносказательно зеленая улица это возможность беспрепятственно двигаться в нужном направлении, это создание благоприятных условий для реализации чего-либо.

Порой светофоры установлены в таких местах, которые являются не пересечениями только одних автомобильных дорог, но и их же с взлетно-посадочными полосами аэропортов.

Так, уникальность Гибралтарского аэропорта North Front заключается в том, что его взлетно-посадочная полоса пересекает самое оживленное шоссе — Уинстон Черчилль авеню. Это единственный аэропорт подобного типа в мире. Площадь полуострова Гибралтар всего 6,8 кв. км, что и определяет катастрофическую нехватку пространства. Когда самолеты приземляются или взлетают, светофоры перекрывают дорогу. Водители терпеливо ждут перед светофором, пока взлетит или сядет огромный лайнер. Поскольку аэропорт не является сильно оживленным и принимает не больше 30 рейсов в неделю, то местные жители от такого пересечения совершенно разных по назначению трасс неудобства почти не испытывают.

В повседневном плане символика светофора стала одной из самых распространенных и одинаково прочитываемой, независимо от национальных отличий. Однако к такому состоянию согласия в единстве восприятия сигналов светофора в разных странах пришли не сразу. В американском городке Сиракузы, где компактно проживали иммигранты из Ирландии, светофор чуть было не стал причиной бунта. Красный цвет здесь прочно ассоциировался с англичанами. Во-первых, потому, что английские солдаты носили красные мундиры; во-вторых, потому, что на



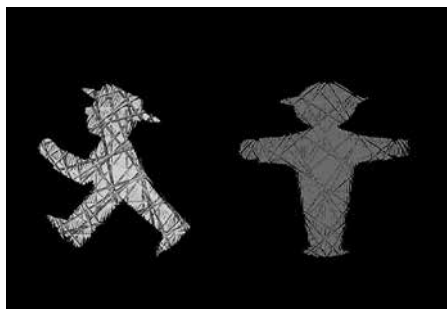
Аэропорт North Front. Гибралтар

получивших широкое распространение цветных картах мира красным традиционно отмечалась Британия и все ее в то время многочисленные колонии. Желтый (или оранжевый) цвет ассоциировался у ирландцев с протестантами-оранжистами — сторонниками Вильгельма Оранского, разгромившего в XVII в. короля-католика Якова II. Таким образом, сразу два ненавистных символа британского владычества в Ирландии оказались установленными над исконно ирландским зеленым сигналом. Борьба за исправление несправедливости не была простой и короткой. В конце концов, жители округа Типперери-Хилл в американских Сиракузах добились установки «правильного» светофора, в котором верхний сигнал был зеленым, а нижний — красным<sup>1</sup>.

Получив в мире широкое распространение, светофоры нередко становились символами борьбы тех или иных общественных групп за свои идеалы. В Европе в середине 1980-х гг. феминистки ополчились на светофоры для пешеходов, на которых изображалась шагающая или стоящая человеческая фигурка. Такие фигурки были придуманы, чтобы облегчить жизнь дальтоникам. Однако феминистки увидели в них еще один признак давления патриархального общества на женщин. После многолетней борьбы движение за политкорректные светофоры увенчалось победой: во многих европейских странах на светофорах для пешеходов изображают девочек, а не мальчиков — с косичками и в платье.

---

<sup>1</sup> Пряничкин К. Висячий полицейский // Коммерсантъ-Власть. 2008. № 10. С. 59.



«Светофорные человечки»

Дизайн фигурок, обозначающих переходы, в разных государствах отличается, также как имеется разное проявление юмора у разных народов. Но в условиях глобализации люди чаще всего хотят многие проявления разнообразия исключить. Этим они, с одной стороны, добиваются столь необходимой для прогресса и модернизации унификации. Но,

с другой стороны, теряют своеобразие восприятия жизни. Один из наиболее ярких в прямом и переносном смысле примеров — история с так называемым «светофорным человеком» (нем. *Ampelmännchen*)<sup>1</sup>. В 1961 году восточногерманский психолог Карл Пеглау нарисовал «светофорных человечков», которые в отличие от хорошо известных знаков светофора представляли собой фигурки. Шагающий зеленый человечек в случае зеленого света. Вытянувший руки в стороны красный человечек — в случае красного света. Эти знаки пешеходного перехода не были такими же скучными, как в большинстве стран Западной Европы.

После 13 августа 1961 г., когда была за одну ночь построена Берлинская стена, эти фигурки усиливали ощущение движения на пространстве, где появилась стена — преграда. Однако после объединения Германии в 1990-е гг. началась активная кампания по стиранию различий между символами двух частей страны. И символика ГДР, естественно, оказалась в проигрышном положении. Но в мире символов — свои законы, которые надо учитывать в мире реальной политики, людям бывает сложнее прощаться с символами, чем с реальностью. Появилось общественное движение в поддержку «светофорных человечков». В Саксонии и восточной части Берлина светофоры со «светофорным человечком» ставят и сейчас. Эти светофоры указывают на то, что символы, которые вызывают улыбку, способствуют созданию и поддержанию хорошего настроения всегда должны получать «зеленый свет».

Вместе с тем далеко не всегда в местах пешеходных переходов достаточно устанавливать светофор. В 1934 году британский министр транспорта лорд Лесли Хор-Белиша отдал приказ поставить у дорог

<sup>1</sup> См.: Ульямсон Х. Светофорный бренд // Ведомости. 2006. 21 авг.

в местах пешеходных переходов полосатые столбы с оранжевыми фонарями наверху (англ. *Belisha beacons*). Первый желтый сигнальный фонарь был возведен в городе Уиган на углу Mesnes Street, и начал функционировать 4 июля 1935 года. Имя лорда Хор-Белиша было зафиксировано не только в названии дорожного фонаря, но и в популярной в 1930-х гг. карточной игре, основанной на правилах безопасности дорожного движения, которая называлась «Белиша». Кроме того, можно считать, что наследием лорда Хор-Белиша удачно воспользовались в Германии, где на переходах используется специальное освещение в темное время суток и во время осадков — желтый свет. И даже в кромешную ночь видно пешехода очень далеко.



Фонарь Хор-Белиша

Позже, а именно 31 октября 1951 г., в дополнение к фонарям на дороге нанесли новейшую дорожную разметку — «зебру», либо белоснежные полосы. Произошло это событие в маленьком городке на юго-востоке Англии под названием Слоу. Любопытно, что название городка «Slow» по-английски означает «медленно». И это, очевидно, подчеркивало склонность его жителей к медленной езде на машинах и безопасным переходам на дорогах.

С тех пор рисунок, напоминающий полосы зебры, стал обозначать место пешеходного перехода. Обращение к символике животного мира тогда, когда требуется обеспечить безопасность человека на дороге, закономерно, ибо любой символ, изображающий представителя мира фауны, помимо характеристик этого животного отражает общую идею жизни. Что касается «зебры», то введение такой разметки резко снизило дорожный травматизм. «Зебра» заменила отметку переходов металлическими кружками на асфальте, которая была заметна лишь для пешеходов, а водители успевали ее увидеть в самый крайний момент. С появлением отметки перехода в виде чередования белоснежных и темных полос, нанесенных на асфальт, было видно за сотню метров. Оттого «зебра» стала



Пешеходный переход на Эбби-роуд в Лондоне, изображенный на обложке альбома «Abbey Road» группы «The Beatles»

главным методом разметки для пешеходных переходов. Хотя в ряде стран границы переходов обозначаются также нанесенными в линию белоснежными кружками. В Советском Союзе «зебру» наряду с другими графическими знаками на асфальте стали наносить с середины 1960-х гг. В США на пешеходном переходе применяется несколько видов дорожной разметки.

Германия одной из первых переняла британское дорожное нововведение, внедрив «зебру» в сентябре 1953 года. Более того, немецкие художники-авангардисты признали этот рисунок, обозначающий место пешеходного перехода, не просто дорожной разметкой, а своеобразным эталоном новейшей

городской эстетики. Правота их выбора определяется тем, что данный рисунок мрачно-белоснежных полос является для человеческого глаза тревожным раздражителем, символом угрозы, работающим на подсознание автомобилистов и пешеходов. Поэтому и водители перед этим рисунком невольно притормаживают, и пешеходы обостряют внимание. Однако это не означает отсутствия попыток усовершенствовать «зебру». Изобретатель из Бельгии Тони Кавалери изобрел такую разметку, которая призвана повысить сохранность при переходе улиц. Как лишь человек сходит с тротуара на проезжую часть, белоснежные полосы зебры, покрытые особым фосфоресцирующим составом, загораются броским светом, видимым издали. Это происходит оттого, что с двух сторон зебры имеются особые датчики, которые реагируют на наличие человека на дороге наподобие автоматических дверей в супермаркетах.

Еще одной эффективной мерой по повышению безопасности, давно применяемой в Европе, служит поднятия уровня «зебр» над уровнем проезжей части на четыре сантиметра. Это заставит водителей рефлекторно притормаживать, то есть выполнить правило, предписывающее





Переход «пеликан»

снижать скорость перед пешеходным переходом. Ночью рельефные «зебры» могут обезопасить город от стритрейсеров, которые нередко выезжают на городские дороги. Рельефные «зебры» есть в США и во многих европейских странах, а также точно в нескольких российских городах, в том числе в Санкт-Петербурге и Пскове. Некоторые эксперты считают, что рельефные переходы должны быть выше проезжей части на 10 сантиметров. Тогда они будут более эффективными, чем «лежащие полицейские», так как вынуждают водителей снижать скорость на 18–20%. К тому же пешеходы, как свидетельствует мировой опыт, начинают чаще переходить дорогу по приподнятому пешеходному переходу, чем в неполюженном месте, и число аварий уменьшается. Переход может быть покрыт не асфальтом, а брусчаткой или плиткой, пропитанной специальным материалом.

В то же время рельефные «зебры» подходят не для всех дорог. Но места, где они могут быть установлены, не ограничиваются улицами с нерегулируемым движением, участками с большим количеством дорожно-транспортных происшествий. Эти разновидности организации пешеходного перехода могут быть устроены рядом со школами и другими образовательными учреждениями, станциями метро, крупными торговыми и бизнес-центрами, культурными учреждениями, рекреационными зонами и на туристических пешеходных маршрутах. То есть, теми сегментами городского пространства, где в первую очередь формируется культурная городская среда. А потому рельефные «зебры» оказываются ее знаковым элементом.



Панели управления  
«паффин-переходом»

«Зебра» — не единственная отсылка к представителям животного мира, служащим человеку на дорогах. У нее имеется конкурент в области организации переходов через дорогу, которого называют «пеликан» (англ. *pelican crossing*). Это — пешеходный переход со светофором, включаемым пешеходом. Хотя следует признать, что название данного вида перехода образовано не по аналогии с формой клюва этой птицы, а происходит от PELICON — от англ. *PE destrian — Lu GHT — Con* контролируются. Термин появился в Великобритании в 1969 году, а подобные устройства управления движением используются во всем мире.

Другой конкурент «зебры» — паффин-переход (англ. *puffin crossing* — тупик). Так в Соединенном Королевстве называют новый вид интеллектуально оснащенного перехода с использованием датчиков, которые обнаруживают присутствие пешеходов, ожидающих на перекрестке возможности перейти дорогу. Также в этом устройстве учитываются потребности слабовидящих людей, которые имеют трудности при просмотре сигнала с другой стороны проезжей части. В отличие от «пеликана» у «тупика» нет переходных, «мигающих», фаз. Поэтому водители, привыкая к дороге с такими переходами, оказываются более внимательными к пешеходам.

Время от времени в различных странах проводятся различные акции, по научению детей и взрослых безопасному переходу проезжей части по зебре. В англоязычных странах широко распространена практика охраны не регулируемых пешеходных переходов в течение школьных часов. Специальные сотрудники муниципальных служб или добровольцы надевают желтые светоотражающие жилеты и с помощью специальных жезлов останавливают движение автотранспорта. Официально такие временные регулировщики называются «*crossing guard*» (с англ. — хранители переходов). В разных странах могут широко употребляться другие названия: «*lollipop man/lady*» «*school patrol*» и другие. Первый школьный патруль безопасности был учрежден в Соединенных Штатах в 1923 году департаментом полиции Омахи, штат Небраска. Термин «*lollipop man/lady*» (с англ. — человек-леденец) был придуман в 1960-х гг., когда в школах по всей Великобритании начали организо-

вывать занятия по безопасности на дорогах. В этих уроках участвовал чревовещатель Джон Баучер, который возил с собой куклу главного героя, мальчика по имени Чарли, который и называл патрульных на переходах «леденцами». Термин быстро стал популярным и вошел в массовую культуру.

Для обеспечения безопасности на дороге при переходе через проезжую часть устраиваются убежища и островки безопасности. Такое убежище (англ. *refuge island*) представляет собой небольшое пространство на пешеходной части тротуара, полностью окруженное асфальтом или другими материалами, выделенное так, чтобы пешеходы могли остановиться до окончания пересечения дороги. Их организуют, когда улица слишком широка, чтобы пешеход мог преодолеть переход без остановки за один цикл светофора.

В отличие от защищенного убежища островки безопасности, хотя и существенно повышает удобство для пешеходов, пытающихся пересечь оживленные улицы, является лишь цветовым обозначением дорожной разметки без поднятия бордюра или установки других физических препятствий. Однако даже столь ограниченные меры способствуют тому, что наличие островка безопасности способствует снижению скорости проезжающих автомобилей. В некоторых частях Соединенного Королевства термин «остров безопасности» используется в качестве синонима для обозначения кругового движения.

Об особенностях восприятия пространства кругового перекрестка надо говорить особо, потому, что они являются важной частью понимания специфики циклического ритма, выступающего одним из главных элементов первоначальной конструкции мира. Поэтому все сооружения на таких перекрестках, располагаемые на круглой центральной части острова, отражают различные варианты отсылок к древней символике бесконечности, повторяемости. Даже само название этого вида



Регулировщица перехода в специальном светоотражающем плаще («lollipop lady» — леди-леденец) около собора Святого Павла в Лондоне



Columbus Circle в Нью-Йорке. США, около 1907 г.

переходов в англоговорящих странах — карусель — указывает на органичную связь данного пространства с образом солнца и его циклом.

Появление круговых перекрестков связывают с действиями французского архитектора Эжена Энарда, начавшего проектировать круговые перекрестки еще в 1877 году, и американского архитектора Уильяма Фелпса Ино, известного как «отец безопасности дорожного движения», несмотря на то, что так и не научился водить машину сам. Ино является автором проекта Columbus Circle в Нью-Йорке, построенного в 1905 году.

Columbus Circle получил название в честь Христофора Колумба. Это место является важной точкой притяжения в районе из Манхэттена, расположенное на пересечении Восьмой авеню, Бродвея, Центрального парка и др. Именно от этой точки измеряются все официальные расстояния от Нью-Йорка. Памятник в центре Columbus Circle был создан итальянским скульптором Гаэтано Руссо и установлен в 1892 году во время празднования 400-летия открытия Америки. Если Статуя Свободы является даром Франции, то этот памятник можно считать даром Италии Соединенным Штатам. Итальянская диаспора, являющаяся основным читателем газеты «Il Progresso», вышедшей в Нью-Йорке на итальянском языке, и собрала средства на его создание. Памятник представляет собой памятник гранитную роstralную колонну, на вершине которой на высоте 70 футов (21 м) стоит мраморная статуя Колумба. Колонна украшена бронзовыми рельефами судов его флотилии: Ниньи, Пинты и Санта-Мари. Частью композиции является фигура ангела, держащего земной шар. Когда в 2005 году завершился ремонт *Columbus Circle*, то ансамбль обогатился новыми фонтанами и зелеными насаждениями, что только подчеркнуло символику мира и покоя, которая должна царить в центре мира. А перекресток стал одним из обозначений такого центра.

Иногда совсем неприметные островки безопасности в маленьких городах становятся предметом вдохновения. Известная британская писательница Сью Таунсенд один из своих очерков о достопримечательности Лестера<sup>1</sup> назвала «Наша любимая круговая развязка». Эссе она начинает так: «Рядом с районом, где я живу, есть небольшой островок безопасности. Я проезжаю мимо него ежедневно и всегда поглядываю с любовью, потому что этот островок необычный. Он построен из вестморлендского камня, засажен деревьями, кустарником, цветами и отделан декоративными горками. Весной, когда бутоны распускаются, вид просто замечательный. Летом травы колышутся на ветру, к когда они наконец умирают, картина из осенней листвы и ягод тоже радует глаз»<sup>2</sup>.

Следует заметить, что вопросы обеспечения безопасности на дорогах возникали не только из-за взаимодействия пешеходов и водителей, но и вследствие появления велосипедистов. В 1880-х гг. в Англии Велосипедный союз стал ставить «доски опасности» для предупреждения велосипедистов о резких поворотах или других неожиданных ситуациях. Например, знаки с черепом и костями ставились перед крутыми склонами. А дорожный знак с изображением символа «Впереди крутой спуск» стали использовать в XIX в. и на горных дорогах в Швейцарии и Австрии. Знак рисовали на скалах и на нем изображали колесо или тормозной башмак, используемый на каретах. Позже решили, что знак, предупреждающий об опасном спуске, удобнее рисовать на щите с надписью «Место торможения».

В 1903 году во Франции был принят Акт по моторным машинам. Его положения обязывали местные власти устанавливать знаки перед перекрестками, опасными поворотами и другими «крутыми местами». В документе были официально утверждены и через некоторое время появились на дорогах первые стандартные дорожные знаки. На черном прямоугольнике белым цветом стилизованно были обозначены «Пересечение равнозначных дорог», «Поворот налево», «Поворот направо», «Крутой спуск», «Мост»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Лестер (англ. *Leicester*) — город и унитарная единица в Великобритании, административный центр графства Лестершир

<sup>2</sup> Таунсенд С. Публичные признания женщины средних лет в возрасте 55 и 3/4 лет. М.: Фантом пресс, 2013. С. 150.

<sup>3</sup> См.: Клещук А. Из истории дорожных знаков [Электронный ресурс]. URL: <http://www.abw.by/archive/222/v-ist1.htm>; Фоли Дж. Энциклопедия знаков и символов. М.: Вече-АСТ, 1997. С. 383–384.

В течение последующих пяти лет на практическом опыте пришлось убедиться, что знаки должны не только предупреждать, но и запрещать. Вполне логичным следствием была необходимость отделить по внешнему виду один тип знаков от другого. Министерство местного самоуправления Франции в своем циркуляре рекомендовало помещать предупреждающий знак в красный треугольник. В таком виде этот тип знаков дошел до нашего времени, хотя несколько раз изменялся.

Всякая знаковая система требует стандартизации и унификации. В сентябре 1908 г. в Париже состоялся Международный дорожный конгресс. На нем были приняты первые международные дорожные правила, Конвенция по техническим требованиям к автомобилям, пересекающим границу, и их опознавательным знакам. Присоединившиеся к Конвенции государства, помимо перечисленного, должны были устанавливать на опасных участках дорог предупреждающие знаки: «Неровная дорога», «Опасный поворот», «Перекресток», «Пересечение равнозначных дорог». То были первые международные знаки, обязательные для установки в соответствии с предписаниями конвенции.

Конвенцией определялся не только перечень обязательных к установке знаков, но и требования к их установке. Дорожные знаки предписывалось устанавливать на видном месте в таком отдалении в обоих направлениях движения, чтобы автомобиль, двигавшийся с максимальной разрешенной скоростью, мог снизить ее до безопасной величины. Девять стран, включая Россию, принимали участие в Конгрессе, Конвенцию подписали восемь: Англия не присоединилась к этому соглашению. Международное автомобильное движение континентальной Европы стало строиться по единым правилам.

Это не исключало в рамках отдельных государств введение и использование своих знаков. США не принимали участия в европейском дорожном движении, поэтому систему дорожных знаков разрабатывали и использовали собственную. Например, американские знаки, регулирующие дорожное движение, как правило, квадратные или прямоугольные: все символы — черные или красные на белом фоне. Запрещающие надписи выполнены красным цветом. Предупреждающие знаки — в форме ромбов с черными символами на желтом фоне.

В 1949 году 30 европейских государств приняли в Женеве единый набор знаков по Протоколу Всемирной конференции ООН по дорогам и моторному транспорту. Такими знаками мы и пользуемся до сих пор. Правда, при их общем прочтении можно заметить и отличия, которые свидетельствуют о специфике национального менталитета. Есть такие



Вариант знака «Осторожно, дети!»  
в России



Знак «Осторожно, дети!»  
в Чехии

отличия и в одном из важнейших знаков «Осторожно, дети!» В СССР и России помимо канонического варианта, на котором два, отдаленно похожих на детей, человечка куда-то бегут, был замечен и более художественный, где отчетливо видны бегущие мальчик в брючном костюме и девочка в платье и с бантами, с портфелями за спиной бегут, вероятно, из школы.

В Польше есть вариант знака, на котором мальчик побольше, как и в России в брючном костюме, идет рядом с маленькой девочкой с бантиками, одетой в юбочку. В Израиле — знак, на котором изображено, как девочка убегает, а женщина не успевает за ней. В Греции знак «Дети» такой же, как в России, но имеет красный контур и темно-оранжевый фон, на котором отчетливо видно как девочка (девочка, а не мама — потому что с бантами, на знаке из Греции — она в платье, и она чуть больше, чем другой ребенок) ведет за руку ребенка (он поменьше). В Германии: до 1992 году использовался знак «Дети», на котором изображены, как мама (именно женщина — в строгом платье, без бантиков) ведет сына (короткая стрижка и брюки) за руку. Сейчас в ФРГ стандартом для знаков является картинка, на которой изображены двое бегущих ребят без каких-либо половых разделений. В Британии широко распространены знаки, на которых дети бегут не как в России справа налево, а слева направо. В Мьянме — знак «Дети» представляет собой оранжевый ромб, на котором бабушка, а это можно понять, потому что у женщины специфическая прическа и одежда, которую предпочитают пожилые, тянет за руку ребенка. Можно понять, бабушка именно тянет ребенка, идя чуть-чуть впереди, а он сопротивляется. В Чехии на знаке изображена девочка на прогулке с дедушкой. В Норвегии есть знак, на котором девочка



Знак «Осторожно, дети!»  
около Берна. Швейцария

В Швейцарии этот знак многие заботящиеся о детях граждане делают самостоятельно, а потому выглядят они очень по-разному. Один — более подходит для спортивной эстафеты, потому что она напоминает картину, когда за убегающей женщиной вдогонку бежит именно мужчина. На другом — мальчик играет с мячом, а девочка прыгает через скакалку.

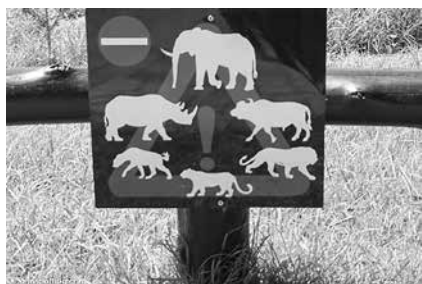
Вообще, в этих знаках безопасности часто отражается желание видеть детей спортивными. Так, скорость бега детей на датском знаке настолько большая, что они изображены фрагментарно. И также взрослые хотели бы видеть их умными, например, в Болгарии — мальчик-футболист ведет девочку-робота на подзарядку.

В разных странах мира имеется немало дорожных знаков, предупреждающих водителей уступить дорогу каким-либо животным, в том числе катающимся на лыжах кенгуру, сердитым оленям. Есть знаки, предупреждающие о возможности появления вымышленных существ, в частности, русалок. Последним водителям обязаны уступить дорогу в австралийском прибрежном парке Мыс Конран. В Национальном парке Уотертон-Лейкс в Альберте (Канада) обитает весьма агрессивный олень. В Корте-Мадере (Калифорния) автомобилистов предупреждают пропустить семейство речных выдр, которые часто пересекают местные дороги. Знак, предупреждающий о появлении на дороге муравьяда, находится на дороге в Колоне (Панама). В японской префектуре Окинава предупреждают, что на дорогу выходят крабы. В Квинсленде (Австралия) с помощью дорожных знаков излагается история, что происходит, когда автомобилист не пропускает нелетающую птицу казуару. А в австралийском Хоршаме блюстители порядка на дорогах

помогает перейти дорогу слепому человеку — мужчина опирается на плечо девочки.

В Индийском городе Бангалор перед школами властями установлены даже два знака. На первом — изображен бегущий ребенок, который похож на вора, только что укравший сумку (она у него в руках), убегающий сломя голову. На втором — пара фигур, одна из которых напоминает юношу, хватающего за руку вторую фигуру, похожую на девушку.





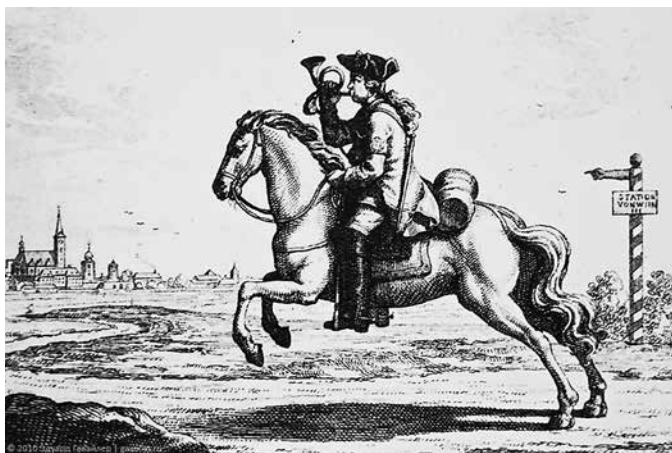
Необычные дорожные знаки

уверены, что зимой можно встретить кенгуру, катающихся на лыжах. В Южной Африке в Кейптауне водителей предупреждают обо всех разновидностях животных, которые разгуливают по дорогам, однако не все животные, входящие в Большую африканскую пятерку, почему-то удостоились особого внимания, так на знаке не оказалось жирафов. В России в Санкт-Петербурге появились знаки, предупреждающие о белках на дорогах.

Мы хорошо понимаем, что дорога и видима, и слышима. Часто именно по звуку мы привыкли оценивать ее характер. А они становятся все громче и громче. От звуков шоссе принято устанавливать специальные ограждения. В то же время звуки, издаваемые различными средствами транспорта, играли отнюдь не только практическую роль, предупреждая о приближении чего-то движущегося по дороге, но роль символическую, отражающую всю гамму чувств, связанную с ожиданием, встречей, надеждой и разочарованием. Такие звуки вписывались в общее звучание пространства, становились частью национальной или даже региональной культуры.

Для Европы звуковым символом дороги явился почтовый рожок, который исторически восходит к рогу мясников (гуртовщиков), дующих в рог в целях оповещения о своем прибытии в какую-либо местность для закупки скота. Позже гонцы, перевозящие почту, стали пользоваться рожком для подачи сигналов. В XVI в. представители аристократического рода Турн-и-Таксисов, которые с 1615 года были наследственными генерал-оберпочтмейстерами Священной Римской империи, получили привилегию использования почтового рожка для своих гонцов, перевозящих почту. Использование почтовых рожков другим лицам было запрещено почтовыми правилами Пруссии (1712) и в ряде других государств. Сейчас почтовый рожок превратился в международный символ почтовой связи, являясь атрибутом эмблем, гербов, логотипов организаций и ведомств, связанных с доставкой почты.

В России поэтическим символом давно стал ямщицкий (поддужный) колокольчик. Когда в конце XVIII в. в России учредили «образцовую почту», то есть ввели первые регулярные почтовые линии — кибитки с почтой двигались по дорожному расписанию, с ямщиками, от стана к стану, потребовалось издали заявлять о своем приоритете на тракте. Введение сигнального рожка, «немецкой моды», ямщики упорно саботировали, а для предупреждения встречным — лихо свистели, за что наказывались с упорством, присущим русским властям. И вот кому-то пришла идея подцепить на дугу коренника литой колокольчик. Скорее всего, это произошло в 1770-е гг.



Тонец

С распространением автомобилей звуки рожка или колокольчика уступили место звукам клаксона. Термин этого устройства подачи звуковых сигналов, как и сам этот сигнал, утвердился по названию фирмы производителя «Klaxon Signals Ltd», начавшей их выпуск в 1908 году. Само слово «клаксон» происходит от древнегреческого слова, по значению соответствующего термину «вой». Борис Пастернак во вступлении поэмы «Зарево» пишет о реве клаксона:

Пока мечтами горделивыми  
Он залетает в край бессонный,  
Его протяжно, с перерывами  
Зовет с дороги рев клаксона.

