

В.Е. Захаров

Старая Смоленская дорога
в истории и литературе

Смоленск
«СВИТОК»
2017

*И.В. Романова,
В.В. Захаров*

СМОЛЕНСКИЕ ДОРОГИ ВЛАДИМИРА ЗАХАРОВА

Владимир Ефимович Захаров для Смоленского государственного университета личность легендарная. Кандидат филологических наук, доцент, преподаватель с пятидесятилетним стажем, дважды декан (1976–1980; 1991–1995), специалист по зарубежной литературе, известный краевед. Главное же – один из самых любимых преподавателей филологического факультета.

Как администратор он был неподкупен и объективен. Как педагог и ученый – самобытен, независим, проникновенен. Слава о лекциях В.Е. Захарова передавалась из уст в уста, от одного поколения студентов к другому. Он не любил учебники. «Учебник можно определить как книгу, непригодную для чтения», – любил повторять он слова Бернарда Шоу. Лекции В.Е. Захарова носили отчетливую печать его собственной индивидуальности. Они были узнаваемы по яркому, афористичному стилю, по заострению внимания на научных, эстетических, нравственных и социально-политических вопросах, остро волновавших самого автора, по постановке животрепещущих проблем, обращенных к молодым читателям и исследователям. Студенты с жадностью ловили каждое слово на курсах по средневековому рыцарскому эпосу, зарубежной литературе XX века – Э. Хемингуэю, У. Фолкнеру, Э.-М. Ремарку, Г. Гессе, битникам... Когда еще не принято было широко говорить о М. Булгакове, он разработал целый спецкурс о его творчестве, об апокалиптических мотивах в произведениях писателя. Студенты любили его за то, что свой разговор о литературе он вел так, что каждый раз это было откровение о них самих, об их тайнах и проблемах, о современности. Тетради с конспектами этих лекций бывшие студенты хранят всю свою жизнь.

История зарубежной литературы была основной специальностью В.Е. Захарова. Его кандидатская диссертация, успешно защищенная в МГПИ имени В.И. Ленина в 1973 году, была посвящена Гейне и Герцену, вопросам типологической общности и националь-

ного своеобразия писателей. Однако область его научных интересов выходила далеко за предел зарубежной литературы и компаративистики, прежде всего в область краеведения. В.Е. Захаров заканчивал историко-филологический факультет Смоленского педагогического института и в равной степени как и филологом, считал себя историком.

Основное свое свободное время В.Е. Захаров проводил в библиотеках, архивах и спецхранах Смоленска и Москвы. По межбиблиотечному абонементу к нему приходили многочисленные книги и журналы XIX столетия, целые коробки микрофильмов, отснятых с редких документов.

Краеведческий архив занимает отдельный шкаф в личном домашнем архиве ученого. Это около сотни единиц хранения от двух до нескольких десятков листов каждая. Абсолютное большинство из них – рукописи, находящиеся в ветхом состоянии. В.Е. Захаров не любил работать за компьютером, и все свои записи всю жизнь делал от руки. В последние двадцать лет машинописный вид или версию компьютерной распечатки имели только некоторые подготовленные к печати статьи. Есть черновые и беловые машинописные тексты, сопровождающиеся пометками и исправлениями от руки, которые автор предполагал издать или издавал в журнале «Край Смоленский» в 1980–1990-е годы. На сегодняшний день опубликованные двадцать-тридцать лет назад в этом журнале и в других смоленских периодических изданиях статьи, к сожалению, малодоступны.

Краеведческие документы хранятся в четко структурированных толстых папках, в которых материалы расположены в строгой последовательности: каждая папка посвящена отдельной теме или проблеме, например: «Смоленская земля (топосы и локусы)», «Родословие Смоленщины», «Булгаков и Смоленщина», «История факультета» и др. Отдельные файлы в папках соответствуют персоналиям. Вначале приводится подробная библиография вопроса, в которую включены редкие, малоизвестные источники XIX века, иногда вложены вырезки и ксерокопии статей. Затем следуют обширные выписки из приведенных источников, чередующиеся собственными комментариями В.Е. Захарова. Далее содержимое файлов составляют черновые и беловые автографы статей В.Е. Захарова об этих авторах, ино-

гда представленные в нескольких редакциях. По характеру почерка и некоторым проставленным датам можно понять, что материал существенно дорабатывались спустя годы. Поразительно, что даже черновые тексты статей практически не содержат исправлений, что неизбежно при рукописном изложении. Вместо них – примечания, уточнения, вписанные между строк и на полях, обычно уже другими чернилами и часто уже измененным почерком, что свидетельствует об их более позднем происхождении.

В целом В.Е. Захаровым были собраны богатейшие материалы библиографического, биографического свойств в архивах Смоленской области, в старых и редких изданиях XIX и XX веков, в которых есть какие-либо упоминания Смоленска, его истории и культуры, событий, знаковых личностей. Ученый стремился проследить нити, связывающие историю и культуру Смоленского края с общероссийской и мировой культурой и историей.

Отдельный массив материалов составляют тексты и тезисы научных докладов, произнесенных на различных конференциях и слушаниях, однако не опубликованные автором и ждущие своей публикации. Многие из этих текстов имеют несколько редакций, что требует специального текстологического расследования.

Краеведческие исследования В.Е. Захарова касались главным образом событий XIX века (самого любопытного, на его взгляд, периода отечественной истории), и, возможно, поэтому наиболее значительная их часть увидела свет довольно поздно – уже в конце 1980-х и в 1990-е годы. Основные работы В.Е. Захарова можно отнести к жанру так называемого литературного краеведения, возникшему на пересечении исторического и филологического знания. Однако он не принадлежал к тем исследователям, что навсегда замыкаются в границах одной тематики или эпохи. Его интересовало все: от упадка и запустения старинных дворянских родов («Близ древней церкви есть могила...») до образа Смоленщины в немецкой литературе о II Мировой войне («Тысячи раз подстерегала нас смерть»), от курьезных происшествий полуторавековой давности («Дело Коленова») до положения крестьян и землевладельцев после Реформы 1861-го года («Авторствующий провинциал Ф.П. Еленев»).

Из-под его пера вышли десятки очерков о давно забытых, а то и вовсе неизвестных смолянах. Среди них были персонажи самого разного звания и рода занятий, самых непохожих судеб и дарований: декабристы и полицейские осведомители, литераторы и городские смутьяны, издатели и актеры, скучающие в своих усадьбах помещики и учителя гимназии с либеральными взглядами. Его работоспособность и преданность делу были поразительны. Владимир Ефимович исколесил всю область вдоль и поперёк, и если что привлекало внимание, немедленно начинал наводить справки.

Кропотливая многолетняя краеведческая работа позволила В.Е. Захарову вернуть читателю давно забытый роман первой половины XIX века «Башня Веселуха» и установить личность автора – Ф.А. Эттингера, скрывавшегося под таинственным псевдонимом «Ф.ф.Э.». Старинный роман вошел в региональный школьный курс «Литература Смоленщины». В 1998 году на его основе Ольгой Сергеевой была написана одноименная пьеса, поставленная на сцене Смоленского Камерного театра в 2002 году.

Как любому историку, ему нравилось находить сюжеты, незамеченные или не до конца раскрытые предшественниками, добывать такую информацию, которая бы не только уточняла, но и в корне меняла отношение к коллизиям и персонам минувших дней (что он проделал, к примеру, в статье «Стукач с благородной репутацией»). Но всё-таки не исследовательский азарт был главной мотивацией его настойчивых обращений к прошлому. В прошлом, как и в литературе, он искал нечто до сих пор актуальное, ту не всегда явную переключку, которая превращает предков и потомков в обитателей одной Истории и одной Культуры.

Живая связь времен – прошлого и настоящего – лежит и в основе большого труда В.Е. Захарова, над которым он работал в последние годы жизни и который получил название «Старая Смоленская дорога в истории и литературе». Это исследование он выполнял в рамках гранта РГНФ. Так случилось, что в разгар работы ученый почти полностью потерял зрение, и текст под его диктовку печатала дочь, заканчивать работу и готовить отчеты в фонд помогала коллега по кафедре профессор Г.Н. Ермоленко, его многолетний друг и соавтор книги по литературному краеведению «Тени минувших столетий»:

очерки истории и культуры Смоленского края конца XVIII – первой половины XIX вв.» (Смоленск: Маджента, 2004). Как следует из заглавия, книга посвящена одной из древнейших достопримечательностей нашего края – лишь фрагментарно сохранившейся ныне Старой Смоленской Дороге. Казалось бы, что нового можно сказать о ней сегодня? Разве осталось ещё что-нибудь неизвестное и неопубликованное? И если речь идёт лишь о пути сообщения, соединяющем населённые пункты, – причём здесь литература, история?

Биография Дороги представлена с ее зарождения в XII-XIII веках, во времена активного складывания в единую транспортную артерию (период московско-литовских и русско-польских войн, а затем Отечественной войны 1812-го года) и до наших дней, когда от неё уже мало что осталось, а уцелевшие участки (преимущественно между Смоленском и Вязмой) доживают свой век просёлками или вспомогательными ветками более оживлённых маршрутов. На эту биографию, как на организующий стержень, нанизаны целые эпохи с их природными, военными и социальными катаклизмами, из которых сложена история Смоленщины и России. И в этом бурном, многовекторном процессе Дорога выступает не только средством коммуникации, но и проводником политических и хозяйственных метаморфоз, промышленных технологий, культурных смыслов, жизненных укладов. Вереницей, сменяя друг друга, перед нами проходят картины Древней Руси и Монгольского периода, Великого княжества Литовского и Речи Посполитой, Московского царства и Российской империи, СССР и РФ. Рассказчик не даёт оценок, лишь приводит подробности судьбоносных событий, какими их видели современники и какими они видятся из начала нового тысячелетия. Мономашичи, Гедиминовичи, Рюриковичи, Романовы, деятели большевицкой революции, завоеватели, освободители, завоеватели, именовавшие себя освободителями, – кого только не было здесь. Кого только не видела и не вела Дорога под смоленские стены и прочь от них – со щитом и на щите, – кого только не упокоивала в жёстком суглинке своих обочин. «Пространством многовековой борьбы за независимость, за достоинство – дорогой горького мужества и тяжелейших побед» называет ее В.Е. Захаров.

В промежутках между войнами и нашествиями крестьяне из окрестных деревень гнули здесь спины, обустроивая дорожное полотно.

Здесь резвились лихие люди и проезжали на Москву европейские посылы, оставлявшие иногда путевые заметки, где речь идёт в основном об опасностях и неудобствах. Купцы и наёмники, ревизоры и почтовые чиновники, ремесленники и строители из числа заключённых тоже не всегда поминали добром свои приключения у Смоленского тракта. А вот для самих смолян их Дорога, напротив, часто оказывалась предметом обывательской гордости и даже источником творческого вдохновения. О ней слагали песни и пословицы. Народная молва разносила живописные слухи о зарытых вдоль неё кладках (чего стоит лишь одна эпопея с Семлевским озером и «сокровищами Бонапарта»!), а люди потоньше посвящали ей стихи и поэмы, рассказы и документальные эссе, в которых Дорога из средства коммуникации превращается в духовную опору и субъект исторического действия. Знаменитый дуб Андрея Болконского ведь тоже отсюда, а еще «Дом у дороги» А.Т. Твардовского, и это далеко не всё. Захаров упоминает и цитирует также малоизвестные литературные источники, содержащие занятные свидетельства о дорожных и придорожных перипетиях разных времён.

«Дорога» В.Е. Захарова – это прежде всего образ человеческой культуры и её непрерывного преобразующего движения вперед. Куда и с какой целью? Для автора это, похоже, вопрос не только риторический, но и в принципе не имеющий ответа. В его черновых набросках к книге есть даже отсылки к древнекитайскому понятию Дао – Пути, предначертанному свыше и недоступному для ограниченного человеческого анализа. Дорога – это сама эволюция, или, по меньшей мере, один из ее изводов, протянутый из географии в историю и из истории в литературу, дабы напоминать нам о прошлом, что всегда увлекательно, а иногда и полезно.

Исследование написано живым языком, без излишнего академизма, местами читается как роман и будет интересно самому широкому кругу читателей. Однако ученый не успел издать книгу, ее электронный вариант потерялся после его смерти. Работа в течение года с архивом В.Е. Захарова позволила вернуть эту долгожданную книгу читателю. Увы, не все источники цитат в тексте нам удалось атрибутировать. Имеющиеся у автора ссылки мы оставили в том виде, в каком их оформил автор.

ИСТОРИЯ ДОРОГ – ДОРОГИ ИСТОРИИ

Что такое жизнь? – спрашивает философ. Жизнь есть движение, развитие органической материи, – отвечает биолог. И «царь природы», человек, тоже является продуктом эволюции и подвержен тому же закону: живёт пока движется. Более того, человек – рекордсмен движения, развития, поиска, совершенствования, которое он несколько самонадеянно называет венцом творения, прогрессом, цивилизацией.

Максима о движении как признаке и сущности бытия – далеко не новость, она лишь переформулирована современной наукой. Многие нынешние открытия и понятия – секреты Полишинеля, ново то, что хорошо забыто. «В одну реку нельзя войти дважды», – сказал древний мудрец, ибо в следующее мгновение это уже, строго говоря, другая река и даже другой входящий в неё философ – всё уже неуловимо изменилось, сдвинулось, стало иным, чем было только что.

«Покой нам только снится», – согласен с античным мыслителем современный поэт. «Двигайся!» – закликает читателей названием и смыслом романа пионер «битников», этих фанатиков Большой дороги, американский писатель Джон Холмс. «Под лежащий камень вода не течёт», – давно уже знал всё это не кончавший университетов простой народ.

И человек двигался. От начала времён ему было тесно в кольце видимого горизонта, непонятная подчас ему самому таинственная внутренняя жажда заставляла его покидать обжитое пространство, раз за разом срываться с места и с риском для жизни пускаться в путь, за край Ойкумены. Именно это беспокойное, неутомимое движение вдаль, вперёд и выше, породило на «планете людей» её главную и уникальную ценность – культуру, науку, искусство, хотя оно же, по смыслу ветхозаветной истории об Адаме и Еве, привело человека к изгнанию из Эдема – из рая неведения, ограниченности и покоя. Человек выбрал движение, знание. Поэтому такие понятия, как «путь», «дорога», «тропа», помимо конкретного, давно уже приобрели и аллегорический, символический смысл, стали метафорами человеческого бытия: «пройденный путь», «до-

рога жизни», как, например, в одноимённом стихотворении Евгения Баратынского:

В дорогу жизни снаряжая
Своих сынов, безумцев нас,
Снов золотых судьба благая
Даёт известный нам запас:

Нас быстро годы почтовые
С корчмы довозят до корчмы,
И снами теми путевые
Прогоны жизни платим мы.

Считается, что в незапамятные времена цивилизация начиналась с примитивных каменных орудий, использования огня, обработки меди и других металлов, с приручения животных и т.п. – и это, несомненно, так. Однако чего стоили бы все эти достижения и открытия без хозяйственного, торгового, культурного взаимодействия между племенами и народами, т.е. без путей и средств сообщения? Многие знания и вещи так и остались бы делом локальным, частным и не вошли бы в общую сокровищницу, что, кстати, и происходило не раз с некоторыми культурами при резком их падении, при разломе, разрыве отношений и связей. Пример этому – не только мифическая Атлантида, но и гибель античного мира под натиском варваров или разгром европейцами загадочных государств ацтеков, инков, майя. Что знаем мы сегодня о них? «Роскошь человеческого общения» (Сент-Экзюпери), система связей и коммуникаций – первое необходимое условие нашего развития, движения вперёд, и эту роль до последнего времени, до появления телефона, радио, телевидения, интернета выполняли дороги – водные, сухопутные, а в наше время уже и воздушные, и космические. На протяжении тысячелетий именно дороги были кровеносными сосудами цивилизации и прогресса, давали возможность обмена вещами, знаниями, навыками. Поэтому прокладка первой тропы через лесные дебри, изготовление первой, долблёной лодки, тем более первого колеса (последним, как считается, мы обязаны дров-

нему Вавилону) – не менее значительные факторы ускоренного развития, чем уже перечисленные выше открытия и достижения древности.

Правда, те же самые системы коммуникаций слишком часто в истории человечества использовались с противоположными целями, во зло, для завоевания, насилия и т. п., и тогда одна из сторон, наоборот, старалась привести дороги в негодное состояние, затруднить доступ (разрушение мостов, засеки, позднее минирование и т.д.) Но и в этом отношении Дорога ничем не отличается от других достижений и инструментов человеческого гения – от пороха, атомной энергии, даже от книгопечатания и интернета. Всё и здесь зависит от самого человека, от его разума, нравственности, от состояния общества и государства, которые, конечно же, всегда оставляли желать лучшего. Как сказал ещё великий противник наук и искусств, не доверявший прогрессу Жан-Жак Руссо, всё выходит чистым из рук творца – всё портится в руках человека.

История дорог, больших и малых, – это всегда история движения, деятельности, борьбы, борьбы с природой, с пространством, с другими людьми, но более всего – с самим собой, с собственной инертностью, спячкой, застоём. Как говорится, Дорогу осилит идущий. И это интересный исторический срез, ракурс, часть того зеркала, в котором отражена история страны, края, местности, а бывает, и целого континента. Таковы, к примеру, значение и роль открытых археологами «царских дорог» Месопотамии IV тысячелетия до н.э. Таков тоже положенный в далёкой древности и функционировавший более тысячи лет Великий шёлковый путь, знакомивший Европу с Азией, Китай со Средиземноморьем. Первенствующее значение придавалось дорогам и дорожному ремеслу, строительству в Древнем Риме – оно и понятно, если принять во внимание огромные пространства, империи и необходимость чёткого централизованного управления провинциями. К началу христианского времени общая сумма римских дорог, грунтовых, а кое-где даже каменных, составляла почти триста тысяч километров. Уникальна и до сих пор остаётся памятником древнего зодчества знаменитая Аппиева дорога между Римом и Капуей и далее в порт Бриндизи. Почти три столетия ушло когда-то на её покладку и бла-

гоустройство. Сегодня дорога Аппия – музей под открытым небом.

«Все дороги ведут в Рим», – утверждали древние. В Европе, а отчасти и в Азии так оно тогда и было: около тридцати дорог со всех четырёх сторон подходили и снова веером расходились от стен «вечного города», и это, безусловно, было одним из главных факторов его влияния и могущества.

В Средние века, после падения античного Рима экономические и культурные связи между народами Европы и Азии и внутри них явно ослабли, пути сообщения приходят в упадок, но, с другой стороны, возникают новые центры притяжения, актуализируются когда-то второстепенные маршруты и прокладываются новые, ранее неизвестные. Так сложился с течением времени Великий янтарный путь – из северной Италии по Дунаю и Висле, через Словению, Австрию, Чехию к балтийскому побережью. Для восточной Европы, в особенности для Древней Руси, не менее значителен стал хорошо нам известный трансконтинентальный «путь из варяг в греки», сформированный главным образом норманнами (варягами) в «эпоху викингов» примерно в IX веке. Соединив Балтийское и Чёрное моря, Скандинавию и Византию, он сыграл основополагающую роль в становлении и развитии древнерусского государства – Киевской Руси.

ЛЕГЕНДАРНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ

Ещё в VI веке в сочинении «О происхождении и деяниях готов» западный историк Иордан, говоря о венетах, антах и других восточнославянских племенах, поражался «безмерности пространства», которым они владеют, и, с другой стороны, крайней дикости, девственности этих «болот и лесов», полному отсутствию таких селений, которые принято называть городами. В таких обстоятельствах не могло быть и речи также о налаженной системе коммуникации, о таких дорогах, какие достались землякам Иордана, западным варварам вместе с античным наследием, вместе с городами Древнего Рима. Славянам приходилось, что называется, начинать с нуля, со звериных троп, с просек, с тяжёлой борьбы за каждую новую версту. Поэтому и цивилизация, доставшаяся западным, германским и другим народам от Рима легко и просто, культура, которой они на первых порах пользовались так варварски, так неразумно, сюда, на европейский Восток, проникала медленно, трудно и с большим запозданием. И проблема коммуникаций на протяжении тысячелетия будет оставаться крайне болезненной для славянской экономики и культуры как своего рода плата за территорию и природные богатства. Путешествовавшие по России иностранцы (послы, купцы, военные люди), расходясь во многом, всегда будут единодушны в одном – в проклятиях российскому бездорожью.

«В России нет дорог, – подытожит в XX веке эти проклятия Уинстон Черчилль, – есть одни направления». Для европейца, привыкшего к другим пространственным масштабам, этот парадокс будет истиной даже на хорошо обустроенной современной российской автостраде – пугает сама его протяжённость. Ведь сибирский тракт, например, будет намного длиннее всей Европы, но только западной. Сам русский народ задолго до Черчилля выразил ту же мысль одной из своих «дорожных» загадок: «Лежит брус во всю Русь, встанет – до неба достанет». Ну, а в небесах, как в России, тоже бесконечность и бездорожье – одни направления.

Не секрет, что проблема коммуникации в нужной для развития мере не решена в России и до сих пор, и нашим лучшим автострадам ещё далеко до германских автобанов и американских хайвеев,

а сворачивать с них, отклоняться от асфальтовой ленты вообще не рекомендуется, иначе уже через несколько километров любопытный путешественник может оказаться в России вековой давности и в ситуации, из которой нелегко выбраться. Ибо на наших просторах – к сожалению, а может быть, к счастью – ещё очень много таких, словно заповедных мест и пейзажей, которые так любили живописать наши поэты – например, Валерий Брюсов в стихотворении «Снежная Россия» (1917):

За полем снежным – поле снежное,
Безмерно-белые луга;
Везде – молчанье неизбежное,
Снега, снега, снега, снега!

Деревни кое-где расставлены,
Как пятна в безднах белизны:
Дома сугробами задавлены,
Плетни под снегом не видны.

Леса вдали чернеют, голые, –
Ветвей запутанная сеть.
Лишь ветер песни невесёлые
В них, иней вея, смеет петь.

Змеится путь, в снегах затерянный:
По белизне – две борозды...
Лошадка, рысью неуверенной,
Новит чуть зримые следы.

Но скрылись санки – словно, белая,
Их поглотила пустота;
И вновь равнина опустелая
Нема, беззвучна и чиста.

И лишь вороны, стаей бдительной,
Порой над пустотой кружат,

Да вечером, в тиши томительной,
Горит оранжевый закат.

Огни лимонно-апельсиновые
На небе бледно-голубом
Дрожат... Но быстро тени длинные
Закутывают все кругом.

Как-то некий гость из Соединённых Штатов ради лучшего знания страны позволил себе нарушить предустановленную гармонию, рекомендованный ему маршрут, свернул с приличной дороги на просёлок – и попал, как он потом говорил в телеинтервью, в иной мир и в другой век. «Слишком много снега и леса и слишком мало домов и людей», – так обескуражено и деловито сформулировал он свои впечатления. Мол, так жить нельзя. Получилось почти как у вестгота Иордана – полторы тысячи лет спустя.

Такова была и кое-где ещё сохраняется, продолжается Русь изначальная, немереная и почти неезженная. Тем ценнее и дороже были для неё те, поначалу редкие, пути-дороги, которые торились, упорно и медленно, трудами многих поколений и которые в конце концов всё же прочертили огромную территорию – сначала с юга на север, потом с запада на восток, в соответствии с теми направлениями, векторами истории, по которым двигалась граница обжитых мест. Американцы применительно к себе и своему континенту называют это «темой фронта», занимающей особое место в их романтической литературе. Для России она ещё более значительна, хотя и не получила столь выразительного оформления в литературе. И в этом смысле Черчилль, безусловно, прав: у нас и в самом деле долго преобладали именно направления – дороги были вторичны, причём долгое время они имели начало, но ещё не имели конца. И у каждой такой исторической Дороги за много столетий сложилась в конце концов своя особая репутация, аура, свои предания, свой фольклор. Большие, национальные Дороги в народном сознании вообще легендарны.

Разумеется, возглавляет этот перечень уже упомянутый Великий водный (с волоками) «путь из варяг в греки», как называет его древ-

ний летописец. Возникнув ещё в период раннего Средневековья, он на протяжении многих сотен лет, примерно с VIII века по XIII, связывал северную Европу с черноморским ареалом, с Византией и сыграл выдающуюся роль как в образовании Киевского государства, так и в его дальнейшей судьбе, в том числе в судьбе Смоленска как одного из главных транзитных городов великого пути. Позднее, уже при первых Рюриковичах, всё более значительным становится западное направление и формируется путь от Киева на Краков и далее в немецкие земли, а также новые южные и юго-восточные дороги: Залезный путь от Киева к верховьям Дона и так называемый Соляной шлях – в Крым. Татаро-монгольское нашествие и двухсотлетнее господство Орды резко меняют систему основных восточноевропейских коммуникаций, политический центр славянского этноса смещается на северо-восток, и приоритетное значение получают новые направления и дороги: Ногайский шлях (XIII–XVII века) – из Москвы через Коломну, Рязань, на Волгу, в Золотую Орду, и Муравский шлях (XVI–XVIII века) – через Серпухов, Тулу, Ливны в Крымское ханство. Столетиями на этих путях и окрест шла ожесточённая борьба русских княжеств с Великой Степью, с дерзкими кочевыми народами, которые раз за разом, волна за волной накатывались на Русь, опустошали города, селения и уводили с собой, в рабство колонны мирных жителей. Это были дороги борьбы и скорби, но они же в итоге стали дорогами побед и полного освобождения от унижительной зависимости. Именно на Ногайском шляхте – вернее, в его окрестности – лежит Куликово поле, на котором состоялась та битва, что положила начало освобождению славянских княжеств и их сложению в новое, единое, сильное государство.

После освобождения от татарского гнёта, ощущая растущую внутреннюю силу, Московское царство разгибается, как сжатая прежде пружина, и всё дальше распространяется на восток и север, в меньшей мере на запад, подчиняет себе разрозненные местные народы и заодно прокладывает для себя новые трудные пути в полудиких лесных краях. Именно в это время, в таких обстоятельствах начинает складываться будущий Архангельский тракт – нынешняя федеральная автострада «Холмогоры»: из Москвы на Ростов Великий, Ярославль, Вологду к Белому морю, в котором в XVI

столетии уже появились купеческие суда из далёкой Англии. По счёту 1777 года это получалось более двух тысяч вёрст. Как известно, именно этот бесконечно тяжкий путь проделает в отрочестве во имя науки в составе рыбного обоза, с котомкой за плечами великий помор Михайло Ломоносов. Один этот маленький пример в состоянии доказать прямую связь между дорогой и цивилизацией:

– Ну, пошел же, ради бога!
Небо, ельник и песок –
Невесёлая дорога...
Эй! садись ко мне, дружок!
Ноги босы, грязно тело,
И едва прикрыта грудь...
Не стыдися! что за дело?
Это многих славных путь.

Н.А. Некрасов. «Школьник»

Совсем иная, двоякая, противоречивая репутация сложилась уже в Новое время у главной восточной дороги – у «матушки Владимирки», как именуют её в народе. Начинаясь в Москве, у Рогожской заставы, она пролегла через Владимир, Казань, Нижний Новгород к Оренбургу и пропадала далеко на востоке, за Уралом, в пугающей, холодной, необъятной Сибири. Один раз в году на Владимирке становилось тесно от купеческих обозов, дворянских карет и пролёток, крестьянских телег, лихачей с тройками – всех, кто спешил на знаменитую всероссийскую нижегородскую ярмарку – главное торговое событие восточноевропейских губерний империи и всего Поволжья. Однако, начиная с XVIII столетия и чем дальше, тем чаще дорога на восток становилась дорогой скорби, ибо по ней, как правило, отправляли в ссылку на каторгу колонны, партии арестантов, уголовных и политических, так что большую часть года «матушка Владимирка» слышала не трели бубенцов и не песни ямщиков, а кандалный звон и тюремные напевы. И, в знак особого её предназначения, по сторонам дороги располагались не только всем известные, привычные почтовые станы, но и «тюремные замки», промежуточные остроги – для отдыха и временного

содержания каторжников и ссыльных. По Владимирке увозили в Сибирь осуждённых декабристов, по ней же вслед за ними добровольно отправлялись в Сибирь их верные жёны и возлюбленные, воспетые Некрасовым в поэмах «Княгиня Трубецкая» и «Княгиня М.Н. Волконская»:

Покоен, прочен и легок
На диво слаженный возок;

Сам граф-отец не раз, не два
Его попробовал сперва.

Шесть лошадей в него впрягли,
Фонарь внутри его зажгли.

Сам граф подушки поправлял,
Медвежью полость в ноги стлал,

Творя молитву, образок
Повесил в правый уголок

И – зарыдал... Княгиня-дочь...
Куда-то едет в эту ночь...

.....

Вся в черном, мертвенно бледна,
Княгиня едет в нем одна,

.....

Ямщик столицу миновал...
Далёк княгине путь лежал,

Была суровая зима...
На каждой станции сама

Выходит путница: «Скорей
Перепрягайте лошадей!»

И сыплет щедрою рукой
Червонцы челяди ямской.

Но труден путь! В двадцатый день
Едва приехали в Тюмень,

Еще скакали десять дней,
«Увидим скоро Енисей, –

Сказал княгине секретарь.
Не ездит так и государь!..»

Печальная аура Владимирки, её уходящая к горизонту ровная дорожная лента, однообразные пейзажи великолепно запечатлены на знаменитом одноимённом полотне Исаака Левитана. Обширна также лирическая и песенная поэзия, посвящённая этой «Via dolorosa» российской истории, её «дороге скорби».

Путь мой лежит средь безбрежных равнин,
Всё здесь цветёт, зеленеет,
Только от этих роскошных картин
Скорбью тяжёлой мне веет.
Сердце привычно сжимает печаль.
Очи туманит слезою...
Чудится мне: по полям этим вдаль
Узники идут толпою.
Муки застыли на лицах у них,
Руки им цепи сковали...

Из стихотворения И.И. Гольц-Миллера

Сегодня исходная, первая часть Владимирского тракта – в пределах Москвы, до кольцевой дороги, до МКАДа – носит радостное название «Шоссе энтузиастов». Звучит как издёвка над теми, для

кого когда-то здесь начиналась дорога страданий, нисхождение в ад, в места весьма отдалённые, откуда возвращались далеко не все. Конечно, А.В. Луначарский, который в 1919 году предложил это название, имел в виду жертвенность и славу своих революционных предшественников и соратников. На самом же деле получилось странно и неуместно, почти в стиле чёрного юмора. Владимирка не поднимала, не провоцировала «энтузиазм», но, скорее, глушила, убивала его. Такая, к сожалению, выпала ей историческая роль. Поэтому, чтобы не танцевать на костях, не веселиться на кладбище, не петь весёлых песен на Владимирке надо бы вернуть её начальным, Московским километрам их старое, принятое с XVIII столетия, название – Симеоновская улица (или же проспект).

Позже и дольше других ввиду своей неслыханной доселе протяжённости, формировался, по мере продвижения Московского царства на азиатский Восток, таинственный транссибирский тракт. Уже в 1689 году семнадцатилетний в ту пору Пётр I одним из первых своих царских указов повелел начать строительство дороги, которая могла бы обслуживать торговые отношения с далёким Китаем. Правда, в дальнейшем главной заботой царя-западника станут европейские маршруты, так что серьёзная работа по Сибирскому тракту начнётся уже после смерти великого реформатора, около 1730 года, а официальное указание заняться имперским трактом даст Екатерина II в 1763-ем. Но и это оказалось лишь половиною дела. Ведь официальный указ, как это всегда бывало в России, ещё не означал необходимого благоустройства и качества, так что работы по прокладке тракта продолжались ещё почти сто лет, до середины XIX века, а по большому счёту они вообще никогда не кончались, тем более что первоначальный маршрут в процессе строительства и эксплуатации то и дело менялся. Жалобы на крайнюю необустроенность великой дороги, на плохое обслуживание и всяческие опасности путешествия никогда не прекращались. Яркие зарисовки Сибирского тракта, на основе собственных своих испытаний и впечатлений, оставили нам Гончаров, Короленко, Чехов, Телешов и многие другие. «Все станционные разговоры, – свидетельствовал Чехов в 1890 году (очерк «Из Сибири»), – везде по тракту ведут на одну и ту же тему: критикуют местное начальство

и бранят дорогу». А затем писатель присоединяет к общему хору недовольных и свой собственный голос: эта безобразная рябая полоса земли, эта чёрная оспа и есть, оказывается, единственная полоска, соединяющая Европу с Сибирью! И по такой-то жиле, по такому сосуду, как утверждают, течёт в Сибирь кровь цивилизации! И – как итог, как общий вывод и приговор, в общем-то, весьма нетребовательного, непривередливого писателя: «Самая большая и, кажется, самая безобразная дорога во всём белом свете».

Российские дороги давно привыкли к стонам и проклятиям путешественников. Есть, однако, среди них одна такая, которую можно считать исключением из неприятного, обидного для нас правила. Это, конечно же, любимое детище Петра I и его царственных преемников, имперский, что называется, тракт Петербург-Москва. На «царскую дорогу» между новой и старой столицами не принято было жалеть ни сил, ни средств. По ней пойдут первые в стране дилижансы. Критическая книга А.Н. Радищева о путешествии по ней дорого обошлась автору, Екатерина II восприняла её почти как личное оскорбление, как клевету на Россию. Дорогой гордились патриоты, иностранцы позволяли себе непривычные для нас комплименты. Фёдор Глинка, после тряски по смоленским дорогам, не может нарадоваться удобству петровского тракта («Письма русского офицера», 1815): в каждом большом селе удобные станции, услужливые смотрители и трактирщики, никаких скандалов и задержек – «пожалуйте придорожную и тотчас получите лошадей».

Таковы лишь самые главные направления и маршруты российской истории. В реальности всё было, конечно, много сложнее, подчас на какое-то время и периферийные прежде дороги выходили на первый план, получали историческое значение, становились предметом народных сказаний и литературных произведений, как, скажем, воспетая М.М. Пришвиным «Осударева дорога» между Балтийским и Белым морями. У каждой, самой малой местности есть свои памятные просёлки и тропы, которые интересны и краеведам, и поэтам. Ибо любая история – это результат отношений, связей, коммуникаций.

