

С КОЛОКОЛЬЦАМИ ДА БУБЕНЦАМИ

Весть. — Калуга. — 2002. — 9 февр.

Дотошные пушкиноведы под- считали, что за свою жизнь поэт проделал путь в 34 тысячи кило- метров. Неустроенные доро- ги не страшили его.

Главный цензурный надсмотр- щик Бенкендорф пенял свое- му поднадзорному: «Что вы веч- но на больших дорогах?»

Поэт признавался, что путе- шествие нужно ему нравствен- но и физически. «Пора!» — часто говаривал он. И это значило — опять в дорогу. Он хотел посе- тить Францию, Италию, совсем уж было собрался в Китай с от- правлявшейся туда миссией, но за пределы России он выехал лишь раз — его знаменитое «Пу- тешествие в Арзрум».

Как складывалась дорога? Обычно использовались почто- вые, то есть казенные, лошади, которые менялись на станциях по линии тракта. Частные лица получали право пользоваться почтовыми лошадьми за двой- ные прогоны — поверстную сто- имость проезда. В пушкинские времена использовались почто- вые тройки. К дуге коренника (средней лошади) привязывали колокольчик. Была и особая троечная упряжь — с колоколь- цами и бубенцами. Быстрая езда под мелодичный звон, воспетая многими русскими поэтами, стала достоянием и народной песни.

Вернемся к дороге. Станции первого разряда строились в гу- бернских городах, второго — в уездных. Может быть, по этому признаку, а вовсе не по ревнов- сти называл Пушкин слабо вы- раженный губернский город Калугу уездным. Был ли он в Калуге, проезжая из Малоярос- лавца на Орел, как написал в «Путешествии в Арзрум»?

Станционный смотритель — чиновный хозяин и распоряди- тель почтовой станции. Он про- верял подорожный документ, в котором обозначался маршрут, чин и звание путешественника. Смотритель получал прогоны (плату) и отпускал лошадей. Прогоны взимались за каждую лошадь и версту. Пробег одной версты стоил восемь-десять ко- пеек. Через каждую версту (1067 м) ставился столб с циф- рами. На одной стороне столба — версты пройденные, на дру- гой — оставшиеся до конечной станции. В Центральной Рос- сии они располагались обычно на расстоянии 18-25 верст друг от друга. Проехав этот путь, ям- щик с лошадьми возвращался

обратно. А путнику надо было произвести расчет, получить новую тройку. Состоятельные люди не перекладывали багаж на каждой станции, меняли только лошадей. Они пользова- лись своим собственным эки- пажем. Летом ездили в кибит- ках, колясках (двух- и четырехместных), бричках и каретах. Зимой — в саних и воз- ках (низкая карета).

Для наших дорог самы- ми удобными экипажами счи- тались: летом — телега и коляс- ка, зимой — простые сани или сани с кибиткой — навесом из кожи, натянутым на прутья.

Комфортабельной дорожной карете позавидовал и сам Пуш- кин: «...что за карета! Игрушка, загляденье — вся в ящиках, и чего тут нет: постеля, туалет, погребок, аптечка, кухня, сер- виз». Такие громоздкие экипа- жи лошади везли цугом — по две в ряд, нередко от шести до вось- ми лошадей.

Дороги наши известны: эки- пажи ломались часто, особенно заграничные, не рассчитанные на большие расстояния и пло- хие дороги. В сентябре 1832 года Пушкин писал жене: «Каретник мой плут, взял с меня за почин- ку 500 рублей, а в один месяц карета моя хоть брось».

Пушкинская мечта о цивили- зованных временах сбывается, как и все в России, через двест- лет: «... дороги, верно, у нас изменятся безмерно: шоссе Россию, здесь и тут соединив, пересекут... Под водой пророем дерзостные своды, и заведет крещеный мир на каждой стан- ции трактир». А тогда они до- саждали таким непоседам, как он:

Теперь у нас дороги плохи,
мосты забытые гниют,
на станциях клопы да блохи
заснуть минуты не дают.
Трактиров нет. В избе холодный
высокопарный, но голодный
для виду прейскурант висит
и тщетный дразнит аппетит.

По скверным дорогам ездили в те времена довольно быстро. И это благодаря необыкновен- ному искусству ямщиков. Один французский аббат, ездивший у нас во времена Павла I, отме- чал, что русские ямщики везут крайне быстро, почти всё вре- мя лошади несутся вскачь, по- стоянно рискуешь сломать эки- паж и опрокинуться. А вот что писал русский современник поэта: «Дороги одна другой хуже, мосты еще дурнее, ям-

щики молодцы, лошади хоро- ши».