Тревожность звука клаксона получила развитие в звуковых сигналах, издаваемых средствами транспорта скорой медицинской помощи, пожарных бригад, служб правопорядка по всему миру.

Несмотря на все предостережения, жертв дорожных аварий с каждым годом становилось все больше. Идея ежегодного проведения Дня памяти жертв дорожных аварий принадлежит британскому благотворительному фонду помощи жертвам ДТП «Road Peace». Эта организация начала отмечать такой день еще в 1993 году. Акция стала ответом на то, что в тот год на дорогах Европы погибло почти 50 тысяч человек. На протяжении пяти лет организации, присоединившиеся к Европейской федерации жертв ДТП (англ. *European Federation of road traffic victims*), отмечали этот день как Европейский день памяти

жертв ДТП. Помимо этой европейской организации подобные структуры созданы в разных странах мира: в США — Ассоциация за безопасное международное дорожное движение, в Индии — «Друзья на всю жизнь», в Бельгии Ассоциации родителей в защиту детей на дорогах, в ЮАР — «Живые за рулем». С 1998 года День памяти жертв ДТП стал отмечаться за пределами Европейского континента. В 2004 году Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Всемирный банк представили совместный доклад, посвященный вопросу предотвращения дорожно-транспортного травматизма<sup>1</sup>. Целью доклада стало привлечение внимания к проблеме усиления безопасности на дорогах и предоставление конкретных рекомендаций по улучшению ситуации в этой области. На примере данных из различных стран мира в докладе рассматриваются как вопросы разработки политики в области организации автомобильного движения и мероприятия по дорожному воспитанию, так и вопросы дорожного строительства и использования различных защитных устройств.

А в 2005 году в своей Резолюции Генеральная Ассамблея ООН призвала все мировое сообщество признать Всемирный день памяти жертв дорожных аварий (на других официальных языках ООН: англ. *World Day of Remembrance for Road Traffic Victims*, исп. *Día Mundial en recuerdo de las víctimas de losaccidents de tráfico*, фр. *La Journée mondiale du souvenir des victimes delacirculation routière*) и отмечать его в третье воскресенье ноября (Резолюция № А/RES/60/5) с тем, чтобы почтить память жертв дорожно-транспортных происшествий и выразить соболезнования членам их семей.

Необходимость обеспечения безопасности дорожного движения рассматривается сейчас как одна из острейших социально-экономических задач, стоящих перед мировым сообществом. Каждый день в мире в результате дорожно-транспортных происшествий погибают около 3,5 тыс. человек. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в результате ДТП погибает около 1,3 млн человек и еще 50 млн получают травмы и становятся инвалидами. Дорожно-транспортные происшествия являются первой по значимости причиной смерти молодых людей в возрасте 10–24 лет.

К пропаганде безопасности на дорогах привлечены различные организации, в том числе религиозные. В 2001 году Иоанн Павел II выступил со специальным письмом в поддержку деятельности Ев-

---

<sup>1</sup> См.: Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. Женева: ВОЗ, 2004.



Сотрудница ГИБДД Калининградской области

ропейской федерации жертв ДТП и проведения дня памяти жертв дорожных аварий. Образ ангела-хранителя совсем не случайно часто вспоминается тем, кто находится за рулем. Возможно, поэтому в 2012 году в день памяти жертв дорожных аварий на дорогах Калининградской области можно видеть девушку в белых одеждах и с крыльями за спиной, с нимбом над головой. Это — ангел-хранитель, который напоминает водителям об опасности превышения скорости за рулем. Эту акцию организовали сотрудники отдела пропаганды ГИБДД Калининградской области, приурочив ее к Всемирному дню памяти жертв ДТП.

Вместе с тем у родственников жертв автомобильных аварий есть потребность отметить их память каким-либо знаком. В таких знаках в виде траурных венков или крестов, установленных на обочинах дорог в России идет постоянная борьба. Хотя это не означает, что власти и общественность не осознают роли фактора наглядной агитации в предупреждении ДТП. Поэтому в Москве в преддверии Всемирного дня памяти жертв ДТП и накануне первой международной министерской конференции, посвященной безопасности дорожного движения, в 2009 году на Краснопресненской набережной около Центра международной торговли, где и должна была состояться данная конференция, был установлен памятник в виде огромной 12-метровой бутылки, внутри которой лежат искореженные груды металла, которые когда-то были автомобилями. На ней изображен призыв-предупреждение: «Выпил — не заводись! Разобьешься». Памятник призван на-



Зеленая лента на переходе около школы в штате Юта, США



Памятник жертвам ДТП в Москве

помянуть водителям о недопустимости вождения в состоянии опьянения<sup>1</sup>.

Памятники жертвам дорог есть и в городах России, и за рубежом. Во Франции на обочинах вблизи мест страшных ДТП ставят черные силуэты, разорванные красной молнией, а в Греции вдоль дорог отстраивают миниатюрные часовни со свечами.

Знаком активности гражданского общества давно уже стали символические ленты (англ. *Awareness ribbon*). Небольшой кусок ленты складывают в петлю и прикрепляют к одежде в знак демонстрации отношения носителя ленты к какому-либо вопросу или проблеме, выражения поддержки какому-либо общественному движению. Значение ленты прочитывается с помощью цветовой символики. Зеленая лента является символом гражданского движения за безопасность пешеходов. Начало этому было положено в 1998 году в округе Дэвис, штат Юта, коалицией за безопасность детей было начато движение «Зеленая ленточка», чтобы защитить детей от автомобилей в школьных зонах и в местах пешеходных переходов, в связи с тем, что только в одном месте пересечения дороги трое подростков пострадали и погибли в течение шести лет<sup>2</sup>. С тех пор зеленые ленты в знак обес-

<sup>1</sup> ИТАР-ТАСС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.webground.su/topic/2009/11/15/t202>

<sup>2</sup> *County D. Green Ribbon Month* [Электронный ресурс]. URL: <http://www.walkinginfo.org/library/details.cfm?id=2816>



Участники движения «Общество синих ведерок»

покоенности проблемами безопасности пешеходов используются регулярно участниками общественных акций разных стран.

Бывают и разовые акции солидарности, когда используются другие цвета ленты. Например, в 2006 году Белая лента применялась участниками движения в защиту Олега Щербинского, обвиненного в нарушении правил дорожного движения, повлекшем гибель трех человек, в том числе губернатора Алтайского края Михаила Евдокимова.

Несомненным проявлением гражданской активности в Российской Федерации можно считать рождения массовых движений «Общество синих ведерок» и «СтопХам», члены которых борются с произволом чиновников и хамством на дорогах, добиваются, чтобы «мигалки» (проблесковые маячки) использовались только на автотранспорте экстренных служб, и протестуют против их использования высокопоставленными представителями власти.

Протест «Синих ведерок» выражается флешмобовым использованием имитаторов «мигалок». Активистами чаще всего используются безобидные предметы, например, детское синее пластмассовое ведро, напоминающее систему сигнализации машины спецтранспорта, наклеиваемое скотчем на крышу, либо помещаемое в салон автомобиля. Общество синих ведерок постоянно информирует граждан о выявленных фактах, выкладывая, в частности, фотографии и видеоролики на страницу сообщества в Интернете.

Что же касается участников движения «СтопХам», то в качестве основной цели этот общественного объединения ими декларируется борьба с нарушением правил дорожного движения и пренебрежени-



Баннеры движения «СтопХам»

ем к окружающим со стороны его участников: парковка в неполюженном месте, самозахват городской земли для парковок, использование тротуаров для передвижения на автомобиле и т. п. Участники акции ищут неправильно припаркованные автомобили, создающие помехи для окружающих и, при наличии в автомобиле водителя, обращаются к нему с просьбой перепарковать автомобиль в соответствии с ПДД. В случае отказа сделать это, либо при отсутствии водителя, на лобовое стекло автомобиля с пассажирской стороны приклеивается круглая наклейка с текстом «Мне плевать на всех, паркуюсь, где хочу». Процесс, нередко сопровождающийся со стороны водителей оскорблениями и попытками подраться, снимается на видеоносители (телефоны, камеры), после чего активисты проекта монтируют видеоролики, которые так же, как и активисты «Синих ведерок», выкладывают в Интернете.

Члены движений «Синие ведерки» и «СтопХам» проявляют активность в области культуры российских водителей, а вот проблема безопасности автомашин из-за плохого состояния дорог вызвала в 2013 году к жизни инициативу «Ямы в цвет». То, что она родилась у группы «Рассерженных горожан», объясняется тем, что на городских трассах особенно после зимы особенно сложно сразу обнаружить выщерблены на дорогах. Участники этого движения ночью раскрашивают ямы на дорогах, а свои творения инициативная группа фотографирует и отправляет на портал городских властей. Возможно, идея была позаимствована у итальянских студентов Доменико Диего и Кристины Коррадини, которые еще в 2010 году решили, что ямы на дорогах должны стать заметными. Их идея состояла в укладывании нескольких сло-





Результат активности участников флешмоба «Цветная яма». Орел, 2013 г.

ев асфальта, один из которых будет яркого цвета. Когда верхний слой износится и появится яма, она будет заметна. В Италии к этому предложению отнеслись серьезно и даже согласились выделить улицу под эксперимент. Но профессиональные европейские дорожники уверены, что намного дешевле и правильнее будет делать все работы качественно с первого раза<sup>1</sup>.

Акции «Ямы в цвет» проходили во многих городах России, в том числе Липецке, Орле, Твери, Екатеринбурге и др. Их участники не ограничиваются лишь работой баллончиками с красками, а используют и другие символические приемы, чтобы привлечь внимание властей к состоянию дорожного фонда. Например, в Волгограде активисты высадили в выбоинах могильные цветы, а после этого в течение нескольких дней муниципальные власти начинали ремонт дорог. В Ярославле во время акции «Ямы в цвет» для привлечения внимания городских властей к состоянию дорог активисты движения самых глубоких выбоинах посадили картофель, чтобы посмотреть, что произойдет быстрее — прорастет картошка или будет заделана яма<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Михайлов Б. В Италии решили делать цветные ямы на дорогах // DELFI. 2010. 25 июль [Электронный ресурс]. URL: <http://www.delfi.ua/news/daily/auto/v-italii-reshili-delat-cvetnye-yamy-na-dorogah.d?id=1144229>

<sup>2</sup> Валагин А. Ямы в дорогах Ярославля засадят картошкой // Российская газета. 2013. 30 мая.

Если акции, подобные тем, что проводят участники движений «Синие ведерки», «СтопХам» или «Ямы в цвет», предполагают выражение коллективного отношения к различным фактам на дорогах, то использование различных агитационных материалов может быть сугубо индивидуальным шагом. Важно учитывать, что каждая новая эпоха диктует собственные темы для агитационного искусства. И не только темы, но и выбор предмета, который становится средством агитации. Было бы удивительным, если в наши дни такая практика обошла автомобили. Повсеместное распространение получили бампер-стикеры — наклейки на бамперах и надписи на задних стеклах<sup>1</sup>. Эти надписи усиливают восприятие современного города как текста. Город подчиняет себе горожанина точно теми же способами, что и тоталитарная секта подчиняет рядового сектанта. Горожанин испытывает «удвоение» личности: одна половинка живет, как ни в чем не бывало, другая же приближает человека к катастрофе<sup>2</sup>. Такая раздвоенность объясняется многими причинами. Среди них информационная перенасыщенность городской среды — рекламой, частными объявлениями, надписями на машинах и лейблами на одежде. Свобода творчества практически безгранична, и каждый может стать автором текста, доносящего до окружающих.

Эту текстовую особенность среды научились использовать в разных целях. «Бампер стикер по определению может быть только один, это твое на сегодняшний неуютный день *urbi et orbi*. У нас тут повсюду Гайд парк: дороги и парковки, и речи не длинней одного отдельно взятого бампера. Но ошибается тот, кто полагает, что за бампер стикером едут в магазин и задумчиво выбирают из металлической корзинки. Они оказываются у человека случайно, как в детстве ножики или значки, навсегда остающиеся в детском хозяйстве. Они обнаруживаются в маленьких приморских корыстно приветливых городках с маяком и музеем пожарных. Их выдают на благотворительных акциях, учительских забастовках и забегах на борьбу с болезнью. Есть надписи невидимые, как CVS на амбаре CVS, и есть тревожные, как ветер, вдруг побежавший по искусственной листве. У него на заднем стекле полоски и гордое название известного всему *orbi* университета... Разговор при посредстве бампер-стикера — грубый разговор, даже если

---

<sup>1</sup> *Bumper sticker* (англ.) — наклейка на автомобильный бампер с нанесенной на нее надписью или рисунком.

<sup>2</sup> См., например: *Солозобов Ю.* Город как деструктивный культ [Электронный ресурс]. URL: [lib.tr200.net/v.php?id=293918&sp=1](http://lib.tr200.net/v.php?id=293918&sp=1)

там написано мой сын отличник. Это ответ без вопроса, беседа в одну сторону, как в танце летка-енка или смене эпох. Он груб, ибо навязан вослед идущему, как маячит перед глазами прихоть предшествующего поколения»<sup>1</sup>.

В то же время текст из одиночного послания может превращаться в массовое. Так, в странах с развитым гражданским обществом существует культура стикеров, которые выражают всю палитру социальных, религиозных и политических убеждений. Родина бампер-стикеров — Америка. Когда борьба шла вокруг внешней политики Буша-младшего и войны в Ираке — на бамперах боролись большая W и призыв «Impeach Bush», а надписи «Support Our Troops» противостояла «Not in my Name». В президентство Обамы он же и стал главным героем стикеров: его лозунги «Change» и «Yes We Can» превратились в «Change it Back» и «No We Can't» или просто в «NObama». А к этому добавилась масса едких высказываний на тех же бампер-стикерах о налогах, госдолге, абортах, эвтаназии, смертной казни, марихуане. Все они сложились в единый текст общественных дискуссий в гуще транспортно-го потока. И время, проведенное за рулем, обрело новое, гражданское, измерение. Даже стояние в пробках стало политически осмысленным<sup>2</sup>. В другой стране с сильным гражданским сознанием, Израиле, наклейки так популярны, что известный писатель Давид Гроссман сочинил из лозунгов на стикерах песню для хип-хоп-группы «Хадаг Нахаш», которая стала едва ли не главным израильским хитом десятилетия.

То, что многие символы движения по дороге воплощаются в песню, можно считать проявлением особой характеристики самой дороги, которая не только куда-то ведет, но и которая не умолкает. Поэтому звуки дороги складываются в самые разные мелодии. И все они протекают в определенном канале — обрамлении дороги, включающим сооружения, несущие множество нагрузок, как идеологических, так и утилитарных.

---

<sup>1</sup> Стосветские поместья: bumper sticker [Редакторские заметки] [Электронный ресурс]. URL: <http://www.stosvet.net/13/bumpersticker>

<sup>2</sup> Медведев С. Гайд-парк на колесах // Ведомости. Пятница. 2011. № 41. 21 окт.

## Глава 10. Возможности и символы объектов вдоль дороги

Две автобусных остановки  
расстоянием ровно в песню.  
Светофоры глядят с издевкой  
и мигают столбам окрестным.

Часовыми стоят высотки.  
Город: штампы, огни и числа.  
Две автобусных остановки  
расстояньем в четыре мысли.

*Татьяна Иванова*

Дорога неизбежно предполагает наличие конечного пункта маршрута. Его порой достижение требует невероятных усилий, а порой и жертв. Особенно если речь идет о дорогах войны. В случае победы возвращение домой всегда приносит радость и тем, кто преодолел трудности и прошел дорогу, и тем, кто их встречает. Такие встречи превращаются в триумфы. А триумф важно закрепить, сохранить в исторической памяти, сделать его ячейкой победной матрицы коллективной памяти народа.

Чествование победителей — один из наиболее древних политических ритуалов мира, включающих разнообразные действия. О них мы знаем из многочисленных исторических источников, но некоторые памятники и сейчас помогают представить, как проходили праздничные церемонии. В Древнем Риме для торжественного въезда победителей стали возводить специальные триумфальные арки. На медалях, отчеканенных в честь побед императоров Августа, Нерона, Тита и других, сохранились изображения не дошедших до нас триумфальных арок<sup>1</sup>.

Триумфальная арка Тита — это однопролетная арка, расположенная на древней Священной дороге (лат. *Via Sacra*) к юго-востоку от Римского форума. Построена Домицианом вскоре после смерти Тита в 81 году н. э. в память о взятии Иерусалима в 70 г. н. э. Послужила моделью для многих триумфальных арок Нового времени. Существовала также дру-

---

<sup>1</sup> Поплавский В.С. Культура триумфа и триумфальные арки Древнего Рима. М.: Наука, 2000.

гая, трехпролетная арка Тита, воздвигнутая Сенатом в 81 г. н.э. в восточной оконечности ипподрома Циркус Максимус. Высота монумента составляет 15,4 м, ширина 13,5 м, глубина пролета 4,75 м, ширина пролета — 5,33 м. Арка выстроена из пентелийского мрамора, отличающегося своим безупречно равномерным белым цветом с едва заметным желтоватым оттенком<sup>1</sup>. Полуколонны, которыми она декорирована, являются первым известным примером композитного ордера. В углах возле пролета арки высечены четыре крылатых Виктории. Внутри пролета находятся два барельефа: шествие



Триумфальная арка Тита в Риме. Италия

с трофеями, захваченными в Иерусалиме (особенно выделяется менаора), и император Тит, управляющий квадригой. Статуя Тита на квадриге также находилась на вершине арки, однако до наших дней не сохранилась. На софите находится барельеф с изображением апофеоза (обретения божественной сущности) императора.

Одной из самых известных триумфальных арок мира является Триумфальная арка (фр. *arc de Triomphe de l'Étoile*) — монумент в 8-м округе Парижа на площади Шарля де Голля (Звезды), возведенный в 1806–1836 гг. архитектором Жаном Шальгреном по распоряжению Наполеона в ознаменование побед его Великой армии. Со времен Людовика XIV прямая дорога соединяла две королевских резиденции — дворец Лувр в Париже и Версальский дворец. Название этой дороги — «Триумфальный путь» — не устарело и в наши дни. Этот путь отмечен тем, что на одной оси стоят здесь три арки — Каррузель возле Лувра, Триумфальная арка на площади Этуаль и современная Большая арка, построенная в квартале Дефанс. 15 декабря 1840 г. под аркой проехал

<sup>1</sup> Мрамор назван так по месту добычи — горе Пентели (Пентеликон), расположенной к северо-востоку от Афин. Парфенон также целиком построен из пентелийского мрамора.



Шарль Годфруа пролетает через Триумфальную арку в Париже

траурный кортеж с прахом Наполеона, доставленным с острова Святой Елены. Позднее торжественной погребальной церемонии с остановкой под сводами Триумфальной арки удостоились после своей кончины Тьер, Гамбетта, Гюго, Карно, Мак-Магон, генералы Фош и Жоффри, генерал Леклерк, маршал Латтр де Тассиньи.

В 1916 году, в самый разгар Первой мировой войны, поначалу не слишком удачно складывающейся для Франции, с рельефа «Марсельеза» на Триумфальной арке откололся меч. Власти поспешили замаскировать это событие, чтобы избежать пораженческих ассоциаций у французской публики.

О величине и торжественности Триумфальной арки можно судить по тому, что через три недели после Парада победы Париже в 14 июля 1919 г. по случаю окончания военных действий в Первой мировой войне французский летчик Шарль Годфруа пролетел через нее на своем биплане «Nieuport 11», что запечатлено в кинохронике. Предыстория этого полета довольно любопытна. Во время подготовки к параду командование приказало военным летчикам участвовать в нем «пешком», как пехоте. Пилоты, которые считали себя «героями в воздухе», расценили этот приказ как унижение. И на встрече в баре «Фуке», расположенном на Елисейских полях, группа авиаторов решила ответить на это, по их мнению, оскорбление, выбрав одного из них для пролета под Триумфальной аркой во время парада. Выбор пал на Жана Наварре, имевшего двенадцать воздушных побед и считавшегося асом среди летчиков-истребителей. Но 10 июля Наварре погиб во время тренировоч-

ного полета. Тогда его миссию принял на себя Годфруа, который и выполнил ее 7 августа 1919 года.

28 января 1921 г. под сводами арки на площади Звезды были погребены останки Неизвестного солдата, погибшего во время Первой мировой войны.

В России первая триумфальная арка была установлена Петром I для торжественного въезда в Москву в 1696 году после победы под Азовом.

Конечно, традиция возведения триумфальных арок, посвященных победам русского войска, была продолжена после Отечественной войны 1812 года. В середине 1814 года, к торжественной встрече возвращавшихся из Западной Европы победоносных русских войск, у Тверской заставы была сооружена деревянная Триумфальная арка, которую затем заменила каменная арка по проекту О. Бове. Построенная в 1834 году арка простояла 102 года и при реконструкции площади Белорусского вокзала была разобрана. А в 1966 году было принято решение о восстановлении Триумфальной арки на новом месте. Сейчас Триумфальная арка стоит на площади Победы, недалеко от Поклонной горы, и является частью единого историко-мемориального комплекса. В центре аттика, над проезжей частью, по обеим сторонам арки помещены мемориальные доски с надписями. На той, что смотрит на город, слова М.И. Кутузова, обращенные в 1812 году к русским воинам: «Славный год сей минул. Но не пройдут и не умолкнут содеянные в нем громкие дела и подвиги ваши; потомство сохранит их в памяти своей. Вы кровию своею спасли Отечество. Храбрые и победоносные войска! Каждый из вас есть спаситель Отечества. Россия приветствует вас сим именем».

Первое, что видит человек, въезжающий в Новочеркасск, — это огромные Триумфальные арки, которые, по одной из версий, символизируют величие вклада Донского казачества в борьбе с Наполеоном, а, по другой версии, строились в честь ожидаемого приезда Императора Александра I. В 1817 году Атаман М.И. Платов принимает решение о сооружении двух Триумфальных ворот, так как он не знал, с какой стороны подъедет Александр I — с западной, т. е. по старой Ростовской дороге, или с северо-восточной, т. е. по Московскому тракту. По некоторым сведениям их проект предложил «местный архитектор». Краеведы и историки не раз обсуждали и предполагали, что возможно автором ворот был архитектор А. Руска или его брат И. Руска, который строил в это время в Новочеркасске каменный войсковой Вознесенский собор. Единства во мнении об авторстве Триумфальных ворот не было. Арки сооружены из камня и кирпича. Каждая имеет 12 колонн дорического ордера; сверху отмечена небольшим выступом и каменным шатром;

венчает их декор из доспехов, ратных предметов: кольчуги, флаги, сабли, щиты, пушки, ядра. В годы советской власти многие детали арок были срублены. В постсоветское время при реставрации арки Герцена они восстановлены, в том числе и стихотворная надпись:

Объемлемы восторгом, радостью сердца,  
Спешат во сретенье монарха и отца,  
Се Александр днесь ту же благодсть нам явил,  
Чем в первый раз Великий Петр нас одарил.

В Ленинграде летом 1945 г. в связи с победой СССР в Великой Отечественной войне для прохода подразделений Красной Армии были установлены три триумфальные арки. К сожалению, они считались временными и были разобраны через три года. В 2007 году Международный фонд имени Лихачева обратился к губернатору Санкт-Петербурга В.И. Матвиенко с предложением восстановить одну из них, построенную по проекту архитектора А.И. Гегелло<sup>1</sup>.

Триумфальные арки можно рассматривать и в качестве своеобразных знаков приветствия приезжающих в город по какому-либо неординарному случаю. Так, в Барселоне арку построили ко Всемирной выставке, которая проходила в 1888 году Ареной проведения выставки стал парк Сьютаделла своеобразной, а Триумфальная арка — входом на главную выставочную площадку. Хосеп Виласека и Казановас, по проекту которого она была возведена, создал не просто произведение искусства и архитектуры, но и символ труда и мирной жизни — в отличие от римских арок, символизировавших победу в бою. «Вдохновителем» автора был мусульманский архитектурный стиль, известный, как «мудехар» — он прослеживается во многих элементах Триумфальной арки. Арка представляет собой сооружение из красного кирпича. На фризе с двух сторон вырезаны скульптурные композиции — «Барселона приветствует народы» и «Вознаграждение». Таким образом, каталонская столица представляет нации, участвовавшие во Всемирной выставке, и выражает им благодарность за участие. Не обошлось в этой композиции и без герба Барселоны. Триумфальная арка выглядит невероятно эффектно также благодаря богатым украшениям — это и изображения ангелов на колоннах, и львы, и декоративная отделка.

То, что современный подход к архитектурному оформлению знаковых точек дороги не отступает от канонов мифологемы пути, кото-

---

<sup>1</sup> В Петербурге будет восстановлена Триумфальная арка // Деловой Петербург (Online). 2007. 28 сент.





Триумфальная арка в Барселоне. Испания

рые можно было заметить в триумфальных арках, подтверждается множеством примеров придорожных сооружений уже не идеологической, а практической направленности. Начать разговор о них необходимо с начальной точки маршрута, с ее оформления, а также с пунктов остановок в пути.

Городок Слоу прославился в области организации дорожного движения, когда британский архитектор Мэттью Бедвард и его коллеги спроектировали новую автостанцию. Работы осуществлялись в рамках муниципальной программы «Сердце Слоу», направленной на создание доступной, комфортной и современной городской среды. По признанию авторов, на создание этой биоморфной конструкции их подвигло открытие бывшего жителя городка Слоу, королевского астронома Уильяма Гершеля, который обнаружил, что волны света имеют разную длину, доказав таким образом существование инфракрасного спектра. Новая автобусная станция построена напротив вокзала. Вокруг расположены непрезентабельные офисные здания, а также большой многоуровневый паркинг, отсекающий центр города от железнодорожной станции. Фактически архитекторы спроектировали современный транспортно-пересадочный узел, состоящий из собственно автовокзала площадью 660 кв. м, а также перронов, навесов над ними (длина 130 м) и пешеходных дорожек, ведущих в центр города и к вокзалу. На первом этаже автостанции запланированы диспетчерские, кассы, зал ожидания, кафе, торговые киоски и информационная стойка. На втором — служебный буфет, санузлы и административный офис. Фасады



Автобусная станция в Слоу. Англия

постройки, получившей экологический сертификат Breeam, отделаны алюминиевыми пластинами (они на 97% состоят из вторсырья) и частично остеклены. Объект снабжен подземными тепловыми насосами, оборудован системой сбора и очистки использованной воды, укомплектован ресурсосберегающими источниками света<sup>1</sup>.

Если современные автобусные станции можно сравнить с вокзалами, то в прошлом функции подобных дорожных учреждений были гораздо шире. От истории Римской империи идет традиция обустройства станций почтовой службы. Государственная служба связи, знаменитая *Cursus Publicus* была основана в Римской Империи во время правления императора Октавиана. Став цезарем, он создал регулярную тайную службу информации со специальным штатом курьеров на всех стратегически важных дорогах. На промежуточных станциях, помимо верховых курьеров, должны были содержаться легкие повозки, чтобы в случае надобности доставить тайного вестника прямо в Рим. Расстояние между станциями составляло от 60 до 75 км, а через каждые 100 км на дорогах были постоянные дворы для отдыха и ночевки гонцов. Повозки принадлежали государству, оно же содержало жилые и хозяйственные помещения на станциях. В конюшнях бывало до 40 лошадей, (для главных дорог), повозки и телеги, а так же ветеринарные врачи, мастера по колесам и коноухи.

---

<sup>1</sup> Шаронис Ю. Автобусная станция в Слоу [Электронный ресурс]. URL: <http://www.archilenta.ru/?act=1&nwid=1090>

В последующей истории государство всегда стремилось сохранить контроль за состоянием почтовой связи. Так, например, в два важнейших в Российской империи шоссе Москва — Варшава и Петербург — Киев обустраивались типовыми каменными почтовыми и гостинными домами на расстоянии 15–20 верст. Такие же дома были и в европейских странах. Там они получили широкое развитие с началом дилижансного сообщения.