Много в России
Троп.
Что ни тропа –
То гроб.
Что ни верста –
То крест.
До енисейских мест
Шесть тысяч один сугроб».

(Сергей Есенин)

Да, несмотря на пресловутое бездорожье, в России на самом деле больше, чем где-нибудь троп, просёлков, большаков, исторических трактов (другое дело, что большинство из них находятся почти в первозданном состоянии). Но даже среди самых знаменитых из них особой своей судьбой выделяется идущая от Москвы на запад Старая Смоленская дорога, которую Михаил Исаковский – лучше не скажешь – назвал дорогой «наших великих печалей и наших горячих слёз». И в то же время это пространство нашей многовековой борьбы за независимость, за достоинство – дорога горького мужества и тяжелейших побед. Недаром именно на ней и покамест только на ней при въезде в Москву в 1834 году была поставлена Триумфальная арка. Так награждают орденами солдат-ветеранов, так в наше время объявляют героями те города, у стен которых решалась когда-то судьба государства. Подобно самому Смоленску, этому «ключ-городу», как его называют историки и полководцы, его Старая дорога давно уже рассматривается не просто как местная достопримечательность, но как национальная топографическая реликвия, как один из главных символов российской истории. Не раз на этих ухабах, мостах, гатях, на этих бедных полях и в придорожных лесах, у нищих почти исчезнувших сегодня сёл и деревушек решалась судьба не только нашего города, но и судьба других европейских стран, судьба всей Европы – в XVII, XIX, XX веках.

Слезами измеренный чаще, чем верстами,
Шел тракт, на пригорках скрываясь из глаз:
Деревни, деревни, деревни с погостами,
Как будто на них вся Россия сошлась.

(Константин Симонов)

Старая дорога – это не только конечные её пункты, Москва и Смоленск, не только Кремль, Арбат и Кутузовский проспект с одной стороны и Успенский собор, годуновская крепость и Днепровские ворота с другой. Между ними – череда других исторических, памятных мест, без которых тоже немислимы история и литература: Поклонная гора, Фили, Большие Вязёмы, Бородинское поле, Царёво-Займище, Можайск, Гжатск, Вязьма, Дорогобуж, Болдинский монастырь, Соловьёва переправа. Что касается самих смолян, для них Дорога – не только историческая достопримечательность, но и поэтическая тема, один из главных и душевных символов края – наряду со старинной крепостной стеной («ожерелье всяя Руси»), Успенским собором с иконой Одигитрии, гнёздовскими курганами... Ибо история Дороги – это история многострадальной Смоленщины.

ЛЕСАМИ, БОЛОТАМИ, МЕДВЕЖЬИМИ ТРОПАМИ...

В первом тысячелетии до нашей эры громадная восточно-европейская равнина пребывала ещё в первозданном состоянии, оставалась дикой, лесной территорией, практически не затронутой ни древней, ни новой, христианской культурой. В отличие от Западной Европы, так или иначе – по праву завоевания, наследования, даже вопреки себе – воспринявшей античное наследие, получившей от Рима религию, письменность, научные, литературные тексты, памятники архитектуры, города и дороги, Древней Руси приходилось самой выполнять сложнейшую цивилизационную работу, начиная почти во всём, как говорится, с нуля. Ни о какой «романизации варваров» здесь и речи быть не могло. Да и «второй Рим», заморская Византия занималась главным образом делами своего региона, Средиземноморья и Ближнего Востока, пришла к северным «гипербореям» достаточно поздно и не была здесь слишком настойчива. Даже христианские миссионеры появились в языческом лесном краю с большим запозданием.

Не было у полян, обитавших в регионе будущей Москвы, и у их соседей кривичей, поселившихся западнее, в бассейне рек Угра и Вязьма, и так необходимой для прогресса системы коммуникаций, не было настоящих дорог – этих кровотоков экономики и культуры, делающих территорию единым живым действующим организмом. Какие уж там Аппиевы дороги или великие караванные пути! Немалым достижением становились уже еле различимые, постоянно зарастающие тропы между возникающими в глуши починками – лесными деревушками, просёлки между городищами. Большинство их них исходило из поставленного на высоком левом берегу Днепра (Борисфена, как его называли древние) городка Смоленска, который, по свидетельству летописца, уже в IX столетии был весьма «велик и мног людьми». Со всех четырёх сторон его окружали бескрайние, часто совершенно непроходимые, заболоченные леса – к северу и востоку хвойные, к югу, до Киева по преимуществу смешанные, посветлее и посуше. Время почти первобытной дикости, край непуганых зверей и птиц! Рай земной по понятиям руссоистов и нынешних «зелёных экологов»!

Чем глубже были леса и болота, чем реже пересекали их тропы и дороги человека, тем полноводнее, спокойнее и обильнее оставались ручьи и реки – основные пути сообщения древних славян, главное средство их общения, взаимодействия и между собою, и с большим миром.

Вода, река – сама по себе стихия беспокойная, движущаяся, текущая, она тревожит воображение и провоцирует, зовёт вдаль, за горизонт, в большой незнакомый мир. И одновременно предоставляет возможность и способ для движения. Реки изначально воспринимались человеком как самим богом, самой матерью-природой данные ему пути-дороги, которые не зарастают и не размываются, не требуют специального обслуживания, восстановления, ремонта и т.п. Река всегда одна и та же, не заблудишься, не собьёшься. И в художественной литературе, в поэзии, философии она, как правило, является метафорой движения, поиска, перемен, метафорой самого бытия человека: течение дней, река жизни и т.п.

Все важнейшие большие, исторические древние города возникали на берегах рек. Смоленск тоже из их числа, и Днепр – это его первая дорога, дорога жизни. Более того, если воспользоваться здесь удачным образом А.Т. Твардовского, Смоленск и Смоленщина – это трижды «дом у дороги», и вся последующая их судьба тоже будет определена положением своего рода «витязя на распутье», хозяина и стража больших дорог, сначала водных, речных, потом сухопутных. Город-перекрёсток и росстань, в котором со времени легендарного Рюрика встречались друг с другом – к сожалению, не всегда мирно – сначала Север и Юг, позднее Восток и Запад.

Изначально, в период раннего средневековья и Киевской Руси, значение Смоленска определили три важнейших стратегических и торговых маршрута Восточной Европы: знаменитый «путь из варяг в греки», о котором уже было сказано, «путь в немцы, к готскому берегу» – из Днепра и речки Катынки волоком на Касплю и далее по Западной Двине к Балтийскому морю, к ганзейским городам, и – самый трудный, дальний, проблематичный – «путь в болгары»: из верховьев Днепра к верховьям Волги (или из Угры в Оку и тоже на Волгу) и далее вниз по великой реке к Хвалынскому (Касплянскому) морю, в азиатские страны. При этом для перехода

из одного водного бассейна в другой на их водоразделах сложилась и функционировала целая система и служба волоков. И, разумеется, главным связующим и контрольным пунктом всей коммуникационной инфраструктуры был Смоленск, Смоленское княжество, что не только поднимало их авторитет и значение, но и обогащало, развивало, способствовало просвещению и культуре «города трёх дорог», трёх великих рек.

Длительное время, в течение столетий именно водные пути обеспечивали связь Смоленска с другими городами, княжествами и странами, сухопутные только начинали зарождаться и складываться. Они были на первых порах ещё неудобны и неустойчивы. Похоже, лишь в новом тысячелетии, в XI–XII веках, Русь всерьёз начала, по словам князя Владимира, «теребить пути и мостить мосты», отклоняясь всё дальше от рек, проникать всё глубже вглубь лесных массивов. Дело это, по тем временам, действительно было многотрудным, тяжким и долгим, не на одно поколение, о чём свидетельствует уже сам этимологический смысл индоевропейского по генетике слова «дорога»: от «дёргать, корчевать» – «теребить», по выражению русского князя. Просека, продранная в густом лесу, причём постоянно снова зарастающая – вот что такое первые российские дороги. Второе, изначальное значение слова – «ров, овраг» или, как в сибирских говорах, «буерак, ложе пересохшего залива, старица» – тоже близко по смыслу первому, дополняет его[1]. Взятые вместе, оба значения рассказывают нам, где, как и с чего начинались дороги в лесных краях и каких усилий требовали они от человека. То есть приходилось именно продираться сквозь чащобу, бурелом, используя при этом, где возможно, русла дождевых потоков, пересохших ручьёв, а то и звериные тропы к водоёму. Линия дороги в результате получалась извилистой, витиеватой, с массой поворотов, обходов... «Прямоезжий путь» – дело отдалённого будущего. Недаром в народных былинах такого рода богатырский путь отличается особо, как большое преимущество, как достижение.

Что касается раннего Смоленска, для него первым наезженным, найденным сухопутным маршрутом был, несомненно, путь на юг – Старокиевский тракт, как позднее его у нас называли – через

Ростиславль (Рославль), Мстиславль, Чернигов – к «матери городов русских». В домонгольский период вообще все пути на славянском востоке вели главным образом в Киев, сама же Киевская Русь, в целом, была ориентирована скорее на юг, в сторону Византии, и на европейский запад, нежели на север и, тем более, на восток.

Настоятельная потребность в более-менее стабильном, постоянном, налаженном сообщении с глубинной, лесной, северо-восточной Русью, покорооче и побыстрее витиеватых речных русел и надоевших волоков, возникает у князей и торговых людей не раньше XII–XIII столетий, когда, по почину Владимира Мономаха, вектор восточнославянского развития и политической жизни медленно, но упорно и настойчиво стал поворачивать с юга, с Киева к Владимиро-Суздальским землям, а ещё немного позже и к ново-явленной Москве, которая с течением времени, от века к веку вообще делается новым центром притяжения, магнитным полюсом, собирающим силы Руси. «Этот городок пришёлся как-то у самого сердца России, – с некоторым даже удивлением скажет Фёдор Глинка, – и жизнь и деятельность стали приливать к нему с разных сторон. Самое местоположение помогало делу, ибо многие, если не все тогдашние пути и дороги с востока и юга на север России как-то сокращались, проходя через урочище нынешней Москвы»[2]. А также, добавим, и западные дороги – имея в виду возникновение именно в эту пору того самого маршрута, который станет со временем Старой Смоленской дорогой к Москве.

Глубокий кризис Киевской Руси XII–XIII веков, усугубленный татаро-монгольским нашествием, развернул Русь с юга на север и северо-восток, от неоглядных степей, занятых кочевыми ордами, к непроходимым, труднодоступным, спасительным лесам. А это, в свою очередь, потребовало и перестройки всей инфраструктуры российской жизни, прежде всего системы коммуникации. Проблема, как можно догадаться, была архисложная. Леса стояли сплошной стеной, болота расстилались на десятки вёрст, селения малочисленны, случайны и редки. Недаром же новые города – Переяславль и Владимир – получили в народе название городов «залесских».

Когда мы говорим о прокладывании новых путей в средние века, в Древней Руси, это совсем не означает, что они замышля-

лись и строились сознательно, целенаправленно и одновременно, как это делается в наше время. Дороги даже не строились – они росли, прирастали, удлинялись без всякого плана, постепенно, органично, по мере надобности – формировались из малых просёлков. Поэтому их первоначальная траектория была несовершенна. В разрозненной, удельной стране иначе и быть не могло, прямые, короткие, экономичные пути – задача будущего централизованного государства, до которого было ещё очень далеко. Л.В. Алексеев, например, уверен, что настоящие дороги («прямоезжие») в таких местностях, как Смоленщина и Белоруссия, вообще сформируются не ранее XVI столетия, когда на вооружении армий появятся пушки и возникнет необходимость перевозить их во время войны на большие расстояния – скажем, из Москвы к Смоленску, к месту военных действий[3].

Именно так, постепенно и как результат соединения, сложения отдельных, местных участков и их долгого, в течение даже не десятилетий, а веков «спрямления» формировалась в средние века и смоленская дорога к усиливающейся, растущей Москве. Поэтому её нынешняя линия на картах и в атласах совпадает с изначальной лишь отчасти, даже, можно сказать, только в самом общем географическом смысле – в смысле направления. От Смоленска, судя по всему, дорога шла на Долгомостье, потом к Ельне и к Дорогобужу, таким образом, подходила с южной, а не западной стороны. Именно так в XIII веке шли к Смоленску татары – согласно известной легенде о Меркурии Смоленском, который, ценою своей жизни остановил их в Долгомостье – город начнёт платить дань орде лишь в 1274 году. Очевидно, что Дорога здесь к тому времени уже существовала – трудно представить, что татарская конница продиралась к городу по дебрям и болотам. Да и само «говорящее» название места – Долгомостье – явно «дорожного» происхождения. Позднее, когда город начнёт разрастаться и на правом берегу Днепра посад «форштадт», возникнет и станет приоритетной другая, более прямая и короткая дорога к Дорогобужу, но уже с переправой через Днепр – Соловьёвым перевозом (одноимённое село и его переправа упоминаются с XV века). Впрочем, как вариант, в случае каких-либо осложнений на Днепре, будет

использоваться и первоначальный маршрут. Например, в переизданном нами «краеведческом романе» Ф.А. Эттингера «Башня Веселуха» (1845), необычайно достоверном в топографическом смысле, тройка с похищенной девушкой, чтобы попасть в Дорогобуж, выезжает из Смоленска сначала по дороге на Рославль (действие идёт в XVIII веке).

И это только одно несовпадение изначального и последующего маршрутов. В дальнейшем, по ходу дела, мы столкнёмся с другими существенными расхождениями.

Поначалу, в XII–XIII веках, смоленская дорога на восток вообще не имела в виду Москву конечной своей целью. Задачей была связь князя и его дружины с только что возникшими зависимыми от них городами – тем же Дорогобужем, крепость которого построена в 1150 году, Вязьмой, впервые упомянутой летописью в 1239 году, и Можайском, известным с 1231-го. В следующей, XIV веке, эти города станут яблоками раздора между Москвой и Великим княжеством Литовским. Такого рода отношения вряд ли способствовали функционированию Дороги как единого целого. В XIV–XV веках, к тому же, Смоленск в большей мере был ориентирован на запад, на Литву, чем на зависимую от татарских ханов Москву. В XVI столетии смоленские поляки трижды появлялись под Москвой, стояли на Поклонной горе, но отнюдь не с дружественными намерениями – с армией литовского князя Ольгерда. А в 1404 году княжество и формально вошло в состав Литовского государства и пребывало в нём более ста лет. Какие уж тут заботы о московской дороге! И без того ещё не сложившаяся полностью, не наезженная как следует, она теперь скорее приходила в упадок, нежели обустривалась – в особенности на участке между Вязьмой и Можайском, где происходили постоянные пограничные конфликты и стычки. В таких напряжённых ситуациях стороны скорее затрудняют доступ к своим городам, чем заботятся об удобстве проезда. В своих отношениях с Европой Москва в этот период вообще предпочитала другие, окружные, зато более спокойные, безопасные маршруты – например, через Великий Новгород и Прибалтику. Не случайно, когда был оговорён брак между великим князем Иваном III и племянницей последнего византийского императора Софьей Палеолог, невесту

со свитой и папским легатом везли на венчание в Москву в 1472 году не через Смоленск, а через Ревель и Псков.

И были, судя по всему, совершенно правы. Вряд ли византийская царевна, которая, к тому же, отправилась на Русь из Солнечной Италии, выдержала бы «прелести» Смоленской дороги. Те немногие иностранные гости, которые прибывали в Москву XV века со стороны Смоленска, в один голос жаловались на неслыханные для европейца трудности, испытания и переживания бесконечного пути и прежде всего в смоленской его части. «Крайне тяжело ездить по громадным лесам, где невозможно проложить хорошую дорогу», – стонет итальянец из Венеции Амброджо Контарине, переживший это хождение по мукам в 1476 году[4]. «Летом там не отваживаются ездить слишком далеко по причине величайшей грязи и огромного количества слепней, которые прилетают из обширных тамошних лесов, в большей части необитаемых», – вторит своему соотечественнику купец и дипломат Иосафат Барбаро[5]. При этом оба путешественника приходят к выводу, что для поездок в Россию и по российским дорогам вообще предпочтительнее зимнее время, даже с учётом зимы, стужи и сугробов. Потому что зимою, когда всё вокруг замёрзнет и заледенеет, вместо грунтовой дороги можно, как в старину, хотя бы частично использовать реки и мчаться по ледяному пути весьма быстро в удобных русских «домиках на полозьях» – возках. Правда, зимою приходится делать привалы, а иногда и ночевать прямо в лесу, среди сугробов, но это всё же лучше, чем непролазная грязь и полчища комаров или слепней. Короче, «мы терпели ужасные трудности», – вспоминает Константин.

Однако то, что вводило в отчаяние и вселяло ужас в иностранцев, давно стало обычным, привычным делом для самих россиян. В романе Владимира Аристова «Скоморох» – о Смоленске XV века, той поры, когда «русская земля кончалась за Можайском», – главный герой пешком пробирается из Москвы в «литовский Смоленск»: по лесному медвежьему царству, по чёрным топям – и ничего, жив остаётся. То же самое проделывает герой Н.И. Рыленкова в поэме «Великая Замятня» и потом годами не может забыть пройденный путь:

Нечаю смоленская снилась дорога.

И в мемуарах путешественников, и в художественной литературе о том незапамятном времени поездки, тем более пешее путешествие из Москвы в Смоленск (или в обратном направлении) рассматривается как настоящий подвиг, память о котором не уходит из сознания до конца дней.

Впрочем, изредка случалось и так, что на Дороге появлялись даже царственные особы. Так, в 1495 году из Москвы через Смоленск на запад проследовал роскошный свадебный поезд дочери самого Ивана III Елены, которую выдавали замуж за Великого князя Литовского Александра – и ничего не произошло, все, так сказать, живы остались. Хотя вряд ли невеста потом вспоминала своё свадебное путешествие с большим удовольствием.

Таково было положение на Смоленщине и её Дороге к исходу XV столетия. Дорога уже более или менее сложилась, но была крайне тяжёлой, неустроенной, неудобной и к тому же разделённой на две неравные части: русскую и литовскую.

ПОСОЛ НА ДОРОГЕ, ИЛИ ПУСКАЯСЬ В ПУТЬ, НЕ ЗАБУДЬ НОЧЛЕГ

XVI столетие – век удивительной геополитической метаморфозы. Недавно такая разрозненная, рыхлая, подневольная Русь, данница татарских ханов, неожиданно и для татар, и для западной Европы, сплачивается в единое целое, разгибается и становится тем огромным царством, той Россией, без которой с тех пор уже немыслима мировая история. И такой России уже совершенно необходима стала сеть больших, всё более дальних дорог.

Переломным моментом, как известно, стало «великое стояние» на Угре в 1480 году, когда Золотая Орда, несмотря на поддержку Литвы, не решилась перейти реку, начать сражение и в конце концов повернула вспять, отступила ни с чем. Московская Русь стала, наконец, свободным, независимым, самостоятельным государством. Двухсотлетнее господство Орды закончилось. Настало время собирать камни – возвращать потерянные когда-то земли – наследие Киевской Руси – а заодно обрастать новыми землями на севере, на востоке, в Сибири. Ощувив силу и рост нового государства, прозорливый псковский инок Филофей в 1510 году, после присоединения его города к Московии, в письме к победителю, царю Василию III, определил его историческую миссию как создание «третьего Рима», поскольку второй, Византия, недавно ушёл в прошлое, – «а четвёртому Риму не бытии!» Бог любит троицу.

И, действительно, новая Русь одерживает победы одну за другой – и расширяется на глазах. Если в предыдущем, XV веке её границы проходили Можайска, Калуги, Тулы, а южные и западные русские княжества принадлежали Литве, то через сто лет, к исходу XVI века, граница раздвинулась до Белого моря на севере, Зауралья на востоке, до Каспия и Терека на юге и – насколько скромнее – до Орши на западе. Не удалась лишь война за Прибалтику – Ливонская война. Здесь Запад объединился и не допустил «новый Рим» к морю, однако в целом это не испортило впечатления от своего рода исторического чуда. В 1493 году Иван III, недавний данник Золотой Орды, в соответствии со своим новым положением, достоинством и авторитетом берёт себе титул «государя и великого князя всея

Руси», а ещё полвека спустя, в 1547 году, его внук, шестнадцатилетний Иван IV (будущий Грозный), имея в виду именно традиции римских и византийских «цесарей», венчается на царство и принимает титул «царя всея Руси».

Как итог, состоялось не только собирание земель, но и сплочение их в централизованное государство, чего так трагически не хватило в XIII столетии, при татарском нашествии. К сожалению, единство было установлено в его восточном, деспотическом варианте. (Однако могло тогда быть иначе?) Поэтому, между прочим, западные области (Тверь, Новгород и Смоленск) с некоторым недоверием и опасением шли на подчинение Москве, побаивались «татарских» методов управления, смены Запада на Восток, Европы на Азию. Именно в таком контексте мы должны рассматривать историю Смоленщины, Смоленска и их Дороги на Москву от конца XV до начала XVII столетия.

С ослаблением Золотой Орды и началом её распада на отдельные ханства (процесс, противоположный российскому) самым опасным и могущественным соседом Москвы остаётся огромное в ту пору Великое княжество Литовское. Западное направление борьбы выходит на первый план, а Смоленская дорога, впервые в своей истории, приобретает значение главной операционной коммуникации Московского государства. Давление с его стороны возрастало с каждым годом. По дороге одно за другим, взад и вперёд проезжают посольства, начинаются вооружённые стычки. Такого движения человеческих масс, конницы, гужевого транспорта никогда раньше на Дороге не было.

В 1492 году, воспользовавшись раздором между Литвой и Польшей и смертью великого князя Казимира IV, Иван III объявляет войну его сыну Александру и захватывает часть его владений. Александр признаёт его титул «государя всея Руси» и женится на его дочери Елене. Вроде бы, установились мирные отношения, но ненадолго. В 1499 году Иван III снова начинает военные действия – под предлогом защиты права дочери остаться в Литве православной

христианкой и по заключённому скоро договору получает Вяземское княжество. Дорога между Москвой и Смоленском разделилась теперь ровно наполовину. В 1503 году по новому перемирию Москва получает также ещё часть смоленских земель, а также Чернигов, Брянск, Путивль, Гомель.

Смерть Ивана III в 1505 году не остановила давления Москвы на запад. Она глубоко уверена именно в своём праве на наследие Киевской Руси, рассматривает себя как её правопреемницу. В 1508 году новая война заканчивается подписанием «вечного мира», по которому новый «государь всея Руси» Василий III закрепляет за собою Дорогобуж и так называемые «северские земли» на Украине. Граница всё ближе подходила к Смоленску, так что вряд ли кто-нибудь с обеих сторон принимал за чистую монету пышную форму «вечного мира». Покоя для Смоленщины и её Дороги не предвиделось.

И в самом деле, в ноябре 1512 года московская рать снова двинулась по разбитой дороге и в январе 1513-го осаждают Смоленск, однако первый приступ оказался неудачным. Летом этого же года начался второй поход, с сентября по ноябрь идёт осада города – и снова неудача. Пришлось отойти. Однако, весна нового, 1514 года, Дорогу снова наполнили московские войска – новая Русь уже не признавала поражений. Но и Литва никак не хотела расстаться с городом, которым владела уже больше ста лет.

Третий поход на Смоленск был подготовлен основательнее прежних. Помимо многотысячной армии ратных людей, к городу подвезли по подсохшей Дороге «великий наряд», то есть мощную артиллерию (вспомним мнение Л.В. Алексеева, что именно артиллерия способствовала формированию настоящих дорог). Одних только больших и малых пушек (пищалей), якобы, было несколько сотен – особый ужас на осаждённых наводила одна какой-то необычайной величины пушка, которая палила сразу двумя ядрами – железным и каменным. Даже, по слову летописца, земля тряслась, город содрогался, а от начавшихся пожаров так заволочло дымом улицы, что осаждённые перестали видеть друг друга, не отличали своих от чужих, когда те вошли в горящий город. Пришлось запросить пощады и мира.

Впрочем, победитель, Василий III, обрадованный долгожданым успехом, не выказал большой обиды на смолян за их упорное сопротивление. Мало того, даже сохранил за городом те его особенные права и преференции, которые даны были ему в предыдущем веке Великими князьями Литовскими, специальной грамотой пообещал «держать смолян во всём по тому же, как их держали Витовт и иные государи и Александр, король и Жигимонт». Оно и понятно: судя по всему, не все жители города приветствовали победителей – побаивались, присматривались...

Что касается Дороги между Москвою и Смоленском, она за двадцать лет борьбы между двумя государствами, несомненно, сложилась окончательно и стала более или менее «прямоезжей». Перед доставкой к Смоленску такого количества артиллерии, особенно вышеупомянутого двухядерного монстра, её явно приводили в порядок, укрепляли, выравнивали, выпрямляли, выстилали и тому подобное. После победы она стала единой и полностью перешла под контроль России. Правда, в последующее, относительно мирное время внимания к ней становится меньше, так что, как мы ещё увидим, на некоторых участках Смоленка снова возвращается в прежнее, даже первозданное состояние – особенно по весне и осени. Да и постоянная напряжённость в отношениях Литвы и Москвы не способствует оживлению торговли, активизации движения. Западное направление остаётся проблематичным – Литва долго ещё не признавала права Москвы на Смоленск, считала его присоединение несправедливой аннексией. Только в 1522 году, при подписании очередного перемирия (на 5 лет), он был, наконец, официально признан русским городом. Но даже и после этого ситуация оставалась очень непростой, поездки на Запад небезопасными и литовские заставы могли просто не пропустить российские транспорты через свою территорию. Да и осторожные западноевропейские визитёры, коль скоро была такая возможность, предпочитали более спокойные маршруты через Ливонию, Ригу, Нарву, Ивангород, Псков, Новгород... Там к этому времени к их услугам были и дороги получше, и даже промежуточные станы со сменными лошадьми, и харчевни. Там шестьсот вёрст от границы до Москвы при благоприятных обстоятельствах можно было проехать в трое

суток. На Смоленском пути такие скорости были ещё недостижимы. Более того, те легкомысленные путешественники, которые забывали пословицу «поспешай медленно» и, поглядев на географический план, пускались к Москве прямой дорогой через Литву и Смоленск, те рисковали и временем, и кладью, и собою, обрекали себя на неслыханные в Европе передраги и приключения – независимо от времени года. Ибо на любое время года у Смолянки был свой комплект дорожных «прелестей». Европейец попадал здесь в какой-то, по его мнению, дикий, почти первобытный мир. Его пугали бесконечные хмурые леса, стеною стоявшие вдоль дороги, в которых, по уверению венецианца Марко Фоскарено, обитают неисчислимы звери: медведи, зубры, лоси, волки[6]. И вообще, без надёжной охраны и ответных проводников иноземцу ны этой дороге делать нечего – предупреждал уже упоминавшийся посол Альберто Кампенедо – иначе никогда не увидишь больше милой благословенной Италии.

Странно, на Смоленской дороге в XV–XVI веках почему-то часто появлялись именно итальянцы, и их впечатления от неё были особенно сильными. Однако нагляднее и подробнее всех рассказал о чувствах европейского путешественника в России и на Смоленской дороге глава австрийской, имперской дипломатической миссии, словенец по национальности барон Сигизмунд Герберштейн, «Записки о московских делах» которого вышли в Вене в 1557 году, вызвали большой интерес и долго оставались для Запада главным источником сведений о стране, которая становилась всё более влиятельным фактором европейской политики. Барон Герберштейн и в самом деле лучше других, что называется, проникся темой, поскольку трижды проделывал тяжкий путь между Смоленском и Москвой – в 1517–1518 и в 1526–1527 годах, причём в разное время года: зимою, весною и осенью.

Была в старые годы у русского народа одна странная, но на самом деле мудрая дорожная пословица: пускаясь в дальний путь, не забудь взять с собою свой ночлег. Посланник австрийских Габсбургов, само собою, не знал ни российских пословиц, ни других особенностей нашей национальной «гоньбы», да ещё в смоленском её варианте, поэтому память о пережитом на Дороге не покидала его до конца дней.

И в самом деле, разве можно забыть, например, ночёвки на морозе в глухом хвойном лесу или вынужденные стоянки на холмиках посреди вышедшего из берегов, затопившего окрестности, возмущённого Борисфена? Какие уж там гостиные дворы, какие станции! Последней надеждой утончённых венских кавалеров становились чёрные от копоти курные мужицкие хижины, да и они на Смоленской дороге большая редкость. Лесная глухомань, безлюдный, варварский, звериный край! «Я не привык жить в лесах вроде диких зверей, но под крышей и среди людей» [7], – возмущается, вспоминая русское путешествие, барон Герберштейн. Случались между Смоленском и Москвой и такие ситуации, когда посланнику и свите приходилось пробираться пешком по бурелому, чтобы обойти самые топкие и гиблые места. Судя по всему, старые гати на болотах, времени русско-литовских войн, уже подгнили и стали ненадёжны. А чего стоят эти русские переправы через реки и речки по «живым», наплавным мостам, на одном из которых едва не оказался полностью в воде и не поплыл вниз по течению коллега по миссии граф Нугарола – вместе с лошадьми и экипажем! Примечательно, что самым устрашающим показался промежуток между Днепром и Вязьмой, окрестности Дорогобужа, пойма речки Осьмы – эти места в течение многих веков будут проклинать путники, пешие и конные, даже автомобилисты нашего времени. Дальше к Москве стало полегче, а Вязьма даже удивила и обрадовала первым на пути «ямом» – российским постоялым двором. Есть всё же признаки цивилизации на этой варварской Дороге. Настроение улучшилось.

Как следует из «Записок» Герберштейна, в XVI столетии грунтовые и водные пути ещё не разошлись окончательно, и путешественники на пути из Смоленска в Москву и обратно, могли использовать и то, и другое, и сушу, и воду, пересаживаться с повозки на лодку и наоборот. Или же отправлять водою тяжёлый багаж, грузы, а самим налегке добираться до нужной пристани верхом или повозкой. В зависимости от времени года, состояния дорог, от количества вещей. Так часто делали торговые люди, купцы со своими товарами – водой до Вязьмы, а то и до Можайска. Водой оно и безопаснее, ежели с надёжными людьми, разбоя меньше. Так, на-

пример, в 1593 году добиралось до Москвы ещё одно посольство «Римского императора» (то есть тех же венских Габсбургов) во главе с Николаем Варкочем: начиная от Орши частью в колясках и телегами, частью – что потяжелее – вверх по Днепру[8].

Между прочим, большую помощь послам, иноземным купцам и другим значительным людям оказывали в этих делах иноки недавно основанного в дорогобужском лесу Болдинского монастыря, которые хорошо знали и Днепр, и Дорогу. И Сигизмунд Гербенштейн во время одной из своих поездок, уставши от привалов и ночёвок под открытым небом, тоже с удовольствием отдохнул и переночевал со своими людьми в лесной обители. Похоже, услуги на воде и на суше для богатых путешественников были и прерогативой, и неплохой дополнительной статьёй монастырского бюджета, по крайней мере до учреждения государственных станов.

Как и прежде, во времена Орды и Литвы, сохранялась большая разница «гоньбы» в зависимости от времён года. Зима по-прежнему читалась предпочтительным временем для дальних поездок. Снег выравнивал, скрадывал рывины и ухабы и позволял спрятать маршрут на отдельных участках, а в сильные морозы вообще можно было нестись по замёрзшему Днепру, по крайней мере от Смоленска до Дорогобужа. Для иноземных гостей это было даже запоминающимся, экзотическим удовольствием. Снег, скажет позднее французский поэт Теофиль Готье, – это вообще универсальная, чистая, белая и совершенно великолепная Дорога русского народа – из Москвы на все стороны – и этот народ лучше всех на свете умеет ею пользоваться.

Русская зимняя гоньба, тройки, ямщики и тому подобное на многих производили сильное впечатление и хотя бы отчасти скрашивали дорожные страдания других времён года. «Путь из Вильны через Смоленск до Москвы в зимнее время по крепкому льду совершался с невероятной скоростью, – вспоминал Павел Иовий, – зато в летнее время не иначе можно проехать здесь, как с большим трудом и с чрезвычайными усилиями, потому что тающий под солнцем снег образует болота и грязные, непроходимые топи, на которых для проезда настилают с величайшим трудом деревянные гати». Видимо, именно поэтому и сведения о скорости проезда от

Смоленска до Москвы весьма резко варьируется у разных авторов: от десяти до ста километров в сутки. Истина, как всегда, находится где-то посередине. Так, в 1586 году патриаршее посольство, явно не склонное к лихости, добиралось от Смоленска до Москвы целых десять дней. В отличие от нашего автомобильного века, века бетонированных шоссе, ещё каких-то сто-сто пятьдесят лет назад всё зависело от погоды и смены времён года. Скорость устанавливала Природа.

После отвоевания Смоленска и замирения с Литвой (хотя и очень относительного) в сторону Москвы через Смоленск потянулись с запада купеческие обозы, иностранные посольства (которых по мере укрепления государства становится всё больше), а также приглашаемые на царскую службу разного рода мастера своего дела: архитекторы (главным образом из Италии), врачи, инженеры, оружейники и др. Многие из них, так сказать, проходили посвящение, впервые приобщались к загадочной стране на Смоленской дороге – по образцу барона Гербенштейна. Разумеется, их встречали, сопровождали и охраняли на опасном пути к столице – послов за счёт казны, купцов за их же собственные средства. Дорога кормила немало число проводников, возниц, охранников и других – будущее сословие ямщиков. Смоленск, в свою очередь, становится крупным перевалочным и, как сказал бы сегодня, таможенным пунктом. Растут его богатство и культура, он вообще, в отличие от других российских городов, живёт по дарованному ему европейскому, так называемом «магдебургскому праву». У него репутация более свободного и культурного, чем другие, русского города. И его московская Дорога, пережив бурное военное время, становится в XVI столетии посольским и торговым трактом. Всё больше становится купцов из дальних европейских стран, которых ранее, в литовское время, подчас вообще не пропускали к Москве, вынуждали разгружаться и торговать в самом городе. Теперь же скорее наоборот: с 1590 года польским и литовским «гостям» воспрещается дальнейший проезд (в связи с новым обострением отношений) – пропускают к Москве лишь особо ценные товары, которые могут понадобиться царю и боярам – например, «узорочные» ткани, драгоценные камни и др. Зато растёт взаимообмен в

самом Смоленске и уездах – на ежегодных ярмарках, в том числе и на Болдинско-Дорогобужской у старой Дороги.