Существовали все же прави- ла для ямщиков: в осеннее вре- мя полагалось проезжать вос- семь верст в час, летом — десять, а зимой, по санному пути, — две- надцать. Однако для курьеров и фельдгегерей были другие пра- вила: «Имеют быть возимы столь поспешно, сколько сие будет возможно».

Обычная скорость на почто- вых днём и ночью достигала ста верст в сутки. Но по договорной цене ямщики проезжали по зим- ней дороге в сутки до двухсот верст!

Пушкин не преминул это от- метить в своем романе:

Автомедонты наши бойки,
неутомимы наши тройки,
и версты, теща праздный взор,
в глазах мелькают, как забор.

Для путешествия на почтовых выписывалась подорожная, где удостоверилась личность путе- шественника, цель поездки. У застав записывали проезжаю- щих, проверяли документы, и только тогда поднимался шлаг- баум. Если помещик отправлял своих слуг в город, он выписы- вал им «билет».

Однажды Пушкин выписал билет самому себе, получив из- вестие о смерти Александра I. Накануне восстания декабри- стов, как известно, он решил ехать к Петербургу под фамили- ей Алексея Хохлова, жителя села Тригорского. Но поездке помешали несчастливые при- меты и предчувствия, в кои Пушкин верил.

Чем выше был чин, тем боль- ше лошадей полагалось. Поэт наш по выходе из лица полу- чил чин коллежского секретаря (13-й класс), а с 1831 года имел чин титулярного советника (10-й класс). Он имел право на трех лошадей. Когда по прика- зу царя-тезки Пушкин был выс- лан в псковскую деревню, то он получил прогоны согласно чину на три лошади от Одессы до Пскова. В донесении по на- чальству сообщалось: «На про- гоны к месту назначения по числу верст 1621, на 3 лошади, выдано ему денег 389 руб. 4 коп.». Ему порой подолгу при- ходилось просиживать на стан- циях: «Чины в России необхо- димость хотя бы для одних станций, где без них не добы- ешься лошадей».

Гоньба на почтовых порой не доводила до добра, экипажи опрокидывались. Об одном таком

случае Пушкин писал «дорож- ную жалобу»: «Выехал 5-6 дней тому назад из моей проклятой деревушки на перекладной, из- за отвратительных дорог псков- ские ямщики не нашли ничего лучшего, как опрокинуть меня; у меня помят бок, болит грудь, и я не могу дышать... Жду, что- бы мне стало хоть немного луч- ше, дабы пуститься дальше на почтовых».

Самым надежным считалось путешествие на почтовых, хотя поэт много ездил на своих ло- шадах, нанимал и вольных ям- щиков. Свой экипаж мог сло- маться в пути, лошади — заболеть, расковаться. Сколь- ко раз приходилось из-за этого оставлять карету и лошадей, от- правляться на почтовых...

Дорога, судьба. Утро, пол- день, вечер человеческой жиз- ни. «А время гонит лошадей».

Что же касается пребывания А.С.Пушкина в Калуге, то он сам об этом написал в упоми- навшемся уже «Путешествии ...». Каких-либо документаль- ных свидетельств не осталось.

Но в свое время К.Бедлин- ский исследовал пушкинский маршрут, в котором упомянута Калуга. «Устроившись в экипа- же, Пушкин отправился через город к Калужской заставе, на- ходившейся на окраине Моск- вы. Будочник поднял шлагба- ум, и Пушкин помчался к первой почтовой станции Ша- рапово, где ему поменяли ло- шадей (27 верст от Москвы, имелось 16 лошадей). Далее сле- довали: Бекасово, Боровск, Ма- лоярославец, Семейкино и, на- конец, губернский город Калуга. Из Калуги Пушкин по- ехал по 80-му тракту через поч- товые станции Перемышля, Подборок, Козельска на Бе- лев...».

Кто знает, почему Пушкин назвал Калугу «скверным уезд- ным городишкой». Может, го- род не приглянулся тогда из-за скверного настроения: получил полуотказ от матери невесты.

А все же верится, что не ми- новал он сей град с колоколь- цами да бубенцами ямщицкой тройки, хоть и поторапливал станционного смотрителя по- скорее помянуть лошадей, а по- том и бородача на облучке про- сил погонять быстрее. Все же растворен в калужской атмос- фере глоток выдохнутого им воздуха и смешался с томитель- ным дыханием наших дней.

Рудольф ПАНФЕРОВ.

Пушкин Александр Сергеевич

9.2.02