Эра автомобилизма открыла новые возможности передвижения, независимо от множества мелких бытовых условий. Как правило, первые автомобилисты были людьми непритязательными, готовыми принять предложения не очень комфортного отдыха после дороги. Но при этом они не забывали заботиться о собственных автомобилях, которые должны были располагаться неподалеку от водителей. Понимание таких потребностей привело к рождению мотелей. В США кемпинги для автотуристов начали открываться в конце 1910-х гг. Они предоставляли услуги по обеспечению автомобилистов водой, местом для приготовления пищи, но спать путешествуя приходилось в машинах. Открытию кемпингов особенно радовались фермеры, которые замечали, что отныне им не нужно убирать консервные банки с территорий собственных хозяйств. Автотуристы и сами старались адаптировать средства транспорта к длительным переездам, обустраивая в них места для сна и принятия пищи. Появились прицепы к автомобилям, оснащенные удобствами.

Первым мотелем в мире стал «Мотель Инн» в Сан-Луис-Обиспо (штат Калифорния), открытый Гарри Эллиотом из гостиничной сети Гамильтона в 1925 году. Мотель был спроектирован в испанском стиле Артуром Хейнманом, также который придумал название «мотель», но широкое употребление слово вошло только в 1950 году. «Мотель Инн» мог принять 160 гостей. В каждом номере были ванная, телефон и гараж. Гостиничная сеть Гамильтона протянулась от Сан-Диего до Сан-Франциско вдоль одной из самых загруженных автомобильных дорог США, что обеспечило фирме успех.

В последующие десятилетия сеть мотелей развивалась во многих странах мира. Отношение к этой форме сервиса и у автомобилистов, и у властей часто определялось не столько уровнем сервиса, сколько степенью накала криминогенной обстановки. Поэтому часто можно было слышать, что мотели становятся пристанищем для торговцев наркотиками, людей, находящихся не в ладах с законом. Однако одновременно с этим повышалась культура обслуживания, формировались



«Мотель Инн» в Сан-Луис-Обиспо. США

правила поведения в мотелях, которые становились частью субкультуры путешественника.

Любопытно, что в английском языке слова «half way house» означают не только гостиницу на полпути, т. е. место, в котором можно остановиться отдохнуть во время поездки, но и компромисс. Возможно поэтому одну из теорий нового международного порядка называют теорией «гостиницы на полпути», потому что для достижения более справедливого и безопасного порядка всем международным акторам необходимо проявить готовность к переговорам и компромиссам. Но, кроме того, в западных странах также называют и государственное учреждение социальной реабилитации. В этом месте проживания социально неблагополучной группы людей, например, психически неполноценных людей, бывших заключенных или наркоманов за ними осуществляется необходимое наблюдение и уход, чтобы они могли вернуться к полноценной социальной жизни.

Если кемпинги или мотели являются пристанищем на ночь или на более длительное время и рассчитаны на автомобилистов во время их переездов между населенными пунктами, то там, где значительная часть грузов перевозится автомобильным транспортом, устраиваются специализированные остановки для дальнбойщиков. На всех дорогах в США предусмотрены специализированные остановки для грузовиков, которые всегда видно издалека, на таких пит-стопах водители могут получить полный отдых, сходить в душ, и отлично поесть. Помимо специализированных остановок на шоссе в США предусмотрены



Трамвайная остановка «Красностуденческий проезд». Москва, 1950-е гг.

зоны отдыха, обычно через каждые 130–180 километров. В зонах отдыха предусмотрены столики и лавочки под навесами, где можно перекусить, автоматы по продаже сникерсов, напитков и прочей мелочи, туалетные комнаты, и иногда даже душевые кабинки. На площадках водители могут размяться, проверить состояние машины и крепления груза.

В городах и пригородах остановки общественного транспорта выполняют функцию посадочного узла и становятся зонами ожидания часто из-за перебоев в движении транспорта. Такие остановки и появлялись одновременно с первыми общественными транспортными средствами, и совершенствовались по мере их развития и улучшения комфорта пассажиров. Однако это не означает, что в прошлом такие остановки были совершенно неустроенными. Наоборот, некоторые из них даже напоминали маленькие вокзалы.

Одну из таких остановок и сейчас можно увидеть в Москве, неподалеку от Сельскохозяйственной академии имени К.А. Тимирязева на Красностуденческом проезде. Она располагается на участке построенной в 1886 г. линии парового трамвая. В 1912 году на этой линии появился 27-й маршрут трамвая. В то время он ходил от Бутырской заставы до Рогожской заставы. Затем маршрут много раз изменялся, но никогда не отменялся. Более менее близкий к сегодняшнему путь следования маршрут получил в 1947 году. Он ходил от Коптево до Петровских ворот. И сейчас, как и сто лет назад трамвай № 27 следует через лес и вдоль полей Сельхозакадемии.

Эта трамвайная остановка интересна и тем, что она ярко отразила изменения топонимической картины города, когда в 1925 году получила сохраняющееся до настоящего времени название в связи с переименованием Чувикина проезда в Красностуденческий. В целом, в прошлом столетии с появлением и развитием городского общественного транспорта названия автобусных, троллейбусных и трамвайных остановок, станций метрополитена превратились в новый вид топонимов, характеризующих эволюцию городской среды.

А в этой среде остановка общественного транспорта является местом, где человек проводит ежедневно большое количество времени. Отсюда понятна тенденция городских властей, инженеров и дизайнеров сделать остановки максимально комфортными и функциональными. Поэтому в разных странах с учетом климатических и культурных особенностей разрабатываются новые модели остановок. В Париже вариант инновационной остановки общественного транспорта от компании «Osmose» появился на улице возле Лионского вокзала. Это уже не просто остановка общественного транспорта, а транзитный комплекс, состоящий из трех сегментов, и имеющий общую площадь 85 квадратных метров. В первом из сегментов находятся две скамейки и киоск для автоматической продажи проездных билетов. Второй из павильонов также имеет две лавочки, но вместо киоска в нем установлены интерактивные экраны, при помощи которых можно получить исчерпывающую информацию про транспортную систему Парижа, саму французскую столицу, а также о том, сколько осталось ждать того или иного автобуса. Третий сегмент остановки представляет собой миниатюрный читальный зал, где можно взять книгу, журнал или газету, чтобы скоротать с их помощью время в ожидании нужного автобуса. Под крышей этого павильона находится также пункт аренды велосипедов — одна из тысяч подобных точек в Париже. Остановка «Osmose» украшена картой прилегающих районов французской столицы, которая подсвечивается разными цветами в темное время суток. Кроме всего прочего, остановка оснащена системой подачи звукового сигнала по подъезду к ней автобусов, потому что люди, занятые множеством возможностей, предоставляемых этой остановкой, могут увлечься и не заметить это событие, пропустив тем самым необходимый им транспорт<sup>1</sup>.

Летом 2012 г. в Хельсинки появились две новые, высококачественные остановки для ожидания общественного транспорта, спроекти-

---

<sup>1</sup> URL: [http://avivas.ru/topic/osmose\\_\\_sovremennaya\\_ostanovka\\_v\\_parije.html](http://avivas.ru/topic/osmose__sovremennaya_ostanovka_v_parije.html)



Первая отапливаемая остановка общественного транспорта  
в Красноярске

рованные известным финским дизайнером Стефаном Линдфорсом. По сравнению с традиционными остановками, новые павильоны примерно в пять раз просторнее и надежнее укрывают пассажиров в непогоду. Они также стали более информативными: внутри находятся четыре 42-дюймовых электронных панели, при помощи которых пассажиры могут в реальном времени следить за движением транспорта, получить информацию о маршрутах и расписании. Любопытно, что сравнению новых остановок с арт-объектами способствовало и то, что открытие дизайнерских остановок произошло в Ночь искусств 23 августа, когда на крыше одного из павильонов выступил музыкально-танцевальный коллектив «Urban Pulu», сформированный специально для этого события. В состав коллектива вошел и дизайнер Стефаном Линдфорс, который выступил в роли ударника. Целью проекта является повышение привлекательности общественного транспорта благодаря дополнительным удобствам для пассажиров<sup>1</sup>.

В России с суровыми зимами ощущается потребность в утепленных остановках. Поэтому в Красноярске городские власти презентовали первый отапливаемый остановочный павильон, который исполнен в привычном для Красноярска стекляннно-пластиковом стиле с символикой города. Внутри все по-спартански — залитый цементом пол, две

---

<sup>1</sup> Дизайнерские остановки открылись концертом на крыше [Электронный ресурс]. URL: <http://www.helsinki.ru/novosti/dizainerskie-ostanovki>



Закрытая остановка TSS



Надувная остановка

накрепко прикрученные к нему скамейки и столько же мусорных урн. По бокам на стенах установлены два теплофона<sup>1</sup>.

Повышение комфортности остановок общественного транспорта способствует привлечению большего числа пассажиров, что должно помочь в борьбе с пробками на дорогах и защитить окружающую среду путем поддержки общественного транспорта. С учетом роста требований современных горожан, компания «Traffic Shelter System» (TSS), занимающаяся модернизацией общественного транспорта, предложила свой вариант инновационной закрытой остановки, которая может обеспечивать доступ к различным видам общественного транспорта. Достоинствами данного решения являются наличие встроенной системы кондиционирования вкупе с автоматическими раздвижными дверями и наличием доступа для людей на инвалидных креслах. TSS также предлагает отдельные места для женщин с детьми и обеспечивает их дополнительную защиту.

Еще один проект «Drop stop» разработан под девизом «Space saving & Space creating Collapsibles» в Университетском колледже в Антверпене. Это надувная автобусная остановка, которая является недорогим и быстрым в установке решением. Она достаточно недорога в производстве и может обеспечивать полноценный отдых пассажирам, к тому же, в конструкции используются экологически чистые материалы, не оставляющие отходов, вредных для окружающей среды.

Использование общественного транспорта является одним из наиболее эффективных путей для уменьшения выброса вредных соединений углерода в окружающую среду. Разработанное промышленным

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.dela.ru/lenta/55025>



дизайнером Йоханом Пакелье экономически эффективное решение, предназначенное для небольших городов и пригородных зон, является автобусной остановкой с различными вариантами опций для максимально комфортного ожидания. Крыша оснащена светодиодной подсветкой, которая получает свое питание от солнечных батарей установленных там же. А различные типы скамеек, со стальными и деревянными сидениями и подлокотниками, помогают использовать их с легкостью инвалидам и пожилым людям.

Основная тенденция состоит в том, чтобы делать остановки «умными», т. е. интерактивными, высокотехнологичными и интеллектуальными. В Японии предложен вариант остановки, наделенной искусственным интеллектом, которая гармонично и легко вписывается в окружающий городской пейзаж. Остановка сконструирована из экологически чистых материалов, и предоставляет такие опции как телефония, беспроводной интернет (wi-fi), дисплей с расписанием движения транспорта, дисплей с рекламой и корзина для мусора. Проект разработан с применением технологий использования солнечной энергии, остановка оснащена фотогальваническими элементами, установленными на крыше, и может быть выполнена в двадцати различных вариантах, в том числе с изменением размеров, что позволяет осуществлять ее установку с учетом местности<sup>1</sup>.

Совсем не обязательно создавать инновационную остановку. Можно и самую обычную приспособить для обслуживания потенциальных читателей. Еще в начале 1990-х гг. появились открытые книжные полки в общественных пространствах. Их впервые установил в качестве инсталляций дуэт фотохудожников Клегг и Гутман в австрийском городе Граце, а после в немецких городах Гамбург и Майнц. Вдохновившись их примером, немецкий студент Николас Мюллер поставил полки в своем родном Дарнмаше, а затем Ганновере. Благодаря популярности в Германии идей буккросинга, общественные книжные шкафы стали открываться по всей стране. Также большое количество полок с бесплатными книгами можно встретить в Австрии и Швейцарии.

И, конечно, остановки общественного транспорта могут быть просто арт-объектами. Еще одна скульптура работы Давида Черны, автора памятнику «Трабанту» в чешском городе Либерец называется «Пир великанов». Остановка выглядит как огромный бронзовый стол с кружками, плотоядным цветком и человеческой головой с воткнутым ножом.

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.cg-mania.ru/articles/more/2018>



Необычная автобусная остановка в Либереце. Чехия

Остановки общественного транспорта могут быть и фальшивыми, правда, в этом случае можно считать, что ложь направлена во спасение. В 2008 году такие ложные автобусные остановки стали устанавливать в Германии рядом с домом престарелых или больницей, для того чтобы с их помощью быстро найти ушедших пациентов, страдающих заболеваниями краткосрочной памяти<sup>1</sup>. Пионером в использовании этого метода стал Бенратский центр престарелых в Дюссельдорфе, в котором пациенты с болезнью Альцгеймера зачастую пытались покинуть учреждение и быстро терялись на улице. Из-за заболевания их краткосрочная память значительно нарушена, в то время как долговременная вполне сохранна. Пациенты помнят внешний вид и предназначение автобусной остановки и остаются ждать автобуса, быстро забывая, как они здесь оказались. Поэтому при наличии рядом с медицинским учреждением фальшивой остановки, остается лишь подойти к заблудившемуся больному, сообщить ему, что автобус задерживается, и пригласить выпить кофе. Через несколько минут пациент забывает о своем стремлении уйти. Методика оказалась настолько эффективной, что ее стали использовать в других немецких домах престарелых. А до этого к поиску ушедших пациентов приходилось подключать полицию.

Важнейшим элементом придорожной инфраструктуры выступают автозаправочные станции (АЗС). Но в начале бензин и другие виды

---

<sup>1</sup> URL: <http://medportal.ru/mednovosti/news/2008/06/04/busstop>

топлива, такие как бытовой газ, продавались в аптеках парфюмерно-галантерейных магазинах. Впервые покупка бензина для того, чтобы залить бак автомобиля, была совершена женой Карла Бенца Бертой в немецком в городе Вислох в 1888 году во время поездки из Мангейма в Пфорцгейм и обратно. Через 1200 лет, в 2008 году, в память об этом событии там была установлена мемориальная табличка<sup>1</sup>.

В США, где автомобилестроение набирало колоссальные темпы с самого начала XX в., аптеки не справлялись со спросом на бензин. В 1905 году в Сент-Луисе начала работать первая автозаправка — «склад канистр с бензином для автомобилей». В 1907 году в Сиэтле

открылась бензоколонка — компания «Standard Oil of California», а сейчас известная как «ChevronTexaco», построила в Сиэтле первый из таких специализированных «топливных» магазинов. Такие заправки представляли собой несколько цистерн, стоящих на подпорках, от каждой шли шланги, по которым бензин самотеком поступал в баки автомобилей. Она представляла собой огромный бак со шлангом, установленный на высоком помосте. В 1909 году кузнец Джордж Хинкл переоборудовал кузню в автозаправку. В 1921 году он продал бизнес поставщику бензина Джорджу Рейнхарду. Заправка «Reinhard's» в городе Алтуна (Пенсильвания) работает до сих пор и считается самой старой постоянно действующей заправкой в мире. В России заправочные станции появились в 1911 году, когда Императорское Автомобильное Общество заключило договор с Товариществом «Бр. Нобель» относительно «Бензиновых станций». Кстати, «Товариществу нефтяного производства братьев Нобель» принадлежала и первая в России собственная сбытовая сеть для нефтепродуктов с собственным транспор-



Аптека, в которой был куплен бензин для поездки Мангейм — Пфорцгейм

---

<sup>1</sup> URL: [http://www.bertha-benz.de/indexen.php?sub=2&col=b&inhalt=pers\\_erstetankst](http://www.bertha-benz.de/indexen.php?sub=2&col=b&inhalt=pers_erstetankst)



Реклама «Товарищества братьев Нобель»

том, нефтебазами, с собственной фирменной упаковкой.

Реальный рост и развитие автозаправок начался в 1920-е гг. Число автозаправок, на которые мог въехать автомобиль, выросло приблизительно с 12 тыс. в 1921 году до 143 тыс. в 1929 году<sup>1</sup>. В 1930-х гг. в европейских странах можно было заправиться бензином в основном с помощью бензоколонок, которые стояли прямо на тротуаре и работали с помощью насоса. В Германии в просторечье их называли «железными девами». Заправки стали оснащаться крупными вывесками, комнатами отдыха, навесами и мощными подъездными путями. Бизнес предполагал не только продажу топлива, но и покрывшей, аккумуляторов, запчастей.

Первые станции были достаточно разнообразными по архитектуре. Они могли быть небольшими домиками, рядом с которыми располагались бочки с топливом, снабженные ручными насосами. Очень быстро к владельцам АЗС пришло понимание необходимости рекламы. Это подтолкнуло процесс внедрения единых корпоративных стандартов оформления АЗС с использованием запоминающихся и ярких логотипов единых сервисов и владельцев. Особенно актуальным стало развитие новой маркетинговой политики после Второй мировой войны, когда с восстановлением хозяйства значительно увеличилось число автомобилей и соответственно заправок станций.

К 1960-м гг. автозаправочная станция становится знаковым местом встречи. Это накладывало определенную символическую нагрузку на людей, работающих на АЗС, что и отразилось в художественных произведениях. В СССР на студии им. А. Довженко в 1962 году снимается художественный комедийный фильм «Королева бензоколонки». Съемки шли на территории реально существовавшей в то время АЗС

---

<sup>1</sup> *Ергин Д.* Добыча: Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть // The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power. М.: Альпина Паблишер, 2011. С. 230.



Одна из первых автозаправочных колонок. США

в украинском городе Пирятин (Полтавская область) на трассе Киев — Харьков. Эта заправка функционирует и сейчас под торговой маркой «ТатНефть», только изменилось ее оформление. Веселый нрав и находчивость героини, которую играла Надежда Румянцева, помогли ей не только освоить новую специальность, но и радикально перестроить работу всей бензоколонки.

Заключительные сцены музыкальной мелодрамы «Шербурские зонтики» Жака Деми с музыкой Мишеля Леграна и Катрин Денёв в главной роли, удостоенной «Золотой пальмовой ветви» Каннского кинофестиваля 1964 года, происходят на маленькой автозаправочной станции «Esso» на две колонки с небольшим. Однако в 1960-е гг. это нельзя было считать проявлением *product placement* (дословный перевод — размещение продукции), а отражало, скорее, жгучее ощущение потребности жизни и движения, которое так или иначе ассоциировалось с автомобилем, дорогой и всем, к этому относящимся. Пройдет еще немного времени, как романтизм и легкая грусть уйдет из восприятия всего, что относилось к дорожной инфраструктуре, а возобладает исключительно утилитарный подход.

Объекты, находящиеся вдоль дорог, предоставляют людям, которые могут не выходить из автомобиля, получить очень широкий спектр услуг. Особенно велик набор предложений для автомобилистов в США, где существует два вида сервиса такого плана: *drive-thru* (с англ. — проехать) и *drive-in* (с англ. — въехать). *Drive-thru* — ожидание в очереди, сидя в машине, и покупка в специальном окне, например, «Мак-Авто»



Drive-thru ресторан

в сети ресторанов быстрого питания «Macdonald's». Drive-in — занятие на автомобиле специального места на площадке, где можно получить полноценную услугу, в частности, посмотреть фильм на большом экране, сидя в своей машине.

Во многих ресторанах существует специальное окно, через которое вы можете купить себе еды, не выходя из машины. В России подобный формат пока есть только у «McDonald's» и «KFC», в США так работают очень многие сети и даже существуют кафе, предназначенные исключительно для подобной торговли. История такой формы обслуживания началась в 1975 году в ресторане «McDonald's» в городке Сьерра-Виста (штат Аризона), когда появилась необходимость обслужить солдат с ближайшей военной базы, которым разрешалось отлучаться оттуда во время службы в военной форме, только находясь в автомобиле. После этого стали закрываться сохранившиеся в Соединенных Штатах рестораны формата drive-in, посетители которых парковались на специальном месте и ожидали подхода к машине официанта, чтобы принять заказ. После этого он приносил готовую еду, которую можно было съесть, сидя в своем автомобиле. Первый такой ресторан — «Kirby's pig stand» — открылся в 1921 году в Техасе. Особенно популярными подобные заведения были в 1930–1940-е гг., но к концу 1950-х мода на них прошла.

Ресторанное обслуживание drive-thru стало органичной частью американской культуры и вошло в сюжеты множества литературных и кинематографических произведений.



Обслуживание в ресторане формата drive-in

Помимо ресторанов быстрого питания технология drive-thru была использована при продаже алкогольных напитков. В Луизиане, например, функционирует коктейль бар такого типа. Его работники продают коктейли автомобилистам как в закрытых стаканчиках, так и в больших бутылках. По законам этого штата, штраф дается не за распитие, а за открытую тару. Тара не считается открытой, если в стакан с крышкой не вставлена соломинка, а отверстие запечатано скотчем. Конечно, в меню есть предупреждение об опасности вождения автомобиля в нетрезвом состоянии.



Кадр из мультсериала «Флинстоуны»

Еще один вид услуг, который широко отразился в мировой и, прежде всего, американской культуре, представляли кинотеатры на открытом воздухе, фильмы в которых можно было смотреть из машин. Автором этой идеи был Ричард Холлингсхед. В мае 1933 г. он получил патент № 1909537 на 17 лет, в течение которых строительство аналогичных театров под открытым небом без разрешения изобретателя являлось незаконным. В пакете документов содержались иллюстрации и план кинотеатра, а также описание продукта как нового и полезного вида кинотеатров под открытым небом. Главным их удобством называлась замена зрительских мест специальными стоянками автомобилей. В июне того же года Холлингсхед и его кузина Уилли Уоррен-Смит зарегистрировали собственную фирму «Park-In-Theatres Inc.» и открыли первый автокинотеатр в собственном городке Кэмден (штат Нью-Джерси). Кинотеатр имел рекламный слоган: «Каждому своя ложа!» В нем были размечены ряды для 335 машин, выстроено шестиметровый забор и посажены деревья, призванные облагородить заведение. Экраном служила беленая стена, послушать фильм могли окрестные жители в радиусе нескольких миль — звук доносился из трех включенных на полную мощь громкоговорителей. Однако необычный кинотеатр Холлингсхеда просуществовал всего лишь три года. Но идея кинотеатра на колесах была подхвачена в других городах и к началу 1940-х гг. автокинотеатры появились практически во всех американских штатах. К числу преимуществ такой формы кинопросмотра относилась ее дешевизна: билет стоил около 25 центов с человека и максимум один доллар со всех пассажиров машины, что могли позволить себе многие семьи или молодежные кампании. В США drive-in кинотеатры постепенно уходят в прошлое, они остались в основном в небольших американских городках.

Drive-in кинотеатр представляет собой обычную парковку с большим экраном стоящим спереди. Смотреть кино можно, сидя в машине или на ней. Раньше звук шел через специальные колонки, установленные на парковке рядом с каждым авто, но потом стали передавать его прямо на магнитолау автомобиля, достаточно лишь настроить нужную волну. Есть такая услуга для автомобилистов и в других странах. Так, на севере Москвы открылся первый в городе ночной кинотеатр для автомобилистов «Кинопаркинг». Сейчас такие кинотеатры получили распространение летом вблизи европейских курортных городов, в сельских местностях Австралии.

В 1928 году в США начали предоставлять особые услуги автомобилистам за рулем и банки. Первое такое отделение появилось у «City





Терминал авто-банка

Center Bank» в Миссури для привлечения дополнительных клиентов, желающих открыть сберегательный счет. Единственной возможной услугой было внесение денег на счет. Это было быстро, безопасно и очень прогрессивно для того времени. Идея быстро прижилась, и многие банки по всей стране стали открывать подобные окна, а список услуг, которые можно было получить не выходя из машины, заметно расширился. Из-за массового появления банкоматов, эта услуга уже не так востребована, хотя многие банки до сих пор держат работающие окна. Для ускорения процесса обслуживания сделаны специальные стойки с пневмопочтой. Надо засунуть в капсулу все необходимые документы и отослать их операционисту, который все проверяет. После этого клиенту присылаются деньги, чек или какие-либо другие документы. Все переговоры идут через интерком, а клиента постоянно снимает видекамера.

Необходимость в подобных банковских отделениях по мере развития Интернет-технологий становится все меньше, но вот drive-thru банкоматы, в которых можно снять деньги, не выходя из машины, достаточно востребованы.

По принципу drive-thru работают многие заправочные станции, поскольку в нескольких штатах, например в Нью-Джерси, законом запрещено самостоятельно заправлять автомобиль. На таких заправках не надо без нужды покидать автомобиль, все сделает заправщик. Ему же даются деньги за бензин или банковскую карту, а он отдает сдачу и чек.

Имеются небольшие продуктовые drive-thru магазины, магазины, в которых продают алкоголь (где это не противоречит местному законодательству), у аптек есть drive-thru окно, чтобы можно купить лекарства. В штате Алабама есть drive-thru секс-шоп в бывшем здании банка с тремя окнами для покупок. Такая форма торговли решает проблемы повышенной застенчивости у клиентов, а, кроме того, обходит существующий в Алабаме строгий закон, по которому все подобные товары могут продаваться исключительно в медицинских, научных, образовательных, юридических целях или с целью защиты правопорядка. Перед покупкой все клиенты заполняют медицинские опросники, а покупки доставляются в машину в картонных коробках без надписей. В Пенсильвании в недавнем прошлом был drive-thru стрип-клуб, где через маленькое окошко за 5 долларов можно было минуту понаблюдать за танцующими девицами. В 2009 году клуб закрылся в связи со смертью владельца.

По принципу drive-thru осуществляются многие услуги. Есть специальные почтовые ящики, в которые можно опустить письмо, находясь за рулем, и даже drive-thru почтовое отделение. Функционируют drive-thru мастерские по изготовлению ключей и прачечные, где можно сдать и забрать одежду. До появления цифровой фотографии существовали фото-киоски, где можно было проявить и распечатать фотографии.

В Коннектикуте имеется drive-thru юридическое бюро, располагающееся в бывшем здании ресторана быстрого обслуживания, где сохранилось окно для обслуживания автомобилистов. В настоящее время через него они проводят первичные консультации для получивших травмы в результате аварии или на производстве, оформляют и выдают документы. Поскольку юридическая помощь участниками дорожного движения может понадобиться в любое время, то окно работает допоздна и даже по выходным дням, что очень нравится клиентам фирмы.

Одна из клиник Калифорнии открыла тестовый drive-thru приемный покой, в котором врач осматривал больных прямо в машине, назначал лечение, заполнял все необходимые бумаги, выписывал лекарства. Идея такого вида медицинского обслуживания возникла после нескольких эпидемий вирусных заболеваний для того, чтобы исключить контакт больных пациентов со здоровыми. Калифорнийский опыт был признан положительным, но пока распространения не получил.

Жизнь на колесах не должна ограничивать политические права автомобилистов, например, их право участвовать в выборах. Поэто-

му в США, в штатах Калифорния и Орегон во время выборов открываются drive-thru участки для голосования. Избиратель-водитель берет бюллетень, заполняет и опускает в специальную избирательную урну на выезде. Таким же образом можно пообщаться с некоторыми народными избранниками, в частности, в офисе члена Палаты Представителей от Пенсильвании Кевина Мёрфи открыто drive-thru окно для приема избирателей.

Самое главное, эта форма организации обслуживания людей позволяет им общаться с Богом. В США существует несколько drive-in церквей, где паства паркует свои машины на большой стоянке перед зданием церкви или специальной трибуной, и не выходя из-за руля слушает проповедь.

Во Флориде одна из таких церквей располагается на территории бывшего авто-кинотеатра и использует технику, применяемую при показе фильмов. Так, для того, чтобы слышать, что говорит священник, надо настроить автомобильное радио на определенную волну. Неподалеку от Лос-Анжелеса имеется drive-thru молежня, принадлежащая местной евангелистской церкви, находящаяся на парковке перед большим торговым центром, в помещении бывшего фото-киоска. Каждый желающий может заехать помолиться вместе с пастором, получить бесплатную Библию и бутылку воды. И, конечно, среди многочисленных залов Лас-Вегаса, в которых осуществляются венчания, найдется drive-thru свадебная часовня, где можно расписаться, не выходя из машины. Первоначально сервис предназначался для обслуживания инвалидов, но завоевал популярность и у обычных пар.