Во второй половине столетия, в связи с нарождающимся расширением государства и централизацией власти, с необходимостью оперативного управления территорией проблема дорог обострилась до последней степени. Да и стоны послов, гонцов, «гостей» дошли, видимо, до царского слуха. И в 1570 году Иван Грозный объявляет, наконец, создание специальной службы – «ямской гоньбы», как это тогда называлось. Придуманная, согласно Геродоту, ещё древними персами, введённая в Древнем Риме при Октавиане Августе служба связи, почтовая служба в средневековой Европе тем не менее сложилась относительно недавно, за сто лет до Ивана Грозного, в XV веке, раньше всего во Франции. Она и стала примером для Московии (хотя промежуточные станции всё же называли по-восточному, словом тюркского происхождения – *ям*, *ямы*, отсюда производные: *ямщик*, *ямщина*, *ямская слобода*).

Пришли долгожданные перемены и на смоленское, западное направление. Здесь тоже учреждается некоторое число «ямов», назначается обслуживающий персонал (прежде всего возницы, кучеры – ямщики), придаются лошади и повозки. Проехавший лет десять спустя по Дороге австрийский (или «римский», то есть имперский) посол Николай Варкоч отметил наличие ямов в деревне Богдановке (в пятнадцати верстах от Смоленска), далее в Гнёве, где была произведена смена лошадей. Затем, после переправы через Днепр (при впадении в него реки Вежи) последовали ямы в Дорогобуже, Колпите, Вязьме, Слободе и так далее. Дорога благоустраивалась.

Однако нововведёнными благами имели право пользоваться далеко не все – лишь те, кто имел отношение к государственной службе, официальные лица и важные иностранные гости. Никого другого ни «кормом», ни «провозом» не обеспечивали. При этом резко возросла скорость передвижения, которая подчас удивляла даже иностранцев. Удивляло иностранных послов, причём на этот раз весьма приятно удивляло, и пресловутое русское гостеприимство – обслуживание дипломатических миссий, которые встречали уже на границе и сопровождали до московского Кремля. Причём

на всём пути следования иностранцы всё получали даром: продукты (в обилии), лошадей, ямщиков, повозки, всяческие подарки. Экономные западные люди много дивились и радовались такому невиданному гостеприимству. И есть, чему удивляться. Ведь в те годы посольство – это, как минимум, несколько десятков, а то и сотни людей – чем многочисленнее, тем уважаемее и достойнее. Из нескольких сотен состояло, например, пышное польско-литовское посольство от короля Сигизмунда III во главе со Львом Сапегой, проехавшее в Москву в августе 1600 года для заключения «вечного мира» с Борисом Годуновым (на этот раз «вечность» продолжалась довольно долго – несколько лет). При царе Борисе западное направление вообще стало самым востребованным и оживлённым. И вообще, если первая половина XVI столетия выдалась для Смоленска и его Дороги как время по преимуществу опасное, военное, пушечное, то вторая часть, напротив, стала годами мирного развития и благоустройства. Вторая половина века на Дороге – время гонцов, послов и торговцев. Для Смоленщины открывались неплохие перспективы.

Если гостей встречали торжественно, пышно и... бесплатно, то, как исстари повелось на святой Руси, к собственным людям (к гражданам, как говорят сегодня) отношение было скорее противоположное, в том числе и в делах дорожных. Своих не жалко.

В том же царском указе 1570 года власть устанавливала строгие меры и правила для поддержания дорог в надлежащем состоянии, и всю тяжесть этих нелёгких трудов она снимала с себя, с казны, и перелагала на местное население, на тех, кому выпал горький жребий жить вблизи большой Дороги. В конечном счёте – по нисходящей – на безответных крестьян, на мужиков-смердов. Именно им приходилось теперь (впрочем, как и прежде) «спрямлять» пути, рубить просеки, сушить болота и класть мосты. «Поселяне обязаны вырубать деревья и настилать гати через болота и реки». «Судебник» же 1589 года (статья 223-я) обязывал окрестных жителей постоянно следить за своими участками Дороги. «Если же дорога не починена, и, случится, лошадь изломит на ней ногу, то выяснить волость и деревню, в какой таковое делается», – и наказать немедленно, в поучение другим. За упущения на Дороге виновных

нешадно пороли кнутами и батогами. Поборы на ремонт Дороги и работы на ней получили в обиходе название «мостовщина». Это было нелёгкое бремя, тяжесть которого, как обычно в таких случаях, на подневольных работах, облегчалась их недолжным, плохим исполнением.

Как сказано, середина и вторая половина столетия для Смоленщины – редкий случай – выдались относительно мирными, благополучными, даже московская дорога приводилась в божеский вид и как-то благоустроивалась. Однако, как выяснится, это было скорее затишье перед бурей, а не настоящий мир. Несмотря на бесконечные переговоры, дипломатические миссии, уверения в добрых намерениях и даже «вечный мир» (1600) положение на западных границах было очень напряжённое, особенно после начала в 1558 году Ливонской войны за Прибалтику, в которую тут же втянулись давние противники России – Литва и Польша, не оставлявшие мечты о реванше после утраты Смоленска и Северских земель. Царь Иван IV очень насторожился при известии об объединении Великого княжества Литовского и Польского королевства в единую республику Речь Посполиту в 1569 году. Время от времени уже идут вооружённые столкновения между двумя соседними государствами в районах Полоцка, Пскова и др. – это уже совсем недалеко от Смоленска. Споры о разделе земель не закончены, границы официально не согласованы, и каждая сторона считает Смоленск своим городом.

А Смоленск, между прочим, ещё в 1513 году обнаружил большую свою уязвимость – прежде всего для современного, порохового оружия, для пушек и огня. Крепостные стены, конечно, высоки, но они, как и дома, деревянные и, следовательно, могут быть сожжены артиллерийским обстрелом. Что удалось сделать нам в 1513 году, может сделать и противник, а Смоленск, как известно, «город-ключ», ключ к Москве, к воротам Кремля. Так и в таких обстоятельствах у весьма осторожного и разумного (при всем известных его недостатках) Бориса Годунова возникает замысел современной,

недоступной для врага, новой каменной стены – этого «ожерелья всея Руси», как он потом скажет, берега царя и Москвы.

И в 1596 году в Смоленск направляются лучшие в государстве «каменных и кирпичных дел мастера», которых возглавил уже строивший в Москве «Белый город» вокруг Кремля, а по некоторым предположениям и болдинский монастырь близ Дорогобужа Фёдор Конь. По подсчётам историков для доставки в Смоленск нужных материалов (камней, кирпичей, железа, извести и др.) потребовалось около трёх миллионов подвод, рейсов. И главная нагрузка, как всегда и во всём, легла на Старую Смоленскую дорогу, которую сами смоляне именуют Московской. В это время она была и освоена, и разбита как никогда раньше, движение между строительством и другими городами, откуда шли рабочие и материалы, не затихало ни на день.

Через шесть лет, к 1602 году, громадная стена опоясала город.

При возведении Смоленской крепости на экстренные поездки в Москву у начальствующих лиц уходило иногда всего три дня – такая скорость и через сто лет будет считаться почти рекордной. Это значит, что рабочие готовили Дорогу, а «ямы» в любое время предоставляли лучших лошадей. Дело было государственной важности.

Таким образом, к началу той общенародной беды, которую принято называть «Смутным временем» и которая, как и предвидел Борис Годунов, во многом шла с запада, Смоленск оказался подготовлен лучше других городов. Это поможет ему выдержать почти трёхлетнюю осаду. У его крепостных стен вскоре начнутся такие события, в которых будет решаться судьба всего русского государства. А Дорога на Москву станет в полном смысле слова Дорогой жизни или смерти.

ПОЛЬСКИЙ ШЛЯХ

XVII столетие, начавшееся глубоким кризисом царской власти и всего российского государства, гражданскими войнами, польско-литовской агрессией («великая смута»), поставило Смоленск в центр отечественной, а отчасти и европейской истории. Ослабленное распрями, и голодом, Московское царство представлялось лёгкой добычей для его соседей – шведского королевства, Османской империи, но прежде всего для обширной и сильной в ту пору Речи Посполитой. История Руси и Смоленщины первой половины XVII века в этом смысле сравнима разве что со временем татаро-монгольского нашествия пятисотлетней давности – с той, однако, разницей, что теперь опасность шла не с востока, а с запада, не из Азии – из Европы. Поэтому на протяжении десятилетий именно, Смоленск был и яблоком раздора, и камнем преткновения для противоборствовавших сил, у его новых крепостных стен, на его Древней Большой московской дороге разыгрывались драматические события, а сам город и его уделы (Дорогобуж, Вязьма, Красный, Белый) то и дело переходят из одних рук в другие, от России к Польше и обратно. И именно в Смутное время Смоленск стал, как выражаются историки, «ключом» к дверям Московского царства, а его трудная, необходимая лесная и болотистая Дорога на Москву приобрела впервые героический ореол, стала осознаваться как историческая и легендарная.

В поэме Н.И. Рыленкова «Скоморох Овсей Колобок» (1939), действие которой идёт как раз в те трагические годы, её герой с величайшим для себя риском пробирается из Москвы в занятый поляками Смоленск (глава «Смоленская дорога»). Поэт совершенно прав. В ту пору проделать такой путь из конца в конец, да ещё пешком, да ещё в одиночку, представлялось делом почти невозможным. Лазутчика, как князя Игоря в древнем «Слове...», спасает сама Природа, родная для скомороха и враждебная пришельцам. И этот естественный, географически фактор, действительно сыграл немалую роль в тех трагических событиях, которые разворачивались тогда на Смоленской Дороге. По словам В.О. Ключевского, в XVII столетии она всё ещё была окружена сплошными, почти дев-

ственными, труднодоступными лесами с редкими, в пять-шесть хат дереушками, которые, к тому же, на поверку могли оказаться пристанищем «лихих людей, живущих с Дороги», то есть то ли помощью путешественников, то ли их грабежом – смотря по обстоятельствам.

Нормальное движение и спокойная жизнь на Дороге и окрест неё, даже в годы недолгого «замирения», были практически недостижимы, с началом же всеобщей «службы» и неурядицы обстановка обострилась до такой степени, что проезд стал опасен и для хорошо охраняемых больших купеческих обозов, и даже для небольших воинских отрядов. Разбой, вооружённые стычки стали заурядным явлением. И тем не менее никогда прежде этот кратчайший путь от Москвы на запад не был так востребован, не эксплуатировался с такой интенсивностью, как в XVII столетии.

Впрочем, начиналась «смута на Дороге» с относительно мирных движений и событий, с пышных дипломатических миссий и долгих переговоров между Москвой и Польшей, между царём и королём, так что Смоленская дорога и в XVII веке некоторое время оставалась по преимуществу трактом «посольской гоньбы». Разве что гонцов и послов становилось всё больше и переговоры делались всё более упорными и длительными, затягивались иногда на несколько месяцев. Таковы, например, были российское посольство в Прагу во главе с Афанасием Власьевым в 1599 году для переговоров с австрийским императором Рудольфом II и, с другой стороны, весьма горделивая и представительная миссия Речи Посполитой во главе с литовским канцлером, князем Сапегой в 1600-1601 годах, которая, после многомесячного пребывания в Москве 11 марта 1601 года всё же подписала мир с Борисом Годуновым на целых двадцать лет.

Кого только не навидалась тогда Смоленская дорога и окрестные жители!

Известно, чем претенциознее, громогласнее договор, тем скорее и легче он нарушается. Тогдашняя Польша не выдержала и нескольких лет «вечного мира». Да и то сказать, уж больно соблазнителен оказался предлог для вмешательства в московские дела и споры.

В 1604 году знатные польские магнаты братья Вишневецкие открывают, привозят в Краков и представляют королю Сигизмунду симпа-

тичного молодого человека, который называет себя сыном Ивана Грозного Дмитрием, которому, якобы, чудом удалось спастись в Угличе от подосланных Борисом Годуновым убийц. Получается, что нынешний московский царь – узурпатор, он незаконен, нелегитимен. Какой ужас, какой скандал, как это неблагородно и низко! Рыцарственную польскую аристократию и шляхту, мечтавшую о возвращении Смоленска и других территорий, охватил праведный гнев и горячее сочувствие к несчастному царевичу. Благородное «паньство» должно срочно восстановить потраченную справедливость. Все под знамя законного претендента! Правда, сам Сигизмунд держался осторожно, войны не объявлял, но все хорошо понимали, что уж с его-то стороны возражений и препятствий не предвидится. Ещё бы, ведь в случае успеха Дмитрия он не забудет добра, не запятнает себя неблагодарностью – какие роскошные стратегические перспективы откроются тогда для короля и Речи Посполитой, как дружественна и послушна станет огромная, богатая Московия! Игра, безусловно, стоила свеч, то есть неизбежной при таком сценарии русской и польской крови.

В октябре 1604 года Димитрий (он же беглый дьякон Чудова монастыря в Кремле Григорий Отрепьев) во главе польских отрядов перешёл границу России.

Самозванец пошёл из Польши на Москву через Северскую Украину, где его поддержали повстанцы атамана Хлопка, через Орёл и Тулу – Смоленск, где у него заведомо не было поддержки, остался в стороне. Однако после воцарения в Москве в июне 1605 года смоленская дорога становится главным нервом русско-польских споров Смутного времени. Движение по ней резко возрастает и приобретает новый характер: это уже не столько «посольская гоньба», сколько не очень понятные на первых порах воинские переходы и марши. На Дороге появляются польские вооружённые отряды. Прослышав о щедрых дарах нового царя за помощь в борьбе за престол, шляхта, в предвкушении «счастья и чинов», спешит к воротам Кремля. Ландскнехтов на Дороге становится всё больше и больше – граница с Польшей практически открыта. У одних Вишневецких в Москве 400 «рыцарей».

«Законность восстановлена», «сын Грозного» утверждён на престоле – Польша ждёт награды за своё благородство. Таков скрытый

смысл бесконечных депутаций и делегаций, снующих по Смоленской дороге. В августе 1605 года по ней торжественно прошествовала делегация Александра Гонсевского с поздравлениями Димитрию по случаю восшествия на престол от имени самого короля Сигизмунда III. Это уже настоящее международное признание. Однако уже через полгода, в феврале 1606 года второе королевское посольство заговаривает уже иным тоном и требует от своего протеже и ставленника «оплаты услуг» – например, передачи Великому княжеству Литовскому Смоленска, Вязьмы, Дорогобужа, а заодно Великого Новгорода, Пскова, Великих Лук. Аппетит приходит во время еды! И «царь», как выяснится позже, если не в открытую, то в частных беседах (как сказали бы сегодня, в «секретном протоколе») вовсе не против, не отказывает, просит лишь не спешить, подождать более благоприятного момента. Он, несомненно, отблагодарит своих благодетелей! Король и «царь» поняли друг друга, и Польша вместе с ними переживает весну своих восточных иллюзий и надежд. Её кульминацией становится знаменитый русско-польский matrimonialный спектакль, один из актов которого тоже произошёл на малоприспособленной для него Смоленской дороге. Это была, несомненно, хорошо продуманная, хорошо срежиссированная и далеко идущая драматическая интрига, которая, в случае успеха, могла привести к полной гибели Московское царство. Мы имеем в виду, разумеется, длительную, пышную и церемонную историю женитьбы Лжедмитрия I на прекрасной полячке – дочери ясновельможного пана, самодмирского воеводы Юрия Мнишека. Такого богатства и блеска, таких огромных торжественных процессий из Москвы в Польшу и обратно ни древняя дорога, ни окрестные жители ещё никогда не видывали и, конечно же, больше никогда не увидят.

Начался этот многомесячный, пышный и предельно политизированный церемониал сватовства и венчания России и Польши в сентябре-октябре 1605 года с проезда из Москвы в Краков свадебной миссии во главе с секретарём и казначеем самозванца, опытным дипломатом Власьевым (считается, жених и невеста связали себя обязательствами ещё в Польше, до похода на Москву). Уже этот первый свадебный обоз производил впечатление. Власьева со-

проводил отряд в сорок верховых дворян и «боярских детей», не считая обслуживающего персонала, за отрядом тянулся обоз в 200 подвод и подарками для прекрасной невесты. Мало этого, немного позже за ним отправился ещё один, нагруженный дарами уже для отца невесты, будущего царского тестя, сандомирского воеводы, ясновельможного пана Юрия. Его вёл поляк Ян Бучинский, тоже доверенное лицо Лжедмитрия. Кроме основной миссии сватовства Власьев во время церемонии венчания (по католическому обряду) должен был сыграть роль самого жениха, что он и выполнил с большим достоинством. Семейство Мнишек и многие другие близкие им паны были вне себя от восторга и преисполнены самых радужных ожиданий насчёт будущей власти, чести и богатства, ведь они приобщались теперь к высшему на земле, царскому, королевскому достоинству, становились в некотором смысле совладельцами громадных территорий Восточной Европы, ибо здесь российский жених не скупился на посулы. Старый Мнишек, готовый на всё ради возвышения, уже видел себя хозяином Северной Украины и смоленским князем. И у его не менее честолюбивой дочери горели глаза от грядущего торжества, от положения царицы.

Непохоже, чтобы Сигизмунд III, да и сам пан Юрий, всерьёз верили в царскую кровь новоявленного Дмитрия, однако это уже не имело для них серьёзного значения, ибо дело было сделано, на самозванце уже красовалась шапка Мономаха. К тому же он производил впечатление умного, сговорчивого человека и вполне подходил как для Речи Посполитой, так и для фамильных амбиций сандомирского воеводы.

Через несколько месяцев после символического венчания из Польши в Москву через Смоленск двинулся громадный поезд, настоящая свадебная армада: 1969 аристократов и шляхтичей и 300 человек обслуживающего персонала, две тысячи лошадей, бесконечная вереница карет и повозок. Кроме самой панны Марины и её сановитого отца в кортеже находилось немало их родственников (брат Марины Станислав, её дядя Ян и другие). Разумеется, были здесь и первооткрыватели «сына Ивана Грозного» братья Вишневецкие, Адам и Константин, у которых, конечно же, были свои далеко идущие планы. Для духовного «кормления» в пути и в не-

праведной Москве ехали католические прелаты, ксендзы, а за ними разные там врачи, цирюльники, двадцать музыкантов, чтобы не забывались родные напевы, и др. Впереди и позади колонну прикрывала пехота и кавалерия. Но и это ещё не всё. Держась на приличном расстоянии, на дистанции в несколько перегонов, особняком, за поездом следовали обозы с польскими, немецкими, итальянскими купцами, надеявшимися сделать хороший «гешефт» в Москве, в дни свадебного торжества и веселья.

Мы уже говорили, что, по мнению иностранцев, путешествовать по России, несмотря на её метели и морозы, лучше всего всё-таки в зимнее время. На этом настаивал и потому ещё в Польше всячески торопил с отъездом опытный Афанасий Власьев, однако сборы затянулись, к тому же долго ждали из Москвы, от жениха, денег на неблизкую дорогу, так что сдвинулись с места уже на исходе зимы, когда солнце уже явно повернуло на лето. Начались оттепели, потом потекли ручьи, набухли большие реки. Движение осложнилось. Уже в Польше шлях, как в те времена называли дорогу от Вильны до Орши, стал неудобен, когда же оказались на Смоленской дороге, стало совсем худо. Поэтому ехали крайне медленно, с длительными, иногда на несколько дней остановками для отдыха, пиршеств и веселья и то и дело посылали гонцов к Дмитрию за новым денежным содержанием, ибо расходы всё возрастали. Сопровождавший кортеж дьяк Власьев из себя выходил по поводу медлительности и непредусмотрительных трат, но что он мог поделать? – его полномочия кончались. И с новой царицей лучше не ссориться.

Наконец, восьмого апреля поезд Мнишеков пересёк границу – началась Россия, Смоленщина. В Красном, где уже три месяца томились посланные навстречу Михаил Нагой и князь Василий Масальский, Марина получила от них двенадцать белых лошадей, которых тут же впрягли в её карету. Впрочем, в Смоленске подарили в дополнение к ней великолепный, отделанный серебром и обитый соболями фирменный русский возок – кое-где ещё лежал снег. Тысячи смолян собрались у крепостных ворот поглазеть на невиданную дотоле пышную процессию. Пан Юлий, со своей стороны, с интересом присматривался к обещанному ему городу и жителям его.

В Смоленске отдых и торжества продолжались целых три дня – в преддверии нелёгких испытаний на пресловутой Дороге к Москве. И в самом деле, она и на этот раз подтвердила дурной свой характер. Иногда становилось совсем неумоготу. Варварская, всё-таки, страна. Никакого порядка.

Разумеется, по такому торжественному случаю Дорогу заблаговременно, как могли, приводили в приличное состояние, в божеский вид. На работу сгоняли окрестных мужиков. «Через самые малые канавы перекидывали мостики», – записывает в дневнике панна Марина. Всего их насчитали что-то около пятисот – видимо, с учётом гатей. Время-то было весеннее. Мало того, по ходу поезда впереди шли специально назначенные слуги, которые должны были тщательно осматривать путь и громко предупреждать о ямах, ухабах, колдобинах. В каждой деревушке стояли крестьяне с хлебом-солью, православные священники стояли с иконами и благословляли царицу, а города подносили свои дары – кто во что горазд. А из Москвы тем временем один за другим прибывали гонцы от нетерпеливого жениха, обеспокоенного огромной задержкой. Какая пылкость, какая любовь! Правда, историки, как всегда, добавили ложку дёгтя в бочку с мёдом, докопались, будто бы молодой царь за время ожидания успел растлить юную Ксению Годунову и даже запятнать себя совсем уж непотребной связью с князем Иваном Хворостининым. Нет в мире совершенства!

Как бы там ни было, но ускориться на смоленской дороге никак не получалось. Дорога то и дело показывала свой несносный характер и крайнее неуважение к дамам и господам, к юной невесте. В итоге путь к трону оказался для неё более труден и грязен, чем это ожидалось в Кракове, Сандомире и Варшаве. Самые большие каверзы преподнёс, как всегда, участок между Дорогобужем и Вязьмой – традиционно самое гиблое, словно заколдованное место Старой дороги: «28 апреля. Ночь в Колпите, – заносит в путевой журнал некий специально назначенный историограф Мнишек, – дорога прегадкая. Одних мостов было сорок пять. Тем не менее, ночь в Колпите, ямском селе, – ещё не крайний случай. Приходилось – и не раз – останавливаться, а то и ночевать в совсем захудалых деревушках, где укрытия на всех не хватало. Стави-

ли шатры, терпели ночные холода, апрельские дожди. Ужас! Но ничто уже не могло испугать, насторожить и поколебать пана воеводу и его честолюбивую восемнадцатилетнюю дочку. Тем более что ближе к Вязьме Дорога стала налаживаться. Здесь, в Вязьме, старый Мнишек оставил кортеж и, вместе с сыном, одним из Вишневецких и ближней свитой поскакал вперёд – прокладывать путь дочери, готовить торжественную ей встречу, а заодно, что не менее важно, ещё раз обговорить с зятем вопрос о Смоленском княжестве и других российских угодьях. Куй железо пока горячо!

Двадцать четвёртого апреля на подходе к Москве сандомирский воевода был с честью встречен депутацией от Москвы во главе с Петром Басмановым, разодетым по такому поводу в красивый гусарский мундир – мы, мол, тоже не лыком шиты. От Дмитрия передали прекрасного коня и седло, золотом окованное. На Арбате, при въезде в Кремль, по обе стороны выстроили почётный караул. О лучшем приёме и мечтать не приходилось! Всё шло как по маслу.

Что касается панны Марины, она, дочь своего отца, как прирощённая актриса, держала паузу за паузой и поспешала медленно, давая воеводе время на свадебный торг и получение новых обещаний и преференции. В одних только Больших Вязёмах кортеж простоял целых четыре дня. Жених, говорят, просто не выдерживал, дважды срывался с места и скакал навстречу и виделся с красавицей в Можайске и в деревушке Мамоново – разумеется, в присутствии её дам и наперсниц.

Всего на Дорогу от Смоленска до Москвы Мнишкам потребовалось три недели.

Въезд прекрасной полячки в столицу поразил Москвитян. Где-то в районе Поклонной горы её встретили ближайшие сановники самозванца и предложили новый экипаж с царским гербом с впряжёнными в него пешими лошадьми. Русские и польские войска выстроились вдоль Дороги, толпы простого народа кричали здравицы, в церквах забили в колокола, войска стреляли из пушек, трещали барабаны и пели трубы. Впереди процессии ехал верхом успевший вернуться к дочери сам Юрий Мнишек с отрядом польских гусар.

Так второго мая 1606 года через Спасские ворота в Кремль въехала преисполненная самых радужных надежд восемнадцатилет-

няя гордая полячка. В тот же день вслед за нею прибыло посольство от самого Сигизмунда III – главного закулисного режиссёра мелодрамы – для поздравления молодых, однако оно было принято уже не столь радушно и обслуживалось скромнее.

Через неделю, восьмого мая, состоялось свадебное торжество. Россия получила не только молодого симпатичного царя, но и прекрасную царицу. Польша, со своей стороны, окончательно уверовала в успех великого дела, в результате которого громадная Московия будет отныне не только послушной союзницей, но, не исключено, и частью Речи Посполитой, как это уже произошло с Великим княжеством Литовским. Какие блестящие перспективы! Горделивые польские цари уже чувствовали себя господами положения, хозяевами Кремля и свысока посматривали на непросвещённых москвитов, у которых даже христианство какое-то странное, доморощенное, ненастоящее. Ну да и с этим со временем можно будет разобраться.

Разобраться, однако, не получилось. Как говорят в народе, пошёл поп дорогою, да чёрт поперёк. Торжество иноземцев оказалось мало сказать недолгим – мимолётным. Сведав о закулисных обещаниях «царя Димитрия» своим новым союзникам и родственникам, об оскудении казны, возбуждённые слухами о самозванстве, о великом обмане, а пуще того возмущённые спесью и бесчинствами «рыцарей», забывших где они находятся, московский люд во мгновение ока развернулся на сто восемьдесят градусов, пришёл в неистовство и не только сверг недавно им же венчанного «царя», но зверски с ним расправился, заодно отправив на тот свет около четырёхсот его польских защитников. После страшного, неожиданного побоища самые знатные паны были арестованы и, как заложники – на случай ответных мер Сигизмунда III, – сосланы куда по отдалённым городам и весям. Что касается семейства Мнишек, их, вместе с Мариной, отправили в Ярославль, заставив предварительно вернуть в казну полученные от самозванца драгоценности и деньги. Те же «ляхи», что попроще и победнее, спасаясь от разгневанного народа и от нового, боярского царя Василия Шуйского снова оказались на Смоленской дороге и, не солоно хлебавши, кто как мог, верхом и пешком, побрели назад, в Польшу. По

той же Дороге отправилось посольство Шуйского во главе с князем Волконским к Сигизмунду III, чтобы как-то объяснить королю московский погром и массовую гибель его подданных.

Бедная Марина Мнишек! Достичь таких высот, такого величия – и тут же потерять всё: и трон, и мужа, и богатства, и даже собственную свою свободу. Стоило ради этого тащиться два месяца по скверным дорогам, считать мосты между Дорогобужем и Колпитой! Впрочем, по её мнению, видимо, стоило. Ведь после катастрофы эта женщина так и не выйдет из роли царицы, не признает поражения и низвержения. Во что бы то ни стало жить и умереть русской царицей – таков был лейтмотив её недолгой жизни.

Дальнейшие события Великой российской Смуты ещё больше были связаны со Смоленщиной и её московской Дорогой.

У Василия Шуйского, которого уже через десять дней бояре, так сказать, «назначили» на должность царя, с самого начала не хватало авторитета и, следовательно, не могло быть сильной власти. Многие в стране: крестьяне, а то и целые города поняли свержение Лжедмитрия как боярский бунт, как второе и на этот раз удавшееся убийство сына Ивана IV. Следовательно, Шуйский – царь не настоящий, не «природный», боярский, не народный царь. Начинается восстание Ивана Болотникова, которое захватывает и восточные уезды Смоленщины, и окрестности московской Дороги, которая становится всё опаснее для проезда ввиду разбоя и грабежей.

Царь без мистического ореола – пустое место, обречённый человек, а свято место, как известно, пусто не бывает. И уже через год происходит новая реинкарнация убиенного царевича – в образе второго Лжедмитрия, объявившего о своём чудесном спасении не только в Угличе в 1591 году, но и в Москве во время прошлогодней резни. Бедствующий народ, даже дворянство, готовы поверить ему как богоспасаемому последнему Рюриковичу. И Польша, у которой на этот раз уже заведомо не могло быть никаких сомнений в самозванстве, с готовностью поддерживает очередного авантюриста, который, по версии историков, на самом деле был то ли неким Мат-

веем Верёвкиным, бродягой без определённых занятий, то ли даже крещёным евреем-учителем из белорусского Шклова. Кем бы он ни был, под его знаменем быстро собирается новое войско – из противников Шуйского, которое весной 1608 года подступает к Москве и, не сумев овладеть ею с ходу, располагается неподалёку от неё, в Тушине («тушинский лагерь», «тушинский вор»). По Смоленской дороге снова потянулись в надежде на поживу отряды польских волонтёров-ландскнехтов. В июле того же года в помощь самозванцу привёл двадцатитысячное войско князь Сапега, брат литовского канцлера. Король Сигизмунд, соблюдая формальный нейтралитет, не препятствует ни Сапеге, ни своей шляхте искать удачи на Руси.

Но как же Марина? Ведь по понятиям бунтовщиков спасённый Богом Димитрий – её законный муж, почему же её нет рядом с ним в Тушине? Василий Шуйский спешно отпускает семейство Мнишек из Ярославля и разрешает вернуться на родину, в Польшу. Не успели, а может быть – и не слишком спешили. В смоленском городке Белом их настигли соотечественники из Тушинского лагеря и уговорили (или заставили) дочь и отца вернуться и «опознать» самозванца как мужа и зятя, хотя все, кто два года назад видел в Польше или в Москве в качестве царевича Гришку Отрепьева, прекрасно понимали, что это не так, что снова разыгрывается грандиозный и преступный спектакль, что народ обманывают самым наглým образом. Отныне все прежние фиговые листки сброшены, и у «благородных рыцарей» нет больше оправдания соображениями справедливости, легитимности. Заодно, среди прочего, выясняется и суть той якобы любви, которую Марина Мнишек якобы питала к Лжедмитрию Первому. Уж очень легко и просто оказалась она в объятиях нового и, как говорят, некрасивого самозванца. Или это с её стороны была месть боярам и ненавистному Шуйскому? В общем, как говорят в народе, пошла Настя по напастям.

Как бы там ни было, для России наступили последние дни. Ни Шуйский, ни Лжедмитрий, ни бояре, ни стоявший с войском в Царёве-Займище пан Сапега – никто не обладал полнотой власти и никто никому всерьёз уже не доверял. Неразбериха и хаос росли день ото дня. Окраинные города один за другим выходят из повиновения, страна вот-вот распадётся на уделы, как в пору татар-

ского нашествия. Соседи (Речь Посполитая, Швеция, Турция, даже Австрия) уже изготовились к последнему прыжку, к дележу добычи. И в сентябре 1609 года, наплевав на подтверждённое недавно, 15 июля 1608 года, стремление к миру, Сигизмунд III посылает в Россию свою армию во главе с коронным гетманом Жолковским, которая в первую очередь осадила Смоленск. Это была уже открытая война. С этого момента и Смоленская дорога фактически оказывается под контролем поляков, хотя сам Смоленск за своими неприступными крепостными стенами стоит непоколебимо и выдерживает все приступы и осаду. Но, как говорится, один в поле не воин. В июне 1610 года кавалерия Жолковского, совершив скрытый ночной рейд, неожиданно атаковала у деревни Климушино, под Можайском, близ Смоленской дороги пятидесятитысячную русско-шведскую армию и наголову её разбила.

Такого позора Россия не переживала со времени татаро-монгольского нашествия. Бояре не выдержали, отстранили «своего» царя Василия Шуйского от власти и отправили его в монастырь. Трон опустел, начинается так называемая «семибоярщина» – временное правительство, как сказали бы сегодня. Известно, однако, что у семи нянек – дитя без глаза, а в данном случае подслеповаты оказались и сами няньки – семь «мудрых» бояр, которые не смогли придумать ничего лучшего, как предложить на российский престол пятнадцатилетнего Владислава, сына короля Сигизмунда III, причём даже без их ведома. И отправилось по Смоленской дороге очередное «великое посольство» к Сигизмунду с таковым предложением и для переговоров о мире. Дорога снова становится оживлённым посольским трактом, потому что, помимо боярских гонцов, по ней ещё идёт непрерывное сообщение между Тушинским лагерем и Смоленском, вернее, между Сапегой и Сигизмундом, у которых также нет согласия и общего взгляда на будущее России. Окрестное население, жители Дорогобужа, Вязьмы вообще перестаёт понимать, что происходит и в чьей они теперь находятся юрисдикции. Только Смоленск, находясь в гордом одиночестве, продолжает стоять на своём, не сдаётся, не признаёт иноземной власти.

В конце концов даже тот жалкий компромисс, с которым прибыло под Смоленск «великое посольство», был высокомерно от-

вергнут польским королём. Сигизмунд не для того начинал войну, чтобы останавливаться на полпути и делиться властью, территорией с кем бы то ни было: с боярами, самозванцем или даже с собственным сыном. Воспитанный истовой католичкой – своей матерью, обученный отцами-иезуитами, он понимал эту войну как своего рода крестовый поход против «схизматиков», как подчинение Московии святой католической церкви и папе, с которым переписывался и советовался по ходу войны. И, вместо согласия на мир и трон для юного Владислава, от которого, к тому же, бояре посмели требовать перехода в православие, Сигизмунд отправил армию Жолковского по Дороге, на Москву, и гетман вскоре оккупировал православную столицу. Это был настоящий разгром и распад государства. Смоленщина, её Дорога, стоящие на ней городки (Дорогобуж, Вязьма, Можайск) тоже контролировались поляками. Только сам Смоленск, как кость в горле, находясь в глухой осаде, продолжал зачем-то упорствовать, не признавая ни Лжедмитрия, ни самого Сигизмунда III. Жители бедствовали, голодали, но день за днём, месяц за месяцем, год за годом держали оборону.