Жизнь так быстротечна, а это особенно хорошо чувствуют любители скорости, что в США существует даже несколько drive-thru похоронных бюро, куда можно заехать прямо на машине, и не выходя из-за руля попрощаться с покойным, который при этом находится за стеклом в специальном помещении. Запись о посещении можно оставить в специальной



Часовня drive-thru для венчания  
в Лас-Вегасе. США



Колесо обозрения для автомобилей

книге, чтобы близкие знали, кто из друзей или родственников приходил попрощаться. Причины появления столь необычной услуги называют большое количество перестрелок в прошлом при похоронах членов уличных банд. Тогда прощание с жертвами криминальных разборок стали проводить в здании с пуленепробиваемыми стенами и так, чтобы участники церемонии могли не выходить из машин.

И все же дорога в лице тех, кто обслуживает ее инфраструктуру, должна оставлять у человека, идущего или едущего по ней, приятные ощущения. В этих целях было изобретено колесо обозрения для автомобилей (англ. *Drive-In Ferris Wheel*), в котором вместо кабинки для людей используется платформа, на которой закрепляется автомобиль. Колесо обозрения для автомобилей по устройству сходно с многоэтажной парковкой.

«Drive In Wheel» появилось в 1999 году, когда голландский архитектор Йохн Кёрмелинг создал его для арт-выставки «Рапогамта 2000», проходившей в нидерландском городе Утрехте. Высота аттракциона 32,3 м, диаметр самого колеса — 29,5 м. На колесе одновременно крепятся 4 автомобиля (весом около 1100 кг каждый), в которых могут находиться по четыре человека. Голландская компания «Kroon-Lamberink Groep» предлагает доставить свой уникальный аттракцион в любую точку мира. В августе 2004 г. концерн «General Motors» воспользовался этим предложением для организации акции «Mobile Fun» для продвижения новой модели Saab 9-2X. Аттракцион был установлен в Торонто рядом с галереей современного искусства «The Power Plant».

Изобретение такого аттракциона можно считать завершающей точкой процесса рождения нового качества человека — *Homo Automobiles*. Практически стало возможным не только прожить весь круг «жизнь — смерть — жизнь», не выходя из автомобиля, но и прожить его весело, с игрой, удовольствием, в развлечениях, что уже давно стало отличительной чертой Человека играющего — *Homo Ludens*<sup>1</sup>. При этом дорога определяла особенности поведения некоторых социальных и профессиональных групп. Их представители большую часть своей жизни проводили в пути. Только кого-то из них он формировал, закалял, а кого-то — извращал и выносил на обочину жизни. Но всех их можно собирательно назвать людьми дороги.

---

<sup>1</sup> «Homo Ludens» — трактат, опубликованный в 1938 году нидерландским историком и культурологом Йоханом Хёйзингой, посвященный всеобъемлющей сущности феномена игры и ее универсальному значению в человеческой цивилизации.

## Часть IV

# ЧЕЛОВЕК НА ДОРОГЕ

### Глава 11. Путешествие как способ постижения дороги

Угоден Зевсу бедный странник,  
Над ним святой его покров!  
Домашних очагов изгнанник,  
Он гостем стал благих богов!..

Сей дивный мир, их рук создание,  
С разнообразием своим,  
Лежит развитый перед ним  
В утеху, пользу, назиданье.

*Федор Тютчев*

Сейчас мы говорим о путешествии как о передвижении по какой-либо территории или акватории с целью их изучения, с общеобразовательными, познавательными, спортивными или иными целями. В прошлом в иерархии таких целей все же первенство отдавалось важности получения информации о других землях, о расположенных на них странах, их природе, обычаях населяющих эти страны людей, о возможности торговать с ним. Не менее значимым было и стремление представить всю землю, очертания ее поверхности.

Путешественники маршрутом, прокладываемым через неизвестное для жителей их родной страны пространство, это пространство не просто приближали к среде своего постоянного обитания, они и ту территорию, через которую пролегал их путь, сначала ментально, а порой экономически и геополитически «пришивали» к общему освоенному пространству. Любопытным документом, ярко иллюстрирующим широкое использование дорог, служат остатки древнейших путеводителей, сохранившиеся среди надписей VIII–VII вв. до н.э., которые

можно считать своеобразными путеводителями по Передней Азии, в которых для отправляющихся указывалось расстояние между отдельными населенными пунктами в часах и днях пути<sup>1</sup>.

Еще в XVIII столетии английский писатель Лоренс Стерн (1713–1768), обобщая опыт многочисленных путешествий своих соотечественников, предлагает типологию людей, которым не сиделось дома, сводя ее к нескольким типам:

«Праздные путешественники,  
Пытливые путешественники,  
Лгущие путешественники,  
Гордые путешественники,  
Тщеславные путешественники,  
Желчные путешественники.

Затем следуют:

Путешественники поневоле,  
Путешественники правонарушители и преступники,  
Несчастные и невинные путешественники,  
Простодушные путешественники  
и на последнем месте (с вашего позволения)

Чувствительные путешественники (под ним я подразумеваю самого себя), предпринявшие путешествие (за описанием которого я теперь сижу) поневоле и вследствие *besoindevoiyager* (с фр. — потребности путешествовать), как и любой экземпляр этого подразделения...

Если читатель мой путешествовал, то, прилежно поразмыслив над сказанным, он сам может определить свое место и положение в приведенном списке — это будет для него шагом к самопознанию: ведь по всей вероятности, он и посейчас сохраняет некоторый привкус и подобие того, чем он напился на чужбине и оттуда вывез»<sup>2</sup>.

При всем почтении к таланту этого писателя нельзя не заметить, что предлагаемая им типология характерна для лиц, путешествующих в первую очередь по Европе. Европейское пространство для путешественников уже со средневековых времен не являлось *terraincognita*. Оно имело узнаваемые контуры и было если и не очень комфортным, то, по крайней мере, не предполагавшим встреч с неожиданными яв-

---

<sup>1</sup> Хозяйство и общественный строй Ассирии IX–VII вв. [Электронный ресурс]. URL: <http://historic.ru/books/item/f00/s00/z0000054/st160.shtml>

<sup>2</sup> Стерн Л. Жизнь и мнения Тристрама Шенди, джентельмена. Сентиментальное путешествие по Франции и Италии / пер. А. Франковского. М.: Худ. лит-ра, 1968. С. 550 (Библиотека Всемирной литературы.)

лениями и объектами. В отличие от европейского, пространство евразийское открывало взору путешественного конгломерат удивительных реалий, оставляло неразгаданные тайны, что не позволяло ему расслабиться, ощутить уют. Поэтому весьма едкая типология Стерна никак не могла применяться к тем, кто готов был совершить отчаянный вояж не с целью самообразования, лечения или заполнения досуга, а имея гораздо больше мотивов не личного, а геополитического порядка, отражающих потребность европейцев в познании азиатских земель.

Такое познание началось с греческой колонизации Северного Черноморья. То, что в греческой мифологии титан Прометей был прикован к горе Фишт на Кавказе, указывает на ее восприятие в качестве одной из мировых гор, которые, как правило, располагаются в центре ойкумены. И если на Запад от этой горы пространство было относительно узнаваемым, на Восток от нее тянулись неизведанные земли. К первым путешественникам по ним можно отнести участвующих в экспедиции Александра Македонского в Малую Азию, Сирию, Египет и далее в Персию и Индию ученых, которые собирали и изучали материал о малоизвестных или совсем неизвестных странах, явлениях природы, народах с их обычаями и нравами. Одним из таких ученых был ученый Каллисфен, племянник Аристотеля, учителя Александра, взятый в поход для составления его подробного описания. Каллисфен вел летопись похода и, восторгаясь смелостью и решительностью Александра, пользовался его расположением. Когда Александр перенял персидские обычаи и превратился в деспота, ученый стал избегать пирушек и обедов царя, пытался использовать свое влияние на Александра, чтобы отвлечь его от перенимания таких восточных обычаев, которые унижали подданных и развращали самого царя. Александр же привлек его к делу о заговоре против царя. Ученый был заключен в тюрьму, где и умер<sup>1</sup>. Судьба Каллисфена во многом являлась типичной судьбой ученого, которому власти не предоставляли свободы ни в описании пространства, ни просто в поведении.

И все же потребность в сопроводительных материалах, для тех, кому предстояло отправиться в другие земли была велика, что ее приходилось удовлетворять в любые времена и при любых властителях. Живший во II в. н.э. древнегреческий писатель Павсаний представил «Описание Эл-

---

<sup>1</sup> Ботвинник М.Н., Рабинович М.Б., Стратановский Г.А. Жизнеописания знаменитых греков и римлян. М.: Просвещение, 1988 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bibliotekar.ru/rim/index.htm>



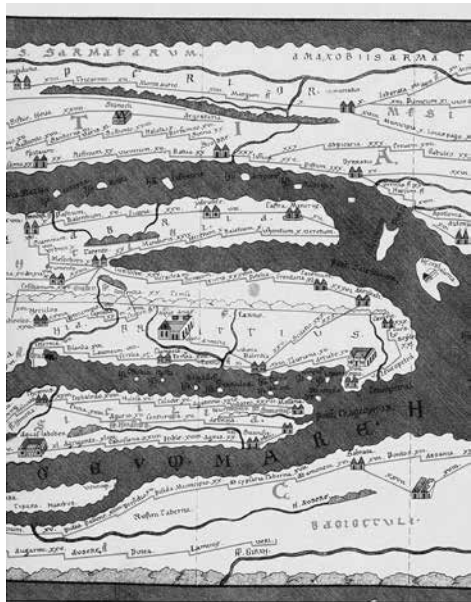
лады» в десяти книгах<sup>1</sup>. Этот уроженец Лидии побывал в Италии, на Сардинии, Корсике, в Аравии и Сирии, оставив рассказы о наиболее достопримечательных памятниках архитектуры и искусства Средней Греции и Пелопоннеса. Наряду с подробным описанием памятников Павсаний излагал сведения по греческой мифологии, религии и истории. Ценность его труда заключается в том, что он пользовался не дошедшими до нас произведениями историков, географов и поэтов.

Возможно, зависимость любого, решавшего посетить дальние земли от воли правителя, имевшего ограниченные географические и геополитические представления, была одной из причин того, что еще несколько столетий обширные восточные пространства Евразии оказывались неизвестными для европейца. С IV в. довольно-таки редкие паломничества в Святую Землю, активизирующиеся, порождают особый ряд путеводителей, описывающих памятники тех мест. Эти путеводители получают название итинерариев (лат. *itinerarium* — описание путешествия). К ним принадлежит «Итинерарий Антонина Августа» (лат. *Itinerarium Antonini Augusti*) — книга-указатель, в которой перечисляются все дорожные переходы и расстояния каждой из существовавших на тот момент римских дорог. Итинерарий был составлен во время правления Каракаллы, затем переделан и дополнен в период тетрархии в конце III в. Вероятно, указатель был выполнен на основе какой-либо настенной карты. В соответствии с итинерарием Антонина длина римских дорог составляла около 85 тыс. км и соединяла между собой 372 населенных пункта. Своеобразный путеводителем по римским дорогам можно назвать Пейтингерову таблицу (лат. *Tabula Peutingeriana*) — карту, или скорее схему — копию, сделанную эльзасским монахом в XIII в. с документа, оригинал которого восходит к началу III в., но имеет наслоения и более поздних времен. Эта схема может восходить к карте Агриппы, составленной для его зятя императора Октавиана Августа. В XVI в. карта принадлежала гуманисту Конраду Пейтингеру, поэтому и названа его именем. Свиток-рулон состоит из 11 листов, общая длина которого составляет 6,8 м, а ширина — 0,34 метра. На карте в виде перечня племен и народов вдоль торговых маршрутов изображен известный римлянам мир — от Англии до Африки и от Атлантического океана до Индии.

Бордоский итинерарий — это описание путешествия из Бордо до Иерусалима по Святым местам (333). До нас дошел Свод сведений об

---

<sup>1</sup> Павсаний. Описание Эллады, пер. и ввводн. ст. С.П. Кондратьева. Т. 1–2. М.-Л.: Искусство, 1938–1940; Pausanias's description of Greece, transl. and commentary by J.G. Fraser. V. 1–6. London: Macmillan, 1898.



Пейтингерова таблица

Иерусалиме V–VI вв. В этих и других подобных источниках были собраны сведения по географии, археологии Палестины.

Итинерарии отличались от литературы другого жанра иммара (др.-ирл. *immram*, от *imb-*, *imm-* — «вокруг» и *-rá(id)* — «грести») — вида сказаний, основанного на кельтской мифологии, повествующего о морском путешествии героя в Потусторонний мир. Итинерарий содержал куда больше практических сведений, чем «приключения» или «странствия» («плавания»). Кроме того, итинерарий был в прямом смысле дорожной картой, тог-

да как иммрам описывал морское плавание часто к нереальным объектам. Насыщенность практической информацией итинерариев оказалась особенно полезной для участников религиозных экспедиций христиан, организуемых с конца XI в. с целью освобождения Гроба Господня и христианских святынь Палестины. Тогда эти экспедиции предпочитали называть «походом» (лат. *expeditio*), «путем в Иерусалим» (лат. *iter Hierosolymitanum*), «путем в Святую Землю» (лат. *iter in Terram Sanctam*), а распространенное сейчас понятие «крестоносец» (лат. *crucesignatus*) возникает только в XIII в. Но именно в период крестовых походов закрепляется христианское представление о том, что человек всего лишь странник, чужеземец (лат. *peregrinus*) на земле, а целью путешествия в земной Иерусалим становилось обретение небесного Иерусалима, т. е. спасение души. В таком смысле и сам крестовый поход превращался в паломничество души, ее «итинерарий», по выражению главы ордена францисканцев Бонавентуры, восхождение к Богу<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Слотердайт П. Критика цинического разума / пер. с нем. А.В. Перцева. Екатеринбург: Изд-во Уральского ун-та, 2001. С. 267–268 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ec-dejavu.net/c/Crusade.html>

Вместе с тем религиозная ситуация требовала от европейцев углубленного понимания того, что происходило не на христианских землях. В XIII в. итальянский францисканец Джованни Плато Карпини (ок. 1182–1252), исполняя волю папы Иннокентия IV в ходе подготовки к Лионскому собору, который должен был помочь церкви избавиться от «пяти скорбей»: дурной жизни духовенства и верующих, сарацинской угрозы, греческих схизматиков, татарского нашествия и притеснений императора, первым из европейцев отправляется на Восток. Через Чехию, Киев, низовья Дона и Волги, Казахстан, Хорезм, Семиречье, впадину озера Алаколь он добирается до расположения главной ставки монголов в верховье реки Орхон. В 1246 году Карпини посетил Сарай, где встречался с Батыем, затем — кочевую ставку близ Каракорума, где получает прием у только что избранного великим ханом Гююка, и в 1247 году благополучно возвращается в Рим. Опыт посещения монгольской империи Карпини изложил в рукописях «*Historia Mongalorum quos nos Tartaros appellamus*» (с лат. «История Монгалов, которых мы называем Татарами») и «*Liber Tartarorum*» (с лат. «Книга о Татарах»).

Другой монах-францисканец, фламандец Гийом де Рубрук (ок. 1220–1293) по поручению Людовика IX, которого он сопровождал во время неудачного Седьмого крестового похода, в 1253–1255 гг. совершает путешествие в восточные страны, описывая их в так и названной книге<sup>1</sup>. Любопытно, что Людовик IX советовал де Рубруку скрывать истинный характер поездки и выступать в роли миссионера. Из Северной Палестины Рубрук со спутниками добрались до Константинополя, оттуда в Крым, из Крыма к низовьям Волги, а далее на Восток к Каракоруму. Пребывая там, Рубрук собрал сведения о Китае. Его миссия расширила географические сведения европейцев, а с ними и представления о политических обычаях того времени. Четвертый великий хан Монгольской империи, внук Чингиз-хана Мунке передал Рубруку письмо Людовику IX, в котором он называл себя владыкой мира, а от французов требовал присяги на верность, если они хотят жить с ним в мире. Таким образом, тайная дипломатическая миссия Рубрука по сравнению с его географической миссией закончилась неудачно.

И все же некоторые европейцы не просто добирались до дальних стран, но и оказывались принятыми на службу их властями. В конце XIII — начале XIV вв. генуэзский купец и дипломат, принадлежавший

---

<sup>1</sup> См.: Джованни дель Плато Карпини. История монголов. Гийом де Рубрук. Путешествия в восточные страны. Книга Марко Поло / пер. И.М. Минаев. М.: Мысль, 1997.

к могущественной семье Гизольфи, которая играла важную роль в морской торговле Генуэзской республики, Бускарелло де Гизольфи служил монгольским ильханам Ирана. Аргун-хан даже ставил его во главе дипломатического посольства, направляемого папе, на что глава католической церкви ответил направлением в Китай знаменитого посольства Иоанна Монтекорвинского.

Католическое руководство Европы было заинтересовано в том, чтобы путешествия сопровождались проповедью христианства среди восточных народов. Доминиканский миссионер, путешественник и писатель Рикольдо да Монтекроче (ок. 1243–1320) в 1288 году получил от орденского начальства позволение совершить паломничество в Палестину и одновременно поручение от папы на такую проповедь. Ступив на Святую землю в Акре, Рикольдо не ограничился путешествием по ней, а от киликийского порта Айяс через горы Тавра, Сивас и Эрзерум проследовал в Иран. После нескольких месяцев проповедничества в столице Хулагуидов Тебризе и его окрестностях, он перебрался в Багдад, где начал изучать арабский язык, чтобы дальше в проповедях обходиться без переводчиков. После взятия египетскими мамлюками Акры 18 мая 1291 г. Рикольдо вынужден покинуть Багдад и странствовать под видом погонщика верблюдов, но когда репрессивные меры против приверженцев христианства были отменены, он даже получил от монгольских властей разрешение на постройку своей церкви, поскольку проповеди в общественных местах запрещались. В 1301 году Рикольдо возвратился во Флоренцию. Он оставил несколько сочинений. «*Liber peregrinationis*» (с лат. «Книга странствий», ок. 1288–1291) написана в жанре итинерария и представляет собой путеводитель для миссионеров и пилигримов с описанием восточных стран, где уделено место не только подробным сведениям о Святых местах, но и непосредственным впечатлениям автора. Считается, что именно Рикольдо Монтекроче первым упомянул об иерусалимском пути Христа на Голгофу *Via Dolorosa*<sup>1</sup>. В этой же книге он рассказывает о своих приключениях по дороге в Персию, образе жизни, обычаях и религии евреев, тюрков, курдов, монголов и восточных христиан (несториан и яковитов), но больше всего его внимание занято опровержением ислама и Корана. Поскольку весть о падении Акры застала Рикольдо на чужбине, то свою реакцию на это событие он излагает в «*Epistolæ de Perditione Acconis*» (с лат. «Плач

---

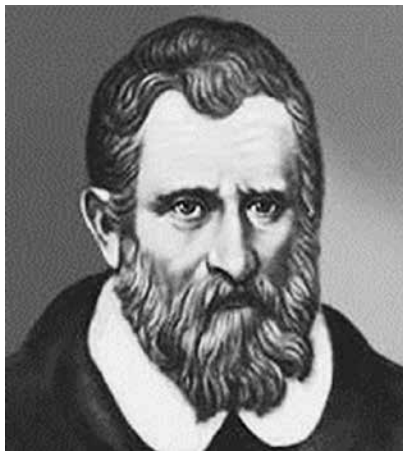
<sup>1</sup> Баландин С. Пятое Евангелие. Описание святых мест в Израиле с комментариями и размышлениями. Иерусалим, 1999. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.balandin.net/FifthGospel/Gospel8.htm>

на падение Акры», ок. 1292) — пяти письмах в форме плача. Интересно, что причины падение Акры он видит в том, что государства крестоносцев перестали получать необходимую помощь из Европы, потому что идея мученичества за Иерусалим больше не приносила морального удовлетворения возможным паломникам<sup>1</sup>.

Славу многих путешественников затмила слава другого итальянского купца и путешественника, автора «Книги о разнообразии мира» — Марко Поло (1254–1324)<sup>2</sup>.

Его рассказ о путешествии оказал огромное влияние на мореплавателей, картографов, писателей XIV–XVI вв. Колумб вез эту книгу на своем корабле во время его поиска маршрута в Индию. Путешествие Марко Поло было связано со стремлением венецианских купцов узнать о торговых возможностях, открываемых в Центральной Азии, Индии и Китае. В 1260 году отец и дядя Марко Поло прошли по части маршрута, пройденного ранее Гийомом де Рубруком. В 1266 году они достигли Пекина, где приняты Хубилаем. В следующее путешествие в Китай прошло через Месопотамию, Памир и Кашгарию с ними отправился и Марко. И только в 1291 году, когда Хубилай выдал одну из монгольских принцесс за персидского ильхана Аргуна, он разрешил семейству Поло присоединиться в качестве официальных представителей хана к сопровождению принцессы, и отправил флотилию в Ормуз. В процессе плавания Поло побывали на Суматре и Цейлоне и через Иран и Черное море вернулись в Венецию в 1295 году. Хотя сведения, почерпнутые из книги Марко Поло, воспринимались даже современниками с недоверием, она стала одним из самых популярных изданий и объектом многочисленных исследований.

Другим выдающимся путешественником Средневековья был Одорико Порденоне или Одорик Фриульский (ок. 1286–1331). В своих странствиях он посетил Индию, острова Суматра, Ява, Борнео и Китай. В описании



Марко Поло

<sup>1</sup> См.: *Заборов М.А.* Крестоносцы на Востоке. М.: Наука, 1980.

<sup>2</sup> См.: *Поло М.* Книга о разнообразии мира. М.: Эксмо, 2005.

этого путешествия сплелись рассказы о реальных событиях и выдумки, которых так ждала европейская публика, уверенная в наличии множества непонятных чудес и чудачеств вдали от собственных стран.

Было бы ошибочным представлять евразийские перемещения исключительно в виде движения европейцев на Восток. И оттуда в Европу направлялись не только торговые караваны, но и люди, имевшие целью составить отчет о путешествии. Один из них Раббан Саума (ок. 1220–1294), несторианский монах, посол на службе ильханов Ирана, был единственным уроженцем средневекового Китая, оставившим описание своих путешествий по Европе. Его иногда называют китайским Марко Поло. Возможно, описание путешествий он составил по возвращении в Багдад.

С уже упоминаемого францисканского миссионера Джованни из Монтекорвино (1246–1328) начинается история католицизма в Китае. Он стал первым архиепископом пекинским, а до фра Джованни осуществлял миссионерскую деятельность на Ближнем Востоке, в основном при персидском дворе монгольских ильханов из рода Хулагуидов. В 1289 году папа Николай IV, убежденный Раббан Саумой в благосклонности Кубла-хана к христианам, снабжает Монтекорвино письмами к Кубла-хану, ильхану, татарским мурзам, армянскому царю и патриарху иаковитов, поручив ему двигаться в сторону Китая. После остановки при дворе ильханов в Тебризе, где имелась францисканская миссия, путешественники в 1291 году из Ормуза отплыли в Индию. В «стране апостола Фомы», как называли христиане окрестности Мадраса, Джованни вели миссионерскую работу, в конце 1292 г. составил послание об Индии, являющееся первым в Европе описанием восточного побережья Индостана. Затем он морем добрался до Ханбалыка (Пекин), столицы великого хана, где, не взирая на сопротивление несториан, начал активную миссионерскую деятельность, изучил местный язык и перевел на него Новый Завет и Псалтырь. После смерти фра Джованни католическая церковь еще четыре десятилетия сохраняла свое присутствие в Китае. В 1336 году папа Бенедикт XII принимал посольство от великого хана, состоявшее из генуэзцев. Хан высказывал просьбу о направлении в Китай новых настоятелей, одним из них стал Джованни Мариньоли, который в 1353 году возвратился в Рим, привез с собой письмо юаньского императора к папе Иннокентию VI<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: *Arnold L. Princely Gifts and Papal Treasures: The Franciscan Mission to China and Its Influence on the Art of the West, 1250–1350.* San Francisco: Desiderata Press, 1999.

Из-за того, что все описываемые путешествия европейцев в Азию были крайне немногочисленными, носили закрытый характер, рассказы о них быстро обрастали историями о всевозможных чудесах. Надо сказать, что европейская публика была готова именно к такому восприятию этих далеких земель. Потребность в раскрытии мира чудесного в полной мере удовлетворила самая знаменитая книга путешествий XIV в. «Приключения Сэра Джона Мандевиля» (фр. «*Livre des merveilles du monde*»; лат. «*Itineraria*»)<sup>1</sup>. «Приключения» построены на основе сведений, почерпнутых из Геродота, Плиния, книг европейских путешественников. Вероятнее всего, «Приключения» были результатом коллективного творчества, поскольку трудно поверить в то, что автор провел в путешествии более тридцати лет (1322–1356), проехав через Турцию, Армению, Сирию, Персию, Аравию, Египет, Палестину, Ливию, Эфиопию, Индию, побывав в царстве пресвитера Иоанна<sup>2</sup>. Рассказы, собранные в «Приключениях», отличаются необычайно большим количеством небылиц о существовании разноцветных людей, людях безголовых и одноногих, озере из слез, древнем войске, заколдованном в лесу, и пр. Хотя в книге есть весьма точные описания городов Константинополя и Вифлеема. «Приключения» были настолько популярными, что распространялись в рукописях на латыни, английском, французском, немецком, итальян-



Странствия Сэра Джона Мандевиля

<sup>1</sup> См.: *Le livre des merveilles du monde*. Edition critique de Ch. Deluz. Paris: CRNS, 2000.

<sup>2</sup> Легендарное царство христианского правителя Иоанна, якобы существовавшее в Центральной Азии в XII в. На основании европейских, китайских и монгольских источников можно заключить, что легенда о существовании государства союзников-христиан в Азии служила идейным подспорьем политике организации очередного крестового похода в Палестину. См., например: *Гумилев Л.Н.* Поиски вымышленного царства (Легенда о «государстве пресвитера Иоанна»). М.: Вече, 2009.

ском, испанском, датском, чешском языках. Они стали одной из первых книг, появившихся в печатном виде в 1478 году.

Страсть к приключениям и необходимость в узнавании новых земель была свойственна и неевропейским путешественникам. В XIV в. знаменитый арабский путешественник и странствующий купец Ибн Баттута (1304–1377) объехал все страны исламского мира, пройдя маршрутами от Булгара до Момбасы и от Тимбукту до Китая<sup>1</sup>. Он написал книгу «Подарок созерцающим о диковинках городов и чудесах странствий», отличающуюся достаточной полнотой и достоверностью изложения сведений об увиденном.

В 1466 году русский путешественник Афанасий Никитин (год рождения неизвестен — 1472) отправился с торговыми целями из Твери вниз по Волге, достиг морем Дербента, добрался до Баку, затем по Каспийскому морю приплыл в Персию, где прожил около года<sup>2</sup>. Правда, есть разные версии причин его путешествия: поиск алмазов, выполнение разведывательного задания и другие, вплоть до написания путеводителя для русских купцов. Весной 1469 г. Никитин прибыл в Ормуз и по Аравийскому морю добирался до Индии, где жил около трех лет. Его обратный путь пролегал через Персию до Трапезунда. Афанасий Никитин пересек Черное море и в 1472 году прибыл в Кафу (Феодосию). Во время путешествия он внимательно изучал хозяйство, религию и быт населения Индии, особенности государственного управления. Путешествие он описал в книге «Хождении за три моря»<sup>3</sup>.

С началом эпохи Великих географических открытий характер путешествий меняется<sup>4</sup>. Они начинают служить решению новых геополитических задач, связанных с изучением и присоединением открываемых земель. Этот процесс можно считать глобальным, ибо он охватывает не только западные империи, но и обнаруживает восточный вектор. В этом направлении продвижение России за Урал, в Сибирь, началось с присоединения Сибирского ханства, когда в 1555 году сибирский хан

---

<sup>1</sup> См.: *Ибрагимов Н.* Ибн Баттута и его путешествия по Средней Азии. М.: Главная редакция восточной лит-ры изд-ва «Наука», 1988; *Милославский Г.В.* Ибн-Баттута. М.: Мысль, 1974; *Тимофеев И.В.* Ибн Баттута. М.: Молодая гвардия, 1983.

<sup>2</sup> См.: *Виташевская М.Н.* Странствия Афанасия Никитина. М.: Мысль, 1972; *Семенов Л.С.* Путешествие Афанасия Никитина. М.: Наука, 1980.