«И начались во всей смоленской земле многие битвы и наступило жестокое разорение», – говорится в написанной кем-то из смолян в XVII веке «Повести о победах Московского государства» [11].

Казалось бы, Сигизмунд III уже мог считать свою миссию, свою многолетнюю борьбу по овладению Россией, борьбу сначала закулисную, с помощью самозванцев, а теперь вполне откровенную, явную, успешно законченной. Оставалось привести к повиновению отдельные, разобщённые провинции и города.

После оккупации Москвы королевской армией и перехода в неё многих поляков из «тушинского лагеря» карта Лжедмитрия II была, в сущности, отыграна. Теперь он был бы только помехой в «королевской охоте». И 1 декабря 1610 года, как-то уж очень кстати и вовремя, он был убит дворянином Урусовым – из собственной его свиты. Никому не нужна оказалась теперь и «царица Марина», хотя сама она, окончательно войдя в роль «великой государыни», никак не хотела признать поражение и вернуться ни с чем на родину, изо всех сил старалась продлить иллюзию почёта и власти. После гибели своего второго, фиктивного мужа, «царица» делает

ставку на влиятельного казачьего атамана Ивана Заруцкого, который фактически станет её третьим русским мужем, уйдёт с ним на Дон, затем в Астрахань, где атаман попытается поднять против Москвы южные области.

Тем временем на западе ситуация ещё больше сложилась не в пользу России. На исходе мая 1611 года, после двадцатимесячной осады войска Сигизмунда взяли, наконец, и Смоленск. Теперь вся Смоленщина была в руках поляков, а её Московская Дорога отныне – лишь один из участков того «польского шляха», который шёл от Вильны на восток через Борисов, Оршу и далее. Падение Смоленска вызвало буйный восторг в польском обществе, для которого это была принципиальная победа. Вернувшегося в Польшу Сигизмунда чествовали как нового Юлия Цезаря, и никто уже не сомневался, что многовековой восточный спор закончился в пользу Речи Посполитой и что дни Московии как самостоятельного государства практически сочтены.

Однако Сигизмунд III, его гетманы, воеводы и атаманы неожиданно, даже непонятно для них просчитались. «Умом Россию не понять», – скажет позднее наш поэт, имея в виду подобные события. Можно также сказать, что тогдашние стратеги (в числе которых были и австрийский император, и даже папа римский) не приняли во внимание (и не могли принять) ту подспудную, до поры-до времени дремлющую стихию, которую Пушкин назовёт «русским бунтом, бессмысленным и беспощадным», а Лев Толстой «дубиной народной войны». По-видимому, эта стихия вообще непредсказуема и не просчитывается заранее. Чаще всего эти бураны и ураганы возникают в громадной стране в связи с внутренними социальными разборками, однако на этот раз их вызвали и стали их жертвой самонадеянные иноземцы, пришельцы. Закружились тогда метели и смерчи и на Старо-смоленской дороге, причём здесь они буйствовали сильнее и дольше, чем в других регионах – в связи с полувековой борьбой за право владеть Смоленском.

После гибели второго «царя Дмитрия» пребывание его союзников, поляков и литовцев, на территории страны и тем более в Москве воспринималось уже как ничем не мотивированная, чистая агрессия. Фиговые листки законности и легитимности окончатель-

но спали. Росли обида и возмущение – за кого они нас принимают? Почему распоряжаются, как хотят, казной обнищавшего государства? Почему хозяйничают в Смоленске и других городах? И по призыву думного дворянина Прокопия Ляпунова возникает первое патриотическое ополчение тех, кто готов не пожалеть «живота своего» и отстоять страну от незваных гостей, однако убийство Ляпунова казаками Заруцкого снижает накал борьбы, ополчение распадается. Нужны новые лидеры, в России армия без вождя – настоящая армия. Такие патриоты и лидеры нашлись далеко от Москвы, в Нижнем Новгороде, в глубинной России. До сих пор мало кому известные князь Дмитрий Пожарский и простой земский староста, нижегородский мещанин Кузьма Минин, аккумулируя общее возмущение и пожертвования на борьбу, поднимают новую, более мощную волну народного гнева – и на полчков, и на бояр. На исходе 1611 год – ополчение пошло на Москву. С другой стороны, по Смоленской дороге на помощь засевшему в Кремле польскому гарнизону спешат отряды Карла Ходкевича, однако ополченцы их опережают и вынуждают отступить к Вязьме. С этого момента Смоленская дорога снова становится авансценой драматических событий.

Получив известие о начавшемся в России «возмущении», по сути о восстании против него, почувствовав недоброе, сам Сигизмунд осенью 1612 года ведёт свою армию на помощь гетману Ходкевичу и кремлёвскому гарнизону и подступает к Москве – на этот раз вместе с сыном Владиславом в качестве законно избранного русского царя. Сигизмунд всё-таки признал это избрание, и теперь оно, что называется, – «последний довод короля», хотя бы некоторая видимость легитимности его власти и его войска в России. Однако поздно! Сигизмунд не знал, что окруженный в Кремле, доведённый голодом до людоедства московский польский гарнизон уже сложил оружие и сдался на милость победителей.

После этого, особенно на Смоленской дороге, поляки оказываются в положении будущей армии Наполеона ровно за двести лет до неё. Из Москвы, уже, казалось бы, занятой, пришлось уйти, русская армия, в отличие от собственной, крепнет с каждым днём, население озлоблено и скрывается по лесам, не хватает хлеба и

фуража, портится погода, начались заморозки, метели, заносы. 27 ноября 1612 года Сигизмунд вынужден отдать приказ об отступлении от полусожжённой Москвы и, опять-таки, по той же вконец разбитой, опустошённой Дороге, по которой недавно так успешно наступали. Время от времени морозы сменяются холодными дождями, что делает эту Богом проклятую Дорогу почти совершенно непроходимой. Уходящие поляки оставляют в непролазной грязи повозки и снаряжение. Правда, в отличие от Наполеона, Сигизмунду удаётся сохранить за собою Смоленск и отогреть своё войско в нём на «зимних квартирах». Поэтому полного разгрома армии Речи Посполитой всё же не получилось, Россия и сама была страшно ослаблена долгими годами внутренней Смуты. Спор двух народов и государств фактически остался незавершённым, и Смоленская дорога по-прежнему оставалась линией высокого напряжения, местом бесконечных вылазок и стычек непримирившихся по-настоящему армий.

Тем временем, в феврале 1613 года собравшийся в Москве земский собор решил, наконец, вопрос о власти и возвёл на трон шестнадцатилетнего Михаила Романова, правившего отныне страной сначала под руководством Собора, потом отца своего патриарха Филарета, а затем и самостоятельно. Настало время собирать разбросанные за годы Смуты камни – сплачивать российские земли. И одними из первых жертв начавшегося процесса централизации и укрепления власти становятся попытавшийся поднять восстание в Астрахани и на Яике атаман Заруцкий и сопровождавшая его всё ещё считающая себя законной царицей Марина Мнишек. В конце концов их отряд был разбит посланным на усмирение князем Вяземским, и казаки выдали их Москве. Расправа была жестокой. Заруцкого в Москве посадили на кол, пятилетнего сына Марины от Лжедмитрия II, так называемого «царевича Ивана», повесили на Лобном месте, сама же она была заключена в монастырскую тюрьму, где и умерла подозрительно быстро и при неясных обстоятельствах в 26-летнем возрасте. Годом ранее в Польше скончался её 65-летний отец. Так закончилось «хождение» честолюбивых Мнишек «во власть». Похоже, гордая, властная, красивая полячка своим неуёмным честолюбием перечеркнула не только собствен-

ную жизнь, но и ускорила гибель всех, кого одаривала своим вниманием и делала орудием своих необыкновенных замыслов: обоих самозванцев, атамана Заруцкого и даже своего ни в чём не повинного сына.

Как спрашивал в таких случаях один из героев Мольера – «кой чёрт понёс её на эти галеры»? То есть по Старой Смоленской дороге весной 1606 года.

Сразу же после избрания на царство Михаила Романова, в марте 1613 года из Москвы в Варшаву отправляется посольство для окончательного урегулирования сложной послевоенной ситуации, но инициатива не находит отклика. Сигизмунд уходит от прямых ответов, а его сын Владислав, сверстник Михаила, продолжает считать себя законным московским царём, по праву более раннего избрания на престол – следствие «семибоярщины». Понимания нет. Польша явно не оставила своих планов, Москва тоже считает себя пострадавшей стороной, в первую очередь из-за потерянного Смоленска. Даже отца нового русского царя Филарета, арестованного ещё в 1609 году под Смоленском за упорство в переговорах, не отпустили на родину, к сыну, оставили в плену как заложника.

Новые столкновения были неизбежны. Главной незаживающей раной оставался Смоленск, стратегическое значение которого было всем очевидно. И вскоре боевые действия у Смоленска и на его Дороге возобновились с ещё большим ожесточением.

В августе 1613 года Москва отправляет к Смоленску войско под руководством Дмитрия Черкасского и Михаила Бутурлина. По пути без труда были освобождены от польских гарнизонов Вязьма, Белый, Дорогобуж, однако под Смоленском дело застопорилось. Поляки успели починить и укрепить и без того неприступную Крепость – штурм не дал результата. Пришлось перейти к долгой осаде, к измору. Это и в самом деле едва не привело к успеху, в крепости начался голод, встал вопрос о капитуляции. Однако потерявшее за годы осады и безделья бдительность московское воинство проворонило подошедшего на помощь осаждённым многоопытного гет-

мана Гонсевского, армия которого в ноябре 1616 года обошла не слишком трезвый российский лагерь и перерезала, заняла Дорогу между Смоленском и Дорогобужем у села Твердилицы. Связь с Москвою, таким образом, была нарушена. Осаждающие сами оказались окружёнными ещё через полгода, в мае 1617 года Гонсевский, лишив Бутурлина подкреплений и снабжения, вынудил его вообще снять осаду и кружным путём, через Белый спасать свою рать от полного разгрома, поскольку из Польши под Смоленск уже шла основная армия во главе с королевичем Владиславом. И на этот раз Речь Посполитая тоже не ограничилась защитой Смоленска и от него двинула армию по до боли знакомой Смоленской дороге на Москву. На Дороге разгорается новый виток ожесточённого противостояния. Чаша весов опять заколебалась, и не в пользу России. Наконец, после неудачного штурма Троице-Сергиевой лавры, не сумев войти в Москву, стороны пришли к некоторому соглашению и заключили так называемый Деулинский мир (1 декабря 1618 года), в целом невыгодный для России. Правда, Владислав отказался от претензии на российскую корону, зато Польша закрепляла за собою не только Смоленск, но и Белый, Дорогобуж, Велиж, Рославль, а также ряд городов Северной Украины. По Деулинскому договору, заключённому сроком на четырнадцать с половиною лет, Вязьма становилась пограничным российским городом, а Смоленская дорога, таким образом, разрезалась на две почти равные части – польскую и российскую. И, следовательно, это по-прежнему была не мирная, торговая коммуникация, а своего рода тлеющий бикфордов шнур.

Ждать, когда он снова вспыхнет, пришлось недолго.

В 1632 году умирает Сигизмунд III, интриги и войны которого так дорого обшлись России в период великой смуты. Именно он лишил её Смоленска и его мощной крепости, при нём Смоленская дорога к Москве стала наполовину Польским шляхом. Наступивший вслед за смертью недолгий период «бескоролевья» – до утверждения сеймом нового короля – показался царю Михаилу как

нельзя более подходящим для новой войны за Смоленск, и вскоре по Смоленской дороге на запад, без объявления войны, двинулась огромная русская армия – по польским источникам, почти сотысячная – во главе с опытным полководцем и, к тому же, знатоком смоленской крепости, боярином М.Б. Шеиным. Это действительно была грозная сила, оснащённая, к тому же, почти тремястами пушек и осадных орудий. Такой тяжести Дорога, пожалуй, раньше не испытывала. Армии были приданы наёмные иностранные специалисты артиллерийского и фортификационного дела: немцы, шведы, англичане, шотландцы, бельгийцы, французы... Сомневаться в успехе такой армады и в голову не приходило.

Однако же, как двадцать лет тому назад, взять крепость с ходу, наскоком, штурмом не получилось – хорошо строил годуновский зодчий, мастер Фёдор Конь. Пришлось опять перейти к осаде, но поляки не сдавались. Новые приступы тоже не давали результата – ни зимой, ни летом. На помощь осаждённым подошёл из Вильны и остановился в Красном трёхтысячный отряд литовского князя Радзивилла, но он был недостаточен, чтобы прорвать осаду. Тем не менее надо было спешить. Летом 1633 года была сделана новая попытка штурма – и снова неудачно. Крепость стояла непоколебимо. А тем временем закончилось «бескорольевье», и в августе из Польши с большой армией подошёл новый король – Владислав, который, как Гонсевский в 1618 году, практически окружил московское войско, расстроенное хроническими неудачами. В январе 1634 года Шеин вынужден снять осаду, но это не помогло – и в феврале его армия капитулировала, сложила оружие и сдала знамёна. Полковым командирам предложено было стать перед королём на колени. Затем по знаку короля разоружённое войско Шеина покорно прошло сквозь строй польских рыцарей и вдоль Днепра, по Старой дороге пошло восвояси к Москве. До Вязьмы, пограничного города, его конвоировал гетман Радзивилл со своими людьми, далее, до Можайска коронный гетман.

Это было уже не просто поражение, но позор и унижение. Пощёчина царю Михаилу от его давнего соперника и недруга Владислава. Царь не выдержал, обвинил Шеина в измене. В том же 1634 году знаменитый боярин, герой двадцатимесячной обороны Смоленска

в 1609–1611 годах был казнён. Заключённый 7 мая Поляновский мир подтвердил обидные условия Деулинского договора. Положение Смоленска, Смоленщины и Дороги осталось прежним.

После оглушительного поражения 1634 года отлучение Смоленска от России и раздел Смоленщины на две части продолжались ещё двадцать лет. Обе стороны понимали, что борьба рано или поздно возобновится – при первом удобном случае.

Случай и предлог представились в 1654 году, когда Переяславская Рада и гетман Богдан Хмельницкий от имени украинского народа попросили защиты от Польши и согласились на подданство «царю восточному, православному». Началась война за Малороссию, частью которой стали и военные действия на Смоленщине. О том, что значили они для нового царя – Алексея, говорит уже тот факт, что он сам повёл сюда тридцатитысячное войско. Под Смоленском к нему присоединились присланные Хмельницким казацкие полки. Царь Алексей явно хотел прежде всего добиться того, что не удалось его отцу, – возвращения древнего города и его уездов. На этот раз ситуация была как нельзя более благоприятная.

Движение армии к Смоленску на этот раз было почти триумфальным. Дорогобуж и другие малые города, занятые поляками, сдавались без боя (Белый, Красный, Рославль, Мстиславль). К середине июня вся Дорога от Москвы до Смоленска полностью контролировалась царскими отрядами. Дольше всех за неприступными крепостными стенами, в ожидании помощи из Литвы, держался смоленский гарнизон. Однако подкрепление, ведомое Радзивиллом, на этот раз было остановлено, разбито и ушло в Минск. После этого руководивший обороной воевода Филипп Обухович счёл за благо прекратить сопротивление и сдать город царю, оговорив, правда, беспрепятственный выход из него и свободное возвращение на родину «польских и литовских людей». И 1 сентября 1654 года во главе своего войска, с православным крестом в руке царь въехал в потерянный почти полвека назад город. Одновременно с

этим восстанавливалась целостность всего Смоленского края и его многострадальной Дороги.

Впрочем, война с Польшей на этом не закончилась – наоборот, она только началась. Однако дальнейшие события происходили уже главным образом на Украине. По-настоящему она завершится даже не в 1667 году, когда будет подписано под Смоленском Андрусовское перемирие на тринадцать с половиною лет, а в 1686-ом – теперь уже так называемым «вечным миром», но на тех же «андрусовских» условиях. Они предусматривали присоединение Украины к России и возвращение ей Смоленска – теперь уже «навечно».

ШИШИ НА ДОРОГЕ

Излагая историю Смутного времени, много и подробно принято говорить о царях, королях и самозванцах, о гетманах и воеводах, о боярах, «детях боярских» и дворянах – и очень мало о тех, кто бедствовал больше и дольше всех, о массе обманутого и совершенно деморализованного народа. Где он был и чем занимался?

Ещё до появления самозванцев и польского нашествия череда испытаний и бедствий открылась неурожаями и страшным голодом 1601-1603 годов, который, как считается, привёл к гибели почти пятисот тысяч человек. Смоленщина была одной из таких бедствующих областей. Вымирали деревни, пустели города, всякий спасался как мог, перебивался где и как придётся. Когда же к природным катаклизмам добавилась гражданская неразбериха и начался затяжной кризис государства и власти, престижный общественный порядок окончательно рухнул – как говорят, не осталось ничего святого, никакого страха божьего. Крестьяне и холопы выходят из повиновения, бегут на юг, к «дикому полю» ил скрываются в окрестных лесах, промышляя грабежом и разбоем на больших дорогах.

В таких обстоятельствах доведённый о крайности, до озлобления народ с готовностью отзывался на призывы к справедливости, готов был легко поверить в чудо, в спасение и воскрешение обиженного боярами несчастного «царевича Димитрия» – сына грозного Иоанна, а потом, обманувшись, и самим самозванцам, и сопровождавшим их полякам, и собственным господам. Так формировалась повстанческая армия Ивана Болотникова и отряды других, часто откровенно разбойных атаманов. Такт начинается тот «русский бунт, бессмысленный и беспощадный», о котором писал Пушкин. Чаще всего это именно бунт отчаяния, безысходности.

Немало таких разбойных или, как тогда говорили, «воровских» отрядов скрывалось и в смоленских лесах и деревушках. Сбившись с горя в шайки, вооружившись лишь дубьём, дрекольем, топорами, вилами, они бесчинствовали на дорогах, не разбирая поначалу ни правых, ни виноватых, ни чужих, ни своих – какая там разница, главное пропитание и добыча, «кошт», как называли это казаки.

Задело Смоленскую дорогу и восточные уезды Смоленщины своим краем и поддержавшее Лжедмитрия I движение Болотникова. Хотя в целом политическая ориентация лесных братьев, «охочих людей» поначалу была весьма и весьма условной – по обстоятельствам.

Несправедливо было бы сегодня судить «охочих людей» Смутного времени, терроризировавших Большую смоленскую дорогу, со строгой моральной точки зрения. Куда было народу деваться? И разве не тем же самым грабежом и разбоем в поисках продовольствия и фуража занимались в те годы по деревням и городам и царские, и польские, и казачьи отряды? Бывало, кстати, что и разорённые войнами дворяне примыкали к бывшим своим «холопьям» и ничуть не хуже беглых мужиков начинали орудовать кистенями, а то и возглавляли созданные ими же отряды «лихих людей». По крайней мере, у Ивана Болотникова таковых было немало.

И в конце концов Дорога стала настолько опасна, что лишь многочисленные и хорошо вооружённые воинские группы и торговые транспорты могли пользоваться ею безбоязненно – да и то не всегда. Участник боярского посольства из Москвы под Смоленск к Сигизмунду III князь Семён Шаховской облегчённо вздыхает и радуется, то послам удалось доехать «здравыми и невредимыми», ибо путь этот, по его словам, «далёкий и опасный»[12].

Учитывая то приоритетное положение, которое приобрела в Смутное время Смоленская дорога, «лихим людям» было во имя чего на ней рисковать. Движение здесь постоянно росло, и из Москвы в Литву и Польшу то и дело шли обозы с дарёными или награбленными ценностями[13]. В отместку за своеволие и разбой пойманным холопам рвали ноздри, особо отличившихся сажали на кол и тому подобное – не помогало, стихия вышла из-под контроля, народ ожесточался и зверел чем дальше, тем сильнее.

В конце концов фигура, тип «охочего» лесного «лихого» чело века стала настолько привычной, обиходной, что для её обозначения в языке даже появилось новое словечко – «шиш» (от польского «szysz» – разбойник). И появилось, как и следовало ожидать, прежде всего в смоленском говоре с добавочным значением «чёрт, нечистая сила». Поскольку первоисточником понятия стал польский язык, естественно предположить, то поляки и пострадали более

всего от тех, кого они именовали таким образом. Интересно, что со временем, по мере роста патриотического настроения и неприязни к «ляхам» с их поддельными «царевичами»-самозванцами, границы понятия стали размываться и оно становилось всё менее одиозным, а в ситуации национально-освободительного движения 1612 года так и вовсе приобрело сочувственный, снисходительный, даже положительный оттенок. У В.И. Даля «шиш» – это уже не столько грабитель, «вор», сколько просто бродяга, шатун, даже соглядатай, лазутчик, что-то вроде партизана.

Шиш времени Годунова, Лжедмитрия I, Шуйского – это ещё явно преуступник, разбойник, грабитель. Им всё равно, кто попадает под руку. Смоленские шиши, например, в ту пору как-то остановили поезд самого митрополита Игнатия, при Лжедмитрии бывшего патриархом, отобрали богатства, которые тот вёз с собою в Польшу, сняли с него даже роскошную личную одежду – не посмотрели ни на сан, ни на национальность. Правда, не убили и не побили, отпустили с богом. Но владыка и без того едва не умер от холода, на литовской границе у него уже зуб на зуб не попадал.

Когда же при Шуйском, при «семи боярах» и особенно после осады Сигизмундом Смоленска «ляхи» вконец распоясались, поведение шишей тоже принимает в некотором роде национальный, патриотический характер. Даже до «охочих людей» доходят призывы Минина и Пожарского. Среди «шишей» 1608-1612 годов появляются патриотически настроенные лидеры, формируются боеспособные отряды. Одно время, например, территорию между Вязьмой и Можайском контролировал и держал в страхе некий Федька Берсень со своим отрядом.

Апогеем такого стихийного сопротивления на Смоленской дороге стали осень и зима 1611-1612 годов. Охранявшие столь необходимую им коммуникацию, свой «польский шлях» отряды гетмана Ходкевича то и дело вынуждены были отвлекаться от Москвы и вступать в схватки с шишами, и не всегда они заканчивались победой «рыцарей» и их жолнеров. Шиши чувствовали себя в окрестных лесах как дома, за ними было не угнаться. После очередного налёта они словно растворялись в заснеженных дебрях, в которых путалась и вязла шляхетская конница. В мае 1611 года шиши раз-

громили порядочный конвой, сопровождавший большие деньги, отправленные из Москвы в Литву для найма отрядов Яна Сапеги. В феврале следующего года, когда племянник только что назначенного смоленского воеводы Якуба Потоцкого полковник Николай Струсс повёл отряд в помощь Ходкевичу, он не добрался до Москвы, так как Дорогу перекрыли партизаны, и вернулся в Смоленск. Причём отступление было столь поспешным, что шишам досталась даже роскошная шуба полковника. Через месяц Струсс снова двинулся к Москве и на этот раз сумел дойти до Вязьмы, но снова подвергся нападению и снова вернулся. И только с третьей попытки, уже весной 1612 года, когда подталяли сугробы и шиши стали доступны для преследования в голом лесу, полковнику удалось справиться с ними и даже взять в плен их предводителя Ивашку.

Вообще ситуация на Дороге и её окрестностях зимой и весной 1611–1612 года во многом напоминала будущую осень 1812-го, отступление Наполеона. Деревни горели, их жители умирали от голода, скрывались в лесах, мужчины разбойничали – иначе не выживешь. К тому же, в те годы это означало чаще всего «грабить награбленное». Ибо поляки, как французы 1812 года, уходили из Москвы отнюдь не с пустыми руками, а их военачальники вообще отправляли на родину целые обозы с московским добром. Это называлось трофеями. Так, в мае 1612 года, когда из Москвы вышел полк Зборовского, за ним потянулся громадный обоз с такого рода трофеями. Идущий следом полк Гонсевского собрал ещё более богатый урожай. У каждого шляхтича была телега с поклажей. Всё это расстраивало, затрудняло, замедляло движение, но расстаться рука не поднималась. Помогали расставаться, опять-таки, вездесущие шиши, не упускавшие ни малейшей возможности, ни одной отставшей группы. Любопытна, например, жалоба некоего шляхтича Вонсовича в отчёте своему начальству. Будучи послан гетманом Ходкевичем во главе отряда в пятьдесят человек к Гонсевскому, он подвергся атаке шишей, отряд разбежался, да и сам Вонсевич едва не попал в руки этих разбойников. Разбили они и посланный на выручку отряд ротмистра Мацкевича. При этом шишам досталось четырнадцать лучших лошадей. Да чёрт с ними, с лошадьми, – жалуется Мацкевич. Главное, забрали у него его

часть московской казны вместе с персидскими тканями, собольими мехами и роскошными боярскими одежаниями. «Всё досталось шишам, – оправдываются и стонет Мацкевич, – и остался я с рыжей кобылой да с чалым мерином», на которых не позарились даже эти бессовестные разбойники[14].

Таким образом, доставить московскую добычу хотя бы до Смоленска полякам 1612 году было не немного легче, чем французам 1812-ого. Если не русская армия, то по крайней мере шиши делали своё дело – в общем-то, вполне справедливое и заслуженное. Говорят, император Наполеон перед русским походом штудировал историю войны карла XII с Петром I. Как показал реальный ход событий, более близким и поучительным примером была бы история польско-русской борьбы начала XVII века.

«ТЕЛО ДОВЕЗУ – ЗА ДУШУ НЕ РУЧАЮСЬ»

Во все годы великой российской Смуты и почти полувековой борьбы с Речью Посполитой Смоленск и его Дорога на Москву находились в центре тяжёлых событий, от которых зависели судьбы нескольких народов и государств. По смоленской земле двигались многотысячные армии, конные и пешие воинские массы – русские, польские, литовские, шведские... Дорога была вконец разбита, окрестности опустошены, причём лишь половина её была российской, другая стала продолжением «польского шляха». Ни о каком благоустройстве при этом и речи быть не могло. Эпизодических авральных работ по случаю проезда какой-нибудь значительной особы, вроде той же Марины Мнишек или Сигизмунда III, хватало ненадолго – до следующего похода или сражения. Не прошло, например, и двух лет после пресловутого свадебного кортежа Мнишек, как смоленский воевода М.Б. Шеин уже снова жалуется Шуйскому на невозможность послать воинский отряд из Смоленска в помощь царю, ибо «до просушки» передвигаться по Дороге никто не в состоянии.

Вторая половина XVII столетия тоже мало что изменила на «польском (или литовском) тракте», как по привычке Смутного времени, по инерции продолжали именовать москвичи Дорогу на Смоленск. Записки проезжавших по ней иностранных путешественников, как всегда, полны вздохов, стонов и жалоб на невыносимые условия. Уже первые, ещё относительно наезженные вёрсты, от Москвы до Кубинки, привели в ужас Бернгарда Таннера, участника польского посольства 1678 года: «дремучими лесами по тридцати гатям проехали мы пять миль и должны были заночевать на лугу под открытым небом... Дальнейший путь тоже шёл по лесам и, проехав на трёх милях пятнадцать гатей, мы пообедали и отдохнули в городе Можайске 27 августа». Однако это были ещё цветочки, более-менее сносные и терпимые начальные вёрсты. Всего между Москвой и Смоленском бедняга Таннер насчитал 533 бревенчатых тряских моста – надо полагать, в это число у него вошли и мощёные лесом топи, болотистые участки. Можно себе представить, каково было настроение дипломата и как он возмутился Московией и её дорога-

ми, если не пожалел времени на такой подсчёт! Однако даже мосты не всегда спасали от испытаний: близ Дорогобужа экипажи вообще едва не скрылись под водою. А ведь это было ещё почти летнее время года! «Дорога тяжёлая от распутившихся болот, – вторит Таннеру через полтора десятка лет некий И.Г. Корб, автор “Дневника путешествия в Московию 1698, 1699 годов”. – Лошади проваливаются так глубоко, что от всего тела виднеется одна голова и вытащить их было очень трудно».

Таким образом, после всех выпавших на её долю тяжёлых событий, после войн и разбоев, Смоленская дорога входила в новое, восемнадцатое столетие, в новый период российской истории в ставшем для неё привычным почти средневековом состоянии: всё те же, что и в старину, дремучие леса, обширные болота, трясины, непролазная грязь, ненадёжные мосты, рискованные переправы... На проезд от Москвы до польской границы (через Борисов и Минск) уходило тогда около месяца, около тридцати дней и ночей вышеописанных страданий. Бедные европейские дипломаты!

Конечно же, такого рода проблемы возникали и на других российских дорогах, хотя и в меньшей мере – ввиду более возвышенного рельефа. Поэтому многие, особенно деловые, торговые люди, купцы, нередко, как в старину, предпочитали, если была возможность выбора, водный, речной транспорт – как более спокойный, грузоёмкий и дешёвый: лодки, барки, струги, романовки и другие. В XVIII столетии, можно сказать, водные перевозки вблизи больших рек ещё значительно преобладали над сухопутными. Для Смоленщины в этом смысле много значили Днепр, Западная Двина, Угра, Ока, весьма в те годы полноводные.

И тем не менее, пусть с большим запозданием, но положение на российских сухопутных коммуникациях, в том числе на смоленском направлении, начинало меняться к лучшему. При царе Алексее Михайловиче формируется регулярная почтовая служба – правда, поначалу лишь для правительственной и дипломатической переписки. К исходу столетия сложилось, как минимум, три основных, более или менее налаженных почтовых тракта: Москва – Архангельск, Москва – Рига и Москва – Смоленск (с продолжением на Запад). Первая почта – до Вильны – пошла 11 марта 1669 года. Маршрут,

как всегда, был весьма востребованным, поскольку вбирал в себя бóльшую часть европейской корреспонденции, так что вскоре почтовые тройки стали отправляться два раза в неделю. Это, конечно, вынуждало время от времени «латать» Дорогу на некоторых участках, но очень поверхностно и ненадолго, так что её состояние и к началу следующего столетия оставалось неудовлетворительным.

XVIII столетие – едва ли не самое мирное и спокойное в истории Смоленска и его Дороги. Это обусловлено не только окончательным решением многовекового спора с Польшей за Смоленщину, прекращением давления с запада на здешнем направлении, но и общей геополитической переориентацией государства, смещением его магнитного центра на северо-запад, к Балтийскому морю. С основанием Петербурга, который перенимает у Москвы роль царской резиденции и административного центра, меняется и внешняя ситуация, в том числе структура и значимость государственных коммуникаций. Смоленск и его московский тракт утрачивают былое военно-стратегическое значение. Теперь уже не старая Москва, а новоявленная «северная Пальмира» притягивает к себе интересы и средства, к ней устремляются взоры и ожидания провинций. За Смоленском ещё какое-то время (до первого раздела Польши и присоединения белорусских областей) сохраняется репутация западного форпоста, пограничной сторожевой крепости, однако же главным «окном в Европу» тоже становится отныне Петербург. Перестраивается и внутренняя дорожная сеть. В 1705 году начинается строительство, и в 1710 году вводится в эксплуатацию важнейший для крепнущей империи петербургско-московский тракт (через Ладугу, Тихвин, Устюжину, Кашин), который чем дальше, тем больше становится государственной дорогой № 1, царским трактом, на обустройство которого не жалеют ни средств, ни рабочей силы в виде крепостных мужиков, что, впрочем, не мешает и этому эталонному тракту тоже становиться местом почти непроезжим. Ведь и его строили по старинке, да ещё в спешном, срочном порядке: бесконечные топи и болота застилали брёвна из окрестных лесов, на них клали толстый слой земли – как правило глинистой. В сухую погоду это действительно было твёрдое и ровное покрытие, но в непогоду глина, что называется, «оживала», и получалась вязкая, непролазная

грязь. Этот изначальный «первородный грех» привёл к тому, что на всём протяжении XVIII столетия дорожному управлению приходилось вести нескончаемую борьбу за приличное состояние царского тракта и топить в ненасытной грязи громадные государственные средства. «Дорога была, как все большие трактовые дороги, местами хороша, но были и очень дурные места», – вспоминает современница Екатерины II. Таким выглядит главный имперский тракт и в известном «Путешествии из Петербурга в Москву» А.Н. Радищева. Окончательная победа над «царицей Грязью» будет одержана здесь только в XIX веке, при Александре I и Николае I.

Если такова была главная «выставочная» российская дорога XVIII столетия, можно догадаться, каковы были остальные «тракты», не говоря уже о простых большаках и просёлках.

Смоленщине XVIII века, как и другим губерниям, в новых обстоятельствах в первую очередь требовалась связь с новой столицей, царским двором, с петербургскими департаментами и ведомствами. Впервые с XIV столетия стрелка компаса снова заколебалась, повернула с востока на север. В результате где-то с 1700 года всё активнее начинает разрабатываться, использоваться новый маршрут, возникает новая торная дорога – из Брянского Почепа через Смоленск, Духовщину, Порхов на север, к будущему Петербургу. Вскоре она тоже получает статус почтового тракта, на ней учреждаются ямские станы. Нагрузка на московское направление ещё более понижается.

Была, впрочем, в начале XVIII столетия такая ситуация, когда Смоленск снова, как сто лет назад, в Смутное время, и как это будет через сто лет, в 1812 году, мог оказаться в эпицентре больших исторических событий и по его старой дороге снова могли пойти многотысячные отряды завоевателей. Мы имеем в виду Северную войну, в тот её момент, когда овладевший Могилёвом Карл XII стоял перед выбором, куда направить свою непобедимую армию дальше: на Вильно и Псков к Петербургу или же, подобно польскому предшественнику Сигизмунду III, всё-таки кратчайшим путём через Смоленск к Москве? И победоносный противник Петра, будто бы, склонялся именно ко второму варианту, даже похвалялся «пройти через Смоленск, овладеть Москвою и дать в ней обеденный стол

своим генералам». Перспектива рисовалась не только заманчивая, но и вполне достижимая. Пётр I тоже не только не исключал такого хода событий, но даже, как считается и как это будет делать Барклай де Толли через сто лет, слегка провоцировал и заманивал шведского короля на такую авантюру, не давая ему генерального сражения, сдавая города, ограничиваясь небольшими стычками на чужой территории и всё ближе отходя к русской границе. В январе 1708 года царь лично проехал из Москвы по Смоленской дороге к Минску и Гродно, отдал распоряжения об укреплении смоленской крепости, о пополнении гарнизона, велел делать на дорогах знаки и даже, в ожидании врага, жечь придорожные сёла. Смоленщина уже приготовилась к очередному нашествию. Однако на этот раз (так сказать, в порядке исключения) беда прошла стороной. Обнадёженный переходом на его сторону двенадцатитысячной армии гетмана Мазепы, в надежде на более благожелательное отношение украинцев, нежели смолян, к его войску, Карл направил его на юг, к Полтаве, где и закатилась навсегда полководческая звезда новоявленного Александра Македонского, каковым всегда, с юношеских лет, спал и видел себя самовлюблённый шведский король.

Впрочем, кое-кто из шведов всё же побывал в Смоленске, но совсем не так, как обещал их предводитель, отнюдь не триумфаторами. В сентябре 1709 года Пётр I устроил в городе торжественное шествие в честь своей удивительной победы, по ходу которого по главной улице Смоленска пронесли, как трофеи, шведские знамёна и провели большую колонну сдавшихся и пленённых противников.

После окончания войны и общего умиротворения на западных рубежах для Смоленска и его Дороги настала полоса длительного, более чем столетнего затишья, даже застоя. Большая политика и крупные исторические события вершатся вдали от его стен и дорог, что косвенно становится причиной возрастающей их заброшенности. Прокладываются, осваиваются, выходят на первый план другие маршруты, прежде всего петербургские: к Риге, Пскову, Архангельску, Выборгу. Освоение Сибири тоже требует новых – вос-

точных и юго-восточных коммуникаций. Старый Смоленский тракт продолжает входить в десятки дорог общегосударственного значения, однако сравнительный его статус явно понижается. Средства на поддержание порядка и благоустройство почти не выделяются, а у местных властей не хватает возможностей, да и простой распорядительности. В 1725 году губернатор А.И. Панин пожаловался в Сенат, что на подведомственной ему территории происходит «мешкота и остановка в пересылке указов и пакетов», поскольку приходят в негодность дороги, «ветшают и проваливаются мосты на реках и на грязях». Сенат, однако же, не принял во внимание прошения Панина и отделался благим, бесплатным советом: взимать плату за проезд по мостам и на собранные таким образом суммы самим жителям приводить дороги в порядок – «каждому на своих землях». Общее же наблюдение и ответственность за состояние путей сообщения в провинции были в конце концов возложены, как на срочников, на «земских комиссаров», на уездных капитан-исправников, которые тоже не располагали нужными средствами. В итоге нелёгкие дорожные работы становились ещё одним видом барщины, дополнительной повинностью для безответных крепостных крестьян.

Дорожные работы, подневольные и практически бесплатные, даровые, столетиями ложились тяжёлым грузом на местное население, на жителей окрестных сёл и деревень. А такого рода труд заранее определял и соответствующее качество продукта. К тому же техника ремонта, как столетия назад, оставалась не только дешёвой, но и примитивной: всё те же наспех сколоченные бревенчатые мостики, длинные фашинные полосы на низменных местах. Насыпанная сверху земля тут же становилась грязью, фашинные прутья раздёргивались – и всё начиналось сначала. В одном из сенатских документов о произведенном ремонте было сказано, что новая, «деланная дорога стала ещё хуже не деланной». Попытки засыпать фашины грудями песка, если таковой находился поблизости, тоже не нравились путникам: лошади и экипажи утопали в песке ещё глубже, чем в привычной грязи. Куда ни кинь – всюду клин. Дороги продолжали оставаться национальным российским бедствием. При царице Елизавете Петровне даже важнейший Пе-

тербургско-Московский тракт запустили настолько, что почта из одной столицы в другую шла иногда по две недели. Традиционные дорожные жалобы по-прежнему наполняют дневники и воспоминания путешественников XVIII века, особенно у тех, кто побывал за границей, в Европе, и проехался по тамошним шоссированным трактам. «Прекрасно и отлично содержанное шоссе начинается от Берлина», – с завистью записывал в дорожной книге в 1784 году известный наш патриот, будущий генерал-губернатор Москвы граф Ф.В. Ростопчин[16].

Ростопчину очень понравилось щебёночное покрытие прусских дорог. На исходе столетия попытки перейти на гравий и щебёнку были сделаны и в России, однако это коснулось лишь петербургско-московского тракта. По некоторым сведениям, проект такого же «лечения» Старой Смоленской дороги был предложен в XVIII веке неким Иваном Соловьёвым, но он, разумеется, не был реализован – дорого!

И всё же, пусть медленно, с оглядкой на Европу, положение на непослушных, словно заклятых российских дорогах менялось к лучшему. В январе 1719 года Пётр I подписывает указ «Об учреждении постоянных и гостиных дворов» на ямских станах – «с довольными покоем для людей и лошадей... со съестными харчами и конскими кормами, чтоб проезжающим людям в тех домах ни в чём никакой нужды и от торговли в цене обиды не было». Теперь, надо полагать, Гербенштейну и Таннеру не придётся ночевать в придорожном лесу на поляне. Хотя от указа до реальности тоже дорога немалая. Хорошие постоянные дворы ещё долго будут редкостью, большинство тесны, дымны, грязны, еда тоже оставляла желать лучшего, если вообще оказывалась в наличии. В дорожных распоряжениях XVIII века и в литературе то и дело заходит речь о всяческих беспорядках на постоянных дворах, о ссорах и драках с содержателями, с постояльцами, а то и о разбое.

Совершенствуется и почтовое сообщение. Почтовые тройки доставляют теперь не только государственные «пакеты», но и частную переписку – правда, за весьма ощутимую плату. С середины века почтовые кареты начинают принимать и небольшие посылки, что, разумеется, обходится ещё дороже.

Новое, после Петра I, оживление в дорожном деле, как и во всём остальном, начинается при Екатерине II. Не только сама императрица, но и её сподвижники понимают, что без развитой сети хороших путей сообщения такое обширное государство, как Российская Империя, существовать не может. В 1763 году сенатор Н.Е. Муравьёв составляет «Записку» с проектом улучшения дорожного дела. «Приведение дорог в возможную исправность, – говорится в ней, – не токмо необходимо для коммерции, но и для благосостояния рода человеческого». Однако «порядочные дороги, – предупреждал Муравьёв, – делать не так легко, как многие думают» и как привыкли делать в России.

В екатерининское время значительные работы были произведены не только на петербургско-московском тракте, но и на других направлениях, в первую очередь на самом протяжённом в мире Сибирском тракте, начатом ещё в 1720-м и обустроенном в общих чертах в 1780-е года. Правда, постоянные дворы и станции располагались здесь на расстоянии 100-150 вёрст друг от друга, зато к ним приписывались целые окрестные районы с крестьянами, которые должны были содержать постоянные дворы и дорогу, за что освобождались от других налогов и повинностей. После того как с 1776 году заведовать почтой стал А.А. Безбородко, на европейских трактах России было увеличено число и частота почтовых станций – расстояние между ними должно было теперь составлять двадцать пять вёрст, в том числе и на Смоленской дороге. В последней четверти века составляются дорожные карты, топографические описания. В 1777 году в Петербурге издаётся «Дорожник чужеземный и российский и повёрстная книга Российского государства с присовокуплением известия о почтах...» В «Дорожнике...» было перечислено около четырёхсот важнейших транспортных маршрутов с указанием станций и расстояний между ними.

К сожалению, большинство правительственных забот и нововведений почти не коснулось Старой Смоленской дороги. Правда, в середине столетия её, как и другие почтовые тракты, возвели, так сказать, в «столбовое дворянство», то есть оборудовали полосатыми верстовыми столбами, однако честь эта имела внешний, декоративный характер и мало что меняла по существу. До «Старой

смолянки» руки никак не доходили, да и до самого Смоленска тоже, тем более что с присоединением Полоцка, Витебска, Могилёва в 1771 году он потерял роль порубежного города, часового западной границы. Даже его гарнизон постоянно теперь сокращался и в екатерининское время состоял уже в основном из отслуживших своё солдат-инвалидов. Разрушалась его крепостная стена. Древний город и его многострадальная московская Дорога, похоже, уходили в отставку, на заслуженный отдых. Как и прежде Смоленская дорога, несмотря на гордое название «тракта», по весне и по осени утопала в грязи, а в сухое время из-за раздёрганных фашинных «лежнёвок», бревенчатых «сланей» и гремучих мостков, наоборот, становилась настоящей пыткой для барских задов и боков. Это ведь только грубым мужикам на их разболтанных примитивных телегах всё ни почём, любое море по колено, а дворянская карета – не таратайка, карета – вещь тонкая, благородная, гербовая, рытым бархатом изнутри обитая. Дело чести и престижа. Барин без кареты – что араб без коня, того и гляди за простого примут. А как сохранить её на Смоленской дороге? Тем более если это не просто карета, а какой-нибудь старинный, тяжёлый, фамильный рыдван с целым выводком барышень и маменек в его недрах – что тогда? Всю жизнь дома, в имени сидеть, а Москву не показываться?

В особенности, как уже не раз говорилось, всегда страшили и угнетали путешественников дорогобужские лесные дебри и дорожные хляби, начиная примерно от села Соловьёва, что на Днепре, и до Семилова, а то и до самой Вязьмы. В самом Соловьёве в XVIII веке возвели, наконец, два наплавных моста через Днепр: переправа по ним – тоже дело не для слабонервных. Хотя, конечно, очень нужное дело. Теперь не токмо зимой, в мороз – весь год можно к Дорогобужу коротким путём ездить, без объезда на ельнинские дороги. Но за соловьёвом и тем паче за самим Дорогобужем, при впадении в Днепр речки Осьмы, по-прежнему такое начиналось, что и врагу не каждый пожелает. Мало что медвежьи да разбойные кругом леса стоят, так ещё, бывает, дороги за водой не видать. То ли едешь, то ли по морю плывёшь. В конце концов дорогобужское благородное сословие, вконец настрадавшись, подало с 1766 году слёзную просьбу самой императрице о срочной помощи – в виде

одного из дворянских наказов от Смоленской губернии: мочи, мол, больше нету. «Дорогобужским уездом, – объясняли авторы петиции государыне, – лежит большая дорога к Смоленску через многие реки и неудобные места. А особливо в весеннее и мокрое время воды разливаются от рек Днепра, Осьмы и Ведуги вёрст до пяти и шести так, что недели по три и по четыре совсем способу нету ездить». И так, мол, по три-четыре раза в году. Приходится, стонут дорогобужские помещики, подниматься вверх по Днепру до деревни Молодилово, в которой издревле есть перевоз. От всего этого страдают не только дворяне, убеждают авторы царицу, но и «казна, и амуниция, и полки, и тому подобное». А крестьяне после каждого такого паводка должны «починкою исправлять, а в прочих местах и совсем вновь мостить мосты, которые всегда не токмо попорчены, но и совсем снесены водою бывают». И казна, и помещики, и крестьяне несут, таким образом, каждый год большие убытки. Авторы предлагали при этом вообще изменить маршрут Дороги, сдвинуть её «от Вязьмы с села Семлёва в левую сторону через село Волочок, а из того села Волочка в город Дорогобуж, в Ямскую слободу».

Это был уже настоящий крик отчаяния. Тем не менее и он не получил отклика, всё осталось как прежде. «Малая дорогобужская просьбишка» затерялась среди более важных просьб и наказов в «Комиссии по составлению нового Уложения» – слишком мелким делом показался, вероятно, «молодиловский перевоз» среди других государственных проектов. Например, в сравнении с тем же геополитического значения Сибирским трактом. Смоленск с его ветшающей крепостью и старой разбитой Дорогой всё больше становились делом второстепенным.

Екатерина II не услышала стона дорогобужского дворянства. До Бога – высоко, до царицы – далеко. С другой стороны, как известно, боги сами иногда спускались на землю, а цари покидали дворцы, чтобы посмотреть на жизнь своих подданных. Маршруты таких экстраординарных высочайших путешествий, разумеется, разрабатывались заранее, и тогда на дорогах, которым выпала честь лечь под колёса царственной колесницы, начинался неслыханный переполох. Что уж говорить в этом смысле о Российской империи, которую недаром называют «страной фасадов» и «потём-

кинских деревень»... Великолепная Екатерина II за время своего долгого царствования тоже несколько раз пускалась в такого рода путешествия, в ходе которых дважды побывала в Смоленске. Впервые это случилось в 1780 году, когда императрица знакомилась с недавно присоединёнными белорусскими землями – по маршруту Псков-Полоцк-Могилёв, а потом возвращалась через Смоленск и Новгород. Вторично она задержалась в нашем городе почти на неделю в 1787 году, по пути на юг, в только что завоёванную Потёмкиным Новороссию. Однако в обоих случаях царица выбирала Петербургский тракт и ни разу не испытывала на себе исторических прелестей московского тракта. И всё-таки даже эти её кратковременные визиты в губернию не остались без последствий для Смоленска и его Дороги.

Наместник новообретённого белорусского края, опытный администратор З.Г. Чернышёв хорошо понимал, что оценка его работы со стороны августейшей путешественницы, женщины, во многом зависит от её настроения, а настроение, в свою очередь, от дорожных впечатлений, от удобств или же тягот долгого вояжа. Исходя из этого предусмотрительный генерал-губернатор заранее обратил внимание на состояние предполагаемого маршрута и распорядился привести в порядок его главные перегоны, мосты, станции. От неожиданно свалившихся на них тяжёлых принудительных работ возроптали, якобы, даже бессловесные белорусские крестьяне. Зато поезд царицы катил теперь от Полоцка к Могилёву словно по Невскому проспекту; никаких тебе щербатых мостков, надоедливых кривых объездов – прямо и быстро, без тряски и опаски. Громадная карета императрицы из нескольких отделений (кабинет, гостиная, игорный стол, библиотека и прочие удобства), в которую впрягались сразу тридцать лошадей, двигалась быстро и плавно, как гондола по каналу. Особенно – видимо, как женщине – приглянулись царице ряды свежесаженных берёзок по сторонам могилёвского большака: красота, словно юные воспитанницы Смольного института приветствуют навестившую их государыню. А может быть, вспомнились и родные для неё обсаженные клёнами и липами немецкие дороги. Во всяком случае, императрица осталась очень довольна, как управлял новым краем З.Г. Чернышёв. И на возвратном

пути, через Смоленск, не преминула обратить внимание здешнего наместника князя Репнина на эстетику белорусских дорог. Совет императрицы – приказ для наместника! Вот откуда, якобы, пошли вереницы белоствольных красавиц вдоль Старой Смоленской дороги, отдалённое потомство которых ещё и сегодня можно встретить где-нибудь возле Болдина или Полибина. (Кстати говоря, в следующем году даже центр Смоленска, только что расчищенное Блонье, тоже окружили по периметру берёзовыми аллеями.) На этом дело не кончилось. Берёзовые аллеи появились и на дорогах других губерний. Правда, в Поволжье и ближе к Уралу их позднее называли почему-то «аракчеевскими шпалерами». Видимо, знаменитый александровский временщик продолжил дело графа Чернышёва и Екатерины, только ему это должно было напоминать уже не юных «смолянок», а, скорее, послушные солдатские шеренги, своего рода приветствующий его дорожный армейский парад.

С именем Екатерины II и со Старой Смоленской дорогой связана ещё одна любопытная история, только уже не сентиментально, а, скорее, юмористического свойства.

Во время своего белорусского турне, согласно предварительной договорённости, Екатерина встретила в Могилёве с приехавшим туда австрийским императором Иосифом II, чтобы договориться об общей политике в отношении Турции и Польши. Оба имели у вольнодумцев своего времени репутацию «просвещённых государей». Вместе прибыли из Могилёва в Смоленск. Далее, однако, маршруты венценосцев почему-то должны были разойтись: хозяйка отправлялась на север, по петербургскому тракту, гость – на восток, в Москву.

Такого поворота событий князь Репнин, видимо, не ожидал, московское направление явно было не готово к приёму высокого гостя, однако Екатерина не могла знать и не хотела входить в такие мелочи. Для неё главным была скорость, императрица явно хотела поразить австрийца удалью российской ямской гоньбы. Однако именно со скоростью в те времена на отечественных дорогах, если их, конечно, не готовили заранее, было неважно: от Москвы до Киева почту везли две недели, до Архангельска десять дней – в среднем около семи вёрст в час в летнее время, если, конечно, при

этом не подведут ненадёжные мосты, не увязнешь в грязи и не случится поломка экипажа. Но цари о таких подробностях знать не хотят. Екатерина потребовала в Смоленске такого ямщика, который домчал бы её гостя в Москву не более чем за тридцать шесть часов. Такого лихача в конце концов обнаружили, привели, поставили перед царицей.

– Берусь, матушка, – подтвердил он, – доставить немецкого короля в тридцать шесть часов, доведу в целости и сохранности, вот только за душу его не поручусь, не знаю, выдержит али нет.

Ответ смоленского ямщика, если посмотреть сквозь В.И. Даля, со временем стал пословицей. О том, что стало с «душой» Иосифа II, нам неизвестно, но, думается, Старая Смоленская дорога долго не могла изгладиться из его памяти. Она явно переживала тяжёлое время. Если вынести за скобки полосатые верстовые столбы и берёзовый екатерининский камуфляж, ею давно всерьёз не занимались, о чём, между прочим, свидетельствует ещё один дорожный казус с царствующей особой – правда, уже не с Екатериной Великой, а с её странным, нелюбимым, неудачливым сыном и приемником Павлом I.

Павел I, этот Дон Кихот российского царизма, вступил на престол с самыми благими, идеальными намерениями, с желанием навести в государстве строгий и справедливый порядок. И сразу же после коронации в московском Кремле, не откладывая дела в долгий ящик, он решает ближе познакомиться со страной и народом и заодно проверить работу местной администрации. В мае 1797 года вместе с сыновьями Константином и Александром (пусть учатся у отца государственному делу!) царь отправился из Москвы в Смоленск и далее в белорусские губернии.

Здесь, чтобы понятнее стали дальнейшие события, надо упомянуть, что совсем недавно, в апреле месяце, Павел подписал Манифест о крепостных крестьянах, по которому барщина сокращалась до трёх дней в неделю и запрещались принудительные работы в выходные и праздничные дни – «чтобы никто из начальствующих в губерниях и уездах не приказывал производить работы, каковые при бывшем управлении наместников не по надобности, а единственно по прихотям затеваемы были». Всё отныне, по замыслу

Павла Петровича, должно быть честно, справедливо и экономно, без «потёмкинских деревень» и «екатерининских берёзок», без дёкора и фаворитизма, что было ему всегда так не по душе в делах и привычках его покойной матери. Поэтому, отправляясь в свою первую инспекторскую поездку, император воспретил строго-на-строго какие бы то ни было особые приготовления к его встрече. Неслыханное для России распоряжение! И явно бесполезное, ибо для его выполнения чиновники, как минимум, должны были бы переродиться. Тем более что ещё до коронации по городам и весям, по губерниям и уездам поползли слухи, пошли рассказы о крайней гневливости и невоздержанности нового императора, о его непредсказуемости и беспощадности. Смоленская губерния, которой выпала карта первой подвергнуться испытанию, в страхе затаила дыхание: что же это теперь с нами, грешными, будет?

Лучше других понимал ситуацию и нависшую над губернской администрацией опасность заранее предупреждённый о маршруте царя смоленский генерал-губернатор Михаил Михайлович Философов. Философов был далеко не новичок на Смоленщине, знал её плюсы и минусы. Его предки получили здесь поместье ещё в конце XVI века, отец работал смоленским губернатором ещё в 1742-1745 годах. Опытный шестидесятипятилетний царедворец, в прошлом дипломат, он совсем недавно был назначен именно Павлом на свою должность, знал по Петербургу его экспансивный характер: смотря с какой ноги встанет, каким глазом глянет. Знал Философов и о некоторых слабостях и привычках Павла Петровича – например, о его приверженности к острой, без помех и задержек езде и о любви во всём к армейскому порядку. Именно это представлялось генерал-губернатору главной проблемой, ибо подведомственная ему древняя смоленская дорога явно не соответствовала вкусам императора, не обещала привычного ему порядка и скорости. «Дорога была несносная... ужасная дорога», – вспоминал свою поездку по ней в 1795 году из Москвы в родовые смоленские Сутоки Сергей Глинка[17].

Что делать? Времени у генерал-губернатора в обрез.

Философов, однако, принадлежал к числу тех российских администраторов, для которых не бывает безвыходных положений и которые выходят сухими из любой воды, да ещё с прибытком,

а то и с наградами. Во-первых, для встречи грозного ревизора генерал объявил своего рода общую чиновничью мобилизацию, во-вторых, приказал срочно привести в идеальное состояние и в божеский вид непокорный исторический тракт, как всегда самые проблемные, дорогобужские участки. В кратчайшие сроки выровнять всё, что только возможно, перебраться мосты, а главное сделать гладкий настил из хорошо подогнанных тёсаных брёвен на размытых недавним паводком заболоченных местах.

Только в России ещё возможны такие чудеса! Конный поезд с царём, принцами и свитой подобно вихрю нёсся по тёсаным брёвнам к Смоленску, император в прекрасном настроении. Готовься, Смоленщина, к новым чинам и наградам!

Как бы не так! Хвали сон, когда сбудется. Но кто же мог такое предвидеть?

Уже не сказать чтобы далеко от Смоленска, когда оставался последний перегон, наехала царская карета на непредвиденный пень – сиречь на село Пнёво, что близ Соловьёвой переправы. Оправдало село своё каверзное имечко: кинулась тут в ноги царю-батюшке серая сермяжная рать – простые мужики, брошенные господами на срочные дорожные работы, принесли слёзную жалобу на крайнее своё изнурение непосильными трудами, в особенности проклятыми тёсаными брёвнами, да ещё в самую что ни на есть горячую посевную пору, когда, как это даже царям известно, один день весь год кормит. Да, похоже дошли до холопов слухи о новом царском Манифесте, о трёхдневной барщине и запрете сверхурочных работ.

Павлу Петровичу всё стало ясно. Жив, жив ещё дух ненавистного Потёмкина, кругом, как при матери, обман и притворство. И это после его, императорского, указа «О неотягощении начальством губерний обывателей ненужными работами», данного три недели назад, 5 мая – ещё чернила не высохли! Тут же, в Пнёве, показали Павлу Петровичу и новый, построенный «безо всякой к тому надобности и обошедшийся казне аж в тысячу рублей». Скандал! Манифест не исполняют, казну расточают! Негодяи, преступники!

Как всегда это с ним бывало в неожиданной ситуации и при такого рода открытиях, Павел Петрович потерял контроль над собою и впал в натуральную ярость.

– Палача! Палача сюда! – закричал император, имея в виду, как поняли присутствующие здесь и ожидавшие награды гражданский губернатор и предводитель дворянства, тут же, на месте произвести суд и расправу и казнить виноватых.

Палача на промежуточной станции обнаружить не удалось, хотя, заметим, Павел всё-таки знал, чего требовал: по тогдашнему штатному расписанию палач и в самом деле полагался в количестве одного экземпляра на губернию. Но не на каждой же станции! За невозможностью отрубить головы на месте едва живых от испуга чиновников обули в железо, в невесть откуда подвернувшиеся кандалы и повезли с собою в Смоленск – для казни.

Нет, говорят, никого и ничего на свете резвее вестницы богов Фамы – по-нашему Молвы, а худые вести, по присловью, вообще ветром наносит. Вот и на этот раз слух о великом гневе Юпитера опередил даже его стремительно несущуюся по тёсаным брёвнам кавалькаду.

На следующий день с раннего утра у въезда в Смоленск, у Днепровских его ворот, в полном составе и в полуобморочном состоянии в ожидании самого худшего, что только бывает на этом свете, стояла вся высшая губернская власть: Философов во главе административного корпуса, комендант крепости с гарнизонными чинами и батальоном, архиепископ, владыка Дмитрий с духовным причтом. Всё трепетало! Как говорится, кто Богу не грешен, царю не виноват! И только главный виновник неслыханной грозы, Философов, был невозмутим и спокоен, будто ничего особенного не происходило. То ли знал что-то такое, то ли, опытный царедворец и дипломат, виду не показывал – кто ж его знает...

И вот, наконец, вдали – господи, спаси и помилуй! – показался строй всадников и карет и впереди – императорский дормез в двенадцать лошадей: Смоленск ударил во все свои колокола, закалили, запели священнослужители. Преосвященный Димитрий, подавшись вперёд, осенил крестом вышедшего из кареты Павла и попытался начать речь.

– Не надо! – оборвал царь архипастыря и, следуя ритуалу, направился вверх, к Успенскому собору, где уже всё готово к торжественному молебну. За царём невозмутимый Философов, обижен-

ный владыка и прочие власти. Вот они, страсти и казни египетские! Началось...

У входа в собор Философов неожиданно заступил царю дорогу, встал в дверях и раскинул руки.

– Это что ещё такое? – не столько рассердился, сколько поразился Павел.

– Государь, в Писании сказано, гневные да не внидут во храм Божий, входить надо со смиренным сердцем, а ты, государь, во гневе.

– Я на тебя не сержусь.

– Да ни на кого не надо сердиться. Узнай наперёд, как да что, а голову отрубить завсегда успеешь.

Павел Петрович полуобнял генерал-губернатора и вошёл с ним в собор. Он знал и ценил Философова, в том числе и за то, что тот не так уж давно был в немилости у его матери.

Богослужение, как обычно, шло долго, утомительно, и у умудрённого летами и службой Философова было время пошептаться и объяснить императору, что треклятую дорогу правили и мостили по его личному распоряжению, а иначе, после недавнего весеннего паводка, царский кортеж и за месяц не добрался бы до Смоленска.

Павел Петрович вспыхивал, как серная спичка, но и перегорал почти с той же скоростью.

– Я больше не гневен, я равнодушен. Прощаю всех!

С арестанта совлекли железо, а немного погодя даже наградили орденом святой Анны II степени – то ли за перенесённый ужас, то ли всё-таки за «тёсаные брёвна». Даже его супруге был пожалован бриллиантовый фермуар. Правда, ей в этот день было уже не до подарков, не до бриллиантов – от пережитых страхов начались преждевременные роды. Однако самым неожиданным и убедительным свидетельством невысказанного раскаяния Павла Петровича стала отмена им главного и любимого его удовольствия и зрелища – обязательного в подобных случаях гарнизонного вахт-парада на городском плацу, на тогдашнем Блонье, к несказанной радости вольнодумных смоленских офицеров, почти ненавидевших нового царя за введённую им строевую муштру и тесные прусские мундиры.

Короче говоря, все остались довольны, кроме, похоже, самого смущённого своей горячностью императора. Видимо, поэтому уже

на следующее утро, ни на день больше не задерживаясь, он поскакал дальше, в Белоруссию. Смоленск же долго ещё вспоминал пережитые страхи, приходил в себя от мимолётного царского визита, ставил свечки в благодарность за чудесное спасение: быть бы худу, да бог не велел! А проиграли на этот раз, как и всегда на святой Руси, её вековые стрелочники и козлы отпущения – мужики деревенские. Каково-то жилось теперь тем челобитчикам, что поверили в царский указ и возопили против «тёсаных брёвен»?

Мы же сегодня вспомнили эту трагикомическую историю для того, чтобы ещё раз подтвердить плачевное состояние Старой дороги на исходе XVIII – начале XIX века. Авральные меры генерал-губернатора Философова имели явно сиюминутный характер, и уже через несколько лет его мосты и гати из «тёсаных брёвен» должны были снова напоминать, по словам Гоголя, старое фортепьяно: брёвна, как клавиши, при проезде скачут то вверх, то вниз, если вообще оказываются на своём месте. Так, по свидетельству А.Н. Радищева, бывало всегда и повсюду, даже на императорском тракте: «Поехавши из Петербурга, я воображал себе, что дорога будет наилучшая. Таковую её почитали все те, которые ездили по ней след государя. Такова она была действительно, но на малое время». А потом снова начиналась «великая, непроходимая грязь... Я вышел из кибитки и пошёл пешком» – оно удобнее! («Путешествие из Петербурга в Москву»).

Состояние Смоленского тракта в начале XIX века было ещё плачевнее. Всё вернулось на круги своя. И жалобы иностранцев на неё по-прежнему не стихают[18].

Именно такую, запущенной, разбитой, была Смоленская дорога к Москве в канун прославившего её 1812 года, в тот момент, когда на неё вступали император Наполеон и его «Великая армия». Однако, в отличие от Павла I, никто из смолян уже не стелил ему под колёса и под копыта хорошо подогнанных друг к другу «тёсаных брёвен».

НАШЕСТВИЕ

(Август 1812 на Старой Смоленской дороге)

Утром 23 июня 1812 года (по новому стилю) «монарх революции», как его именовали восторженные европейские либералы, император Франции Наполеон Бонапарт, набросив на себя для конспирации плащ и надев фуражку польского офицера, внимательно вглядывался с высокого левого берега Немана в необозримые заречные пространства таинственного Московского царства. Это была не просто рекогносцировка. Наполеон прекрасно понимал, что принятое им решение на десятилетия вперед определит судьбу Европы, Франции и его собственную судьбу. Понимал, что эта война будет намного труднее предыдущих. Однако он привык к триумфам и верил в свою звезду, в свое много раз доказанное превосходство над остальными королями и полководцами своего времени.

Настал великий час. Совершенно необходимо смирить и привести к повиновению, заставить служить его интересам восточного колосса, который вкупе с ненавистной Британией, так мешает его далеко идущим планам континентального, евразийского господства – вплоть до Индии, где будет подорвана, наконец, колониальная мощь этой царицы морей – Англии. И обстоятельства как никогда благоприятны. Вот уже почти два года как между ним и Александром I, между побежденной Европой и независимой Россией не осталось, по сути дела, ни одного не подвластного Франции государства: австрийский император, прусский король, итальянские князья, не говоря уже о таких государственных образованиях, как герцогство Варшавское – все они состоят в вассальной зависимости от «короля королей», поставляют ему солдат, лошадей и вооружение. Победа над отсталой царской, крепостной Россией практически обеспечена.

Такого рода историческая перспектива, а не только заречные леса, луга и болота, открывалась Наполеону, когда он стоял над Неманом 23 июня 1812 года.

Надо признать, что всё это были отнюдь не беспочвенные надежды и мечты. За спиной триумфатора стояла, действительно,

сильнейшая в мире армия, армия, закаленная многими походами, привыкшая к победам, безраздельно преданная своему удачливому полководцу. Недаром даже противники называли её не иначе, как «Великая». Она и в самом деле была таковой и по своим победам, и по составу, и по численности. «Восемь монархов стояло теперь под знаменами Наполеона», – вспоминает его адъютант граф де Сегюр [19]. И в самом деле, кого только под ними не было: французы, швейцарцы, голландцы, датчане, испанцы, венгры...

Буквально рвался в бой, приходя в ярость, – по словам Сегюра, «от одного вида русских», восьмидесятитысячный польский корпус князя Понятовского. Всего Великая армия в 1812 году насчитывала около миллиона двухсот тысяч солдат и офицеров. Разумеется, не все они могли быть брошены на Россию. Почти двести пятьдесят тысяч вело затяжную войну в Испании, до ста пятидесяти тысяч обеспечивали гарнизонную службу и порядок в завоеванных городах, около ста сорока тысяч оставались в ближайшем резерве. Но и того полумиллиона, что сосредоточился близ Ковно у Немана, было более чем достаточно, чтобы разгромить две русские западные армии (Баркляя де Толли и Багратиона) общей численностью около двухсот двадцати пяти тысяч, да ещё разобщённые, отстоящие друг от друга на сто сорок километров. Необходимо было как можно скорее разбить их поодиночке, не дав соединиться друг с другом. Тем более, опыт побед над русскими и над их союзниками уже был – и немалый: достаточно вспомнить сражения под Иеной (1806), Фридландом (1807), Ваграмом и особенно при Аустерлице (1805).

Поход «двунадесяти язык» европейская, по определению Сегюра, война против России в самом деле была хорошо подготовлена и организована.

Императору Наполеону не нужно было маскировать себя польскими плащом и фуражкой, на русском берегу, как ни странно, всё было, как всегда, спокойно и безлюдно. Инженерные отряды Великой армии беспрепятственно переправились через Неман, без по-

мех навели три понтонных моста, по которым в течение нескольких дней переправилась вся Великая армия.

Война, разумеется, не была неожиданностью для Александра I и его министров. Ещё с 1810 года о ней думали и говорили в обществе как о чём-то неизбежном, к ней готовились, а прусский генерал Карл Пфуль даже разработал для Александра план большого сражения у приграничной крепости Дрисса, однако в реальной ситуации он оказался явно непригодным. Во-первых, никто не ожидал со стороны французов такого громадного превосходства, во-вторых, Бонапарту действительно удалось поймать подходящий момент и застать разобшённые западные армии России врасплох. Этикет, правда, был формально выполнен. Накануне, 22 июня, в Петербурге состоялось официальное, дипломатическое объявление войны, однако при тогдашней технике сообщений известие об этом никак не могло достичь уже на следующий день до царя и Барклая де Толли. Император узнал о войне только через два дня, поздно вечером, на балу в Вильно.

Да и граница, что вообще характерно для России, охранялась небрежно. Впрочем, в конце концов некий казачий патрульный офицер подъехал к непонятным отрядам и поинтересовался, кто такие и что тут вообще происходит.

– Война, – ответили ему строившие переправу сапёры. – Идём освобождать Польшу.

Казак удивился, развернулся и поскакал к лесу. Французы для вящей убедительности дали вслед несколько выстрелов.

Война, кульминацией которой станут трагические события на Старой Смоленской дороге, началась, однако до них было ещё далеко, ещё никто, в особенности Наполеон, не мог их и предвидеть. Император вообще считал эту войну делом одного-двух месяцев, не более того.

Встревоженное население западных губерний приходит в движение, всё больше семейств срывается с места и устремляется подалее от театра военных действий, в Москву, Петербург, во внутренние провинции. Смоленяне вспоминают трагические события Смутного времени и польскую осаду их города в 1609-1611 годах. По дорогам поскакали фельдъегери, курьеры, адъютанты. Из Виль-

но на Москву, с остановкой в Смоленске, проехал поезд озабоченного Александра I. И, как двести лет тому назад, снова оживает и возвращается в строй, входит в большую мировую историю переживающая не лучшие свои времена находившаяся в явном административном небрежении Старая Смоленская дорога.