<sup>3</sup> *Никитин А.* Хождение за три моря: с приложением описания путешествий других купцов и промышленных людей в Средние века. М.: Эксмо, 2012.

<sup>4</sup> См., например: *Магидович В.И.* Очерки по истории географических открытий. Эпоха великих открытий. М.: Центрполиграф, 2003.



согласился стать подданным Ивана Грозного. Но в 1572 году новый хан, Кучум, прервал отношения с Россией. Через десять лет один из отрядов «охочих людей» во главе с казачьим атаманом Ермаком Тимофеевичем, снаряженный на деньги промышленников Строгановых, перешел Урал и захватил столицу Сибирского ханства. В ходе разгоревшейся войны Ермак погиб. Московский царь прислал новые отряды, и ханство было покорено. Расширение территории в северо-западном, западном и южном направлениях было для России невозможным, поскольку на этих рубежах ей противостояли такие сильные государства, как Швеция, Речь Посполитая, Османская империя. Оставалось лишь восточное направление, где на сибирских просторах ей могло противостоять крайне ослабленное феодальной междоусобицей Сибирское ханство. Дальше к востоку от него обитали народы, не имевшие своей государственности и потому не могущие оказать серьезного сопротивления России<sup>1</sup>.

К концу XVI в. большая часть Западной Сибири вошла в состав России<sup>2</sup>. Были возведены крепости-остроги Тюмень (1586) и Тобольск (1587). Продвижение в Сибирь преследовало либо государственные цели (сбор дани — ясака, поиск руд драгоценных металлов), либо — торговые (обмен и скупка «мягкой рухляди» — пушнины и «рыбьего зуба» — моржовой кости)<sup>3</sup>. В 1632–1638 гг. отряд под руководством Е.П. Хабарова изучил бассейн реки Лена. В 1649–1653 гг. он пересек Становой хребет, путешествовал в Приамурье, первым составил его карту. В 1643–1646 гг. по рекам Лене, Алдану, Зее и Амуру прошел отряд В.Д. Пояркова, который также представил чертежи пройденных маршрутов и собрал ценные сведения о Дальнем Востоке. В 1648 году экспедиция С.И. Дежнева обогнула Чукотский полуостров и открыла пролив, отделяющий Азию от Америки, и мыс, являющийся крайней северо-восточной точкой Азии. В 1697–1699 гг. сибирский казак В.В. Атласов путешествовал по Камчатке, достиг Северных Курильских островов и составил описание обнаруженных земель.

Огромные пространства Сибири, суровый климат и стремительные темпы продвижения русских на Восток — обусловили появление зна-

---

<sup>1</sup> См.: *Бураева О.В.* Проблема присоединения Сибири к России и евразийцы // Электронный журнал «Сибирская Заимка». 2001. № 3 [Электронный ресурс]. URL: <http://zaimka.ru>

<sup>2</sup> История. Большой справочник / под ред. В.Н. Амбарова, П.А. Андреева, С.Г. Антоненко и др. М.: Дрофа, 1998. С. 21–22.

<sup>3</sup> Там же.

чительного количества небольших крепостей, необходимых для закрепления присоединенных земель и налаживания в них административно-хозяйственной деятельности. Границы сибирского фронта были весьма подвижны и не совпадали с официальными границами Русского государства в Сибири<sup>1</sup>. Если в конце 1580-х гг. фронт начинался сразу же за городской чертой первых русских городов — Тюмени и Тары, то с каждым последующим десятилетием его рубежи стремительно сдвигались на восток и в глубь Азии и к 1649 году достигли Тихого океана<sup>2</sup>. Появление городов, сдвиг фронтов от населенных пунктов в корне меняли логику восприятия и описания евразийского пространства. Из пространства кочевых народов, главной характеристикой которого была бесконечность, оно приобретало множество новых опорных представлений и о своих границах, и о том, что было в этих пределах.

Представление об этих пределах пытались передать авторы различных путеводителей, сочинения которых использовались далеко не только в культурно-познавательных целях. Например, французский перевод туристического путеводителя Генриха Рейхарда «Пассажир в поездке в Германию, Швейцарию, в Париж и Петербург» (1801), по некоторым данным, был в распоряжении офицеров французской армии во время наполеоновских войн. В 1835 году немецкий книгоиздатель Карл Бедерер выпустил свой первый путеводитель «Путешествие по Рейну». Вскоре «Бедерер» стало именем нарицательным для путеводителей как разновидности справочной литературы.

О разнообразии целей и видов передвижений по евразийскому пространству говорит большое количество синонимов слова «путешественник» в русском языке. Странствующих лиц могли называть: богомол, путник, пилигрим, калика переходный, паломник, скиталец, вояжер, скиталец, странничек, странствователь, богомолец, странный человек, перекасти-поле... Все эти именованья так или иначе указывали на особенности путешествия. Сложнее было определить цели путешествующих, когда они получали имя по этнографической группе. Например, название кержаки происходит от названия реки Керженец в Нижегородской области. Но так звали русских старообрядцев, которые после разгрома Керженских скитов в 1720-х гг. тысячами с Урала расселились по Сибири, доходя до Алтая и Дальнего Востока и становясь одним из первых русскоязычных жителей этих мест. В эти места

---

<sup>1</sup> См.: Агеев А.Д. Сибирь и американский запад: движение фронтов / под ред. Г.Н. Новикова, В.В. Яровой. Иркутск: Изд-во Иркутского гос. ун-та, 2002.

<sup>2</sup> Резун Д. Быть тут острогу и слободе // Родина. 2000. № 5. С. 23.

устремилась крестьяне, в том числе бежавшие от своих владельцев. Их привлекало то, что в Сибири не было крепостного права, а государство, заинтересованное в ее освоении, даже помогало «гулящим людям» в обзаведении хозяйством.

Начало планомерного геополитического изучения Сибири связывают с указом 1696 года царя Петра Алексеевича, в силу которого тобольский сын боярин Семен Ремезов должен был составить географический атлас Сибири. Сейчас ремезовский атлас более известен как «Чертежная книга» Сибири. В 1730-е гг. появились первые научные описания Западной и Восточной Сибири, сделанные И.Г. Гmeliным, а с середины того же века начались исследования Сибири Академией наук. Огромный вклад в изучение народов Сибири внес С.П. Крашенинников (1711–1755), основоположник отечественных этнографии и спелеологии, путешественник, исследователь Сибири и Камчатки, первый российский академик-географ.

В конце XVIII в. мир и Россия вступали в золотой век путешествий<sup>1</sup>. Если для европейца это было посещение исторических мест, которые ускоренно превращались в туристические объекты, то для отечественного путешественника оставались свободными бескрайние и неизведанные просторы Евразии. С их изучением связаны судьбы многих выдающихся ученых, которые в то же время были участниками Большой игры (англ. *The Great Game*) — соперничества Британской и Российской империями за господство в Центральной Азии, которое продолжалось почти столетие (1813–1907).

К числу первых отечественных геополитиков мы относим П.П. Семенова-Тянь-Шанского (1827–1914) — географа, ботаника, статистика, государственного и общественного деятеля, действительного члена всех Российских университетов, который был инициатором ряда экспедиций в Центральную Азию<sup>2</sup>. Семенов посетил Алтай, Тарбагатай, Семиреченский и Заилийский Алатау, озеро Иссык-Куль (где искал средневековый христианский монастырь), первым из европейских путешественников проник в Тянь-Шань и покорил высочайшую горную группу — Хан-Тенгри. В 1888 году он совершил поездку по Закаспийской области и Туркестану, результатом чего стали обширные эн-

---

<sup>1</sup> Золотой век Grand Tour. Путешествие как феномен культуры / ред. и сост. В. Шестаков. СПб.: Алетейя, 2012.

<sup>2</sup> См.: *Семенов-Тянь-Шанский П.П.* Путешествие в Тянь-Шань (с приложением очерков «Небесный Хребет и Заилийский край» и «Сибирь») / предисл. Н.Г.Фрадкина. М.: Эксмо, 2010.



Экспедиции Н.М. Пржевальского

томологические коллекции и статья «Туркестан и Закаспийский край в 1888 году». Семенов написал много статей и очерков по разным вопросам географии, участвовал в составлении сборника «Сибирь, Великая сибирская железная дорога», изданного Министерством финансов для Всемирной выставки в Чикаго. С 1899 года под его общим руководством начал выходить обширный труд «Россия».

Не менее замечательное наследство оставил путешественник, географ, натуралист, исследователь Центральной Азии, писатель, генерал-майор, почетный член Петербургской Академии наук Н.М. Пржевальский (1839–1888). Он описал природу многих районов Центральной Азии. Во время экспедиций в Уссурийский край (1867–1869) и Центральную Азию (1870–1885) им были открыты хребты, котловины, озера в Куньлуне, Наньшане и на Тибетском нагорье, собраны ценные коллекции растений и животных и описаны многие виды животных. Длина рабочих маршрутов Пржевальского превысила 30 тыс. километров.

Русский исследователь Центральной Азии и Сибири Г.Н. Потанин (1835–1920) в 1863–1899 гг. с перерывами совершил несколько экспе-

дий: на озеро Зайсан, в горы Тарбагатай, в Монголию, в Туву, Северный Китай, Тибет, на Большой Хинган; открыл (совместно с М.В. Певцовым) Котловину Больших Озер<sup>1</sup>. В 1869–1875 гг. А.Л. Чекановским были проведены исследования Сибири и Дальнего Востока. С 1877 до 1882 гг. И.Д. Черский вел исследование побережья озера Байкал, бассейна реки Селенга, верховьев реки Нижняя Тунгуска и др. Научные результаты экспедиций издавались Императорским Русским географическим обществом (ИРГО)<sup>2</sup>.

Г.Е. Грумм-Гржимайло (1860–1936) — путешественник, географ, зоолог, лепидоптеролог, исследователь Западного Китая, Памира, Тянь-Шаня, Западной Монголии, Тувы и Дальнего Востока посвятил свои основные труды физической, политической, исторической географии и этнографии Центральной Азии и ее энтомологии. Он предпринял ряд экспедиций в Среднюю Азию: в 1884 году — на северные склоны Памира, по Алайской долине, дошел до Муксу и, переехав Заалайский хребет, вышел к озеру Каракуль, затем в Каратегин; в 1885 году — в горные бекства Бухары; в 1886 году — в западный Тянь-Шань, а также в Кашгар и на северные склоны Памира; в 1887 году — на Памир. Материалы экспедиций были доложены в ИРГО и опубликованы в 1890 году в книге «*Le Pamir et sa faune lépidoptérologique*».

Экспедиция 1889–1900 гг. в Восточный Тянь-Шань и Наньшань оказалась самой важной в научной карьере Грумм-Гржимайло. Она была организована ИРГО после смерти Пржевальского в 1889 году и позволила собрать богатый материал по этнографии и истории народов Центральной Азии. Суммарная длина маршрута составила 7250 км, в 30 местах были определены географические координаты, в 140 пун-

---

<sup>1</sup> См.: Путешествия Г.Н. Потанина по Монголии, Тибету и Китаю / предисл. Г.Н. Потанина. 2-е изд., испр. СПб.: Изд-е А.Ф. Девриена, 1910: ил.

<sup>2</sup> См.: Землеведение Азии. Т. IV. Алтайско-Саянская горная система в пределах Российской империи и по Китайской границе, по новейшим сведениям 1832–1876 гг. / сост. П.П. Семеновым и Г.Н. Потаниным. СПб.: Брокгауз и Эфрон, 1877; Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом / Канцелярия Ком. Министров. СПб.: Гос. тип., 1900; *Кирьяков В.Д.* Очерки по истории переселенческого движения в Сибири. М.: Типо-лит. И.Н. Кушнерев и К, 1902; *Дунин-Горкавич А.А.* Тобольский север. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1904; *Сапожников В.В.* От Саура до Джунгарского Алатау // Известия Императорского Русского Географического общества. СПб., 1906. Т. 41; *Маляревский Г.Я.* О проведении железной дороги до г. Тобольска, как средство к оживанию севера Западной Сибири: Доклад, сост. по поруч. жел.-дор. комис. Г.Я. Маляревским, одобрен. Тоб. гор. думой. Тобольск: Тип. Епарх. Братства, 1905 и др.

ктах — абсолютные высоты. Отчет о работе «Описание путешествия в Западный Китай» был опубликован в трех томах. В 1903 году Грумм-Гржимайло организовал экспедицию в Западную Монголию и Туву. Описание путешествия и собранные материалы Грумм-Гржимайло включил в монографию по Западной Монголии.

Потребность в евразийском путешествии ощущали и русские писатели. В апреле 1890 г. из Москвы в длительное и трудное путешествие отправился А.П. Чехов. О том, каким оно было можно судить по письмам, очеркам «Из Сибири», присылаемым с дороги и печатавшимся в «Новом времени». Это рассказ о почти двухмесячном «конно-лошадином странствии», борьба писателя с разливами рек, с холодом, «с невылазной грязью, с голодухой, с желанием спать». «Тем не менее все-таки я доволен и благодарю бога, что он дал мне силы и возможность пуститься в это путешествие», писал он<sup>1</sup>. Маршрут путешествия пролегал: из Москвы до Ярославля (по железной дороге); из Ярославля до Перми (на пароходе по Волге и Каме); из Перми до Тюмени (по железной дороге); из Тюмени до Байкала и Сретенска (на лошадях и на пароходе); из Сретенска по Амуру до Николаевска и через Татарский пролив на Северный Сахалин (на пароходе). На Сахалине Чехов в течение трех месяцев вел напряженную работу по переписи населения (около десяти тысяч человек). И в декабре 1890 г. через Японское море, Индийский океан, Суэцкий канал, Черное море, Одессу писатель вернулся в Москву. Впечатления от поездки зафиксированы Чеховым в своеобразной по жанру книге «Остров Сахалин», над которой он работал в течение нескольких лет (1890–1894). В ней можно найти редкое сочетание научных, публицистических и художественных элементов. Специалисты особо подчеркивают, что повествование ведется не от имени праздного туриста-созерцателя, а от лица мыслящего и чувствующего человека, критически и эмоционально воспринявшего российскую действительность, серьезно и многогранно изучившего ее<sup>2</sup>.

Ученик и последователь Пржевальского П.К. Козлов (1863–1935) с 1883 по 1926 гг. побывал в шести больших экспедициях в Монголию, Западный и Северный Китай и Восточный Тибет. В пустынном центре Монголии открыл остатки мертвого тангутского города Хара-хото. Тибетское путешествие Козлова особенно плодотворно исследованием оригинальной природы и малоизвестных или вовсе не известных вос-

---

<sup>1</sup> Чехов А.П. Из Сибири // Полн. собр. соч. Т. XV. М.: Наука, 1978. С. 96–100.

<sup>2</sup> См.: Семанова М. Чехов в школе. Л.: Ленингр. отд. учпедгиза, 1954.

точно-тибетских племен, населяющих верховья трех знаменитых рек Китая — Хуанхэ, Янцзы и Меконга. Забегая вперед отметим, что его последняя экспедиция в Монголию и Тибет в 1923–1926 гг. оказалась неудачной. Из-за политических интриг ему так и не удалось выехать из Урги<sup>1</sup>. И он сосредотачивается на изучении Монголии.

С наступлением XX столетия меняется сам мир, открываются новые невиданные возможности в производстве и быту, появляются новые интересы, диктующие необходимость в более точном, научном описании увиденного. Наметилась и новая творческая волна в изучении Сибири и Дальнего Востока. «Нет сомнений в том, — отмечал член Западно-Сибирского отделения ИРГО И. Мельник, — что Русско-японская война придала Сибири международное значение, что культурный подъем Сибири необходим для России и по соображениям внешней политики»<sup>2</sup>. Однако подготовка к войне свидетельствовала о слабом знании русскими Дальневосточного региона. Поскольку для проведения военных операций в Маньчжурии нужны были карты, командование армии бросило на съёмки военных топографов. Но присланные ими с мест планшеты вызвали недоумение в штабах: повсеместно населенные пункты носили одно и то же имя — Бутунда. Некоторые геодезисты отнеслись к выполнению задания творчески и добавляли к Бутунде русские определения: Верхняя Бутунда, Большая Бутунда, Старая Бутунда. И только переводчики смогли объяснить, что по-китайски «понимаю» — дундэ, а отрицание «не» звучит как бу. Будундэ означало «я вас не понимаю», что и отвечали местные жители на звучащие по-русски вопросы во многих поселениях.

Еще одна проблема состояла в том, что часто исследования велись специалистами, попавшими в Сибирь не по своей воле. В первые десятилетия XX в. в работах, связанных с анализом геополитических возможностей этого региона, многие исследователи стремились выразить свои политические интересы. На геополитическую специфику Сибири обращали внимание сторонники федералистского развития России. Так, П.А. Кропоткин в июне 1917 г. при заполнении анкеты, подготовленной редакцией иркутской газеты «Сибирь», на вопрос «Признаете ли Вы необходимую автономию Сибири ввиду удаленности ее от метропо-

---

<sup>1</sup> Андреев А.И., Юсупова Т.И. История одного не совсем обычного путешествия: Монголо-Тибетская экспедиция П.К. Козлова 1923–1926 гг. // Вопросы истории естествознания и техники. 2002. № 2. С. 51–74.

<sup>2</sup> Мельник И. Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. СПб.: Изд. А.Ф. Девриена, 1908. С. 1.

лии и своеобразия местных условий?» ответил «Да». А затем, уточняя свое видение степени автономности, подчеркнул, что имел в виду полную «независимость во всех областях внутренней жизни, как в штатах Северной Америки, или, еще лучше, — в провинциях Канады»<sup>1</sup>.

И все же большинство экспедиций имело практическую отдачу. Талантливый писатель, неутомимый путешественник, известный исследователь Дальнего Востока, ученый, писатель, педагог, внесший большой вклад в изучение географии, этнографии и природных ресурсов региона В.К. Арсеньев (1872–1930) всю жизнь посвятил исследованию Дальнего Востока. В мае 1900 г. Арсеньев был переведен в 1-й Владивостокский крепостной пехотный полк. С этого времени и до конца своей жизни он занимался исследованием Дальнего Востока. С 1900 по 1930 гг. провел 18 исследовательских экспедиций в малоизученные районы Приморья, Приамурья, Камчатки и Охотского побережья. Результаты его экспедиций вылились в публикацию более 60 научных трудов, многие из которых получили мировую известность и отразились в практической деятельности по использованию природных ресурсов региона, прокладке шоссейных и железных дорог, строительству населенных пунктов<sup>2</sup>.

Одним из активных евразийских путешественников был Н.К. Рерих. Маршрут его Центрально-Азиатской экспедиции (1924–1928) пролегал через Сикким, Кашмир, Ладак, Синьцзян, Сибирь, Алтай, Монголию, Тибет. Было бы странным, если бы столь неординарная личность, как Рерих, и все его поступки не вызывали множества вопросов. Что касается этой экспедиции, то высказывались несколько версий о ее мотивах — от научных и художественных до выполнения заданий ОГПУ и строительства нового государства в Азии.

Если русские путешественники по евразийскому пространству своими экспедициями стремились расширить сферу активности России на нем, то на Западе исследователи, часто совершая не реальные поездки по этим местам, а лишь опираясь на известные работы, формировали концепцию сжатия этого пространства. Особенно резкими стали выводы о необходимости следования такому курсу после крушения СССР. В США появилась работа сотрудников института Брукинса Ф. Хилл и К. Гэди «Проклятие Сибири»<sup>3</sup>, в которой авторы выдвигают

---

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 733. Л. 1.

<sup>2</sup> См.: *Арсеньев В.К.* Избранные произведения: В 2 т. / вступ. ст. В. Гуминского. М.: Сов. Россия, 1986.

<sup>3</sup> См.: *Hill F., Gaddy C.* The Siberian Curse. How Communist Planners Left Russia out in the Cold. Wash. (D.C.): Brookings Institution, 2003.



нули концепцию «сжимающейся» России, сворачивания экономики Сибири и Дальнего Востока. В исследованиях участвовали экономисты Пенсильванского университета, Российской экономической школы, эксперты Мирового банка и ряд других ученых. Финансирование осуществлялось Фондами Карнеги и Макартуров, «Alcoa Corporation». Обширная территория, воспринимаемая в качестве могущества России, представлена в «Проклятии Сибири» как серьезный тормоз для развития, пока расстояния не сократятся, а экономические связи между населенными центрами и рынками не возрастут.

Концепция «сжатия» основывается на сокращении производства и оттоке населения из северных и восточных регионов, которые рассматриваются экономистами как неизбежные следствия шокового изменения цен и сокращения социальных расходов федерального бюджета в числе мер «стабилизационного пакета». Адепты «сжатия» ратуют за территориальную концентрацию производства, считая что эффективность обратно пропорциональна площади в квадратных километрах<sup>1</sup>. Они обращаются к психологическим, геополитическим, историческим аргументам. По их мнению, историческое изменение географических очертаний России оказывается «расползанием» территории в процессе колонизации и последовательной государственной агрессии в советское время<sup>2</sup>.

Опровержению концепции «сжатия» могли бы способствовать новые евразийские экспедиции. Однако подавляющее большинство сегодняшних путешественников по пространству Евразии представлено не исследователями, а эмигрантами из Китая и Казахстана. Местные условия не пугают мигрантов из стран Юго-Восточной и Средней Азии, а экономические характеристики (отраслевая структура, возможности для ведения предпринимательской деятельности, развитость сибирских городов) оказываются важными факторами при принятии решения о миграции.

Вместе с тем в наши дни на пространстве Евразии все отчетливее обнаруживаются и классические путешественники. Долгий путь по этому пространству через Казахстан, Монголию, Китай, российский Дальний Восток на мотоциклах осуществили популярные английские

---

<sup>1</sup> См.: Сибирь и Дальний Восток: деловая привлекательность, инвестиционные проекты и программы. Байкальский экономический форум. М.-Иркутск, 2004 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.baikalforum.ru/qa/365.html>

<sup>2</sup> Ахиезер А.С. Диалектика урбанизации и миграции в России // *Общественные науки и современность*. 2000. № 1. С. 83.

актеры Ю. Макгрегор и Ч. Бурман<sup>1</sup>. В 2010 году, спустя сто лет после опубликования поэмы Блеза Сандрара «Проза о Транссибирском экспрессе и маленькой Жанне французской», группа французских писателей совершила путешествие на поезде через всю Россию. Только то путешествие было плодом фантазии, а это — реальным. Они представляли цвет современной французской литературы, а их поездка стала одним из центральных событий Года Франции в России. Специально к поездке была издана антология произведений, которую путешествующие писатели оставляли на память в каждом городе<sup>2</sup>.

Особым типом путешественника можно считать автостопера. Начало этому движению было положено предшественниками поколения хиппи, так называемыми битниками, представителями «разбитного поколения». Их примеру позже последовали сами хиппи, а уже в наше время стали создаваться ассоциации и общества людей, занимающихся автостопом. По мнению одного из крупнейших специалистов по молодежной субкультуре Т.Б. Щепанской, «Во многих сообществах существует своего рода культ дороги, так что пребывание в пути, путешествие становится знаком и условием принадлежности. В хип-культуре такое значение приобретает трасса — путешествие автостопом, на собаках (т. е. перекладных электричках), иногда пешком или на популярном автобусе (тепловозе, корабле...), — но по возможности бесплатно. Для хип-культуры это основная форма времяпрепровождения, смыслообразующая деятельность, определяющая образ жизни, самосознание и мироощущение. Цель пути не имеет значения — важно беспрепятственное преодоление бесконечных пространств, само состояние путника, как метафора и способ переживания бесконечной свободы. Опыт трассы в хип-культуре — знак посвященности, принадлежности к невидимому братству: шуточная клятва — «Век трассы не видеть!» — означает что-то вроде «Не быть мне хипом». Потрепанный, не раз бывший в употреблении трассник (стопник), т. е. «Атлас автомобильных дорог», служит предметом гордости, свидетельствуя об олдовости и крутости своего обладателя. Его и демонстрируют в качестве знака статуса»<sup>3</sup>.

Различия автостоперов прошлого и настоящего очевидны. Для хиппи и их последователей 1970-1980-х гг. на Западе в это движение кроме субкультурной специфики были вложены идеи социального протеста. Это

---

<sup>1</sup> Макгрегор Ю., Бурман Ч. Земля: долгий путь вокруг. СПб.: Амфора, 2009.

<sup>2</sup> Туркина Н. На кончике пера // Российская газета. 2010. 18 июня.

<sup>3</sup> Щепанская Т.Б. Молодежные сообщества // Современный городской фольклор. ред. С.Ю. Неклюдов. М.: РГГУ, 2003. С. 34.

было следствием того, что данный вид путешествия был самым дешевым и подходил бедной молодежи, позволял молодым людям знакомиться не только друг с другом, но и заявлять о своих целях, интересах обществу. При сохранении субкультурной специфики движения автостоперов его социальная направленность поменялась преимущественно на туристическую. Само путешествие стало главной целью. А автостоп — одним из самых дешевых видов туризма и активного отдыха.

В то же время в культуре автостопа можно увидеть солидаристские мотивы. Они проявляются в том, что к главным критериям и принципам автостопа относятся взаимная выгода стоппера и водителя. Эта выгода проявляется в возможности живого общения, а также в нахождении спутника, способного оказать помощь и даже сменить водителя за рулем. Особенностью субкультуры автостопа, как любой другой субкультуры, выступает ее неформальность. Не менее важно, что такая активность является свидетельством сохраняющегося доверия между незнакомыми людьми. При этом во всех пособиях по автостопу подчеркивается необходимость уважения к законам тех стран, по которым намерен проехать автостопер. А ведь в некоторых государствах есть районы, где практика автостопа не приветствуется. Так, в России, где есть знак «Остановка запрещена», автостоп тоже в этом месте запрещен. В южной части Египта и на Синайском полуострове полицейские запрещают иностранцам останавливать машины. В некоторые места — национальные парки, в погранзоны, на военные полигоны, в пустыни — запрещен въезд иностранцев без гида и специального разрешения.

Таким образом, можно заметить, что большое путешествие, которое длится более двух тысячелетий, всегда имело множество смыслов: познавательный, религиозный, геополитический... Эти смыслы никогда не отрывались друг от друга, а потому-то и сами путешественники по такому обширному пространству всегда были личностями яркими, многогранными, сочетающими в своем характере дух приключений и трезвый научный расчет. Возможно, этим обусловлено отличие описаний евразийского пространства от пространства Западной Европы. И еще одна особенность указывает на специфику такого путешествия: только с Запада на Восток по суши Евразия протянулась на 16 тыс. километров. Это самое большое расстояние, которое может пройти человек, не пересекая великие океаны. И так он может понять, что при всей кажущейся бескрайности, при всем многообразии ландшафтов, народов и стран, в которых они проживают, сохраняется общее восприятие этой Земли в ее не только символических, но и вполне реальных координатах быта, хозяйственных укладов, торговых путей.

Что же касается России, то евразийская специфика ее развития, само ее существование страны как уникальной евразийской державы во многом будет предопределяться возможностями удовлетворения потребности в перемене мест, мобильности все большего и большего числа людей, что значит, вовлечения их в большое путешествие.

Меня снедает  
грусть-тоска по дальним странам  
и далеким путешествиям.  
Я не живу,  
а только жду момента,  
чтоб незаметно ускользнуть из дома,  
чтоб на работе  
отпроситься в долгий отпуск  
и уехать, и уехать, и уехать.  
Все жду,  
когда автомобиль попутный  
меня подкинет на пять тысяч километров<sup>1</sup>.

## **Глава 12. По дорогам в поисках знаний и признания: бродячие студенты и артисты**

Мы по всей земле кочуем,  
На погоду не глядим.  
Где придется заночуем,  
Что придется поедим.  
Театральные подмостки  
Для таких как мы бродят,  
Свежеструганные доски,  
Занавески на гвоздях.