Тщательно подготавливая свою большую восточную войну, Наполеон и его штабные генералы интересовались, среди прочего, и состоянием российских дорог [20]. Однако, похоже на то, никто из них всё же поначалу никак не предполагал, что основные события развернутся на старинном тракте между Смоленском и Москвою. Самоуверенный властитель полумира никогда не планировал столь далёкого продвижения Великой армии вглубь страны, предполагая разбить противника в первых же приграничных столкновениях. В крайнем случае – не далее Минска, как сказал он Меттерниху накануне, в мае двенадцатого года. По его расчётам выходило, что где-то здесь и к этому времени неизбежно произойдёт привычное для него генеральное сражение, победа в котором (и кто бы в ней усомнился?) позволит ему занять Литву, Белоруссию и, под угрозой худшего, продиктовать «дорогому брату Александру» нужные Франции условия мира. Именно такого рода сражениями, в организации которых ему не было равных, Наполеон расправлялся в недавние годы с объединёнными армиями европейских монархов.

Однако, к удивлению и разочарованию непобедимого полководца, в России дело с самого начала пошло как-то не так, по какому-то непонятному сценарию. Похоже, эти варвары просто не знают правил современной войны или не умеют воевать. Они всячески уклоняются от сближения, от встречи лицом к лицу и трусливо сдают противнику село за селом, город за городом, губернию за губернией. Вечером ещё видишь огни их бивуаков, готовишь солдат к завтрашней битве, а наутро их снова нет на месте, и приходится посылать разведотряды и опрашивать население насчёт маршрута их очередного исчезновения. Поначалу, например, все были уверены, что Александр I, спасая свой престиж среди поляков и литовцев, будет до конца защищать Вильно – и ошиблись. Русские отдали без боя даже хорошо укрепленный, приготовленный для сражения Дрисский лагерь. В результате, соответственно рассре-

доточенной дислокации русских сил, пришлось и Великую армию тоже рассредоточить по нескольким направлениям и гоняться за тремя зайцами вместо одного. Однако и в таком варианте они уходят от настоящего контакта, если, конечно, не считать, пусть ожесточённых, но всё же арьергардных кавалерийских стычек. И так вплоть до Витебска. Раз за разом Наполеон обвиняет своих генералов в неумении навязать противнику настоящее «дело» – никакого результата: «Он обвинял генералов авангарда, что они выпустили русскую армию <...> и так вспылал, что даже пригрозил им. Однако это были слова и гнев без всяких последствий» (Сегюр, с. 37). Император вне себя! В любой другой европейской стране сражение уже состоялось бы, исход войны определился – просто в силу ограниченного оперативного пространства, а тут приходится день за днём, неделя за неделей, по ужасным дорогам, среди лесов и болот уходить от границы всё дальше, всё глубже. Такого в героической биографии генерала Бонапарта ещё не бывало. Вот уже и Витебск остался позади: два дня шла, казалось бы, ожесточённая борьба у его стен, а на третий Баркляя опять не оказалось на месте – как донесла разведка, ушёл в сторону Смоленска. То же самое произошло южнее, где маршал Даву не сумел настичь армию Багратиона, помешать ей переправиться на левый берег Днепра и отправиться к тому же Смоленску, где всё-таки состоялось это нежелательное для французов соединение в единое целое основных русских сил.

Впрочем, может быть, это даже к лучшему. Ведь теперь резко возросли шансы на ожидаемое с самого начала генеральное сражение. Императору было хорошо известно героическое прошлое города, его историческая роль и те патриотические чувства, которые вызывает его имя в русских сердцах. Как вспоминает Сегюр, увидев русские войска близ Смоленска, на противоположном берегу Днепра, «Наполеон захлопал в ладоши от радости: "Наконец-то они в моих руках!» Такие города просто так, из тактических соображений, не сдают, и, следовательно, наступил, наконец, момент, когда решится исход кампании и судьба России. А сомнений в своём превосходстве и успехе у французов по-прежнему не было.

И трехдневная защита Смоленска русской армией 16–18 (4–6) августа 1812 года некоторое время, действительно, походила на

решающую битву. Защитники города в полном смысле слова стояли насмерть. Пространство вокруг крепостных стен, снаружи и внутри, раз за разом покрывалось трупами, от неистового пушечного обстрела в городе начались пожары. То и дело прорывавшиеся в город французы неизменно отбрасывались назад. С восточной стороны с особой ожесточённостью стены города штурмовал польский легион, однако никто из защитников не помышлял о капитуляции. И тем не менее, неожиданно даже для русской армии, в полночь с 17 на 18 августа последовал приказ Барклая де Толли о выходе гарнизона из крепости, переходе на правый берег Днепра и продолжении отступления – в полночь, чтобы до утра как можно более скрытно успеть оторваться от французов на возможно большее расстояние. Последним, разрушив за собой переправу (постоянный и два понтонных моста) ушли из города арьергардные отряды генерала Коновницына. Армия ничего не понимала. Мечтавший, подобно Наполеону, о генеральном сражении Багратион пришёл в совершенную ярость. «Министр нерешителен, трус, бестолков, медлителен и все имеет худые качества. Вся армия плачет совершенно и ругает его насмерть. Ей-богу беда» (из письма Багратиона Аракчееву [21]). Александр I, который до этого соглашался с осторожной тактикой Барклая де Толли, при всей симпатии и доверии своему министру, тоже заволновался. «Потеря Смоленска произвела огромное впечатление во всей империи», – напишет он Барклаю позднее в объяснение его замены Кутузовым. А среди солдат и в народе вообще поползли упорные слухи об измене «немца Болтай да и Только».

Утром 18 августа император Наполеон через Никольские ворота въехал в опустевший Смоленск и отправил в Париж курьера с реляцией об очередной славной победе. Однако на самом деле у него не было полного удовлетворения и радости. Опять всё не так, как хотелось бы. Императору было известно, что основные силы русских, располагавшиеся на другой стороне реки, в Покровском предместье, не участвовали в сражении за крепость и что вообще «побеждена лишь местность, но не люди» (Сегюр, с. 48). Генеральное сражение снова не состоялось. Несмотря на большие потери, его противник сохранил полную боеспособность, что уже в бли-

жайшее время было подтверждено кровопролитными арьергардными боями на Старой Смоленской дороге: у Геденовки, Валутиной горе, у деревень Лубино и Заболотье («битвой в девственном лесу» назовут французы последнюю).

В душу европейского властелина закрадываются серьёзные сомнения если не в успехе дела, то, по крайней мере, в избранной им стратегии. Ещё в Витебске в разговоре с Мюратом он впервые допустил возможность временного, на текущий год прекращения военных действий. В самом деле, почему бы уже сейчас не остановить армию на «зимних квартирах», пополнить её резервами, организовать получше её громадные тылы и воссоздать на завоёванной территории во всём послушную Польшу. А через год, если царь не примет предложенных условий (а он наверняка их не примет!) продолжить с новыми силами движение на восток или север, на Москву или Петербург!

В Смоленске такого рода раздумья овладели Наполеоном с новой силой. Словно предчувствовал... С другой стороны, какая соблазнительная перспектива замаячила перед ним уже в этом году! «Ключ от Москвы взят», – так оценил Кутузов сдачу Смоленска, хотя, думается, и сам он в положении Барклай де Толли сделал бы то же самое, ведь соотношение сил под Смоленском всё ещё явно было на стороне Великой армии: 180 на 120 тысяч. Достижимость и уязвимость древней русской столицы, как соблазнительное видение, не даёт отныне покоя французскому императору, хотя в начале кампании он об этом вряд ли всерьёз помышлял. «Ну, что ж нам теперь делать! – то и дело спрашивает он своих сподвижников, расхаживая по дому покинувшего город смоленского губернатора. – Останемся здесь? Или же пойдём дальше вперед? Можно ли останавливаться на такой славной дороге?» (Сегюр, с. 51). Но внутри себя он уже понимал, что не удержится от соблазна, не остановится на достигнутом, не отложит завершение похода на следующий год – и, что бы там ни было, пойдёт на Москву. Причём, именно на Москву, а не на Петербург или Киев, что тоже, как варианты, допускалось в Смоленске: «Если я возьму Киев, – размышлял Наполеон ещё в самом начале похода, – я возьму Россию за ноги; если я овладею Петербургом, возьму её за горло; но если я овладею Мо-

сквой, я поражу её в самое сердце». Тем более, как доложили ему штабные топографы, Москва находилась примерно в пятнадцати маршевых переходах, в то время как до Петербурга их требовалось почти вдвое больше, а император, по свидетельству Сегюра, всегда предпочитал «идти к цели кратчайшим путём». Да и лето уже заканчивалось, и зимовать лучше в громадной богатой Москве, чем в сожжённом, нищающем, обезлюдившем Смоленске. А главное, какого привыкшего к победам военачальника не соблазнит вид быстро отступающего противника!

И нетерпеливое сердце триумфатора снова не выдержало. Так в августе 1812 года Великая армия вступила на старинную дорогу к Москве, так подзабытый было Смоленский тракт снова стал дорогой жизни и смерти, на которой фактически была решена не только судьба российского государства, но и всей тогдашней Европы.

Как это представляется сегодня, Наполеону ни в коем случае не следовало покидать Смоленск и идти на Москву или на Петербург. Его явно ввели в заблуждение предыдущие успехи и победный марш от Немана до Смоленска – шестьсот километров за тридцать восемь дней! Тут у любого закружится голова. Однако теперь, после Смоленска, началась другая война, что вскоре ощутил на себе и понял каждый солдат. К тому же события, сопровождавшие движение Великой армии по Старой дороге быстро рассеяли иллюзии о некоей высокой освободительной миссии и о Бонапарте как «императоре революции», иллюзии, которые в какой-то мере ещё давали себя знать раньше, при движении через Литву и Белоруссию. Всё очевиднее становится обидный для национального сознания беспощадный, откровенно завоевательный и грабительский характер восточного похода Наполеона. Фиговые листки официальной французской пропаганды под действием обстоятельств опадали один за другим.

В своём обращении к армии, объявляя поход на Россию, Наполеон напомнил солдатам победу под Аустерлицем и назвал новую войну Второй польской, т.е. войной за восстановление польской

государственности, ликвидированной тремя разделами Речи Посполитой между Россией, Австрией и Пруссией: «Вторая польская война началась. Первая окончилась в Фридланде и в Тильзите... Судьбы России должны свершиться. Не думает ли она, что мы переродились: Или мы уже не солдаты Аустерлица?..»[22]. Польский легион, как уже было сказано, действительно составил самую многочисленную и надёжную часть иноязычного состава Великой армии. Многие участники похода находились, кроме того, под обаянием либеральных понятий недавней революции, им казалось, что они несут идеи свободы и равенства в политически отсталую, крепостническую царскую империю. Солдат уверяли, что за Неманом их ожидают как освободителей. «Они будут угадывать наши нужды: мы будем окружены любовью и признательностью»[23]. И на первых порах такого рода иллюзии находили некоторое подтверждение.

В литовских и белорусских губерниях (Ковенская, Гродненская, Минская, Могилёвская, Витебская) относительно недавно на памяти одного поколения присоединённых к Российской империи, ещё сохранялось немало враждебно настроенной, мелкопоместной польской шляхты, помнившей прежние вольности и втайне мечтавшей о восстановлении Речи Посполитой, а при случае и Великой Польши от Балтийского до Чёрного моря – «от можа до можа». Уже в Вильно, который только что покинул российский царь, многие жители, студенты, ректор университета с энтузиазмом приветствовали Наполеона, а прекрасные полячки даже провели под уздцы лошадь с восседавшим на ней «революционным императором». Растроганный Наполеон задержался в Вильно на целых семнадцать дней, что ему до сих пор не прощают как полководцу военные теоретики и историки похода. В Минске тоже были цветы и музыка. А в Могилеве архиерей Варлаам даже отслужил молебен во здравие освободителя и заставил присягнуть на верность ему остальное духовенство и помещиков, за что позднее, после изгнания французов, будет судим Синодом, лишен сана и заточен в монастырь. Отмечены были бонапартистские настроения и в некоторых украинских областях. Наполеону советовали обратиться к украинским казакам с прокламацией, с обещанием вернуть старые вольности,

чтобы вызвать восстание. И вообще ему советовали идти на Украину, где население далеко не патриотично по отношению к империи. На правобережной Украине действительно профранцузские настроения поляков были очевидны. По словам ростовского городского головы М.И. Маракуева, «малороссийская чернь с внутренним удовольствием принимала успехи французов: в ней еще не угас крамольный дух польский» [24]. В ответ на ожидания и приветствия, с целью как можно более эффективного использования национальных чувств, завоеватель позволил себе некоторые либеральные политические жесты – объявил, например, о создании Великого княжества Литовского с польским правительством во главе (особое управление). Предполагалось, что в дальнейшем оно станет частью возрождённой Польши.

В таких обстоятельствах ни о какой отечественной «народной войне» против французов в западных губерниях речи быть не могло, население было расколото и растеряно, а французы переживали весну своих наивных либеральных иллюзий, упивались лёгкими победами над «деспотизмом» и быстро продвигались вперёд.

И так победно шли полки,
Знамена гордо развевались,
Струились молнией штыки,
И барабаны заливались, –

таким виделся первый месяц французского наступления нашему поэту Фёдору Тютчеву. Триумфальное шествие, освобождение угнетённых народов!

Примечателен в этом смысле маленький эпизод из жизни знаменитого наполеоновского маршала Иоахима Мюрата, пресловутого «короля Неаполитанского». Остановившись на отдых в гостеприимном замке Бельмонте Полоцкой губернии, герой так расслабился и расчувствовался, что разразился сентиментальной элегией насчёт того, как хорошо ему в России и как приятна и ласкова к нему здешняя природа:

Здесь царит мир и покой, вопреки войне:
Молчание лесов, их гостеприимная сень

Приглашают к отдыху отложившего оружие воина,
И всё дышит счастьем и наслаждением!

Предупредительный шталмейстер тут же сопроводил опус своего командира приличествующей тексту трогательной музыкой.

Хорошо на войне «королю
Неаполитанскому!»

Первые полтора месяца войны дезориентировали и Наполеона, и Мюрата, и других генералов и солдат Великой армии. «Отныне с Россией всё кончено, – заявил Наполеон, овладев Смоленском – её армия может лишь присутствовать при падении её городов, но не защищать их!» Герой ошибся, причём ошибся принципиально и катастрофически. Он никак не предполагал, что Смоленск положил начало совсем другой войне, войне на исконно русской территории: «национальной», как сказал в Смоленске Багратион; «войны народной», как записал в дневнике автор «Писем русского офицера», уроженец здешних мест Фёдор Глинка; «отечественной войны», как говорим мы сегодня. Начиная от Смоленска, изменилась сама атмосфера войны. «Теперь, – вспоминал генерал И. Паскевич, – мы дрались в старой России, которую напоминала нам всякая берёза, у дороги стоявшая». Вскоре и французы почувствовали перемену, резко возросшие враждебность и ожесточённость. От Смоленска, – свидетельствует наполеоновский генерал Шамбре, – «поход принял характер вторжения, напоминающего нашествие варваров». Полонизм Великой армии здесь не находил поддержки, не оправдались надежды и на крепостных крестьян. «Французы думали, – говорит Ф. Глинка, – что люди эти, будто бы удручённые ярмом рабства, при первой возможности готовы восстать против всех законных властей!» Сегодня, в отличие от Глинки, мы знаем, что такого рода антикрепостнические эксцессы со стороны крестьян, в том числе на Смоленщине, всё-таки были, вплоть до отвлечения воинских отрядов для их усмирения, однако это никак не означало поддержки крестьянами каких-то иноземных благодетелей.

Именно по этим причинам лето и особенно осень на Старой Смоленской дороге стали для России в полном смысле слова героической общенародной драмой, национальной эпопеей, «Илиадой» и «Одиссеей», по выражению А.И. Герцена, а для Великой армии катастрофой прямо-таки апокалиптического характера, неким современным Армагеддоном.

Вскоре после начала войны, уже в июле месяце, через Смоленск на Москву потянулись первые, пока ещё немногочисленные экипажи с администрацией и беженцами из западных губерний. По городу и уездам поползли всё более тревожные слухи. «Какое-то смятение распространилось в народе, – отмечает в дневнике 16 июля Фёдор Глинка, – умы и души в странном смятении. Уже потянулись длинные обозы, всякий разведывает, где безопаснее. Никто не хочет достаться в руки неприятеля»[25]. Губернская, светская и духовная власть всеми силами старается не допустить паники, даже, как считается, несколько перебарщивает в этом отношении: по распоряжению барона Аша, губернатора, уезжающих задерживают на заставах, епископ Ириней, со своей стороны, берёт у духовенства подписку о невыезде. Администрация вообще выглядит растерянной и беспомощной, 700 подготовленных для эвакуации губернского имущества, документов и чиновников подвод забирает для нужд своей отступающей армии генерал Багратион. Растерянность, подавленность и нераспорядительность барона Аша как губернатора отметят потом генерал Ермолов в мемуарах и Лев Толстой в романе «Война и мир». И только четвёртого августа, когда французы уже подступали к крепостным стенам, не Аш, а сам Багратион распорядился о вывозе губернской казны и об оставлении города гражданской публикой.

Рано утром в этот же день спешно покидают город барон Аш и епископ Ириней. После этого плотина, возведённая ими, была, что называется, прорвана, началось беспорядочное бегство жителей, а древняя столбовая дорога на Москву переполнилась тысячным потоком растерянных спешащих людей, конных и пеших, кто в бар-

ских рыдванах, кто на крестьянских телегах. Всё смешалось: купцы и помещики, чиновники и священники, слуги и господа, старики, женщины, дети. Как всегда в таких случаях из уст в уста передаются слухи о бесчинстве и жестокости новых завоевателей, которые, мол, в этом смысле ничем не отличаются от татар или польско-литовского террора стародавних времен. А через некоторое время, тесня бегущий народ, из Смоленска, от Валутиной горы, из-под Лубни, где шли особо упорные бои, потянулись длинные обозы с ранеными умирающими солдатами. «Сколько раненых, сколько бегущих! – ужасается Ф. Глинка. – Бесконечные обозы тянутся по полям; толпы народа спешат, сами не зная куда!»

С большой достоверностью, с точными историческими и бытовыми подробностями эту августовскую смоленскую сумятицу 1812 года описывает Лев Толстой в романе «Война и мир»: срочная поездка старосты Болконских Алпатыча в Смоленск, его разговор с растерянным губернатором, отчаяние купца Ферапонтова, вынужденного бросить дом со всем имуществом и спастись из горящего города, спешный отъезд Болконских из Лысых гор, расположенных вблизи Старой Дороги, мятежное настроение их крестьян... Каждый, по словам писателя, в этой неразберихе поначалу спасал себя и «думал только о своих потерях».

Трудности отступления армии и ухода мирных жителей в августе 1812-го усугублялись уже не раз нами отмеченной запущенностью Старого тракта. Позднее, уже после изгнания французов, Александр попрекнёт Баркляя де Толли плохим состоянием коммуникаций, осложнившим движение войск и населения. Как всегда, хуже всего было с мостами и переправами. «Сколько раз я вам напоминал о постройке необходимых мостов; множество инженеров путей сообщения было прикомандировано к армии, а между тем, большинство мостов оказалось в негодном состоянии» (в чём царь имел возможность убедиться лично при проезде из Вильно в Москву в предыдущем месяце). И в самом деле, даже важнейшей между Смоленском и Москвой переправой – через Днепр у села Соловьёво командование занялось всерьёз только в те дни, когда французы уже подходили к городу. Возведение и оборудование переправы, по рекомендации барона Аша, было поручено Ива-

ну Глинке – «со всевозможной скоростью, без лишней огласки, устроить сколько можно переправ на Днепре у Соловьёва». Зато теперь, навёрстывая упущенное, «работали день и ночь», и вскоре «великие толпы народа начали беспрестанно переправляться» через Днепр на дорогобужскую сторону. Иван Глинка действительно показал себя умелым и распорядительным человеком.

Вопреки всем этим сложным привходящим обстоятельствам отход армии от Смоленска, её движение по Старой дороге производились организовано и чётко. Французам никак не удавались ни фланговые обходы, ни серьёзные лобовые атаки, вплоть до Бородина российский арьергард не позволял им навязать того генерального сражения, которого так жаждал их нетерпеливый полководец. У Соловьёвой переправы казаки Платова с утра до полночи удерживали противника на правом берегу, затем разрушили понтонные мосты, а сами со своими лошадьми переправились вплавь выше по течению. Когда на следующий день, 9 августа французы наладили собственный мост и перешли на левый берег, русская армия в полном порядке уже покинула Дорогобуж и шла к Семлёву. Стиснутая подступающими к Дороге густыми лесами, лишённая манёвра, Великая армия растянулась узкой лентой почти на десятки километров. И ускориться по всем этим лесам, буеракам, разбитым мосткам и гатям было практически невозможно. А там, где всё-таки можно было усилить темп наступления и преследования, вступал в дело весьма подвижный, в основном опять-таки казачий русский арьергард, ожесточённые схватки с которым произошли у деревень Михайловки, Усвятья, на речке Осьме, при подходе к Семлёву и Вязьме. И так почти триста вёрст вплоть до Можайска. Дорога казалась бесконечной, она, как в народных сказках, словно нарочно, дразнила, раздражала, манила, затягивала... Когда же, наконец, всё это кончится! Сколько можно!

Наступательное движение по Старой Смоленской дороге уже в августе 1812 года давалось французам непривычно тяжело. И с каждым километром эта проклятая нескончаемая Дорога становилась всё тяжелее.

После Смоленска, по мнению Сегюра, русские между собой и противником «воздвигли какую-то преграду из голода, пожаров

и запустения» (Сегюр, с. 74) – раньше ничего подобного не было. Отступающая армия не только разрушала за собою мосты – она жгла придорожные станы, дома, склады продовольствия, фуража, стога недавно скошенного и сложенного сена, разрушала мельницы, вводила или резала скот. Созревший к этому времени новый урожай хлебов помещиками и крестьянами, как правило, не убирался и часто сгорал на корню. Огонь, дым, запах гари при сухой и знойной погоде сопровождали шествие многотысячных воинских масс. «Пожары пылали не только на пути главной армии, – вспоминает наполеоновский артиллерист, офицер Пион, – но виднелись в разных направлениях и на большом пространстве. Ночью весь горизонт покрывался сплошным заревом». Многочисленные свидетельства «тактики выжженной земли» остались от обеих сторон. «Войска наши повсюду жгли города и селения, чтобы лишить французов всех способов покоя». «Русские, – поражается невиданной им войне военврач Де ла Флиз, – придерживаются той системы, чтобы заставить нас идти по пустыням, где нам не найти ни жилья, ни пищи, ни даже воды, потому что жители засоряли колодцы нечистотами и падалью... Они ничего не жалеют», – поражается Де ла Флиз (26, с. 94). И больше всего поражало, что на такие жертвы всё чаще шли сами местные жители, уходившие от контакта с пришельцами и словно растворявшиеся в окрестных лесах.

Всё это начинало действовать на сознание солдат Великой армии, которые по инерции всё ещё хотели чувствовать себя крестносцами европейского либерализма и культуртрегерами в отсталой, деспотической, варварской стране. Даже самого Наполеона, по свидетельству Сегюра, поразила та «слепая злоба», которую почему-то питает к нему, «монарху революции и либерализма», русский народ. Ведь у себя в Европе он так привык к учтивым восторгам и почестям даже со стороны противников.

Так уже в августе 1812 года, задолго до трагического октябрьского бегства в ходе вроде бы победного движения к Москве Старая Смоленская дорога стала откровением для многих участников восточного похода. И, между прочим, откровением не только о непонятном, непокорном, нищем народе, но и о здешней дикой и негостеприимной природе с её дремучими, почти необитаемыми

лесами, раскинувшимися на громадном пространстве, которому вот уже два месяца конца края не видно. Подавляло уже само пространство. Париж, Вена, Берлин, уютные европейские городки, скрылись в необозримой дали, связи с родиной стали проблематичны, коммуникации растягиваются, тылы ненадёжны и для их охраны приходится оставлять позади сторожевые посты и гарнизоны, что сокращает и ослабляет основную армию. Многие предельно устали, появились отставшие от своих полков, замечены даже случаи дезертирства (Сегюр, с. 54, 79).

Трагедию Великой армии между Москвой и Смоленском принято соотносить с суровой морозной осенью 1812 года. На самом деле испытание началось уже летом, в ходе такого, казалось бы, успешного наступления. Эта «варварская» Дорога уже тогда заставляла ностальгически вспоминать аккуратно шоссированные, обнесённые клёнами, как в Пруссии, европейские почтовые тракты с их короткими перегонами, удобным ночлегом, вежливыми хозяевами. «Мы идём по самой дурной и опустошённой дороге, – жалуется в письме на родину участник похода. «Наши транспорты были приспособлены для шоссированных дорог, для обыкновенных переходов и расстояний, – вторит ему Коленкур, – они отнюдь не годились для дорог той страны, по которой нам предстояло проходить. Первые же пески привели в негодность транспорт... Прибавьте к этому тяжёлый вес нашего снаряжения, нехватку продовольствия. Форсированные марши... И вы поймёте секрет и причину наших первых бедствий» (Коленкур, с. 95).

Известно, что Наполеон, и это естественно для полководца, был равнодушен к хорошим дорогам, они были его маленькой слабостью. В покорённых странах, наряду с другими реформами и нововведениями, он, как правило, «проводил прекрасные шоссейные дороги, строил мосты и т.п.», по поводу чего даже рассказывали историю анекдотического характера.

– Когда построена эта великолепная дорога? – поинтересовался однажды, путешествуя по своей стране, уже после войны, австрийский император Франц I.

– При императоре Наполеоне, когда он отнял часть империи у Вашего величества, – честно ответили подданные.

– В таком случае жаль, что он у меня хоть на один год не отнял всю Австрию, по крайней мере, мы могли бы теперь ездить по всей нашей державе, не рискуя сломать себе шею! – самокритично ответил Франц.

К сожалению, в России у французского императора не хватило времени, чтобы привести в относительный порядок хотя бы Старый Смоленский тракт, который он должен был просто возненавидеть. Ему постоянно казалось, что колонны и транспорты движутся недопустимо медленно, что их командиры самым халатным образом срывают его задания и работы. «Император сердился, суровее обычного бранил начальника штаба, командиров корпусов и интендантов. Однако это не помогало» (Коленкур, с. 95). Словами и приказами с Дорогой было не справиться. «Все ведомства оставили большую часть своего имущества на дорогах» (Коленкур, с. 97). Армия оставляла после себя в массовом количестве сломанные повозки, зарядные ящики, надорванных умирающих лошадей. Самому Наполеону то и дело приходилось выходить из кареты и перебираться на верховую лошадь, что тоже раздражало и надоедало, поскольку «маленький капрал» был, по свидетельству Коленкура, совсем неважным наездником. Многие в армии помнили, например, как в самом начале похода, ещё у Немана, император у всех на глазах свалился с лошади, что мистически настроенным свидетелям (князю Невшательскому), например, показалось дурным предзнаменованием. «Каждый думал об этом падении, и на лицах некоторых чинов штаба можно было прочесть, что римляне, верившие в предзнаменования, не перешли бы через Неман после такого случая» (Коленкур, с. 70).

Уже в августе Дорога выводила императора из себя, портила настроение, ухудшала физическое самочувствие, так что к Бородину он прибыл далеко не в лучшем состоянии (чем некоторые равнодушные к нему историки даже склонны объяснить относительную неудачу знаменитой «битвы на Москве-реке», как называют французы Бородинское сражение).

Однако главное последствие дорожных невзгод Великой армии – не самочувствие её полководца, а симптомы её дезорганизации: разлад интендантской службы. Хроническое отставание обозов с про-

дуктами и снарядами вынуждало солдат к мародёрству и грабежам, что, в свою очередь, ещё более обостряло и без того сложные отношения с населением, с жителями окрестных деревень. Чаще всего сопротивление крестьян начиналось именно с защиты их дома и хлеба, которого уже и самим не хватало. И новый урожай пропадавал, осыпался, горел на корню, что грозило зимой неизбежным голодом. Ранняя стихийная народная партизанщина возникала прежде всего как ответ на реквизиции и грабёж. «Мужиков корысть делала храбрыми», – уверен современник событий [27, с. 110].

Уже после Дорогобужа, согласно Коленкуру, противостоять массовому мародёрству не стало никакой возможности, так как обозы с провиантом безнадежно отстали, находились ещё где-то за Соловьёвой переправой, по другую сторону Днепра (Коленкур. С. 125), и солдаты перестали получать положенный паёк. Разочаровал и Дорогобуж, в котором склады были уже сожжены и не удалось обнаружить почти ничего съедобного, кроме невиданного урожая капусты на обывательских огородах, в связи с чем Дорогобуж так и остался в памяти и получил в мемуарах прозвище «капустного города» (Коленкур, с. 45). Следующая за ним Вязьма тоже встретила пришельцев отнюдь не медовыми своими пряниками. Правда, здесь, ко всеобщей радости, нашлись значительные запасы спиртного, что в свою очередь закрепило за Вязьмой в мемуарах прозвище «водочного города» (Коленкур, с. 95).

После обильных вяземских возлияний, да ещё на полуголодный желудок, без хорошей закуски, с понятием воинской дисциплины и приличных манер стало уже совсем плохо. Командиры теряют власть. Некий лейтенант, возглавлявший сторожевой пост у деревни Злобино Гжатского уезда, рискнул даже пожаловаться самому Наполеону на бесчинства его любимых лейб-гвардейцев, которые, по его словам, «обобрали до последней нитки и нещадно избили» злобинских крестьян, с которыми у лейтенанта только-только наладились более или менее доверительные отношения, после чего крестьяне озлобились и, по примеру прочих, тоже ушли в лес с пожитками и припасами.

Вряд ли, однако, Наполеон внял жалобе совестливого лейтенанта и наказал гвардейцев, ведь он сам ещё в Смоленске, перед вы-

ходом на Дорогу, разрешил, даже потребовал от интендантов перейти от закупок продовольствия к насильственным реквизициям, то есть по сути, санкционировал грабежи. Тех же, кто будет противиться, скрывать и защищать свою собственность, в поучение другим, позволяли расстреливать на месте. Понятия о святости собственности и правах человека, провозглашенные в его знаменитом Кодексе, на Старой Смоленской дороге уже не действовали.

Так по сторонам Старой дороги самым естественным и неизбежным образом зарождалась та «пугачёвщина», которой почти в одинаковой мере опасались и царь и «монарх революции», французские генералы и русские помещики. «Кажется, ещё боятся развязать руки... собираются вооружаться и действовать, где как и кому можно», – свидетельствует об этих опасениях, о недоверии к вооружённому народу Фёдор Глинка. Того полного единения, о котором потом захлеб будут писать официозные историки, всё-таки на самом деле не было и быть не могло. Крестьян не щадили, им не доверяли обе стороны. Не случайно уже на исходе того же 1812 года, сразу же после перемещения военных действий за пределы государства, последовал приказ о сдаче оставшегося на руках оружия, т.е. о разоружении крестьян. Как бы чего не вышло!

Помимо «тактики выжженной земли», ожесточенного сопротивления крестьян, тяжёлой, разбитой Старой дороги нам хотелось бы подчеркнуть ещё один фактор того дискомфорта, который тоже, пусть косвенно, незаметно, но действовал угнетающе, ослаблял порыв и энергию Великой армии, – фактор, о котором историки не считают нужным говорить как о чём-то малосущественном. Мы имеем в виду не только Старую дорогу, но и ту окружающую её смоленскую природу, частью которой она, по сути дела, являлась. На многих пришельцев она с самого начала действовала угнетающим образом, казалась чужой и озлобленной, словно тоже вступила в некий заговор с аборигенами. Природные факторы на современной войне вообще не бывают решающими, но не принимать их во внимание, хотя бы в психологическом смысле, тоже нельзя.

Пространство, климат, погода, пейзажи, растительность создавали негативную психологическую атмосферу. Мемуары участников русского похода, как правило, не обходятся без такого рода зарисовок и впечатлений. Русское небо, по словам Сегюра, «либо всё иссушает, либо всё заливает, сжигает или замораживает эту землю» (Сегюр, с. 50). Сегюр явно имеет здесь в виду, с одной стороны, лето, с другой, – позднюю осень 1812 года, оставившие в его памяти даже безотносительно к войне, контрастные, но одинаково неприятные воспоминания.

И в самом деле, август 1812 года в западной и центральной России, даже по её собственным меркам, выдался на редкость знойным и засушливым. Короткие грозовые дожди пролились лишь в самом начале кампании, недалеко от Немана, а потом, за исключением нескольких сумрачных дней, началась изнуряющая жара, пик которой пришелся как раз на августовские недели между Смоленском и Москвой. «Наши лошади поднимали облака жгучего, мелкого, как пыль, песку, который покрывал всех нас настолько, что трудно было различить цвет нашей формы, – вспоминает один из французских офицеров. – Проникая в глаза, этот песок причинял сильные боли. Я едва мог дышать» ([28] Отечественная война 1812 года: источники, памятники, проблемы. С. 36-37).

Колонны Великой армии среди ясного белого дня шли в каком-то раскаленном сером тумане, тучи поднятой многотысячной массой людей и лошадей горячей пыли заслоняли солнце, скрывали окрестности, толстым слоем ложились на придорожные деревья. Воды не хватало, мучила жажда, в Смоленске у какого-то бочага с теплой водой солдаты подрались за возможность напиться первыми (Сегюр, с. 82, 115). Впечатлительному Сегюру, как в своё время у Немана, при падении императора с лошади, даже стало казаться, что всё это неспроста, что само жгучее небо, само солнце хочет остановить здесь Наполеона, предупреждает его о катастрофе (Сегюр, с. 50).

Конечно, отступающая вглубь страны русская армия тоже страдала от солнца, пыли, усталости, что так достоверно показано Толстым в «Войне и мире» и одноимённом фильме Сергея Бондарчука. «Пыль стояла облаком над войском, вливая в глаза, в волосы, в уши,

в ноздри и, главное, в лёгкие людям и животным, двигавшимся по этой дороге, – говорится в романе. – Солнце представлялось большим багровым шаром». Русских, к тому же, угнетал сам факт длительного, нескончаемого отступления. И всё-таки они были дома и более привычны к этим дорогам, этому солнцу, этой природе. Такова была их родина.