*Игорь Шаферан*

Путь воина или торговца принципиально отличается от пути человека творческого, на которого дорога производила не только большее эмоциональное впечатление, но побуждала его воспевать все перипетии пути, воспринимаемые как школа жизни. Источники процесса движения людей к знаниям восходят к IX в. — периоду расцвета монастыр-

---

<sup>1</sup> *Кулле С.* Меня снедает грусть-тоска по дальним странам [Электронный ресурс]. URL: [http://ruthenia.ru/60s/leningrad/kulle/mena\\_snedает.htm](http://ruthenia.ru/60s/leningrad/kulle/mena_snedает.htm)

ской культуры в Европе. Тогда первыми признаками грядущих перемен явилось соединение низовой латинской поэзии и народной поэзии на новоевропейских языках. Монастыри становились оазисами спокойствия в политически расколовшейся каролингской империи, единственными способными сохранить наследие «Каролингского Возрождения», и обеспечить возможность будущего национального развития.

Процесс слияния «высокого» (латинского, библейского, античного) и «низкого» (народного, «мужицкого») начал в европейской культуре был длительным и болезненным. Его результаты частично отразились в сборнике «Кембриджских песен», самая ранняя из которых относится к 948, а самая поздняя — 1099 году. В песнях рассказывается и о немецких императорах, архиепископах, и о развлечениях сословий, и о весне и любви. Но, главное, появление и распространение «Кембриджских песен» свидетельствовало о том, что они находили своих слушателей и читателей. К этому времени в Европе произошло еще одно важное изменение. Ее территорию связали дороги, по которым началось весьма интенсивное движение не только товаров, но и людей. Среди них преобладали торговцы, но были и клирики, и просто бродячие люди. И, как не странно, именно тот пестрый и не отличающийся высокой нравственностью люд стал опорой и носителем идей, великого социально-культурного переворота XI–XII вв.

Этот переворот часто и хронологически, и социально-экономически связывают с крестовыми походами. Во многом это справедливо. Историк первого крестового похода Гвиберт Ножанский в своей автобиографии писал: «Незадолго до моего детства, да, пожалуй, и тогда еще школьных учителей было так мало, что в маленьких городках найти их было почти невозможно, а в больших городах — разве что с великим трудом; да если и случалось встретить такого, то знания его были столь убоги, что их не сравнить было даже с ученостью нынешних бродячих клириков»<sup>1</sup>. Однако пройдет еще немного времени как рыцарство и бюргерство, в отличие от знати и крестьянства, которые были основными социальными группами прежнего периода, предъявят совершенно новые требования к образованию. Оно становится необходимым для ведения хозяйства и для светской жизни.

В каждом крупном городе Европы, отвечая на эти потребности, открываются школы. В Меце будут хорошие учителя музыки, в Камбре — математики, в Туре — медицины. Но, главное, везде будет преподавать

---

<sup>1</sup> Цит. по: *Гаспаров М.Л.* Поэзия вагантов / Поэзия вагантов. М.: Наука, 1975. С. 444.

ся то, что будет соответствовать средневековому «образовательному стандарту»: тривиум — грамматика, риторика, диалектика, и квадравиум — арифметика, геометрия, астрономия, музыка, то есть предметы светские, а не духовные. А уж затем будущие клирики совершенствовались в богословии, философии, каноническом праве.

А вскоре началось активное межшкольное общение. И учителя, и ученики стали искать места, где преподавание того или иного предмета было ближе к их интересам. Об одном из учеников Фульберта Шартрского говорили, что он собирает знания по школам, как пчела свой мед по цветам. Этот процесс выбора места обучения стал прообразом университетского движения. Традиция переходить от одной школы к другой была уже достаточно устойчивой, к тому времени, когда Абельяр покинул Собор Парижской Богоматери и начал читать лекции в городках, окружающих Париж. А за ним следовали его ученики.

В Европе появились университеты. Первым университетом можно считать Болонский, основанный в конце XI в. В 1200 году возникает Парижский университет, который учредительной грамотой Филиппа II Августа оформляется как «Сорбонна». Париж в те времена называли «городом науки» и «новыми Афинами». В XII–XIII вв. были основаны Оксфордский и Кембриджский университеты в Англии, Саламанкский в Испании и Неаполитанский в Италии. Желавшие получить хорошее медицинское образование ехали в Салерно (Сицилия), где под покровительством местной правящей королевской династии процветала медицинская школа. В Болонском университете в XII в. преподавал лучший юрист того времени — Ирнерий, совершивший революцию в правоведении. Он сумел собрать отрывочные сведения юридических пассажей в единый корпус Римского права, снабженный подробнейшими комментариями. Болонский университет был очень популярен в Европе. Именно он первый стал называться *Alma mater studiorum* (мать-кормилица знаний).

И преподаватели, и студенты были готовы к тому, что за знаниями надо было идти не в один, а в разные университеты. Тем более, структура всех университетов была сходной. Университет состоял из низшего факультета — семи благородных искусств, и трех высших — богословского, медицинского и юридического. Такая организация не только напоминала средневековый цех, но и способствовала формированию университетского корпоративизма, рождению нового сословия образованных людей. А общественная потребность в нем постоянно возрастала.

Один из крупнейших специалистов по истории средневековой Европы Жак Ле Гофф пишет: «В христианском мире XIII века, уже,



Робер де Сорбон со школярами

впрочем, приученном Церковью к интернационализму, поражает то, что благодаря университетам профессора и студенты превратились в странников, которые в поисках знания путешествовали повсюду и охотно перебирались из страны в страну, привлекаемые модой или репутацией университета или учителя. Самыми знаменитыми парижскими преподавателями в XIII веке были доминиканцы немец Альберт Великий и итальянец Фома Аквинский, а также итальянский францисканец Бонавентура.

Эта «легкость на подъем» студентов и преподавателей обеспечила успех средневековым университетам и позже дала им возможность присваивать студентам степени, которые признавались во всей Европе. Если студенты обладали возможностями и талантами, они получали по несколько дипломов, из которых наиболее уважаемой была степень магистра богословия, которую присваивали после одиннадцати лет учебы. Первой ступенью была степень бакалавра, нечто вроде обряда инициации, который проходил дворянский отпрыск при посвящении в рыцари. Далее шел основной диплом, *licentia ubique docendi*, разрешение преподавать повсюду, — от него произошла наша *licence*. Даровать университетам право присваивать эту степень и связанные с ней привилегии мог только Папа. Третья и высшая степень была докторская; получившие ее переходили в разряд преподавателей (*maîtres*). Так родилась Европа профессуры. Получить степень и преподавать могли как дворяне, так и люди незнатного происхождения. Среди университетских преподавателей были и выходцы из крестьянского сословия. Робер де

Сорбон, получивший известность в свое время, то есть в XIII в., как основатель самого славного парижского коллежа, Сорбонны (созданного благодаря щедрости его друга, короля Франции Людовика Святого), был весьма скромного происхождения<sup>1</sup>.

Спрос на образованных людей в Европе начался еще в XI в., а в XII столетии сложились устойчивые корпорации, состоящие из учителей-магистров и учеников-школяров. Эта новая социальная прослойка очень быстро нашла свое место в системе праздников, тем более их необходимость хорошо осознавалась и в церковных группах, которые в канун нового года устраивали праздник для своих низших чинов 28 декабря, в канун дня поминовения мучеников-младенцев, убиенных по приказу Ирода, во время произнесения слов вечерней службы «низложил господь власть имущих и восстановил униженных» регент хора торжественно передавал свой посох, являвшийся как бы символом власти, одному из послушников и тот в течение следующего дня исполнял обязанности епископа, даже читал проповеди, другая же церковная молодежь всячески ему подыгрывала. За счет церкви для них устраивалось угощение. В мистериях, которые показывались в эти дни, инсценировался евангельский сюжет о бегстве святого семейства в Египет.

Чуть позже, уже в XII в., причт постарше также решил устраивать подобные празднества. Они проходили 1 января, в день Обрезания Господня, а также начинались с церемонии передачи регентского посоха старшине праздника. Поэтому и сам праздник получил название «праздника посоха», но еще он вошел в историю как «шутовской праздник», «ослиный праздник», «праздник дураков». Школяры и послушники изощрялись как могли: в церковь вводился осел, атрибутом службы были бутылки, в церкви пели и плясали, наряжались в маскарадные костюмы. И все это, конечно, сопровождалось пьянками и драками. Несмотря на возмущения многих авторитетных церковных деятелей, в некоторых местах Европы «праздник дураков» просуществовал до XVIII века. А почувствовать атмосферу праздника помогают «Стихи гневные на праздник посоха»:

1. Вот на праздник прихожу я из мест окрестных  
Местным обличителем нравов семейных,  
Честных честью честить и хулой бесчестных,  
Рознить козлиц с агницами, как в словах известных.

---

<sup>1</sup> *Ле Гофф Ж.* Рождение Европы [Электронный ресурс]. URL: [http://www.e-reading-lib.org/bookreader.php/1008264/Le\\_Goff\\_-\\_Rozhdenie\\_Evropy.html](http://www.e-reading-lib.org/bookreader.php/1008264/Le_Goff_-_Rozhdenie_Evropy.html)



2. С хаоса начального, от времен истока  
Спорят с добродетелью поросли порока.  
Никните, злонравные! Серп сечет жестоко  
У того, чья грудь тверда и бессонно око.
3. Словно вихрь крутящийся, к башням подлечу я  
Вскорения плодное, праздное наряда;  
Пастырей, диаконов, приоров бичуя,  
Едкою сатирою всех предам бичу я.
4. Словно меч, отточенный, чтоб не знать пощады,  
Я секу без устали порченное стадо  
Лишь на здешнем празднестве радуются взгляды,  
Где блюстителю посоха бодр и щедр, как надо.
5. О блюститель посоха, будь богобоязнен,  
В скаредности суетной сердцем не погрязни,  
В праздничных дарениях будь разнообразней,  
Ибо хуже скудости нет для бедных казни.
6. Небреги развратными, что живут презренно,  
Женский пол и мужеский слив одновременно;  
К ним, уставы божие свергнувшим надменно,  
Карой уготованной близится гиена...
7. Раньше от учености проку было боле,  
Жатву жали знатную мы на этом поле;  
Нынче же лопатою натирать мозоли  
Лучше, чем витийствовать во Парижской школе!
8. Кто на зыбкой мудрости зиждет дом искусный?  
Ах, мудрец безденежный вид являет грустный!  
Если же судьба тебе кус подарит вкусный —  
Разом станешь благодать источать искусно!...

Неизменными участниками праздников младшего клира были школяры и ваганты. Да и сама значительная часть младшего клира представляла завсегдатаев больших дорог, а в первых университетах чаще оказывались люди, выпавшие из общественной иерархии, то есть — паломники или бродяги. К ним применимо было назва-



Средневековые голиарды

ние «вагант», что означало «бродячий». Иногда они называли себя голиардами. Однако от обычных бродяг их отличал пытливый ум и творческий взгляд на мир, что и проявилось в лирике вагантов. Недаром их поэзия сохранила для нас настроение, царившее во время «праздника дураков», когда служба открывалась пением «ослиной секвенции» и заканчивалась «песнопением к выпивке». Отразила поэзия вагантов и отношение и к учебе и счастливого предвкушение каникулярных праздников:

Радость, радость велия!  
День настал веселия:  
Песнями и пляскою  
Встретим залихватскою  
День освобождения  
От цепей учения!  
Школяры, мы яростно  
Славим праздник радостный.  
Пук тетрадей — в сторону,  
На съеденье ворону —  
Творчество Назоново,  
Хлама груз ученого!

Постепенно у школяров появились святые покровители и их церковные праздники стали праздниками студенчества. К числу наиболее популярных небесных заступников учащейся братии относился Святой Николай. Ведь одним из чудес этого святого было спасение трех школяров, которых убил злой хозяин постоялого двора, а затем спрятал тела, разрезав их на куски. Святой же оживил юношей и с тех пор он стал пользоваться особым почитанием среди студентов. Как студенческий праздник день Святого Николая отмечается в Испании и Португалии. Святой был патроном Кельнского университета, поэтому накануне его праздника — 5 декабря — занятия в университете заканчивались раньше, а на следующий день устраивалась торжественная

трапеза для преподавателей и студентов с традиционным угощением: яблоками, сухими фруктам, орехами и вином.

Праздник школяров во многом напоминали театральные действия. А в Средние века применительно к театру было выдвинуто определение «Theatrum Mundi», что в переводе с латыни означает «мир в театре». Сценическое пространство мыслили как модель мироздания, где следовало разыграть, повторить таинство творения. Потребность в таком акте была продиктована необходимостью восстановить мировой порядок, составить из разрозненных осколков бытия целостное представление об окружающем пространстве.

Когда же людская инициатива привела к возрождению старых или появлению новых городов, возникла необходимость и в возрождении забытых видов искусства — театра и цирка. Средневековый театр вырос из литургии, но само театральное действие (жесты, голосовые эффекты, переодевания) имели своим источником народную традицию бродячих комедиантов, жонглеров. Считается, что городскими профессиональными развлекателями — гистрионами (лат. *Histrion* от этрусского слова *ister* — актер) — становились перебивавшиеся в города деревенские плясуны, музыканты и остро словы. Они находили себе занятие во время ярмарок, когда приехавшим на них торговцам и покупателям нужны были зрелища более земного содержания, нежели мистерии, и осозналась вновь ценность человеческой силы, ловкости и даже хитрости. Профессия гистрионов оказалась востребованной у всех европейских народов. Во Франции то были жонглеры, в Германии — шпильманы, Англии — менестрели, в Италии — мимы, в Польше — франты, а в России — скоморохи. Но указание на некоторую цирковую специализацию не должно было обманывать зрителя. Такие артисты, как правило, были одновременно и гимнастами, и акробатами, и жонглерами, и дрессировщиками. Они обладали удивительными умениями, восхищающими зрителей. Понятно, что гистрионы находили аудиторию не только на ярмарочных площадях, но и в княжеских и епископальных дворцах, а потому видели то, как живут люди разного достатка и статуса. И это видение они тоже отражали в своих сценках. Поэтому далеко не всегда приход гистрионов радовал средневековых владык и, прежде всего, церкви, которая не принимала свойственных их сценкам вольностей. А это была еще одна из причин, побуждавшая гистрионов к странствиям от одного средневекового города к другому и от двора одного владыки к другому.

О том, что они показывали в своих представлениях, можно судить по сохранившимся на полях английских, французских и фламандских



Шарлатан. Картина Иеронима Босха. Между 1496 и 1520 гг.  
Муниципальный музей Сен-Жермен-ан-Ле, Париж

манускриптов XII–XIV вв. рисункам. На них изображены канатные плясуны, атлеты, акробаты, жонглеры, а иногда и дрессированные животные, среди которых были львы, медведи, обезьяны, лошади, верблюды и собаки. Можно предположить, что ни один город в эпоху Средневековья не был обойден вниманием бродячих цирковых артистов. На фресках Софийского собора в Киеве (XI в.) изображены пляшущие скоморохи, музыканты и эквилибристы, балансирующие шест на плече, по которому взбирается партнер.

О том, что цирковые артисты были разными, да и о том, что отношение к ним также должно различаться, возможно, хотел сказать Иероним Босх, в картине «Шарлатан» (1475–1480) изобразивший выступление фокусника, манипулирующего шариками и стаканчиками. А по работам нидерландских художников XVI–XVII вв. можно составить представление о том, что же на выступлениях цирковых артистов ожидало публику. По рисунку Питера Брейгеля Старшего (ок. 1525–1569) «Падение мага Гермогена» в мастерской Иеронима Кока (1510–1570) была сделана гравюра, на которой изображен канатоходец в костюме птицеголового демона с длинным балансиrom в руках; акробат, повисший на канате; жонглер, вращающий на палке тарелку, фокусники, куковод.

Точно так же, как мы замечали многозначность понятия «арена», и у понятия «фокус» (от лат. *focus* — очаг, огонь) есть несколько значений. В контексте международной проблематики нас, прежде всего,

интересует понимание фокуса, как точки, позиции, с которой мы самым лучшим образом может оценить ситуацию в стране, регионе, мире. А вот в геопоэтическом контексте мы воспринимаем фокус как номер, демонстрирующий необъяснимые (с точки зрения зрителя) эффекты, «чудеса». В Берлинском музее хранится древнеегипетский папирус, в котором собраны предания об иллюзионном искусстве, относящиеся к 2900 годам. Задолго до появления зданий цирков бродячие фокусники кочевали по всему миру, удивляя собирающиеся толпы своими необычными способностями. Всемирную славу снискали индийские фокусники и факиры, которых с восторгом встречали далеко за пределами Востока. При этом надо помнить, что все необычное вызывало и продолжает вызывать у людей противоречивые чувства. А потому и искусство фокусников в те далекие времена, порой граничащее с шарлатанством, могло оцениваться как использование ловкости рук в мошеннических целях.

Углубляющаяся специализация цирковых артистов подталкивала их к объединению в товарищества, например «Братство жонглеров» в Аррасе. Так они могли организовывать представления с более широкой программой, да и обеспечивать помощь в поисках площадок для выступлений, которыми чаще всего оставались ярмарки. Их участники и посетители с радостью во всех уголках Европы принимали канатоходцев и атлетов, прыгунов и жонглеров, дрессировщиков и марионеток. Появлялись и специальные кабинеты зрелищ — восковых фигур, среди атлетов, борцов, музеев восковых фигур и китайского театра теней. Вероятно, этот вариант кукольного театра попал в XIII в. на территорию Оттоманской империи вместе с монгольскими воинами, которые любили смотреть представления театра теней в своих лагерях. А уже из Оттоманской империи театр распространился по соседним регионам. По другой версии, из Китая сведения о таком искусстве привезли миссионеры. В 1760-е гг. представления театра теней шли в Париже и Марселе. Такие представления пользовались большой популярностью и у знати, и у простолюды.

Когда в Англии в XVI в. начала складываться сеть придорожных гостиниц, предоставлявших пищу и кров пассажирам, путешествующим на конных повозках, дилижансах, то гостиницы стали местами театральных представлений. Именно в таких гостиницах развлекали усталых путников тогда еще только начинавший карьеру Шекспир и его компаньоны по театральному ремеслу, устраивая для них постановки своей самодеятельной труппы. Точно такую же труппу бродячих актеров выводит Шекспир на сцену в «Гамлете».

Однако при всеобщей популярности на пути развития театра в Англии вставали многочисленные препятствия. Что заставило кочевать театральные труппы? «Следует ответить — „новшества“, которыми оказываются внутритеатральные схватки, конкуренция. Но преследовали театр и внешние враги. Борьба с театром в шекспировской Англии шла путями сложными, подчас путанными, поскольку вовлекались в эту борьбу мотивы и силы, не имевшие прямого отношения к драматическому искусству. Пуритане, выражавшие интересы растущей буржуазии, видели в театральных представлениях мирское нечестье. Театр нередко оказывался полем столкновения между буржуазией и монархией, хотя королевская власть, бравшая театр под свое покровительство, сама же его преследовала, запрещая пьесы и представления, закрывая театральные здания по случаю эпидемий, волнений, траура и т. п.»<sup>1</sup>

О судьбе бродячих актеров XVI в. рассказывает в своем плутовском романе «История жизни пройдохи по имени Дон Паблос» испанский писатель Франциско де Кеведо<sup>2</sup>. «На одном постоялом дворе нашел я труппу странствующих комедиантов, направлявшихся в Толедо. У них были три телеги, и провидению было угодно, чтобы среди них оказался один мой бывший сотоварищ по учению в Алькала, отрекшийся от науки и занявшийся актерским ремеслом... По дороге мы здорово веселились. Случайно я стал представлять отрывок из комедии об Алексее Божьем Человеке, которую помнил с детства, и разыграл этот отрывок так, что у моих собеседников возникло желание привлечь меня в свою труппу. Когда же я рассказал моему другу, ехавшему вместе с нами, о моих несчастьях и неприятностях, он спросил меня, не желаю ли я тоже стать комедиантом; при этом он расписал мне жизнь странствующих комедиантов такими заманчивыми красками, что я, не зная, куда бы мне приткнуться, и к тому же увлеченный этой красивой бабой, подписал на два года контракт с директором. Я дал ему подписку в том, что останусь в его труппе, и он обещал содержать меня и, кроме того, платить мне за каждое представление; так мы доехали до Толедо.

Мне дали выучить три лоа и несколько ролей стариков, для чего голос мой оказался весьма подходящим. Я все выполнил с большим ста-

---

<sup>1</sup> Самарин Р.М. Драматургия. История всемирной литературы: В 8 т. / АН СССР; Ин-т мировой лит-ры им. А. М. Горького. Т. 3. М.: Наука, 1985. С. 309.

<sup>2</sup> Кеведо де Ф. История жизни пройдохи по имени дон Паблос. М.-Л.: Гослитиздат, 1950.

ранием и в Толедо впервые выступил с прологом. Речь в нем шла о корабле — как это часто бывает в прологах, — потерпевшем крушение и оставшемся без провианта. Я говорил: «Се гавань», называл зрителей «сенатом», просил у них прощения «за наши недостатки», взывал к их вниманию и наконец ушел с подмостков. Меня проводили одобрительным гулом; словом, на подмостках я оказался на своем месте.

Мы играли комедию, сочиненную одним из наших актеров, и я очень удивился, что из актеров могут выходить поэты, ибо полагал, что сочинять комедии могут только мудрые и ученые, а не такие невежды. Однако в наше время нет такого директора труппы, который не писал бы комедий, или актера, который не сочинил бы своего фарса о маврах и христианах»<sup>1</sup>.

Во Франции из среды бродячих актеров вырастает стационарный театр, связанный с именем великого Мольера. А в начале творческого пути он с товарищами присоединяется к бродячей труппе Дюфрена, которой покровительствовал герцог д'Эпернон. Поскольку труппа гастролировала в провинции, где вкусы зрителей разительно отличались от вкусов парижан, то актеры, чтобы не лишиться пропитания, перешли с трагедий на незамысловатые фарсы. В середине XVII в. «Комический роман» Поля Скаррона был задуман как пародия на модные романы «высокого стиля». Автор вместо странствующих рыцарей выводит в герои бродячих комедиантов, бесчисленные драки заменяют поединки, а обязательные в авантюрных романах сцены похищения необычайно забавны.

Еще одним популярным видом передвижного искусства были конные зрелища, которые входили в набор цирковых предложений, но постепенно становились самостоятельными представлениями. И первое из них относится к середине XVIII в. Однако и в последующие столетия цирк остается искусством, которое не привязано к одной площадке. Странствующие комедианты — фигуры одновременно радостные и трагические. Не случайно их изображение становится одним из любимых сюжетов Пабло Пикассо. Он изображает группу комедиантов на фоне ипподрома со скачущими всадниками перед отправлением в новые странствия. В этой группе есть величественный толстый клоун, образ которого повторяется во многих работах мастера, есть арлекин в пестром одеянии, сшитом из цветных ромбов, которого можно назвать своеобразным двойником художника), есть дети.

---

<sup>1</sup> URL: [http://www.e-reading-lib.org/chapter.php/85929/126/de\\_Kevedo\\_-\\_Izbrannoe.html](http://www.e-reading-lib.org/chapter.php/85929/126/de_Kevedo_-_Izbrannoe.html)



Странствующие комедианты. Картина Пабло Пикассо. 1905 г.  
Государственный музей изобразительных искусств  
им. А.С. Пушкина, Москва

Увидев цирковые картины Пикассо, Райнер Мария Рильке написал элегию <sup>1</sup>:

Но кто они, эти бродяги,  
Эти люди, еще более неуловимые, чем мы сами?..  
Они опускаются опять  
На свой изношенный ковер, истрепанный  
Их вечным кувырканьем,  
На затерявшийся во вселенной ковер...

Образы бродячих комедиантов вдохновляли художников, поэтов, музыкантов. Актеры бродячего театра, бродячего цирка были людьми творчества, а творчество всегда связано со стремлением к перемене мест. Но все же где-то и когда-то таким творцам тоже надо устраивать остановки. Особенно они важны в бушующее время и неспокойной стране. В России так было в 1916 году, когда в Петрограде 18 апреля было открыто кабаре «Привал комедиантов». Его посетители должны были чувствовать себя «странствующими комедиантами жизни». Живописцы и кабареньеры конструировали особый мир, который одновременно был жизненной средой и театральным пространством. В «Привале» создали постоянную труппу, ядро которой

---

<sup>1</sup> URL: <http://www.ikleiner.ru/lib/painter/painter-0069.shtml>



составили учащиеся студии Мейерхольда<sup>1</sup>. Как долго могло бы продлиться существование этого кабаре, если бы не революционные события 1917 года? Наверное, сам дух исканий привел бы к тому, что и труппа, и публика начала искать другой привал. Но суть действия бродячих трупп в том, что и их уход оставляет след счастья и надежды, и их приход предвещает радость.

Неслучайно одним из наибольших успехов французского композитора и дирижера Анри Соге стал балет «Ярмарочные фигляры» (фр. «*Les Forains*», иногда переводится как «Бродячие комедианты»), поставленный по сценарию Бориса Кохно в постановке и с участием Ролана Пети. Премьера балета состоялась 2 марта 1945 г. в театре «Елисейских полей». Праздничный, почти цирковой, очень цельный и одновременно поэтический балет показался неправдоподобным глотком свежего воздуха в обстановке еще не оконченной Второй мировой войны. Это был яркий, изящный и праздничный спектакль, поэтизирующий «низкий жанр» бродячего цирка. По сюжету, бродячие комедианты дают представление на площади в надежде заработать несколько монет. Им удается завлечь нескольких прохожих и шоу начинается — девочка танцует на шаре, клоун пытается всех рассмешить, сиамские близнецы озадачивают публику своим видом, маг-заклинатель оживляет куклу и танцует с ней. Когда представление заканчивается, комедианты, подсчитав свои незначительные доходы, решают попытаться счастья в другом месте. Их крохотный театр уезжает. На темной и пустой площади остается одна девочка, чтобы отыскать улетевшую птицу с перебитым крылом — свое единственное утешение. Композитор отразил в балете свои впечатления детских лет — о ярмарке в Бордо — яркой и пестрой, и о бродячих артистах, которые, несмотря на весь свой неприглядный быт, дарят людям радость и мечту.

---

<sup>1</sup> Тихвинская Л.И. Повседневная жизнь театральной богемы Серебряного века. Кабаре и театры миниатюр в России. 1908–1917 гг. М.: Молодая гвардия, 2005.

### Глава 13. Разбойники с большой дороги

Ветер потоками мрака хлестал по верхушкам крон,  
Луна в облаках мелькала, как призрачный галион.  
Дорога змеей серебрилась на лоне кровавых болот,  
И скачет разбойник снова,  
Он скачет и скачет, снова,  
И вот прискакал он снова к таверне, и встал у ворот.

На лоб надвинута шляпа, у горла завязан шнурок.  
Камзол — темно-красный бархат. Замша обтянутых ног.  
Коричневый плащ ниспадает. Ботфорты до бедер. Мороз.  
Он словно в бриллиантах — мерцает,  
Его пистолет — мерцает,  
И шпага его — мерцает под сводом бриллиантовых звезд.

*Альфред Нойес*

Эпиграф этой главы, взятых из баллады «Разбойник» английского поэта и писателя Альфреда Нойеса, рисует разбойника как романтического героя, который не боится соперников, не страшится любых преград. Часто такой, далекий от реальности, образ служил людям, вынужденным отправляться в рискованный путь, в дорогу полную неожиданностей, своеобразной защитой от страха. Дорога еще в глубокой древности пробуждала у человека чувство тревоги. С одной стороны, природа этихопасений лежала в боязни любых перемен. С другой стороны, появление страха чаще всего было оправдано тем, что на дорогах и в самом деле хозяйничали лихие люди. Власти уже в древние времена понимали свою обязанность создавать службы охраны дорог. Это делалось и в Ассирийском царстве, где, несмотря на тщательную охрану, в дальних районах караваны постоянно подвергались большому риску нападения кочевников и разбойников. Поэтому в обязанности ассирийских чиновников входило наблюдение за регулярной отправкой и продвижением караванов. Известно донесение царю об ограблении каравана, вышедшего из страны набатеев, и о том, что единственный спасшийся караванщик отправлен к царю, чтобы сделать ему личный доклад о происшествии.