И только на подходе к Гжатску с севера повеяло наконец прохладным ветром и прошёл долгожданный дождь. Он обрадовал, приободрил кавалерию и пехоту, но зато сразу же погрузил в непролазную грязь обозы и артиллерию.

Дело, конечно, не только в редкостном, знойном августе. Европейцев угнетали сами пространства восточной страны, её громадные, неприступные, мрачные хвойные леса, в которых скрываются обзолённые мужики, в которые нельзя углубиться без серьёзного вооружённого сопровождения. На эти «густые, неприступные леса», жаловался, скажем, отвечавший за снаряжение армии в Смоленске начальник интендантской службы граф Пюбюск, объясняя Наполеону сложности своей работы на Смоленщине [29].

Таким образом, ещё до Бородина и московского пожара Великая армия столкнулась с целым рядом непредусмотренных её генералами обстоятельств, повлиявших на её состояние и настроение. Уже на Смоленщине кое-кто задумался о том, где и зачем он находится. И король Неаполитанский, насколько нам известно, после Смоленска уже не впадал больше в поэтический, лирический экстаз и не сочинял на бивуаках плохих маршальских стихов о благосклонной к нему российской природе и об отдыхе воина на её пышной зелёной груди.

Кульминацией исторических событий в 1812 году было, как известно, сражение 26 августа в 150 километрах от Москвы, развернувшееся на обширном поле у деревни Бородино между расходящимися на три с половиной километра, как их тогда называли, Старой и Новой дорогами. К этому времени силы противоборствующих сторон пришли к относительному равновесию, поскольку

значительная часть Великой армии погибла в предыдущих столкновениях или рассредоточилась по гарнизонам на захваченной территории для организации тыла и охраны предельно растянувшихся коммуникаций – от Парижа до Можайска. У Бородина, как считают историки, без учёта пришедшего на помощь гражданского ополчения, в том числе и смоленского, 126 тысячам и 640 орудиям армии Кутузова противостояло уже 135 тысяч и 587 орудий Великой армии. Как многоопытный полководец, Кутузов и на этот раз вряд ли надеялся на решительную победу, но вместе с тем хорошо понимал, чего ждут от него царь, народ и армия. Понимал, что сдачу Москвы никто не поймет и не примет. Но, начиная от Немана, он всё же с нетерпением ожидал этого дня, как и его уставший от российских пространств знаменитый противник. У Наполеона практически не было сомнения в успехе, поскольку его опытные закаленные в походах гренадеры, по его мнению, должны были во всех отношениях превосходить пополнивших русскую армию неопытных рекрутов и ополченцев (Сегюр, с. 93).

Разбор знаменитого сражения – дело военных историков. Скажем лишь, что, с учётом многонационального состава Великой армии её пресловутых «дванадцати языков», сражение это без особой натяжки можно назвать битвой Западной и Восточной Европы. Потери с обеих сторон были огромны – до 50 тысяч с каждой стороны. Основная ударная сила – французская кавалерия – потеряла до 57 % своего состава. И никто при этом не счёл себя побеждённым, никто не капитулировал. Просто утром следующего дня, когда все ожидали возобновления битвы, Кутузов снова отдал приказ об отводе армии, и она ушла в сторону Москвы организованно, четырьмя колоннами всё по той же Старой Смоленской дороге, увозя своих раненых и уводя пленников. «Вся Можайская дорога, по словам очевидца, была покрыта ранеными и умирающими от ран, но при каждом из них было ружьё». Война продолжалась. Ничего не понимавшие москвичи толпами шли навстречу, в Филю, на Поклонную гору, чтобы помочь раненым и поглазеть на пленных французов. Обыватели удивлялись их независимому и гордому виду, словно они были не пленниками, а направлялись в город приятно провести время и отдохнуть на московских «зимних квартирах».

И всё же после Бородина и общая ситуация, и настроение обеих сторон стало другим. Окончательно стало ясно, что это не обычная, «европейская», «правильная» война, соперничество в манёврах и диспозициях, когда, совершив ошибку и потерпев неудачу, протягивают сопернику шпагу и вежливо сдаются в плен. Наполеона более всего поразило при Бородине именно ничтожное число пленных. Русские дрались с неслыханным ожесточением, погибали, но не сдавались. Раньше такого не было. И, несмотря на отступление, они сохранили силы. Отступив к Москве, они не бросили на дороге ни одной пушки, не оставили на милость победителя ни одной телеги с ранеными. Вера знаменитого полководца в решающее все проблемы генеральное сражение была наконец поколеблена. Не было ощущения и радости победы. Даже погода на другой день после Бородина, по свидетельству современников, как-то переменялась: посуровела, помрачнела: задул резкий ветер, горизонт заволокло тучами, заморосил холодный мелкий серый дождик. По всем приметам и ощущениям начинался новый, ещё не очень понятный акт исторической драмы, события которого станут неожиданностью для обоих участников.

Первого сентября на военном совете в Филях, к удивлению и недоумению большинства своих генералов и всей армии, Кутузов принимает решение о сдаче противнику Москвы. Старый, умудрённый опытом многих войн главнокомандующий героической и рискованной защите священного древнего города предпочёл укрепление своей ослабленной под Бородином армии и постепенного достижения общего стратегического превосходства над всё ещё очень сильным противником. Это было для Кутузова не только мудрое, но и мужественное решение, которого Россия никогда бы не простила Барклаю де Толли (тот, кстати, на совете в Филях поддержал главнокомандующего), но которое, хотя и не без растерянности, приняла от старого фельдмаршала как народного избранника.

Но, судя по всему, более всех не ожидал ничего подобного от своего российского визави, при всём своём воинском гении, и сам великий Наполеон. Если Смоленск эти русские защищали с таким ожесточением, то уж Москву тем более не отдадут без защиты и нового серьёзного кровопролития. Будут стоять до последнего.

Однако к великому удивлению французов командир отрядов прикрытия граф Милорадович связывается через парламентёров с возглавлявшим французский авангард Мюратом и договаривается с ним о перемирии до утра 3 (15) сентября для беспрепятственного прохождения русской армии через громадный город и отвода её за Рязанскую заставу. Москва поступает в распоряжение Великой армии без сопротивления, без штурма, без уличных боёв, без единого выстрела (если не считать стычки с самолюбивыми московскими жителями при подходе к Кремлю).

Странности «неправильной» русской войны продолжают. Такой неожиданный подарок! Довольный собою, желая до конца насладиться победой, Наполеон останавливается в четырёх верстах от Кремля, на Поклонной горе в ожидании принятой в подобных случаях депутации отцов города, московских «бояр» с символическими ключами от их древней столицы, с просьбой о снисхождении и порядке – как это было в недавнем прошлом в Берлине, Вене, Милане и других завоёванных европейских городах. Однако время идёт – никакой депутации нет и, судя по всему, не предвидится. Похоже, эти московские дикари не обучены этикету. Тем хуже для них и их города! Наконец, для смягчения ситуации к императору подводят наспех собранную самими французами группу каких-то случайных, явно низкого, не «боярского» вида и звания жителей. Спектакль испорчен. Обиженный император даёт приказ о вступлении армии в русскую столицу и, в отместку, объявляет её военным трофеем, т.е. практически санкционирует грабежи и разбои. Сам же, в окружении старой гвардии, верхом преодолевает последние километры Старой Смоленской дороги, Арбат и занимает царские апартаменты Кремля. Неслыханный триумф! Солдаты и офицеры не верят своим глазам и спешат сообщить на родину о великой и бескровной победе. «Я не верил, что нахожусь в Москве, что, сев на лошадь в Париже, я проехал на ней около трёх тысяч вёрст»[30]. Все уверены, что жертвы и тяготы бесконечного похода остались теперь позади: в ближайшее время, несомненно, императоры договорятся друг с другом об условиях мира. Ну, а если Александр проявит неблагоразумие и не подпишет мир, совсем неплохо будет отдохнуть и провести время на «зимних кварти-

рах» в московских «боярских» хоромах – говорят, Наполеон даже актёров из Парижа выписал для весёлого и интересного зимнего времяпрепровождения.

Однако русские продолжают поражать своими странностями. Александр почему-то даже не реагирует на джентльменское предложение о переговорах, на авансы победителя. А старый «скиф» Кутузов не только отказывается от обсуждения общепринятых правил войны, но, похоже, даже поощряет бесчинства своих казаков и партизанский беспредел в тылу у французов, на той же Старой Смоленской дороге, которая связывает Великую армию с далёкой родиной.

Что тут делать? Каждый день в Москве начинает приносить для армии всё новые и новые непредвиденные трудности, и с каждым днём всё явственнее становится смысл странного поведения русских и стратегические просчёты великого европейского полководца. Громадным потрясением становится непонятно откуда, как и почему возникший одновременно в разных местах и слившийся в одно громадное пламя пожар старого деревянного города, спасаясь от которого Наполеон даже покидает Кремль.

Похоже, эти варвары не просто отдали ему город, но и жгут его, а вместе с ним и пресловутые «зимние квартиры», и громадные запасы продовольствия и фуража на его складах, на которые так рассчитывали пришельцы. К ужасу французов Москва горела почти целую неделю, с 14 по 20 сентября, и ничего нельзя было поделать. По приказу генерал-губернатора Ростопчина при эвакуации было вывезено из города даже противопожарное оборудование. И только начавшиеся на исходе недели дожди предотвратили самое худшее.

Что касается Великой армии, она тоже от всех этих событий теряет голову, дисциплину и порядок, пьёт, бесчинствует и никакими грозными приказами уже не остановить вошедшие в привычку грабежи и насилие. А там дальше, за стеною огня ждёт своего часа отдохнувшая и окрепшая русская армия, и партизаны уничтожают рискнувших выйти из города интендантов и фуражиров. И «летучие отряды» Давыдова, Фигнера, Сеславина, Дорохова и др. вот-вот возьмут под свой контроль Старую Смоленскую дорогу, после

чего связь с тылами и родиной окончательно оборвётся. Нет, так не должны воевать цивилизованные люди и государства! Как, скажите, при таком порядке вещей содержать в полусгоревшей Москве не страдающую отсутствием аппетита, не приспособленную к здешней зиме Великую армию?

И в конце концов, по свидетельству Коленкура, Наполеону стало совершенно ясно: «Москва – это ловушка, в которую его заманил Кутузов» (Коленкур, с. 103). И надо уходить с этого пожарища, пока не стало совсем поздно. Инициатива всё определённое переходила к противнику. Обходным тарутинским манёвром и разгромом корпуса Мюрата под Малоярославцем Кутузов обнаружил возросшую силу своей армии и перекрыл обескураженному Наполеону движение на юг, через не тронутые войной хлебные районы. Остаётся всё та же, что и в августе, донельзя разбитая войсками, опустошённая пожарами и грабежами, роковая Старая Смоленская дорога, у которой есть лишь одно преимущество: это кратчайший путь к Смоленску, в котором должны быть подготовлены интендантскими службами «магазинны», запасы фуража и, главное, долгожданные «зимние квартиры» для утомлённой, но всё ещё Великой армии. И это, как объяснили солдатам, совсем не отступление (Наполеон никогда не отступает!), а передислокация на новую позицию с целью подготовки и организации второго акта русской войны – похода на Петербург в следующем году.

Преисполненная такого рода оптимизма Великая армия повернула на запад и вторично оказалась на этой трижды проклятой Старой Смоленской дороге.

VIA DOLOROSA

Напрасно прождав более месяца ответа на предложения о мирных переговорах и, с другой стороны, не видя возможности остаться на зиму в полусторевшей Москве, Наполеон счёл за лучшее отвести армию на «зимние квартиры» в Смоленск, Белоруссию, Литву – с тем чтобы на следующий сезон возобновить затянувшуюся, странную кампанию и довершить разгром упрямой России. Несмотря на некоторые неожиданности и первые сомнения, он несколько не чувствовал, не считал себя побеждённым, да и не был им. Ничего страшного не случилось, ни одного поражения до сих пор не было. Жаль, конечно, что отвод армии придётся вести по этой надоевшей, трижды проклятой Смоленской дороге, а не на Тулу и Калугу, по не тронутым войною местам – этот одноглазый, старый «скиф» Кутузов догадался, опередил и тяжёлыми боями у Тарутина и под Малоярославцем вынудил повернуть с юга на запад. Зато это кратчайший путь к Смоленску, и на нём стоят свои, французские гарнизоны. Великий полководец, по словам Сегюра, вообще всегда и во всём предпочитал самые короткие пути к цели – таков уж его корсиканский темперамент. К тому же, на знакомой и подконтрольной Дороге легче будет на некоторое время оторваться от неприятеля, чтобы без помех произвести передислокацию.

И Кутузов, словно подыгрывая Наполеону, и в самом деле не стал преследовать его основными силами напрямую, след в след, а повёл их параллельным курсом, южнее, вдоль Угры к Ельне, что, в общем-то, тоже вынуждало поторапливаться, чтобы противник быстрым рейдом не опередил Великую Армию и не вышел на Дорогу впереди неё. Впрочем, Кутузов, похоже, и к этому не стремился, как покажут события под Вязьмой. Даже свои, русские офицеры удивлялись медлительности старого полководца, который скорее сдерживал их азарт и нетерпение, чем торопил.

Поначалу, по выходе из Москвы, даже после Малоярославца, солдаты Великой Армии не очень-то задумывались и не сознавали серьёзности положения, не задумывались об опасности: война есть война, она всегда состоит из боёв, маршей и перегруппировок, дело привычное. На этот раз, правда, дело затянулось и собы-

тия приняли несколько странный оборот, но командирам виднее, они всё знают и понимают. Вера в путеводную звезду «народного императора», как всегда, была незыблема, безгранична. Он непобедим! К тому же, в его распоряжении ресурсы и силы почти всей послушной ему Европы, и разве не они совсем недавно овладели одной из двух столиц этого восточного царства? Через год, следующим летом то же произойдёт и с резиденцией царя – Петербургом. И разве не о победе, среди прочего, говорят солдатские ранцы, а то и телеги, полные московского боярского добра: золотых и серебряных сервизов, роскошной церковной утвари, а кое-кто даже и бриллиантами обзавёлся. Из Москвы за Великой Армией вышло около шестисот повозок с амуницией и ценными вещами, так что колонна растянулась по Дороге почти на тридцать вёрст. Обнадёживающее зрелище! Жаль только, что эта варварская Дорога так неблагоустроена, грязна, разбита, узка – двоим не разъехаться. Экипажи вязнут в октябрьской грязи и, по свидетельству сержанта Бургоня, подчас движение вообще останавливалось, возникали пробки и колонна растягивалась почти на пятьдесят километров, поскольку никому не хотелось расставаться с «трофеями» и идти налегке, с одним лишь маршальским жезлом в ранце – с жезлом, который, как говорит император, изначально лежит там у каждого хорошего гренадера. А тут ещё эти обозы с ранеными, которых император почему-то не оставил в Москве и в Колоцком монастыре: ведь не турки же эти русские, тоже в некотором смысле христианский народ. Однако Наполеон был непреклонен: «Я не оставлю ни одного человека. Я отдам все сокровища России, но не брошу ни одного солдата!»

Прекрасные слова! Поистине отеческая забота. Так говорят только победители. Правда, забегая вперёд, скажем, что практически никто из раненых не доживёт до Смоленска, не выдержит испытания и останется лежать и умирать на Старой Смоленской дороге.

Как первое предзнаменование беды, как напоминание и пророчество о том, что такое война не самом деле, предстало глазам вскоре за Можайском уже всем знакомое и, вроде, даже победоносное Бородинское поле – через пятьдесят дней после сражения. «Пейзаж

после битвы» был воистину страшен и произвёл гнетущее впечатление даже на многое повидавших и закалённых ветеранов: «Из земли торчали руки, ноги, головы... дожди размыли часть могил». Да и не могилы это – трупы, замлёю присыпанные. «Апофеоз войны» пострашнее, чем на известном полотне Верещагина! Ставшее реальностью апокалиптическое видение Иоанна Богослова. Простится ли такое человеку?

Не простилось.

В ночь с пятнадцатого на шестнадцатое октября, опять-таки за Можайском, сначала резко похолодало, даже слегка подморозило – впервые в текущем году, а ещё через день, у Гжатска, пошёл первый снег. И это было не лучше летней пытки зноем, пылью и жаждой. Пришли и другие осложнения. Закончились выданные в Москве на несколько дней продукты (сухой паёк), и пополнить запас съестного было нечем, по сторонам Дороги всё пусто или сожжено, крестьяне разбежались по лесам, казаки и партизаны берут в плен сошедших с Дороги интендантов, громят обозы с продуктами. Нет корма для лошадей. На пятнадцать-двадцать вёрст от Дороги, что называется, кошки не сыщешь. Появились первые признаки голода. Тем не менее до Вязьмы, несмотря на стычки с «летучими» казачьими отрядами, добрались более или менее благополучно, организованно и, как того требовало начальство, «ускоренным темпом». Половина пути до Смоленска позади! Можно, пожалуй, и передохнуть, перевести дух, пополнить запасы.

Однако Вязьма («водочный город», как его называли летом, на пути к Москве, за обильные склады спиртного) не только обманула все ожидания, не накормила, не напоила, не отогрела – напротив, встретила новым, самым серьёзным после Малоярославца сражением, которое стоило растянутому французскому войску больших потерь и привело к поражению. Хорошо ещё, что главная русская армия находилась в стороне, в Полотняном Заводе, в Калужской губернии, а то бы случился полный разгром. Русская армия крепла, её сила росла день ото дня. И под Вязьмой она впервые почувствовала своё превосходство, ощутила вкус победы!

И это был перелом, пусть и не очень ещё явный. После Вязьмы движение Великой Армии по Старой Смоленской дороге при-

обрело уже совсем иной характер. Это уже не передислокация ретирада и даже не простое отступление, а беспорядочное и безостановочное бегство, в ходе которого каждый спасает, как может, лишь самого себя, ни с кем и ни с чем не считаясь. «Именно после Вязьмы, – уверен Коленкур, – начались дезорганизация и распад нашей армии и все наши несчастья». Да, соглашается Сегюр, после Вязьмы «армия была окончательно деморализована... Отступление превратилось в бегство» (Сегюр, с. 27). А впереди, именно за Вязьмой, как мы уже неоднократно говорили и показывали, находился традиционно самый тяжёлый для движения, дорогобужский участок. Именно теперь и здесь Старая Смоленская дорога показала себя в полную силу и стала жесточайшим испытанием для непрошенных иноземных гостей. Это была уже настоящая пытка стужей, метелями, голодом, казаками, партизанами. И, по избежание худшего, надо было спешить, дорога не давала ни отдыха, ни срока, забирала последние силы, отнимала самую жизнь. *Via dolorosa!* Дорога мщениа, страдания и казни. Одна за другой ломаются на негодных мостах повозки, падают истомлённые и голодные лошади, безнадежно отстают и остаются на Дороге, на обочинах раненые и больные. Им нет больше места на транспорте, до них вообще никому больше нет дела. Случается, что по ещё живым лежащим телам проезжают телеги и пушки – уже не до приличий, не до сантиментов. Скорее, скорее, скорее... То и дело внезапно, как осы, налетают и смертельно жалят казаки и партизаны – приходится останавливаться, занимать круговую оборону, отстреливаться и ждать подхода ближайшего полка, поскольку армия растянулась на многие десятки вёрст. Части распадаются, дисциплины нет, речь идёт об элементарном выживании на уровне биологического инстинкта. Тем более что все понимают: до Смоленска ещё далеко и, значит, завтрашний день будет ещё хуже нынешнего.

После Вязьмы практически не осталось продуктов, интендантская служба исчезла, словно её и не было. Муки голода невыносимы. Каждый случайный сухарь или картофеляина становятся событием и могут стоить жизни раздобывшему их человеку. Гибель грозит и тому, кто в поисках еды рискнёт свернуть с Дороги и попытаться удачи в какой-нибудь «жалкой деревушке Михайловке»

(Бургонь) – крестьяне, если их вообще можно увидеть, сами голодают, убивают мародёров, в лучшем случае передадут казакам как пленников.

В лесу за Дорогобужем сержанту Бургоню и его солдатам выпала редкая, неожиданная удача – встретили и застрелили медведя! В эту ночь в лесу у костра взвод Бургоня был самым счастливым в мире – кутру от медведя ничего не осталось. Медведь – это удача, везение, редкий случай. Обычно же «французы толпились там, где лежала падаль, около которой они дрались, рвали её на куски»[33], чтобы затем, не в силах дождаться, когда они изжарятся на костре, пожирять их полусырыми на глазах у тех, кому и падали не досталось.

Трудно утверждать наверняка, но мемуаристы один за другим, почти единодушно говорят даже о случаях каннибализма на Дороге между Вязьмой и Смоленском. «Некоторые из наших офицеров уверяли, что они видели, как французы, сидя у огня, пожирали члены мёртвых товарищей своих», – вспоминает Н. Муравьёв [34]. О том же писал такой авторитетный человек, как генерал П.П. Коновницын: «неприятель с голоду помирает, не только ест лошадей, но видели, что людей жарят. Можно ручаться, что армия их совсем пропала». Увиденное на Смоленской дороге совершенно потрясло прикомандированного к русской армии английского генерала Вильсона, хотя он всей душой ненавидел Наполеона и постоянно порицал Кутузова за медлительность и излишне «мягкую», щадящую тактику военных действий: «Сегодня я видел сцену ужаса, – писал Вильсон в дневнике. – Две тысячи человек, нагих, мёртвых или умирающих и несколько тысяч мёртвых лошадей, которые по большей части пали от голода».

И всё-таки даже муки голода, по мнению участников похода, оказались не так страшны, как наступившие после Вязьмы холода и метели, тем более на пустой желудок. «Генерал Мороз» довершил дело разгрома и лишил пришельцев остатков человеческого достоинства.

Примерно до пятнадцатого октября в центральной России стояла ясная, порою тёплая осенняя погода – «бабье лето», как говорят у нас. Но уже за Можайском, в ночь на шестнадцатое, как уже сказано, резко похолодало и вскоре посыпался первый снежок.

Ни Наполеон, ни его генералы такого не ожидали. Готовясь к походу на восток, они, конечно, наводили справки о тамошнем климате и потому ожидали зимы не ранее декабря месяца. К тому времени армия вполне могла прийти и расположиться в Смоленске, Белоруссии, Литве. Однако на этот раз генерал Мороз, как и Кутузов, тоже оказался непредсказуем, повёл себя неправильно, нестандартно, по-варварски.

Зима 1812 года вообще выдалась необычайно ранней и суровой, с преобладанием северного ветра и обильным снегопадом. По мнению современных синоптиков, градусов на пять-восемь ниже привычной нормы. Уже в ночь после неудачного для французов вяземского боя, словно завершая его, температура опустилась до минус пяти-шести градусов, а через несколько дней, согласно французским источникам, и ещё ниже. Задули колючие, злые, «русские» метели. «Мы двигались в ледяной атмосфере», – с ужасом вспоминает сержант Бургонь.

Самую страшную память по себе у тех, кто выжил, оставил участок между Семлёвом и Дорогобужем, а затем ещё и лесные глухие урочища (таковы они и сегодня) между Дорогобужем и Соловьёвым перевозом. Наряду с каким-нибудь сухарём или куском конины, здесь терзала сознание ещё одна несбыточная мечта – о крыше над головой, о стене полусторевшей хаты, которая защитит от ветра, или, хотя бы, за место у костра. Его тоже надо было добиваться если не силой, то каким-нибудь подношением вроде охапки хвороста, если нет съестного. Мечты сбывались редко, поскольку ближние к Дороге деревушки выгорели ещё в августе. Если же попадалась где-то в стороне, на отлёте чудом уцелевшая хижина, в неё набивались как сельди в бочку, разводили костёр, после чего дело тоже обычно кончалось пожаром, а то и гибелью тех, кто вовремя не проснётся и не успеет выбежать на мороз. Спасаясь от холода, раздевали мёртвых, а то ещё и полуживых, чтобы через несколько часов, не исключено, быть раздетым самому. Право сильного! Из тех, кто покрепче и у кого в ранцах есть припрятанное съестное, кто надеется выжить на Дороге к Смоленску и увидеть «милую Францию», составлялись шайки мародёров, обыскивающие ранцы и карманы умерших в поисках денег, московских драгоценно-

стей и тому подобное. Рухнули все запреты, табу цивилизованного сознания, началась беспощадная, дарвиновская борьба за жизнь. Война и Смоленская дорога вообще ввергли погибающую Великую армию почти в первобытное состояние, люди зверели и уже мало чем отличались от сбившихся в стаи одичавших голодных собак из сгоревших деревень или от волков, затаившихся в предвкушении добычи в окружавших Дорогу лесных урочищах. Известно, что во время войны обычно увеличиваются популяции хищников и возрастает их агрессивность. Словно и животные следуют дурному примеру царя природы – человека.

Дорога между Вязьмой и Соловьёвом в октябре-ноябре 1812 года представляла собой поистине страшное, апокалиптическое зрелище. «Я никогда не видел ничего более ужасного, чем эта дорога», – уверяет Коленкур. «Начиная от Вязьмы, – свидетельствует и русский участник той войны Н. Муравьёв, – дорога была усеяна неприятельскими трупами... Я счёл однажды, сколько их на одной версте лежало и нашёл от одного столба до другого сто один труп»[36]. А вёрст таких от Вязьмы до Смоленска, как известно, ни одна сотня.

Говоря о войне 1812 года, об армии Наполеона, мы привычно называем наших тогдашних противников «французами». Так повелось говорить и в народе, и у историков. Но ведь половину Великой Армии составляли другие народы Европы. Был, например, у Наполеона арабский эскадрон «мамелюков»: чалма, шаровары, восточное холодное оружие. Великая Армия вообще была разнолика, разноязыка и многообразна по внешнему виду солдат и офицеров. И всё же воинов столь необычного и диковинного облика, в каком вернулись из Москвы в Смоленск в ноябре 1812 года наполеоновские солдаты, история европейских войн, пожалуй, ещё не видывала. Армия не подготовилась к морозу и метелям. Каждый градус тепла и, следовательно, каждая тряпка были на вес золота, решали вопрос о жизни или смерти. В дело шло всё, что могло немного укрыть или согреть: мужицкая рогожа и конская попона, ковёр из

барской усадьбы и медвежья шкура, поповская ряса и просто кусок холста. Кому как повезёт, что достанется. Различия между одеждой армейской и гражданской, благородной и мужицкой были забыты, на такие мелочи уже не обращали внимания – не в Париже, не на балу, не на параде! Говорят, видели в Смоленске солдат даже в юбках – отнюдь не шотландских, а просто бабьих. На головах можно было заметить женские капоты, а то и полотенца, на ногах далеко не худшим вариантом были русские лапти, которые позднее соотечественнику Наполеона маркизу де Кюстину напомнят плетёную обувь римских патрициев, к примеру Юлия Цезаря. За неимением лаптей кое-кому приходилось подвязывать или набивать разбитую на Дороге обувь соломой. Сын смоленского историка Николай Мурзакевич, остававшийся тогда с отцом в городе, вспоминает, как в детстве его поразил однажды вид дрожащего от холода наполеоновского генерала в лакейской с галунами ливрее. Всё это, как говорится, было бы смешно, когда бы не было так грустно. Жалкое, а если вспомнить, сколько замёрзло на дороге, и страшное зрелище. Ещё один «апофеоз войны», но уже скорее не по Верещагину, а в стиле Иеронима Босха. Но разве на обратной Дороге из Москвы в Смоленск страдали только «французы»? Русская армия тоже получила тёплую одежду с запозданием. Правда, солдат Кутузова начинало уже согревать крепнущее чувство справедливого возмездия и будущей победы, а это немало. Зато положение оказавшихся в плену и гонимых по той же Дороге русских солдат и офицеров было даже трагичнее, чем испытания французов. Их по распоряжению императора вели от самой Москвы – нельзя же оставлять противнику его солдат. Конвоировали их баденские гренадеры. Разумеется, их тоже нечем было кормить, и остатки сырой мороженой конины доставались им в последнюю очередь. Если совершенно обессилен, кто-то из пленных отставал на пятьдесят метров, его пристреливали. Так в романе Льва Толстого погибает его любимый герой Платон Каратаев. Кое-кого (такова у Толстого история Пьера Безухова) отбивали армейские партизанские отряды, но это редкий случай. Основная же масса пленников, судя по всему, тоже окончила свои дни на Старой Смоленской дороге. Может быть, даже рядом со своими конвоирами.

Конечно же, были у Наполеона близкие и дорогие ему формирования, в первую очередь «Старая» и «Молодая» гвардия, которые получали приоритетное содержание и сумели сохранить строй и порядок не только до Смоленска, но и после, на Березине и далее. Но от них зависела разве что судьба императора, но не всего восточного похода.

Ужасы Старой дороги – это апогей, но не окончание смоленских испытаний великой Армии. За Соловьевой переправой, за Вопью, Вопцом и другими руками, где пришлось искупаться в ледяной воде и потерять при переправах значительную часть артиллерии, долгое время манил и согревал надеждой Смоленск с обещанными там «зимними квартирами» и нормальным снабжением. В Смоленске можно будет прийти, наконец, в себя и утолить нечеловеческий голод. Там приготовили встречу интенданты и квартирьеры.

Ещё один мираж, ещё одна несбывшаяся надежда! Похоже, Наполеон и его солдаты забыли, что было сделано со Смоленском в августе месяце. Теперь от города, по словам одного из мемуаристов, осталось лишь имя, он «представлял собою жалкий остов» бывшего Смоленска. Ни дать новое сражение, ни даже накормить голодных, обеспечить снабжение французская городская администрация и Наполеон были уже не в состоянии. Продовольствие пошло главным образом на прибывшую ранее всех гвардию. Получив на руки жалкий паёк и употребив его сразу, в первый же день, солдаты бросались к складам с намерением силой и оружием добыть новую выдачи провианта, но взять там практически уже было нечего. А с востока, по Старой дороге шли другие «легионы призраков», многие из которых настолько ослабли, что не в состоянии были подняться от Днепровских ворот к центру города, по крутой в то время, обледелой Молоховской (ныне Советская) улице и оставались у крепостной стены, у подножия Успенского собора, занимая там уцелевшие дома и храмы. Спали вповалку, причём место для сна тоже приходилось отвоёвывать или покупать у тех, что пришли первыми. Такими в реальности оказались пресловутые «зимние квартиры». Драма продолжалась.

Как всегда бывает в таких обстоятельствах, в ситуации крайнего дефицита, начались спекуляции, заработал «чёрный рынок». Занимавшиеся при французах поставками белорусские купцы, а то и находчивые уездные крестьяне, в обмен на продукты приобретали за бесценок те драгоценности, золотые и серебряные вещи, которые были вывезены из Москвы и которые каким-то чудом не пропали на Дороге.

Знал ли «великий человек», «император революции» о тех ужасах, которые поведали нам позднее мемуаристы? Что-то, несомненно, видел и знал, но, конечно же, воспринимал это не с позиции человечности, а с общей, стратегической и геополитической точки зрения, то есть как огорчительные, но естественные для любой войны неудачи и потери. Наполеон считал не на единицы, а на тысячи, не на отдельные особи и личности, а на полки, дивизии, армии. Что ему какой-то сержант Бургонь и его страдания на запущенной российской Дороге!

Впрочем, император ведь и сам проделал весьма неприятный вояж из Москвы в Смоленск. Оказал, можно сказать, честь старому тракту. Трясся по тем же ухабам и мосткам, ночевал в неподобающих великому человеку условиях. И с «генералом Морозом» тоже свёл знакомство – конечно же, не столь близкое, как Бургонь. При первых признаках холода император сразу же облачился в соболья – шубу и шапку, натянул тёплые перчатки и прочее. А затем вообще покинул седло и перебрался в уютную карету. Надо признать, что верховую езду полководец вообще недолюбливал, казак из него был бы никудышный. Карету, разумеется, сопровождала верная и надёжная «старая гвардия», которой не страшны были никакие партизаны. Наполеон так дорожил ею, что даже на Бородинском поле не бросил в бой, сохранил как свой неприкосновенный запас – как «последний довод короля» (считается, что поэтому он и не одержал тогда полной победы). Лейб-гвардейцы, разумеется, не знали тех тягот и ужасов Смоленской дороги, о которых мы говорили, их снабжали, как говорится, по первому разряду. Поэтому, в отличие от остальной армии, гвардия не теряла строя, порядка и мужества, свято оберегала свою честь и жизнь императора. Даже Денис Давыдов при всей своей безумной храбрости, увидев с опуш-

ки леса карету Наполеона, не решился бросить в атаку своих партизан: «Подошла Старая гвардия... Она гордо продолжала путь, не прибавляя шагу. Я никогда не забуду свободную осанку сих всеми родами смерти угрожаемых воинов. Осенённые высокими медвежьими шапками, в синих мундирах, в белых ремнях с красными султанами и эполетами, они казались как маков цвет среди снежного поля... Гвардия с Наполеоном прошла посреди толпы казаков наших, как стопушечный корабль между рыбачьими лодками»[37]. При виде партизан Дениса Давыдова гвардейцы лишь теснее сомкнулись и оцетинились, ружьями. Для победы над ними нужны были пушки и специальное войско, партизаны же лишь «жужжали вокруг, жалили, но всерьёз ничего не могли поделать». И Наполеон проследовал дальше.

Время от времени, чтобы размяться, император покидал карету и, разговаривая со своими телохранителями, некоторое время в своё удовольствие шёл по Дороге пешком. Потом снова возвращался в карету, где можно было отдохнуть, выспаться, подкрепиться. И мысленно поругав «брата Александра» за то, что в его государстве плохие дороги.

Такое впечатление, что Наполеон с гвардией и солдаты сержанта Бургоня воевали в разных армиях и отступали разными дорогами.

Двадцать седьмого октября Наполеон прибыл в Смоленск, и уже через четыре дня, увидев, что город разрушен, армия дезорганизована, снабжение невозможно, отправляется далее. Четвёртого ноября маршал Ней объявляет вывод войск из Смоленска, шестого ноября Великая Армия – вернее, то, что от неё осталось – покинула губернию, оставив в Смоленске раненых и больных.