Одним из первых разбойников стал персонаж древнегреческих мифов Прокруст (др.-греч. *Προκρούστης* — растягивающий). Впервые рассказ о Прокрусте встречается у древнегреческого историка Дио-



Прокруст

дора Сицилийского (I в. до н.э.). По другим источникам, этот злодей был также известен под именами Дамаст или Полипемон. Он подстерегал путников на дороге между Мегарой и Афинами, обманом заманивал их в свой дом, а затем укладывал их на свое ложе. Тем, кому оно было коротко, Прокруст, предварительно ударив молотком, обрубал ноги, а кому было велико, ноги вытягивал, соответственно длине ложа. Однако греческая мифология была оптимистична по своей сути. Потому-то и самому Прокрусту в какой-то миг пришлось лечь на собственное ложе. Его заставил сделать этот герой древнегреческих мифов Тесей, когда шел по дороге из Элевсина в Афины. Победив Прокруста, герой поступил с ним так же, как тот поступал со своими пленниками.

Образ Прокрустова ложа с античных времен вошел в образный мир человека. Он стал означать желание подогнать что-либо под жесткие рамки или искусственную мерку, подчас жертвуя ради этого чем-нибудь существенным. И в логике упоминание прокрустова ложа выступает одной из характеристик логических ошибок. А современный эссеист и математик Нассим Николас Талеб написал книгу «The Bed of Procrustes: Philosophical and Practical Aphorisms»<sup>1</sup>. Интересно, что в издании на иврите эта книга называется «Кровать Содома». Изменение имени отрицательного героя имеет основание. Известно, что в книге

---

<sup>1</sup> См.: *Taleb N.N. The Bed of Procrustes: Philosophical and Practical Aphorisms.* N.Y.: Random House, 2010.

Бытие описывается решение бога уничтожить город Содом со всеми его жителями за их злодеяния (Быт.18). В Вавилонском Талмуде существует легенда о том, что была в Содоме специальная кровать для странников. В середине ночи, когда странник засыпал, содомитяне подкрадывались к нему и обрубали ему ноги, если он оказывался длиннее кровати. Если же короче, то его конечности вытягивали. Поскольку многие помнят такое же поведение Прокруста, то в предисловии к книге Талейб дает соответствующее объяснение появления вместо него жителей Содома.

Сохранению мифа о Прокрусте способствовали реальные случаи разбоя на дорогах во времена Древней Греции и Древнего Рима. Светоний пишет о том, как в начале правления Августа ватаги вооруженных разбойников разгуливали во множестве и открыто, путешественников на дорогах, рабов и свободных, хватали без разбора и запрягивали их по эргастулам (Aug.31.1). В Риме разбойников казнили так же, как и других опасных преступников (бунтовщиков, изменников, военнопленных, беглых рабов) через распятие, что было видом жестокой, позорной и мучительной смертной казни.

Удревних германцев был обычаем пойманных разбойников приносить жертву своим богам на дорожных перекрестках. Этим перекрестки превращались в своеобразные эшафоты. Такие действия были даже узаконены в более позднем германском праве. Совершение наказаний на перекрестках привело к тому, что в Средние века вблизи дорожных перекрестков закапывали в землю казненных преступников, самоубийц, которых обвиняли в колдовстве или заподозривали в вампиризме. Предполагаемым вампирам, как правило, пробивали грудь осиновым колом.

История изучения преданий о разбойниках, как и самого разбоя, показывает, что эти явления были важной частью народной культуры, быта и ментальности, которой часто вопреки здравому смыслу было свойственно героизировать окутанных романтической дымкой борцов людьми, имевшими неправомерно нажитое богатство. Традиция представлять разбойников с большой дороги людьми благородными проявилась и в ранней христианской литературе. Существует позднее народное предание, что именно благоразумный разбойник спас жизнь Богородице и Младенцу Иисусу по дороге в Египет, когда слуги Ирода убивали всех младенцев в Иудее. На дороге в город Мисир на Святое семейство напали грабители намерениями. Но праведный Иосиф имел только осла, на котором сидела Пресвятая Богородица с Сыном, и пожива была невелика. Один из разбойников уже схватился за осла, но, увидев Младенца Христа, удивился необычайной красоте ребенка

и воскликнул: «Если бы Бог взял Себе тело человеческое, то не был бы красивее этого дитя!» И повелел этот разбойник своим сотоварищам пощадить путников. И тогда Пресвятая Дева сказала столь великодушному разбойнику: «Знай, что этот младенец наградит тебя хорошо, за то, что ты его сохранил сегодня»<sup>1</sup>.

Апостол Павел в послании коринфянам пишет: «Много раз [был] в путешествиях, в опасностях на реках, в опасностях от разбойников...» (2Кор11:26). Он употребляет греческое слово *kindunos*, обозначающее крайнюю опасность. Павел постоянно подвергался всякого рода опасностям, но одна опасность, с которой он встречался постоянно, — это нападения воров и разбойников. Слово *lestes* — «разбойник», переводится и как грабитель, бандит, мошенник. Обычно это были банды жестоких, вооруженных до зубов разбойников, промышлявших грабежом. Разбойники и воров прятались в пещерах и рвах вдоль дорог, которые вели от одного города к другому и были основными маршрутами путешественников. Поэтому некоторые толкователи греческого языка переводят это слово как разбойники с большой дороги, оно относилось к бандитам, нападавшим на людей на дорогах.

Понять, кого можно было встретить на средневековой европейской дороге, без опыта скитальчества или объяснения бывалого бродяги оказывалось невозможным. Умберто Эко в «Имени розы» приводит список, который несмотря на свою обширность, пополняем. «Сальватор ходил по свету, попрошайничая, приворовывая, прикидываясь увечным, прирабатывая у разных хозяев и снова убегая от хозяев в леса и на болота. Его память была населена толпами бродяг-вагантов, которые в последующие годы, как я заметил, стали еще многочисленнее на дорогах Европы. Лжемонахи, шарлатаны, мошенники, жулики, нищие и побитые, прокаженные и убогие, странники, калики, сказители, безродное священство, бродячие студенты, плуты, обиралы, отставные наемники, бесприютные иудеи, вырвавшиеся из лап неверных, но получившие расстройство духа, сумасброды, преступники, бегущие от закона, колодники с отрезанными ушами, мужеложцы, а вперемешку с ними — кочующие мастеровые: ткачи, медники, мебельщики, точильщики, плетельщики, каменотесы, — а за ними снова и снова вороватый люд любого мыслимого разбора: надувалы, оплеталы, ошукалы, обдурилы, тати ночные, карманники, зернщики, тяглецы, протобестии, промышляльщики, острожники, попы и причетники, шарящие по церквам, и разный прочий народ, живущий барышами с чужой доверчивости: поддельщики папских воз-

---

<sup>1</sup> URL: [http://azbyka.ru/dictionary/02/blagorazumnyj\\_razbojnik-all.shtml](http://azbyka.ru/dictionary/02/blagorazumnyj_razbojnik-all.shtml)

званий и булл, продавцы индульгенций, мнимые паралитики, не дающие людям проходу на каждой церковной паперти, расстриги, удравшие из монастырей, торговцы чудотворными мощами, лжеисповедники, гадалки, хироманты, колдуны, знахари, целители, шаромыжники с церковными кружками, присваивающие пожертвования, любострастники, совращающие монашек и честных девушек как обманом, так и насилем; и многочисленные притворщики, якобы страдающие водянкой, эпилепсией, геморроем, подагрой, язвенной болезнью, не говоря уж о скорбящих бледной немочью. Многие из них с помощью особых примочек на тело устраивали себе гнойные вереды; другие набирали за щеки настой темно-красного цвета, чтобы извергать кровавую блевотину; третьи жулики, прикидываясь убогими, комом висли на костылях и умели показывать на себе, по желанию, любую хворобу — сухотку, падучую, коросту, паршу, пухлоту; обергывались повязками, мазались шафраном, с железами в руках, обмотанной головой, и вползали в храмы, заражая воздух в церкви зловонием, и кидались в конвульсиях наземь посреди площадей, и плевались пеной, выкатывали из орбит глаза, прыскали из ноздрей кровавым месивом, изготавливаемым из тутового сока и багрянки, и таким образом домогались подачки или же кормежки, напирая на добрые чувства крестьян, загодя предрасположенных призывами святых отцов не отказывать в подаении: разделяйте, сказано, с голодными хлеб ваш, вводите к себе под кров не имеющих крова, приблизимся же к Христу, примем Христа и прикроем Христа, ибо подобно тому, как влага побеждает огонь, милостынею побеждаются грехи наши.

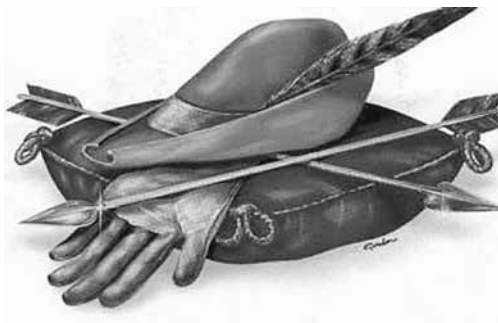
Вот уж несколько десятилетий миновало с той поры, о коей говорю ныне, и сколько перевидал я их, проезжая торной дорогой вверх и вниз вдоль течения Дуная, сколько я и сейчас вынужден видеть этой до невозможности странной сволочи, похожей на бесов и, как бесы, разделенной на легионы, каждый под собственным именем: стригунчики, наводчики, протолекари, почтеннейшие христарадники, шатущие, голодущие, завидующие, тихо бредущие, хитрованы, святопродавцы, сумоносцы, костыльники, мазурики, басурманы, рвань и дрянь, голь и бось, живущие божьим духом, поющие Лазаря, изводники, греховодники, подорожные, ватажные, артельные...

Мерзостной пеной в тысячу ручьев растекались они по тысяче дорог и тропинок Европы, и из темной их густоты выплывали время от времени то проповедники, сзывающие чистосердечных, то еретики, уловляющие слабосердечных, то возмутители спокойствия»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Эко У. *Имя розы*. СПб.: Simposium, 2002. С. 227–230.

Вместе с тем многие вошедшие в легенды разбойники были реальными историческими персонами. Согласно источникам, Робин Гуд жил в Уэйкфилде в графстве Йоркшир в XIII–XIV вв. В документах записано, что знаменитый разбойник родился в 1290 году и был наречен Робертом Гудом. И хотя



Атрибуты Робина Гуда

в старых реестрах дается три варианта написания фамилии или прозвища: Год, Гоуд и Гуд. Никто не оспаривает происхождение Робина — он был холопом графа Уоррена. Робин становится разбойником из Шервудского леса не по доброй воле. Он справедливо заслуживает свое прозвище «Добрый» (англ. *good*). Хотя есть и не менее распространенная версия, что прозвище разбойника по-английски пишется *Hood* и переводится как «капюшон, скрывать капюшоном», который и являлся традиционным элементом одежды Робина Гуда.

Британский филолог Эндрю Джеймс Джонстон, работающий в Берлинском университете, выяснил, что представлял собой Робин Гуд. Ученый уверен, что Робин Гуд был реальной личностью, хотя, по данным филологических исследований многочисленных легенд и баллад, он был мятежником лишь по отношению к обычаям и традициям, доминировавшим в его эпоху. Робин жил в лесу, потому что он и его друзья, любители природы, ненавидели бурную городскую жизнь», — говорится в исследовании. Исследования показали, что он был настоящим мятежником для своего времени, не придерживался традиций, любил и защищал природу, а также, вероятно, был человеком с нетрадиционной сексуальной ориентацией. Преследования гомосексуалистов, имевшие место на протяжении всей истории человечества, диктовали сообществу под предводительством Робина Гуда такие условия жизни, которые побуждали их воровать, но для того, чтобы финансировать деятельность своего утопического общества, а не для того, чтобы распределять награбленное среди бедных<sup>1</sup>.

И все же слава английского разбойника была настолько велика, что его имя стало нарицательным. И это несмотря на то, что со второй по-

<sup>1</sup> Ученые выяснили, что Робин Гуд был геем // РБК daily. 2013. 23 апр.



Притча о слепых. Картина Питера Брейгеля. 1568 г.  
Национальная галерея и музей Каподимонте, Неаполь

ловины XV в. терпимость к нищенству и бродяжничеству, которые были питательной средой для выбора разбойничьей стези, в разных европейских странах постепенно уменьшается. Одной из причин этого становится распространение протестантизма, который не считал нищенство уважаемым занятием, а предписывал каждому человеку зарабатывать на жизнь, тем самым исполняя свой долг перед Богом. Питер Брейгель, отталкиваясь от реальных фактов скитания нищих и убогих по дорогам Европы, разворачивает сюжет своей знаменитой картины «Притча о слепых» в духе Евангелия от Матфея (Мф.15:12-19): «Если слепой ведет слепого, то оба они упадут в яму». Брейгель изображает шестерых слепых, цепочкойдвигающихся вперед, держась друг за друга. Идущий первым слепой поводырь оступается и вместе с посохом падает в яму. Следующий за ним слепой, падает на него. Третий, связанный со вторым посохом, тоже последует за своими предшественниками. Пятый и шестой еще ни о чем не догадываются, но им неминуемо быть в яме следом за их спутниками. Лица наискось пересекающих полотно нищих-слепцов нечеловечески уродливы и при этом реальны. Взгляд зрителя, словно обгоняя их, перескакивая с одной фигуры на другую, улавливает их последовательное изменение — от тупости и животной плотоядности через алчность, хитрость и злобу к стремительно нарастающей осмысленности, а вместе с ней и отвратительному духовному уродству обезображенных лиц. И чем дальше, тем очевиднее духовная



слепота, берущая верх над физической. Духовные язвы приобретают все более широкий, уже общечеловеческий характер.

Но когда к элементарному разбою прибавлялись представления о борьбе за чьи-то права и свободу разбой начинал восприниматься как благородное дело. Так, горец-разбойник Роберт Макгрегор (1671–1734) заслужил репутацию шотландского Робин Гуда. Вальтер Скотт написал роман «Роб Рой» — Рыжий Роб. Таким именем часто подписывался Макгрегор, у которого были темно-рыжие волосы.

В XVII–XVIII в. на дорогах Англии появилось так много тех, кто грабил путников, что даже возник термин «разбойники с большой дороги» (англ. *highwayman*), обозначавших целые банды воров и убийц. Конечно, и в более ранний период английские дороги не были безопасными, однако, с появлением новых дорог, ростом числа путешественников и постоянных дворов открывали конным бандам широкие возможности для захвата богатой добычи. Бандиты часто вступали в сговор с содержателями постоянных дворов. Их требование — «кошелек или жизнь» — на самом деле звучало куда менее романтично, чем изображается в романах. Страх быть опознанными и жестоко наказанными властями заставлял бандитов убивать свои жертвы.

Нормандец Клод Дюваль приехал в Англию после реставрации Стюартов. Он прославился дерзкими ограблениями, равно как и своими любовными похождениями. Дюваль был казнен в 1670 году. Хотя кто-то из разбойников удостоился романтического ореола, возможно, перешедшего от Робина Гуда. Это, например, были Быстрый Ник Левисон, повешенный в Йорке в 1684 году, Дик Терпин (1705–1739) и Джек Шеппард (1702–1724). Своими действиями банды создавали серьезную угрозу безопасности населения, а после того, как в середине XVIII в. они стали орудовать в центре Лондона даже при свете дня, власти приняли самые решительные меры по их искоренению. Благодаря этому к началу следующего столетия разбойники с большой дороги практически исчезли.

К числу наиболее опасных дорог Средневековья и Нового времени можно было отнести пути через самые бедные районы Европы — Южную Италию, Сицилию. Там особенно сильна была организованная преступность. Даже в конце XVIII в. путешествие на Сицилию было связано со столь серьезной опасностью, что путешественники заранее составляли завещание и делали необходимые распоряжения на случай своей гибели.

Андалузский город Ронда прославился разбойниками, или «бандолеро», которых считали испанскими Робин Гудами. В Ронде и ее окрест-

ностях разбойники находили приют в горах и ущельях. В XVIII — начале XX вв. это явление носило массовый характер. Ронда стала родиной таких знаменитых разбойников, как Хосе Мария эль Темпранильо, Флорес Арроча и «Пасос Ларгос» («Длинные Шаги»). Последний, проведя в тюрьме 16 лет, в 1932 году он был амнистирован республиканским правительством «по состоянию здоровья» и за примерное поведение в заточении. Выйдя на свободу, 62-летний разбойник со «слабым» здоровьем вновь ушел в леса, чтобы заняться любимым делом, и был убит в перестрелке с Гражданской гвардией два года спустя. Для Ронды и ее жителей эпоха бандольеро оказалась настолько романтизированной, что в городе был построен специальный музей, отображающий быт и обычаи разбойников, а также собравший коллекцию оружия и утвари бандольеро.

Часто активность разбойников с большой дороги расцветала одновременно с взлетом революционной активности масс. В бурную эпоху революции и империи Наполеона в конце XVIII — начале XIX в. во Франции повсюду хозяйничали молодцы больших дорог<sup>1</sup>.

Да и в центре Европейского континента на дорогах спокойно не было. Множество легенд распространено в Чехии о Вацлаве Бабинском (1796–1879), который организовал небольшую банду разбойников, грабившую проезжих. Бабинский был обвинен в двенадцати преступлениях, но доказать судьям удалось лишь шесть из них. Он был приговорен к двадцати годам заключения в тюрьме со строгим режимом и отбывал наказание в крепости Шпилберк.

Известный разбойник, уроженец Литинского уезда Кармелюк, в семнадцатилетнем возрасте был взят для услуг в помещичий двор. Но в 1812 году за какую-то провинность сдан помещиком в солдаты, откуда дезертировал. Кармелюк стал вором, неоднократно судим, наказываем кнутом и ссылаем в Сибирь на каторгу, но всякий раз бежал и во главе шайки разбойников наводил ужас на Подолию. В 1835 году его убили выстрелом из ружья. В Крыму достаточно много мест, топонимически восходящих к имени разбойника Алима, крымского «робингуда». Алимова балка — одна из балок и оврагов, расположенных недалеко от пещерного монастыря Качи-Кальон, вмещает в себя целый комплекс исторических памятков. Хотя в большей части мест, названных в его честь, разбойник мог вообще не бывать. Но есть даже несколько Алимовых пещер, где якобы разбойник прятал свои сокоро-

---

<sup>1</sup> См.: Мамичев Д.А. Преступники и преступления с древности до наших дней. Гангстеры. Разбойники. Бандиты. Донецк: Сталкер, 1997.

вища. Одна из них, расположенная в Алимовой балке, сейчас завалена камнями. Там же расположен и грот Алима, где, по легенде, разбойник часто ночевал со своей бандой.

Что касается Руси, то разбой на путях и на волоках упомянут Ибн Рустом<sup>1</sup> в начале X в. и знаменитым путешественником Ибн Фадланом в 921–922 гг.<sup>2</sup> Вероятно, договор 911 года в статье, следующей за статьей о краже и грабеже, зафиксировал именно состав разбоя: «О сем, аще кто от хрестьянъ или от Руси мученья образом искусь творити, и насильемъ яве возметь что любо дружне, да въспятить троиче»<sup>3</sup>. Объект данного преступления — отношения собственности, нарушаемые особо опасным для жизни и здоровья человека способом. Как и сейчас, так и в Древней Руси, по крайней мере, в цитированной статье договора 911 года, разбой понимался как двухобъектное преступление, которое посягает:

- а) на конкретную форму собственности;
- б) на здоровье лица, подвергшегося нападению.

Об увеличении их разбойников численности во времена Владимира записал в Повести временных лет Нестор (996)<sup>4</sup>. В Никоновской летописи 1008 года содержится рассказ о некоем разбойнике Могуते: «Въ лето 6516... изымаша хитростию некоего славнаго разбойника, нарицаемого Могута; и егда ста предъ Володимеромъ, въскрича зело, и многы слезы испущая из очию, сице глаголя: «поручника ти по себе даю, о Владимире, Господа Бога и пречистую его мать Богородицу, яко отныне никакоже не сътворю зла предъ Богомъ и предъ человекомъ, но да буду в покаянии вся дни живота моего. Слышавъ же сия, Владимиръ умилися душею и сердцемъ, и посла его ко отцю своему, митрополиту Ивану, да пребываетъ никогда же исходя из дому его. Могута же заповедь храня, никакоже исхожаше изъ дома митрополича...»<sup>5</sup>. Далее лето-

---

<sup>1</sup> Известия о Хозарах, Бургасах, Болгарах, Мадьярах, Славянах и Руссах Абу-Али Ахмеда бен Омар Ибн-Даста, неизвестного доселе арабского писателя начала X века, по рукописи Британского Музея / пер. Д.А. Хвольсона. СПб., 1869. С. 39.

<sup>2</sup> Петров И.В. Формы хищения имущества в Древней Руси: разбой (X — начало XI в.) // Современные наукоемкие технологии. 2012. № 12. С. 44–46.

<sup>3</sup> Повесть временных лет / подготовка текста, пер., статьи и комментарии Д.С. Лихачева; под ред. В.П. Адриановой-Перетц. 3-е изд. СПб.: Наука, 2007. С. 18.

<sup>4</sup> Там же. С. 56.

<sup>5</sup> Летописный сборник, именуемый Патриаршей или Никоновской летописью // Полное собрание русских летописей. Том IX. М.: Языки русской культуры, 2000. С. 69.



на становище Кудеяра, которое располагалось за «Половецким урочищем», километрах в двух от села. Кудеяр, подобно Соловью-разбойнику, сидел на дубах и высматривал проезжающих по Смоленской дороге купцов. «За бедных, рассказывают, был. Кладов в кургане много зарыл. Богатырем был. Со своими дружками аж до Угры топорами перекидывался»<sup>1</sup>. Мотив перебрасывания топора на большие расстояния указывает на древность предания. Такие предания на Смоленщине — не редкость. Отмечается и известная закономерность в их географии: они были большей частью известны в тех местах, где, по рассказам, пролегли разбойничьи пути. Сохранились упоминания, как следы некогда бытовавших преданий, о двенадцати богатырях братьях-разбойниках, с которыми связывают происхождение курганов по берегам Угры. Собираательно они ассоциируются с Кудеяром, одно имя которого приводит людей в трепет. Это и сделало его символом зловещей силы.

Не меньшую известность, чем Кудеяр, получил Соловей-Разбойник. Возможно, под маской этого мифологического персонажа скрывается реальный человек. И даже, может быть, он принадлежал к знати, был князем, проживавшим на острове на территории современного села Зазимье Броварского района Киевской области. Село находится в 10–15 км от Киева, на берегу Десны. Сейчас Десна находится в 3 км от села. Но в прошлом мимо села в древние времена шла дорога на Киев из Остра по Десне и суше, то была дорога вообще из всей северной Руси. Не исключено, что этот князь брал дань у путешественников по дороге. Из-за постоянных разбоев Соловья «прямоезжая дорожка» в «Киев-град» пришла в запустение — «заколodelа», «замуравлена», выросла, то есть на дороге трава, «заросла она лесами Брынскими» (Брянскими), и путники вынуждены были объезжать эти места стороной. Кроме того, киевскому князю хотелось монополии на дань, то он отправил разобраться с Соловьем-разбойником рать Ильи Муромца. Влево от Хотынца лежит село с былинным названием Девять Дубов. Предание говорит, что именно здесь знаменитый богатырь Илья Муромец сразился с Соловьем-Разбойником и победил его. Древний тракт, проходивший в этих местах, в самом деле привлекал к себе внимание грабителей. С вершин деревьев им хорошо была видна вся дорога и путники на ней. Свистом они могли оповещать друг друга не

---

<sup>1</sup> Цит. по: *Кошелев Я.Р.* Социальные мотивы в фольклоре Смоленской деревни (Предания о «благородных» разбойниках) / Основные категории крестьян в период позднего феодализма (XVII — первая половина XIX вв.). Межвуз. сборн. научн. трудов. Смоленск: Изд-во СГПИ, 1985. С. 113–114.

только о появлении проезжих, но и том, какой интерес для них они представляли.

Составитель сборника обычаев, обрядов, преданий, суеверий и поэзии русского народа Михаил Забылин писал: «...когда во времена св. Ольги и св. Владимира, Христианская вера проникла в Россию, то она не повсюду и не сейчас подавила славянское язычество, что видим из борьбы Ильи Муромца с Соловьем-разбойником, который, по сказаниям, был никто иной, как беглый жрец, скрывавшийся в лесах, что и могло случиться со многими жрецами и идолопоклонниками, державшимися упорно своего язычества и бежавшими от преследования...»<sup>1</sup>.

В XVII столетии образ Соловья-разбойника уже совершенно лишен каких-бы то ни было зооморфных черт, что видно из произведений русского декоративно-прикладного искусства. Получили распространение изразцы с его изображением верхом на коне, как терракотовые, так и покрытые глазурью (муравленые и многоцветные). Этот образ встречается в лубочной культуре, например, на коне с копьём наперевес в виде типичного польского шляхтича. Что позволяет говорить о том, что в Соловье-разбойнике воплотился образ врага Руси в конкретный исторический период.

Есть легенды о кладах, награбленных разбойником Малеем и спрятанных на южной околице Чернигова в лесном урочище, которое носит его имя. В Малеевом рву, между вековыми дубами и кустами орешника, в склонах Болдиных гор таятся входы в пещеры. Свои трофеи разбойник Малей добывал на старой Киевской дороге, проходившей во времена Древней Руси по правому берегу Десны через нынешние села Павловка, Киенка, Шестовица, Слабип, Козероги, Смолин, Гнилуша, Максим и далее до Днепра напротив Вышгорода, где была паромная переправа на другой берег реки. По дороге, проторенной через дремучие леса из Чернигова на Киев, двигался разный люд: брели пешком паломники в Киево-Печерскую лавру замаливать свои грехи, по делам княжеским скакали во весь опор дружинники на своих резвых скакунах, тащились конные обозы купцов, груженные разными товарами. Людной была эта старая дорога из стольного града земли Черниговской в столицу — мать городов русских. И было чем поживиться разбойнику Малеему на этом пути, когда перенимал он купцов. Считается, что грабитель пропускать мимо паломников с их бедными котомками, а от проезжав-

---

<sup>1</sup> *Забылин М.* Русский народ его обычаи, обряды, предания, суеверия и поэзия. М., 1880 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.upyr.net/blog/zabylin-1180/>

ших по дороге дружинников держался подальше, чтобы не снесли ему голову опытные воины<sup>1</sup>.

При князе Иване Калите Хомутовский тракт, соединявший Юрьев-Польской с Москвой был довольно-таки бойкой дорогой. По ней перевозились разные товары, что привлекало разбойников и грабителей. Многие ездоки вместе с товарами теряли и свои жизни. Посему, в целях безопасности движения по дороге Иван Калита назначает в указанном селе и на других участках «Хомутовки» приставов. Княжеское повеление не охладило пыла разбойников. Даже сам князь не отваживался ездить по этой дороге<sup>2</sup>.

Великий князь московский Иван Васильевич в грамоте от 2 марта 1542 г. предоставил вятчанам (т.е. жителям Вятки) «губное право» — право суда и расправы над пойманными разбойниками. В XVII в. писцовыми книгами отмечаются такие причины «запустения тягла», как «стал безвестно», «умер», «взят в солдаты», «ходит по миру Христовым именем», а наряду с этим — «убит разбойниками». Сохранилось много административно-распорядительных актов XVII в. о преследовании разбойников в разных местах, особенно на востоке России<sup>3</sup>.

Свои разбойники хозяйничали в древности и на дорогах Востока. Источники называют имена китайских разбойников, например, Дао Чжэ, по преданию, убивавшего людей и съедавшего печень убитых. Но и наказание было весьма суровым. В Древнем Китае за грабеж на дороге разбойникам отрезали нос.

С освоением Америки лихие люди стали проникать на неизведанные дороги дикого Запада. Билли Кид, или Крошка Билли. Такое прозвище носил знаменитый на Среднем Западе разбойник и убийца Уильям Г. Бонни (1859–1881). Оно было дано ему за тщедушное телосложение и детское выражение лица. Первое свое убийство он совершил в двенадцатилетнем возрасте, а всего, по его словам, он убил (исключая из этого числа индейцев, которых он за людей не считал) 21 человека — как раз по количеству прожитых им лет. В конце концов, его застрелил долгое время охотившийся за ним шериф Пэт Гарретт, впоследствии издавший книгу «Правдивое жизнеописание Билли Кида». Этим Гарретт открыл

---

<sup>1</sup> Клад разбойника Маляя [Электронный ресурс]. URL: <http://klads.org/klad-razbojnika-maleya>

<sup>2</sup> Лисовая В.Н. Щелковская земля. Дороги [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bogorodsk-noginsk.ru/schelkovo/lisovaya.html>

<sup>3</sup> См.: Пиджаренко А.М. История и тайны уголовного и политического сыска. Киев: Юринформ, 1994.



Чарльз Е. Болтон —  
«Черный Барт»

начало серии различных художественных произведений, в том числе баллад и кинофильмов, посвященных преступным деяниям этого головореза.

Освоение Дикого Запада было процессом, в котором переплелись и человеческие мечты, и отвага, и жадности, и подлость. Все эти качества воплощались иногда в одном человеке, например, избравшем промысел грабителя дилижансов. Одним из самых знаменитых грабителей был «Черный Барт», так звали и знаменитого английского

пирата XVII в., рассчитывавший свои ограбления до минуты и сосредоточившийся не на собственности пассажиров, а содержимом «железных ящиков», являвшихся примитивными сейфами. Первое ограбление он совершил в июле 1875 г. Настоящее имя этого грабителя дилижансов было Чарльз Е. Болтон (Болз). Жил он в Сан-Франциско, представляясь то отставным горным инженером, то отставным сержантом и участник Гражданской войны. Соседи считали его добропорядочным и состоятельным джентльменом, на дорогах же он проявлял совсем другие качества, но ни разу умудряясь никого не убить. «Черный Барт» оставался неуловимым, за его голову была назначена награда в 800 долларов. Любопытно, что у этого грабителя не было лошади, он не умел ездить верхом под видом пассажира и пользовался дилижансом, подыскивая места для грабежа. Кроме того, «Черный Барт» любил поэзию, порой оставлял на месте ограблений листки с собственными сочинениями:

Вот я лежу среди камней, ожидая,  
Когда придет утро. Что оно принесет мне?  
Может быть удачу, может быть — нет.  
Но всегда — это невероятная скука!  
Так пусть случиться, чему суждено.  
Бывали времена и похуже.  
И если в этом дилижансе окажутся деньги,  
Они пополнят мой пустой кошелек<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Цит. по: Морозов А. История дилижанса [Электронный ресурс]. URL: <http://www.internetwars.ru/Alexandr/Stagecoach/Stagecoach.htm>



Во время последнего ограбления Барт был ранен в руку. Он сумел бежать, но на месте преступления обронил свой носовой платок с личными инициалами и меткой «Сан-Франциско», что и привело детективов в дом Болтона. Когда же выяснилось, что знаменитый обрез, с которым он ходил на грабежи, был настолько старым и ржавым, что не мог стрелять, и что грабитель даже не считал нужным заложить патроны в ствол, а также, что ограбления не повлекли за собой жертв, ему дали всего шесть лет заключения, которые он послушно отсидел в тюрьме Сент-Квентин. Выйдя из тюрьмы, он тихо, без приключений закончил свою жизнь.

Жизнь многих таких разбойников была положена в основу романов о покорении западных земель. В вестерне американского писателя, наиболее знаменитого и плодовитого автора вестернов Луиса Ламура (1908–1988) «Лихие люди западных дорог» рассказывается об отважном ковбое Хопалонге Кэссиди, который всегда готов рискнуть ради прибыльной работы и никогда не откажется помочь друзьям. В романе рассказано, как, взявшись в одиночку перевезти крупную сумму денег на Запад для Дика Джордана, Кэссиди справляется с этим нелегким заданием. В первый же день его пытались ограбить трое чужаков, за что двое поплатились жизнью, а третий — сломанной челюстью<sup>1</sup>.

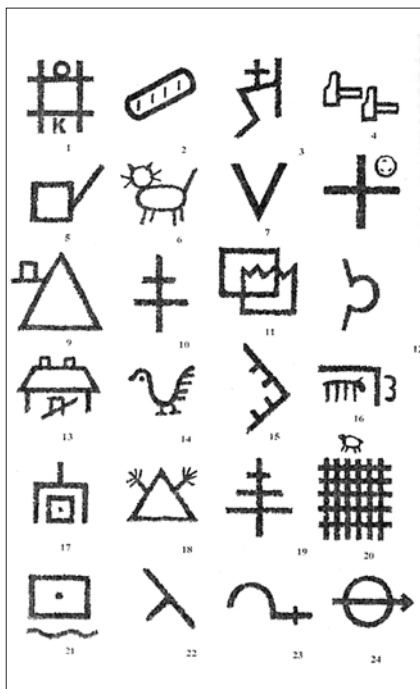
Бывают большие разбойники с больших дорог, а бывают и мелкие воришки, бродяги и нищие, промышляющие на маленьких улочках. В своей энциклопедии знаков и символов Джон Фоли приводит набор знаков, которые эти мелкие криминальные элементы наносят мелом на столбы ворот в качестве предупреждения или, наоборот, рекомендации своим собратьям по бродячей жизни, которых в Англии называют «рыцарями дорог» или «инспекторами милевых столбов»<sup>2</sup>:

1. На этой улице хорошо подают.
2. Здесь хорошая пища (Франция).
3. За работу дают еду.
4. За работу дают деньги (Франция).
5. В этом городке продается спиртное.
6. В доме добросердечная женщина.
7. Если болен — о тебе здесь позаботятся.
8. Доктор не берет деньги.
9. Здесь богатые люди.
10. Религиозный человек, с мягким сердцем (Британия).

---

<sup>1</sup> См.: *Ламур Л.* Лихие люди западных дорог. М.: Центрполиграф, 2001.

<sup>2</sup> См.: *Фоли Дж.* Энциклопедия знаков и символов. М.: Вече, 1997. С. 242–243.



11. Трусоватый хозяин: денег даст, чтобы отделаться.
12. Владелец находится дома.
13. Дом хорошо охраняется.
14. Здесь поднимают тревогу (Франция).
15. Злая собака (Британия).
16. Здесь три собаки: будь осторожен.
17. Опасное соседство.
18. Здесь человек с ружьем.
19. Здесь живет полицейский.
20. Эта тюрьма грязная.
21. Опасная для питья вода.
22. Здесь плохо (Британия).
23. Стой.
24. Иди.

Фоли утверждает, что такие знаки встречались во второй половине XX в. на дорогах Британии, Франции и Северной Америки.

Но это не означает, что в других регионах отсутствует собственная, отвечающая местным традициям система сигнальных кодов, тайных иероглифов, начертанных на домах, столбах, деревьях с целью передачи соответственной информации «коллегам» — нищим, преступникам. Такую систему даже называют «красноречивой дорогой». Подобные знаки вполне можно принять за детские рисунки и каракули, не догадываясь об их криминальном смысле.

В XX столетии дороги изменились кардинально. Многим криминально настроенным личностям уже невозможно было развернуться на новых технологичных трассах. И хотя преступный промысел на дорогах не исчез, он переместился со скоростных магистралей на сельские дороги и в безлюдные зоны. А на современные автотрассы пришли другие искатели приключений, любители скорости и острых ощущений. На общественных дорогах в разных городах и странах обыденным событием стал стрит-рейсинг (англ. *street racing* — уличные гонки). Такие гонки могут быть узаконенными или нет, организованными или спонтанными, но все равно они будут вызывать опасение тех граждан, которые видят в них потенциальную опасность для других участников

дорожного движения, несмотря на то, что гонки проводятся, как правило, в ночное время и на пустынных дорогах. Сложно просчитываются и правовые последствия в результате инцидентов с участием стритрейсеров.

Есть и еще один сюжет, связанный с образом разбойника с большой дороги. Говорят, что в древности поэтов называли не иначе как разбойниками с большой дороги (лат. *perditus latro*), потому как они не чуждались заимствования сюжетов и рифм у своих коллег. Не стоит удивляться, что многие писатели и в последующие эпоху самым активным образом заимствовали фабулы своих произведений у античных поэтов.

## Заключение

Алиса: Скажите пожалуйста, куда мне отсюда идти?

Чеширский Кот: А куда ты хочешь попасть?

Алиса: Мне все равно...

Чеширский Кот: Тогда все равно, куда и идти.

Алиса: ...Только бы прийти куда-нибудь .

Чеширский Кот: Куда-нибудь ты обязательно попадешь, нужно только достаточно долго идти.

*Льюис Кэрролл*

Вопрос Алисы и знаменитый ответ Чеширского Кота американский логик, философ и математик Джон Кемени поставил эпиграфом к главе о науке и нравственных ценностях в книге «Философ смотрит на науку»<sup>1</sup>, в которой каждой главе предпослан эпиграф из произведения Льюиса Кэрролла. Ответ Кота исключительно точно выражает извечный конфликт между наукой и этикой. Как указывает Кемени, наука не может сказать нам, в каком направлении следует идти, однако, после того как решение будет принято, она может указать наилучший путь к достижению цели. Но не только наука, а часто и жизненная практика, даже руководимая здравым смыслом, не может служить основанием для выбора пути.

И вот здесь людям в их повседневной жизни могут пригодиться знания из области семантики дороги. Почему в начале XXI столетия оказалось востребованной процедура расшифровки смыслов древних символов дорог? Человек давно стал обитателем городов. С молоком матери он впитывает дух города и правила поведения в городе, в том числе на городских дорогах. Да и вне города люди уже давно чувствуют себя хозяевами автотрасс. При этом далеко не у всех исчезло ощущение собственной незащищенности перед стремительным движением всего, относящегося к дороге.

---

<sup>1</sup> См.: *Kemeny J.G. A Philosopher Looks at Science. Princeton, New Jersey: VanNostrand, 1959.*

Более того, в XXI столетие человечество вошло отягощенное грузом многочисленных страхов, к которым относятся и фобии, связанные с дорогами. Это: агирофобия — боязнь улиц, пересекать улицу; амаксифобия (моторофобия) — боязнь управлять автомобилем, боязнь автомобилей; амбулофобия (базофобия, базифобия) — боязнь ходить пешком; гамаксифобия — боязнь колесного транспорта; гефирофобия — боязнь мостов; годофобия — боязнь путешествовать; дромофобия — боязнь уличного движения; исидеродромофобия — боязнь дорожной колеи, путей. Преодолеть страх можно только, поняв его происхождение.

Так как происхождение различных атрибутов дороги уходит в весьма давние времена, когда изобретателями руководили не только технологические соображения, но и знания, основанные на понимании мира знаков и символов, то погружение в этот мир оказывается вполне разумным.

Закономерно, что к образу дороги неоднократно обращались выдающиеся писатели, музыканты, кинематографисты. Мотив дороги пронизывает все значительные произведения мировой литературы, поскольку образ дороги — традиционный символ жизненного пути. «Размышления об истинном пути» — авторский сборник афоризмов Франца Кафки 1913 года. Первый среди этих афоризмов звучит так: «Истинный путь идет по канату, который натянут не высоко, а над самой землей. Он предназначен, кажется, больше для того, чтобы об него спотыкаться, чем для того, чтобы идти по нему»<sup>1</sup>. Именно такую путь-дорогу мы видим у Николая Гоголя, Николая Некрасова, Льва Толстого, Марка Твена, Александра Блока<sup>2</sup>, Джека Керуака, Кормака Маккарти и многих других. Кто-то из них имел самое прямое отношение к строительству дорог. Выдающийся русский писатель Вячеслав Шишков был не только литератором, но и талантливым инженером. Разработанный на его изысканиях проект лег в основу создания современного Чуйского тракта — главной дороги Алтая. Названная именем Шишкова улица в Бийске плавно перетекает в его творение — Чуйский тракт.

Обращение к образу дороги может служить своеобразным камертоном эпохи. В разных странах, с непохожими культурными традициями в середине с удивительной синхронностью 1950-х гг. появляются ге-

---

<sup>1</sup> URL: <http://ru.wikiquote.org/wiki>

<sup>2</sup> См.: *Максимов Д.Е.* Идея пути в поэтическом сознании Ал. Блока // Блоковский сборник. II. Труды Второй науч. конф., посвященной изучению жизни и творчества А.А. Блока. Тарту: Тартуский государственный университет, 1972

ниальные произведения, в названиях которых звучит слово «дорога», но все они раскрывают мотивы поведения своих героев и особенности их дорог одновременно и похожие, и не похожие. Это можно считать ответом на те искания, которые смог позволить себе человек через десять лет после Второй мировой войны, когда забылись военные дороги теми, кто шел по ним, а также теми, кто ожидал своих близких с войны. Новая дорога была дорогой к себе у Федерико Феллини, Сатъяджита Рая, Джека Керуака, Владимира Высоцкого<sup>1</sup>.

В 1954 году на экраны выходит фильм Феллини «Дорога» о нечеловеческой жестокости и человеческом страдании, о непростых отношениях немножко сумасшедшей, немножко святой, взъерошенной, смешной, неуклюжей и нежной Джельсомины и мрачного, массивного, грубого и звероподобного Дзампано, лента совершенно чуждых друг другу о женщины и мужчины, но волею судеб, неизвестно почему, оказавшихся вместе на одной дороге. Любопытно, что идея фильма пришла к авторам сценария Туллио Пинелли и Федерико Феллини во время работы над картиной «Белый шейх», но тогда это была история рыцаря, странствующего по средневековой Италии. В фильме показано, что времена изменились, а суть человека на дороге осталась почти средневековой.

В следующем, 1955 году при финансовой поддержке правительства Западной Бенгалии по одноименному во многом автобиографическому роману Бибхутибхушана Бандьопадхья снимается лента «Песнь дороги» о каждодневной борьбе за выживание и постепенном упадке бедной семьи, живущей в бенгальской деревне. Отец, начинающий писатель, отправляется в город на заработки, оставив жену заботиться о детях и престарелой тетушке. Через натиск постоянных нападков соседей, нищеты и необходимости искать пропитание зрителю показана истинная красота человеческого быта, семейных традиций и любви к природе. При содействии Джавахарлала Неру фильм был показан на Каннском кинофестивале 1956 года, где он был встречен овациями, восторженными отзывами критиков, в их числе влиятельного французского критика Андре Базена, и удостоен приза «Лучший человеческий документ года».

---

<sup>1</sup> Премия «Своя Колея» была учреждена в 1997 году Благотворительным Фондом Владимира Высоцкого, Министерством культуры Российской Федерации и Комитетом по культуре г. Москвы. Премия вручается ежегодно (за прошедший год) в канун дня рождения Владимира Высоцкого — 25 января. Вручается людям, которые не изменяют своим убеждениям, кому сегодня, возможно, захотел бы посвятить песню Высоцкий, людям, чья жизнь и творчество созвучны темам его поэзии.

Любопытно, что даже роман Керуака «В дороге» (англ. «*On the Road*», 1957) напоминает небольшой отрезок дороги — рукопись представляет собой один свиток длиной 36 м: заканчивая машинописную страницу, автор приклеивал ее скотчем к предыдущей. Даже чтение такой рукописи представляло собой своеобразный вариант романа путешествия, странствия и в результате постижения себя.

Почему в мировой культуре с тех пор не было проявления столь мощной потребности обращения к идеям и символам дороги? Может быть, одной из причин стало то, что в самом начале 1960-х гг. открылась новая дорога — дорога в космос. И хотя на дороги на далеких планетах переносились земные характеристики («На пыльных тропинках далеких планет останутся наши следы»), эти дороги были так далеки и так заманчивы, что земные маршруты со своими радостями и неприятностями постепенно потеряли семантическую заостренность. Кроме того, постепенно происходило обустройство дорожной сети, приключений на дороге, встреч с разбойниками большой дороги становилось все меньше.

Долгие годы и даже столетия состояние дороги служило одним из самых простых и вместе с тем надежных индикаторов эффективности государственной политики. Но постепенно дорога выходит за рамки индикатора эффективности социально-экономической политики государств, поскольку даже менее развитые страны, благодаря совершенствованию технологий дорожного строительства, вполне могут позволить обустраивать важнейшие трассы.

При этом семиосфера дороги продолжила наполняться новыми образами и их новыми смыслами, сравнение которых позволяло находить параллели и расхождения в методах и средствах обустройства не дороги, а государства, его взаимодействия с гражданским обществом и совместного поиска будущего страны. По мнению О. Маслова и А. Прудника, «использование символа „тупик“ является наиболее естественным, причем не столько для экспертов, использующих данный символ, сколько для потребителей информации. Используя символ „лабиринт“, интеллектual попадает в некий вакуум. С одной стороны „лабиринт“ — это символ поиска. Лабиринт состоит из множества тупиков, но в нем есть и выход. Человек, попав в один тупик, возвращается в исходную точку и продолжает поиск, потому что у него находящегося в лабиринте есть цель и эта цель — выход из лабиринта... Символ „тупик“, как это ни покажется парадоксальным, непосредственно связан с символом „революция“, а символ „лабиринт“ — с символом „эволюция“. Русский человек, попав в тупик, скорее всего, не будет

блуждать в поисках выхода — тупик не имеет выхода, он безальтернативен. Логика тупика такова, что он сам принимается как данность и становится смыслом, в тупике обустроиваются»<sup>1</sup>. Подобная ситуация времен становления Советской власти ярко представлена в романе Викентия Вересаева с символическим названием «В тупике»<sup>2</sup>.

А вот Николай Злобин, много лет живущий и работающий в США, в своей книге «Америка... Живут же люди!» называет тупик мечтой американца<sup>3</sup>. Он пишет об этой особенности американских пригородов, подчеркивая, что в Соединенных Штатах ее называют французским словом *cul-de-sac*, что означает «дно сумки». Количество тупиков в этой стране росло по мере роста автомобильного движения. Такая планировка помогала снизить объем автомобильного трафика на тупиковых улицах, эффективнее использовать пространство, избежать необходимости устройства перекрестков. Поэтому жизнь на таких улицах стала безопаснее и комфортнее. И как следствие, в среднем дома там стоят на 25–30% дороже, чем дома на главной или сквозной улице<sup>4</sup>. Учитывая, что американский социальный опыт обгоняет не только российский, но и большинства других стран не надо впадать в отчаяние от нахождения в тупике. Наверняка, в этом состоянии обнаружатся свои плюсы.

В условиях глобальных перемен неизбежно происходит сближение дорог по их техническим характеристикам. Однако по-прежнему богатейший набор символов дороги позволяет в этом глобализируемом мире выделять локальные черты любого развития, осмысливаемого в метафорах пути. Символизм дороги все более сосредотачивается на раскрытии особенностей уже на национальной идентификации, поддержание которой предполагает связь между частями государства, а идентификации локальной. Путешествующий по всему миру на мотоцикле обладатель премий «Грэмми», «Оскар» и «Золотой глобус» музыкант Дэвид Бирн, говоря о такой идентификации, отмечает, что «несмотря на суровые зимы, улицы Берлина в большинстве своем ровные и лишены ненужных препятствий... Можно предположить, что с помощью гладких дорог немцы разглядели и психологические ухабы своей

---

<sup>1</sup> Маслов О.Ю., Прудник А.В. Символы и знаки XXI века. Ч. 2: Тупик и лабиринт // Еженедельное независимое аналитическое обозрение. 2006. 25 окт. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.polit.nnov.ru/2006/10/25/symboltwo>

<sup>2</sup> См.: Вересаев В.В. Сочинения в четырех томах. Т. I. Повести. В тупике: Роман. М.: Правда, 1990.

<sup>3</sup> Злобин Н.В. Америка... Живут же люди! М.: Эксмо, 2013. С. 201.

<sup>4</sup> Там же. С. 202.



повседневной жизни. Если улицы Нью-Йорка заметно коварнее и заковыристее (ну, не считая банковской части Манхэттена), то здешние дороги «сидят» на прозаке: они цивилизованы, но выглядят намного невзрачнее»<sup>1</sup>.

Современная локальная идентификация опускается с регионального и городского уровней, на уровень улицы. Именно улица как особый тип дороги оказывается стержнем новых идентификационных процедур. Для человека, точно также как для котенка Василия с воронежской улицы Лизюкова<sup>2</sup>, возврат к себе самому на свою улицу становится возможным после «примерки» других идентичностей.

В условиях глобализации, формирования глобального социума многие из таких идентичностей далеки от моделей, существующих в национальной культуре, а проявляются в субкультурном ракурсе. Практически для всех субкультур общим может служить культ дороги и других пространств перехода<sup>3</sup>.

Обретение смысла культа путешествий происходило на фоне отторжения необходимости вынужденной миграции, когда идея состояла не в движении по дороге, а в достижении цели. Предпосылки культа самой дороги начали формироваться еще в межвоенный период, что можно почувствовать по настроениям и поведению представителей «потерянного поколения». Но после Второй мировой войны сначала в культуре битников, а затем в хип-культуре ретрасса обретает контуры самоцели для стремящихся выйти на нее и не расставаться с ней. Все это прояв-



Памятник котенку с улицы Лизюкова в Воронеже

<sup>1</sup> Бирн Д. Записки велосипедиста. СПб.: Амфора, 2009. С. 64.

<sup>2</sup> «Котенок с улицы Лизюкова» — рисованный мультфильм, созданный в 1988 году на киностудии «Союзмультфильм» (реж. В. Котеночкин, автор сценария В. Злотников). В 1992 году ВТПО «Киноцентр» выпустило детскую книгу по мультфильму «Котенок с улицы Лизюкова», расширившую популярность героя.

<sup>3</sup> См.: Щепанская Т.Б. Система: тексты и традиции субкультуры. М.: ОГИ, 2004.

лялось в многочисленных вариантах путешествия автостопом, в коллективных поездках фанатов в другие города и страны вслед за любимой командой или исполнителем, в выполнении волонтерских миссий в отдаленных уголках планеты и пр.

Культ дороги воплотился не только в реальных, но и в виртуальных путешествиях. Это могли быть последствия увлечением книгами Дж. Р. Толкиена «Хоббит, или Путешествие Бильбо Бэггинса туда и обратно» и трилогии о «кольце Всевластия», в которых дорога предстает как школа жизни и постоянно экзаменует героев на способность преодолевать и ее, и самих себя. Неслучайно произведения Толкиена легли в сюжетную основу многих ролевых игр. Гигантский простор для путешествий открыл мир компьютерных игр. Свой вариант мифологемы дороги выработали хакеры, субкультурным установкам которых отвечает представление о беспрепятственной свободе странствий по электронным сетям. Кроме того, матрица дороги просматривается в мифологии наркотического поведения, когда ощущения после принятия наркотика, как правило, марихуаны описывается в образах пути (англ. *trip* — путь, путешествие). Это отражает уход, отрыв от реальности.

Дорога — место встреч и прощаний. Для этого существуют особые места — пространства перехода, пересечения направлений движения. Эти же функции выполняют средства общественного транспорта и его остановки. Отсюда понятно, почему все такие пространства выступают как центры сбора членов субкультурных групп. Одно из центральных мест здесь принадлежит клубным площадкам, которые выражают логику дороги в своих названиях. В Москве это: «Runway», «Зона», «Арка», «На лестнице», «Крыша мира», «Третий путь», «Найтбас», «Раздевалка», «Шоссе», «Самолет», «Байконур», «Космодром». В Санкт-Петербурге — «Аэропорт», «Трамвай», «Туннель», «Трюм», «Цепеллин».

Когда клубное пространство становится тесным или почему-то некомфортным, то активность участников действий, организуемый экстрим-культурными группами, легко выплескивается на улицу, в вагоны метро, подземные переходы. Так называемые стритовые тусовки (от англ. *street* — улица) — собрания на улице, тусовки в подземных переходах стали яркими явлениями не только крупных городов, но и курортных мест разных стран. Известны такие тусовочные площадки, как тусовка в Ялте у памятника Ленину, тусовка на «Примаке» — Приморском бульваре в Севастополе; «Труба» — тусовка в переходе под Трубной площадью в Москве; питерская тусовка в переходе под Невским проспектом и подземная тусовка в Киеве. Собирается тусовка и в одном из вагонов на кольцевой линии Московского метрополитена.

Образ дороги стал знаковым и в рок-культуре. «Трасса Е-95» — так назвалась одна из песен рок-группы «Алиса» из альбома «Дурень» (1997). В то время, когда писалась песня, обозначение Е 95 носила магистраль, соединяющая города Москву и Санкт-Петербург. Вскоре после выхода указанного альбома нумерация европейских дорог претерпела изменения, вследствие чего дорога «Киркенес — Ялта», включая участок «Москва — Санкт-Петербург», получила обозначение Е 105<sup>1</sup>.

Находит отклик идея дороги и у молодых художников, далеких от следования канонам академической живописи. В московской галерее «Photohub» центра дизайна «Artplay» была представлена выставка «Путь-дорога», в экспонируемых работах современные художники по заказу госкомпании обыграли одну из двух вечных проблем — проблему дороги — России с помощью занимательных объектов и черного юмора<sup>2</sup>.

То, что молодежная культура является своеобразной трассой, по которой новое поколение каждый раз входит и во взрослую жизнь, и в общее национальное, а сейчас уже глобальное культурное пространство, может служить доказательством превращение дороги одновременно и в базовую социальную практику, и в базовую метафору пространства-жизненного опыта, которые может быть представлен как бесконечный путь, ведущий человека через различные социальные институты со сменой и расширением набора социальных ролей, определяющий каркас его идентичности, представления о своем месте в мире.

Понимание специфики такого каркаса позволяет увидеть жизненную дорогу каждого человека или социальной общности в комплексе многообразных отношений, реализуемых в реальных и гипотетических пространственных полях. Одно из таких полей — семантическое. Оно выступает условной территорией, образованной пространством, временем и индивидуацией поведения социального актора, что каждый раз меняет ее характеристики, как особого места, на котором происходит взаимодействие между людьми и группами. Поэтому в пространство дороги, также как и в течение реки, о чем говорил древнегреческий философ Гераклит, нельзя войти дважды. Вместе с тем, войдя в это пространство, можно попытаться оставить в нем свой след. Афоризм американского эссеиста,

---

<sup>1</sup> Е105 — европейский маршрут, проходящий от Норвегии через Россию до Украины. Трасса проходит по территории Мурманской области, Карелии, Ленинградской, Новгородской, Тверской, Московской, Тульской, Орловской, Курской, Белгородской областей по России, Харьковской, Днепропетровской, Запорожской, Херсонской областей и Крыма по Украине.

<sup>2</sup> Дороги и госзаказ // Коммерсантъ-Власть. 2012. № 50.



Символ форума Interra'2011

был предшественником тропы, которая могла стать дорогой. Чем шире становилась сфера деятельности людей, тем разнообразнее были следы, которые они оставляли. Ими могли стать и реальные следы астронавтов на лунной поверхности, и многочисленные виртуальные следы, оставляемые в информационном пространстве. Символом форума Interra'2011 был выбран след, отпечаток человеческой стопы, собирающий воедино множество разноцветных точек — символ цивилизации в целом. Символ объединения усилий многих, символ множества достижений, шагов, целей, точек устремления, следы которых сливаются в метаобраз — торжествующую симфонию цветов, смыслов и достижений интеллекта.

Дорога столь же реальна, сколь и гипотетична. А в таком условном гипотетическом пространстве все то, что осталось позади, уже растворилось в дымке прошлого, векторы которого никогда больше не сойдутся в точке, с которой можно безболезненно продолжить прерванное движение. Как писал Геннадий Шпаликов:

По несчастью или к счастью,  
Истина проста:  
Никогда не возвращайся  
В прежние места.

Семантика дороги открывает новые возможности расшифровать мифологему пути, в которой всегда дорога и сама устремляется вперед, и призывает всех двигаться по ней в будущее.

---

<sup>1</sup> URL: <http://ru.wikiquote.org/wiki>

*Для заметок*

*Научно-популярное издание*

**Терновая Людмила Олеговна**

**ОТ КАРАВАННОГО ПУТИ ДО ХАЙВЕЯ:  
СЕМАНТИКА ДОРОГИ**

Компьютерная верстка А.Г. Бурмистровой  
Техническое редактирование: Т.Е. Бочарова

Сдано в набор 11.03.2014. Подписано в печать 21.03.2014. Бумага офсетная.  
Печать ризографическая. Усл. печ. л. 16,62. Уч.-изд. л. 17,84.  
Тираж 500. Заказ 30.

Башкирский институт социальных технологий (филиал)  
ОУП ВПО «Академия труда и социальных отношений»  
450054, г. Уфа, пр. Октября, 74/4, оф. 224; тел. (347) 248-43-01  
e-mail: VestnikBist@mail.ru

Отпечатано в типографии БИСТ  
(филиале) ОУП ВПО «АТиСО»