По подсчётам историков, между Москвою и Смоленском в ходе боёв и от холода-голода на Дороге французская армия потеряла почти половину состава. Если у Малоярославца у Наполеона ещё было девяносто тысяч солдат и офицеров, то в Смоленске удалось насчитать на пятьдесят тысяч меньше. Какое уж тут новое сражение или «зимние квартиры»! Тем более что оставшиеся так пострадались, что были уже почти небоеспособны. Примечательна, например, судьба баварской кавалерийской дивизии, которая на начало войны состояла из двух тысяч двухсот человек, в Москве

осталось семьсот, под Вязьмой, двадцать второго октября, уже только двести, а после Вязьмы, когда дело дошло до пятидесяти, дивизия вообще перестала существовать, словно была занесена метелями на Дороге под Дорогобужем.

Французы ушли на запад, война для Смоленщины, казалось бы, закончилась, из других губерний на родину, к разорённым фамильным гнёздам и пепелищам, потянулись экипажи и сани с бывшими беженцами. Однако и для них Старая дорога представляла ещё немалую опасность – ввиду угрозы заражения и эпидемических болезней, которые почти неизбежны в подобных обстоятельствах. К счастью для смолян, «генерал Мороз» и в этом смысле остался их союзником – заморозил человеческие и лошадиные трупы. Зато на долю живших в окрестностях Дороги крестьян выпала ещё одна, дополнительная «дорожная повинность» – собирать тела и складывать своего рода поленницы для их сожжения, для новых, невиданных костров: слой дров, на нём поперечный слой трупов, снова слой дров и так далее. И снова вдоль Дороги запылал огонь, потянулся густой, едкий, дурно пахнущий дым. И это ещё один, достойный кисти великого художника «апофеоз войны». Костры из трупов – апокалиптический сюжет и образ.

Были у властей и другие обусловленные недавней войной неприятные заботы – например, проблема оружия, оставшегося на дороге и оказавшегося в руках крестьян окрестных уездов. Многие мужики обзавелись собственными ружьями, пистолетами, тесаками, саблями, а то и пушками, в изобилии валявшимися на Дороге и у переправ. Это вызвало у правительства, ещё не забывшего Емельяна Пугачёва и всё, что с ним связано, определенное беспокойство, тем более что по ходу войны в имениях уже возникали крестьянские беспорядки, кое-где даже воинские отряды отправляли на усмирение непослушных. В народе хорошо ощущалось глухое недовольство старыми крепостными порядками. Поэтому сразу же после ухода французов из Петербурга последовал строгий приказ о сборе и сдаче трофейного оружия, но мужики расставались

с ним неохотно, придерживали, припрятывали – например, для охотничьих нужд. Даже спустя шестьдесят лет, по свидетельству известного знатока охотничьего дела Л.П. Сабанеева, в Смоленской и Московской губерниях встречались крестьяне-охотники с французскими карабинами двенадцатого года. Из них при умелой переделке получались прекрасные одноствольные дробовики, высоко ценимые специалистами: бьют дальше и более кучно, нежели отечественные [38].

Не только, однако, оружие вошло после войны в крестьянский обиход – у хорошего хозяина ничего не пропадало. Например, из французского медного кивера, у которого плоское круглое дно, если убрать из него разные ремешки и украшения, получалась завидная кухонная посуда, намного прочнее глиняного горшка. Многие крестьяне окрестных деревень после войны приоделись во французские мундиры и ткани. Долго ещё, по рассказам, в смоленских деревушках можно было увидеть, например, мужиков в диковинных армяках из тонкого сукна нежно-голубого цвета, явно перешитых из шинелей саксонского корпуса Великой Армии.

Примечательно, что после отступления французов за пределы Смоленской губернии, в Белоруссию и Литву, погода переменилась и началась оттепель. Мокрый снег, слякоть, грязь тоже, конечно, не подарок, но стужи, пережитой между Вязьмой и Смоленском, уже не будет. Однако ничто уже не спасёт армию Наполеона, тем более после трагической переправы через Березину. Судьба Великой Армии решилась раньше, на Бородинском поле, в сожжённой Москве, у Малоярославца и на Старой Смоленской дороге. И ничто уже не изгладит из памяти, из сознания выживших Вязьму, Дорогобуж, Соловьёву переправу и какую-нибудь «жалкую деревушку Михайловку» – у каждого она была своя, незабываемая.

Начитанному и впечатлительному человеку, издателю книги графа де Сегюра «Поход в Россию» Мельхиору де Вогюэ бредущие по заснеженной Смоленской дороге толпы солдат Великой Армии, этот «легион призраков», напомнил самый страшный, ледяной круг Дантова ада, место, где грешников терзает и мучит сам Сатана. Сержант Бургонь, простая душа, вряд ли читал «Божественную комедию», однако и он, настрадавшись, приходит к тем же потусто-

ронним, демоническим ассоциациям: «Чёртов край! – задним числом проклинает Старую дорогу наполеоновский гренадер. – Куда ни глянь, повсюду сущий ад!»

Но ведь, между прочим, сержанта никто не приглашал на эту «чёртову Дорогу». При всём к нему сочувствию нельзя не признать, что в его страданиях была и несомненная историческая справедливость, был элемент заслуженного возмездия. Кто с мечом к нам войдёт... Таков был общий взгляд на события двенадцатого года. И всё же страдания французов на Смоленской дороге временами были настолько откровенны и запредельны, что, как писал Лев Толстой, даже у победителей «чувство оскорбления и мести заменялось презрением и жалостью». Примеры такого, человеческого отношения к несчастному противнику нередко встречаются в воспоминаниях участников войны. При желании, всю вообще стратегию и тактику Кутузова, особенно осенью двенадцатого года, его позицию параллельного сопровождения отступающей французской армии – пресловутый, как называют это некоторые историки, «золотой мост» – для неё можно понять как жалость и сочувствие к человеку. Без генеральных сражений и великих кровопролитий. Война с наименьшими потерями. В методе Кутузова вообще не чувствуется агрессии и желания полностью истребить, уничтожить как можно больше врагов. Словно ему достаточно просто освобождения от них территории своего государства. В этом одна из загадок личности и войны старого полководца. Он даже умер почти сразу после перехода его армии на чужую территорию, словно дальнейшие события, вне России, его больше не интересовали. Именно эту загадку по-своему решал и объяснял Лев Толстой в «Войне и мире», поставив старого, мудрого патриота и защитника родины Кутузова выше гениального агрессора и «гражданина мира» Наполеона.

По безлюдному простору,
Без ночлега, без привала,
Точно сонм теней, проходят
Славной армии остатки,
Егеря и гренадеры

<...>

Где пройдут – по всей дороге
Пушки брошены, лафеты;
Снег заносит трупы коней,
И людей, и колымаги,
Нагруженные добычей
Из святых московских храмов...
Посреди разбитой рати
Едет вождь ее, привыкший
К торжествам лишь да победам...
В пошевнях на жалких клячах,
Едет той же он дорогой,
Где прошел еще недавно
Полный гордости и славы

<...>

Аполлон Майков, «Дорога бегства», 1876

ШАРОМЫЖНИКИ С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ

«Неприятель очистил все границы... Он вошёл с четырьмястами восьмьюдесятью тысячами, а вывел около двадцати тысяч», – так сухо и лаконично в донесении Александру I подвёл итог Отечественной войны 1812 года главнокомандующий русской армии М.И. Кутузов после того как остатки армии Наполеона ушли за Неман, с форсирования которого начался его «восточный поход». Страшная статистика! Большую часть этих громадных потерь составила, что называется, невосполнимая убыль, то есть погибшие, ушедшие из жизни: при Бородине и в других сражениях, умершие от ран и болезней, оочевневшие на обочинах Старой Смоленской дороги, пошедшие ко дну на Березине и так далее. Остальные – и это тоже неслыханная цифра, почти двести тысяч солдат и офицеров – оказались в русском плену. С учётом тех пополнений, которые Наполеон получал в ходе кампании, пленником оказался если не каждый второй, то каждый третий участник похода в Россию. Если вдуматься, это не просто большая, но унижительная для Великой Армии цифра, которая сама по себе является приговором начатой наполеоном войне. Это, так сказать, статистическое опровержение всех попыток обнаружить в ней высокий исторический смысл, некую освободительную, либеральную миссию. Так не воюют, так не сдают в борьбе за мало-мальски понятное, правое дело. Двести тысяч взятых и сдавшихся в плен – это цифровой синоним идеологической, духовной несостоятельности «русского похода» Наполеона.

Правда, в первые, летние месяцы, когда движение Великой Армии на восток временами напоминало триумфальное шествие и даже после Бородина, которое, ввиду отхода русской армии, французы расценили как свою победу, в сознании ещё держались какие-то иллюзии: освобождение Польши, раскрепощение народов России, гражданские права для крестьян и другое. Наполеон – «император Великой революции», враг старых, средневековых, отживших монархий! Вкупе с мечтами о московских боярских богатствах, о «несметных сокровищах Кремля» такие расхожие, официозные представления о целях похода ещё способны были под-

держат самолюбие, гордость и боевой дух? В это время пленение было ещё редкостью, имело вынужденный характер: по ранению, в стычках с партизанами или, во время реквизиций, с крестьянами. На пленных французов народ сходилась смотреть как на чудо заморское: что, мол, за богатыри такие, которые покорили уже всю Европу? Когда после Бородинского сражения в Москве стало известно, что вместе с отступающей армией Кутузова ведут колонну военнопленных, обыватели толпами стекались к Филям и на Поклонную гору, чтобы поглазеть на представителей знаменитого воинства. И пленники ещё вполне соответствовали романтическому о них представлению, держались гордо, с достоинством, даже надменно, словно нисколько не сомневались в будущем своём торжестве, ибо «привыкли к победам на всём земном шаре»[39]. Об этом же как очевидец вспоминает М.И. Лажечников: «В речах и поступках своих французы казались в это время не пленниками нашими, а передовыми Великой Англии, посланными занять для неё квартиры в Москве»[40].

В сентябре-октябре, пока французская армия стояла в Москве, пленных по-прежнему было немного и поступали они главным образом от «летучих» армейских и казачьих отрядов, нападавших на небольшие группы противника и действовавших в окрестностях Москвы и вдоль Старой Смоленской дороги, где происходило постоянное движение французских отрядов и осуществлялась связь между Москвой и Смоленском, Витебском и другими городами – вплоть до Парижа. Так, уже второго сентября, то есть в первый же день оккупации Москвы, гусары Дениса Давыдова взяли в плен группу из девяти человек в селе Токарево близ Царёва-Займища. Нередко в руки армейских партизан попадали курьеры с важными пакетами и донесениями, так что в конце концов французское командование стало отправлять их лишь в сопровождении значительных отрядов – по крайней мере до Смоленска, дальше было безопаснее. Смоленская часть основной коммуникации, соединявшей Наполеона с Францией, была самой проблематичной. Напряжение здесь полностью никогда не спадало.

Мы уже говорили о том, что, покидая сожжённую Москву, Наполеон гордо заявил, что не оставит в городе, на милость против-

ника, ни одного раненого солдата. Император вообще склонен был к эффективным, явно рассчитанным на историю красивым фразам, однако они всё реже совпадали с реальным ходом вещей. Так и в этом случае. Если верить Сегюру, а он хорошо осведомлён в обстоятельствах похода, на самом деле в Москве осталось и, следовательно, оказалось в плену около тысячи двухсот человек, а с собою, по Смоленской дороге, повезли, судя по всему, тех, что находились в Колоцком монастыре и Можайске. При этом участь оставшихся оказалась намного более предпочтительной, потому что за Вязмой французам стало не до раненых и больных, для них не осталось повозок и лошадей, и они практически все погибли от изнурения, холода и голода. В октябре-ноябре двенадцатого года, когда, по сути дела, начался распад Великой Армии, не только пленение, но и добровольная сдача в плен становятся будничным делом. Наполеоновских солдат брали, что называется, голыми руками. Случалось, они «почти требовали, чтобы мы их брали в плен, и говорили, что мы обязаны призреть обезоруженных людей» – по правилам гуманности и чести [41]. Оно, конечно же, так, но, как выяснится позже, сами французы на той же Дороге по приказу своих командиров расстреливали тех русских пленников, которые, выбившись из сил, садились на землю, не могли идти дальше. Не исключено, конечно, что такие расправы с теми, кто становился обузой, были и с нашей стороны. Недаром же французы больше всего боялись оказаться в руках казаков и крестьян и старались сдать какую-нибудь регулярной части, где известны и ещё соблюдаются «правила военной игры», рыцарственные понятия. При появлении такого, «подходящего», на их взгляд, русского отряда, – записывал 6 ноября в своём дневнике юный поручик А.В. Чичерин, – «французы сами складывают оружие без боя, сами выходят сдаваться и идут к нам, не дожидаясь нападения» [42]. Немало было тогда на Дороге и просто отставших от своей части и даже от армии бесприютных бродяг в военной форме, которые рады были любому человеку и пристанищу, любой помощи.

Для небольших русских отрядов, особенно партизанского типа, пленение противника, бросающего оружие, становится даже обременительным, нежелательным делом. Уж лучше бы он боролся до

последнего! Ведь эти толпы голодных, мёрзнущих, часто больных людей нужно как-то содержать, конвоировать, передавать кому-то по инстанции – морока! Тем более для кавалеристов, для казаков. В таких случаях пленников перепоручали местному населению, крестьянам, чтобы те отвели их куда надо. В качестве конвоиров в таких случаях могли выступать женщины, даже дети – куда французам деваться? Такова история беспощадной сычёвской старости-хи Василисы, которая за какое-то непослушание даже прибила несколько человек. А некоторые находчивые казаки догадались даже продавать пленных французов тем же крестьянам или помещикам для разных хозяйственных и прочих работ, если у пленных обнаруживались какие-нибудь нужные довоенные навыки.

Когда-то, за двести лет до французского нашествия, в годы русско-польских войн, как уже говорилось, в нашем языке появилось словечко «шиш» со значением «разбойник, партизан», а в смоленском говоре, в котором оно, вероятно, и появилось из польского, даже «чёрт». Не обошлись без лингвистического (лексического) последствия и события двенадцатого года на той же Смоленской дороге. Так осенью этого года появилось и быстро вошло в просторечие, в бытовой крестьянский разговорный обиход на первый взгляд странное, но весьма выразительное и хлёсткое словечко «шаромыжник» – как синоним к понятиям «шатун, плут, обманщик» (по В.И. Далю) или «мошенник, бродяга, дармоед» (по Максиму Фасмеру). Словотворцами, очевидно, как и в случае с «шишом», были несведущие во французском языке смоленские крестьяне, которые таким образом озвучивали для себя те первые, вежливые слова, с которыми обращались к ним с униженными просьбами отставшие от своих полков, утратившие гонор, бедствующие наполеоновские солдаты: «шер ами», то есть «дорогой друг». «Шаромыжник» – слово именно, так сказать, «осеннего» происхождения, октября-ноября, потому что раньше, в августе, когда солдаты являлись в селения с целью реквизиций, когда они наводили страх и от них убегали в лес, они были для крестьян ещё «миродёрами»

(от неведомого им слова «мародёр»). Теперь «миродёры» утратили ореол победителей, их больше никто не боится, они стали бродягами и попрошайками, мужики и бабы то и дело обнаруживают их в своих овинах, сараях, на бывших скотных дворах – где теплее. Жалкие люди, но за ними, как за бродягами, нужен глаз да глаз. Короче говоря – «шаромыжники». В отличие от «летнего» слова в «осеннем» уже нет оттенка вражды и озлобленности, наоборот – в нём сплелись и осуждение, и добродушная полупрезрительная насмешка, и даже есть оттенок некоторого сочувствия как к бедолаге, пропавшему человеку. Причём, на наш взгляд, не случайно прижилось именно французское по происхождению словечко, хотя великая Армия, как сказано, была многонациональна и разноязычна.

По единодушному свидетельству мемуаристов, население ощущало некоторую разницу в том, как вели себя на оккупированной территории солдаты западных стран. Французы в целом оставили по себе более благоприятное впечатление, они казались более гуманными, держались пожевлее, чем, скажем, грубоватые выходцы из германских герцогств и, тем более, чем обиженные на Россию самолюбивые поляки князя Понятовского. «Французы народ не обижают, – присмотревшись к жизни оккупированного Смоленска, записывает в дневнике священник Одигитриевской церкви Никифор Мурзакевич, – зато поляки и баварцы бьют и грабят жителей» [43]. Этот традиционный французский «политес» и привнёс в понятие «шаромыжник» оттенок некоторого снисхождения и добродушия к «миродёру», ставшему бродягой и просителем. В слове «шаромыжник» нет злого чувства, нет ненависти.

Поначалу казаки, тяготясь взятыми в плен обессиленными наполеоновскими солдатами, просто раздавали их местному населению, тем, кому нужны были даровые работники, когда же спрос начал возрастать, дело дошло даже до продажи (казаки ни на какой войне не забывают и о собственном интересе, и о так называемом «войсковом дуване»). Тем более что цена за такого солдата-работника одно время сравнялась со стоимостью хорошей коровы, без которой в деревне не прожить. То есть немалая цена! Причём, в тогдашней России в таком неожиданном и специфическом бизнесе в принципе не видели ничего особенного, предосудительного: ведь

и своих крепостных крестьян православное наше барство и продавало, и покупало – оптом и в розницу, семьями и вразбивку, с землёй и на вывод. Чем супостат лучше крепостного мужика? Тем более что и сам он не возражает, не привередничает – знает, что иначе просто пропадёт на Дороге, окоченеет на обочине или в лесу у догорающего костра. Тут на всё пойдёшь, на любую работу.

Помимо чисто хозяйственного спроса на рабочую силу в разорённой войной губернии, была у российского дворянства ещё одна специфическая сфера, где всегда требовались, как тогда говорили, «натуральные французы», особенно те, что пограмотнее, покультурнее, – сфера обучения и воспитания подрастающих барских отпрысков.

Начиная с петровского времени и особо при Екатерине II перед российским «благородным сословием» остро встала проблема подготовки детей к государственной службе, светской жизни, без которых невозможна достойная карьера. Вспомним, что даже фонвизинская госпожа Простакова, при всём её кондовом невежестве и органической неприязни к «просвещению», не в силах противостоять духу времени, вынуждена, скрепя сердце, нанять для своего Митрофанушки нескольких «учителей». А куда ей деваться, если ныне без наук, без светского политеса и особенно без «языка галлов» не только в Москве и Петербурге – в Смоленске шагу не ступишь, партии приличной не сделаешь, так каким-нибудь пеньком духовщинским и останешься. Кем остались бы, к примеру, наши знаменитые земляки Сергей и Фёдор Глинки, если бы «матушка Екатерина», царица, проезжая по губернии, не остановилась случайно в имении их отца и не подписала мальцов в свой петербургский Пажеский корпус? Так и завязли бы в своих духовщинских Сутоках.

Как итог, к началу XIX века и в канун наполеоновского нашего вступления Россия испытывала заметную нужду в иноземных домашних учителях, гувернёрах, боннах и тому подобное – и кого только среди них не было! По словам Герцена, на поприще дворянского про-

свещения подвизалась «целая фаланга учителей с профилями всей Европы и всех цветов самого натурального шарлатанства». И так будет ещё долго. «Иностранцы всегда сбывали в Россию лишь тех, кого не хотели видеть у себя дома», – поездив по России, сделал вывод француз А. де Кюстин. И наша классическая литература тоже не раз подтверждала и иллюстрировала это обидное наблюдение. Таковы беглые, но выразительные силуэты иностранных учителей прежде всего в произведениях Пушкина («Евгений Онегин», «Дубровский», «Капитанская дочка», «Барышня-крестьянка»). Да и то сказать, почему бы бедному молодому человеку, даже если он ничего не слышал о Фенелоне, Руссо, Песталоцци, не отправиться в Россию, не стать там педагогом, если тамошние «бояре» так хорошо платят и так мало требуют: «по-французски, по-немецки и всем наукам», как было записано в контракте мосье Бопре, учителя Петруши Гринёва из «Капитанской дочки». Причём, и в этой формуле почти всё сводилось к первому пункту, то есть «языку Мольера и Корнеля», остальное – как получится. Даже в государственных гимназиях учителя французского имели преимущество перед остальными предметниками.

Так было и на Смоленщине. «Смоленская шляхта» с её западным уклоном всегда считалась одним из самых культурных губернских дворянских сообществ. Но каков был уровень её образованности на самом деле? Например, в конце XVIII – на чале XIX века, до основания классической гимназии, самым престижным у местного бомонда считался пансион некоего Эллерта, в недавнем прошлом, как поговаривали, полкового барабанщика. Барабан не помешал Эллерту стяжать в Смоленске репутацию специалиста по «сокращённому курсу всех наук», хотя учили в пансионе в основном французскому языку и танцам. Посещавших пансион юных смоляночек муштровали у Эллерта как солдат Фридриха Великого на берлинском плацу. Родители терпели, глядя на муки дочерей, – ради будущих их триумфов в свете и на балах.

Первую, ещё не очень большую волну французских наставников прибило к российским берегам во времена Екатерины II, поскольку сама царица долгое время считала именно Францию главным очагом современного просвещения и напропалую кокетничала с

Вольтером, Дидро, Гриммом и другими парижскими «философами». Одному из них, Жану Франсуа Лагарпу, было доверено воспитание и образование её любимого внука Александра, будущего императора. При этом случалось и так, что в общем потоке в «страну рабов, страну господ» попадали весьма радикальные и образованные личности – вроде, скажем, Жильбера Ромма, будущего якобинца, одного из тех, кто через несколько лет проголосует за казнь Людовика XVI и Марии Антуанетты. Ещё немного позже одним из гувернёров Царскосельского лицея окажется брат самого Марата, который, правда, скроет своё страшное имя под скромным «де Будри».

Следующая волна французов, готовых под давлением обстоятельств заняться воспитанием и обучением российских недорослей, поднялась в ходе Великой революции 1789–1794 и в ближайшие за ними годы – и это чаще всего были уже иные люди: беглецы, эмигранты, консерваторы, роялисты. Противники революции. Но даже они в условиях фонвизинского провинциального быта смотрелись совершенными вольнодумцами и еретиками и были несовместимы не только со Скотининными и Простаковыми, но и с праведными Стародумами. Известно, где француз – там либертинаж, вольтерьянство, там «тлетворный дух сомнения» и тому подобное. «Даже и они (в роли учителей и гувернёров. – В.З.), – как вспоминал много им обязанный Александр Герцен, – были весьма полезны своей непоследовательностью – католики-вольтерьянцы и роялисты-фрондёры, они совершенно не вызывали подозрения и вели пропаганду в пасти льва». Привлекательный образ такого француза-учителя, тип которого преобладал у нас до войны двенадцатого года, запечатлён, например, в рассказе И.С. Тургенева «Льгов» (из «Записок охотника»). Рассказ заканчивается списанной с могильного камня наивной и доброй эпитафией этому достойному педагогу от имени его российских учеников.

Под камнем сим лежит французский эмигрант;
Породу знатную имел он и талант,
Супругу и семью оплакав избиянну,
Покинул родину, тиранами погранну;

Российския страны достигнув берегов,
Обрел на старости гостеприимный кров;
Учил детей, родителей покоил...
Всевышний судия его здесь успокоил...

Отечественная война 1812 года неожиданно и резко изменила ситуацию с учителями французского языка в России, а также их преобладающий тип и литературный образ.

Образовательные услуги иностранцев в довоенное («допожарное») время обходились нанимателям очень недёшево – до тысячи рублей в год. Не всякий барин мог позволить себе «собственного француза». Сохранившиеся контакты между помещиком и гувернёром («регистры»), содержание последнего (денежное и прочее) способны вызвать чувство зависти у нынешних учителей и воспитателей. Осень 1812 года изменила ситуацию, по крайней мере на Смоленщине и в соседних губерниях. «Французы» упали в цене, предложение на некоторое время даже превысило спрос – бери не хочу просто за хлеб и воду, за крышу над головой. Сами в руки плывут. В одном только Смоленске после спешного ухода Великой Армии осталось две тысячи семьдесят пять раненых и больных солдат и около сорока офицеров, располагавшихся главным образом в архиерейском доме, в Авраамиевском монастыре и в других храмах. Каждый устраивался и выживал как мог, пока вернувшаяся губернская администрация не произвела регистрацию, сортировку и отправку в другие, назначенные правительством города.

Такого дешёвого рынка французского языка на Руси ещё не бывало. Даже «малодушные» (небогатые) смоленские шляхтичи получили возможность обзавестись собственным «природным французом» для «научных» надобностей. «Редкий был тогда дом, – вспоминал могилёвский дворянин Н.К. Арнольд, – в котором не встречалось бы пленного француза: иметь у себя “своего француза” – это установилось тогда само собой для каждого “порядочного дома”»[44]. Учитель по прихоти военного времени, по несчастному случаю, по недоразумению становится типичной фигурой помещицкого быта ближайших лет.

Сами наниматели или, точнее сказать, хозяева новоиспеченных учителей, как правило, были не слишком-то сильны в иноземных наречиях (на тогдашней Смоленщине лучше понимали польский, нежели французский язык), поэтому при подборе «учителя» не привередничали, дипломов и рекомендаций не требовали – откуда они у несчастных «шаромыжников» с большой дороги? Да и ни к чему все эти бумажки. Кто же, кроме «природного француза», лучше, чем он, знает его родной язык! В результате после войны российское педагогическое сообщество пополнилось немалым числом бывших крестьян, ремесленников, а то и парикмахерами и трубочистами. Долго ещё послевоенное русское общество будет тешиться разного рода историями, казусами и анекдотами на эту тему, некоторые из них войдут в мемуарную и даже в классическую художественную литературу. Причём завязка этих историй чаще всего бывает приурочена к Смоленщине 1812 года, к окрестностям Старой Смоленской дороги. Таков, например, рассказ нашего земляка, писателя и журналиста Николая Энгельгардта из его автобиографического очерка «Последняя гитара»[45].

Как-то, вскоре после ухода французов, в одном из барских овинов мужики деревенские обнаружили прятавшегося там, дрожащего от холода и страха солдата Великой Армии – ещё одного пропавшего «шаромыжника». Злости у мужиков за время реквизиций и грабежей накопилось достаточно, однако на этот раз всё же не стали убивать супостата: больно жалкий, да и война в их местах, похоже, закончилась. Дали, конечно, для порядка несколько зуботычин, чтобы не забывал, кто такой и где находится, чтобы по чужим овинам не шастал, и отвели к барину своему: барину виднее, что теперь с бывшими «миродёрами» делать. Барин, по счастью, тоже не зверь оказался, пожалел Анику-воина: домой к себе пустил, отогрел, накормил, доктора позвал, и тот, не медля, тут же два отмороженных пальца пленнику оттяпал – по одному на руке и ноге. Спасли, можно сказать, завоевателя! Такой хороший барин! А впрочем, может, и не добрый, а просто деловой и практичный – одно другому не всегда мешает. Секрет в том, что у помещика в имении два сынка, байбака подрастали, четырёх и пяти лет, Васенька с Николенькой, которые ничему ещё не учились.

– Кацапами растут! – ругалась старая бабушка. – Одичали вовсе. Головы бурьяном поросли. Срам!

А тут ещё война эта, беда, разорение... Где учителей искать, как нанимать? Ан учитель сам в дом приплыл, из самой Франции – лучше не бывает. Так и пусть ребятишек своему нечестивому наречию выучит, потому, по нонешим временам, без этого тебя и человеком уже не считают.

Дело пошло. Француз оказался хороший, благодарный, изо всех сил, на совесть старался. И ребятишки понятливые, на лету всё хватают. У бабушки и родителей сердце радуется. Подросли, поиностранным лопочут. В университет пора!

В Москве, в университете тоже всё хорошо шло – до беседы по французскому. Тут с профессорами что-то непонятное стало происходить: переглядываются, шепчутся, вроде смущаются даже. А потом спрашивают:

– Вы, братья, между прочим, откуда такие? Из Нормандии, что ли?

– Нет, – в свою очередь удивляются Васенька и Николенька. – Смоленские мы.

– А где ж вы тогда так ловко по-бретонски говорить научились?

Вот тут-то всё, наконец, и выяснилось про того «шаромыжника» со Старой дороги. Француз-то он, конечно, француз, спору нет, да только не из Парижа или там Марсея, или Бордо какого-нибудь, а из северной лесной Нормандии, где он до войны в какой-то деревушке бондарем трудился, бочки клепал да стягивал. Вот и выучил братцев своему деревенскому наречию, от которого у культурных людей волосы дыбом. И ведь хорошо выучил, шаромыжник этакий, на всю жизнь! Обратного хода, как ни старались потом братья, не получилось.

Правда, что касается университета, там всё, слава богу, обошлось. Приняли. Посмеялись, конечно, учёные люди, но и только: братья-то чем виноваты, что такие способные оказались? Бондарь виноват, и даже не бондарь, а война двенадцатого года, Бонапарт виноват.

Университет братья закончили, теперь карьеру делать надо. А как её сделаешь без настоящего французского? На раутах и балах, в большом свете Васенька с Николенькой больше слушали, чем

говорили, отмалчивались, стеснялись – бирюками казались, недотёпами. Какая там карьера, с такой-то репутацией! Так и звали их до конца дней «братьями-бретонцами», хотя уже мало кто помнил, откуда прозвище пошло и при чём тут война, Наполеон и Старая Смоленская дорога.

Сходный «анекдот» (как называли тогда такие, вполне реальные житейские казусы) находим в «Записках охотника» И.С. Тургенева – рассказ «Однодворец Овсянников». Всё, опять-таки, началось осенью 1812 года близ Старой Смоленской дороги.

Полковой тамбурмажор Великой армии, француз Лежён, родом из Орлеана, подобно бондарю Энгельгардта, попался у дороги «в руки смоленских мужичков», однако на этот раз они оказались не так гуманны и незлобивы и без проволочек потащили врага к ближайшей проруби – мол, не ходил бы ты, шаромыжник, с ружьём и без специального приглашения по нашей земле, по нашей деревне. И утопили бы, очень просто, трупом больше, меньше – какая разница. Лежён уже стоял на краю и жизни, и проруби, да проезжавший по плотине помещик поинтересовался, чем его крепостные ребята занимаются. В принципе он тоже ничего не имел против проруби: «с двенадцати язык на Россию шёл, Москву сжёт, окаянный, крест с Ивана Великого стащил!» – да вспомнил почему-то о своих дочках, которые ему давно проходу не давали, язык французский и какую-то «музыку» требовали. Вовремя вспомнил, в последнюю минуту! С трудом подбирая давно забытые чужие слова, барин выяснил, что этот «шаромыжник» имеет какое-то отношение к «музыке» (француз не уточнил, что это полковой барабан). Ну а насчёт языка и спрашивать не надо, достаточно послушать, как умоляет и благодарит. Похоже, небеса услышали и снизошли к его дочкам!

«Лежёна посадили в сани. Он задыхался, плакал, дрожал, кланялся, благодарил помещика, кучера, мужиков... Помещик молча глянул на его посиневшие и окоченевшие члены, завернул несчастного в свою шубу и привёз домой».

Но что же «музыка»?

В доме стояло купленное по случаю и по дешёвке «деревянное фортепиано», на котором некому было упражняться. Настал торжественный момент. Лежён, который в жизни не держал в руках

ничего, кроме барабанных палочек, в отчаянии подошёл к загадочному инструменту и, замолотив по клавишам – пропадать, так с музыкой! – произвёл совершенно дикую, неслыханную дотолемпровизацию. Помещик посмотрел, послушал, удивился (сам он ни на каких концертах замечен не был, в консерваториях не состоял), после чего потрепал бывшего врага по плечу:

– Хорошо, хорошо, – промолвил он, – вижу, что знаешь, поди теперь отдохни.

Лежёнъ, в отличие от бондаря, недолго третировал старенькое фортепиано. Помещик был всё же, видимо, не так прост, как показалось, и недели через две передал Лежёню кому-то из соседей, где, надо полагать, никакой «музыки» от него уже не требовали.

В дальнейшем, по словам Тургенева, всё у Ледоня сложилось как нельзя лучше. Попривыкнув и обрусев, он женился и даже поступил на государственную службу. Закончил свои дни тургеневский «шаромыжник» вполне солидным, уважаемым помещиком Францем Ивановичем Лежёнем.

Литературные сюжеты и персонажи – это, как известно, обобщение многих подобных ситуаций, событий, судеб, это только верхушка айсберга. В реальности такого рода «пленников Старой дороги» в России первой половины XIX века было не так уж и мало, и они, как учителя, гувернёры и тому подобное, на наш взгляд, в целом даже принесли определённую пользу той стране, с которой когда-то воевали вод знаменем Наполеона.

Разумеется, судьба основной массы оставшихся в России наполеоновских солдат, «пленников Большой дороги», как мы их называем, была далеко не так экстравагантна, как в описанных случаях. «Добрых» помещиков с детьми-недорослями на всех не напасёшься, да и откуда взяться доброте на разорённой пришельцами земле? Так что расправы на Дороге случались, вероятно, чаще чудесных спасений. Все были обозлены, и та «дубина народной войны», о которой говорил Лев Толстой, не отличалась гуманностью и разборчивостью. Война – всегда война. И всё же, при всех оговорках,

общая судьба военнопленных двенадцатого года в России сложилась достаточно благополучно, и отношение у них было вполне гуманным, человечным. По крайней мере, никакого сравнения с тем, как будут держать себя в таких случаях тоталитарные государства XX века.

Конечно, царская власть и консервативные дворянские круги всегда относились к Наполеону, бонапартистам и их либеральной риторике с величайшим подозрением и неприязнью. Великую Армию рассматривал не просто как военного, но и как идеологического противника, как носителя «французской заразы», подрывающей вековые устои российского монархического порядка, разлагающей действующей на дворянскую молодёжь и крепостных крестьян. Имя «Бонапарте», вопреки реальности, продолжало связываться в сознании с революцией 1789 года. Поэтому и пребывание в стране почти двухсот тысяч военнопленных стало для властей не только административной, экономической, но, пожалуй, прежде всего политической проблемой.

Правда, поначалу, осенью 1812 года, пока война шла на российской территории, было ещё не до идеологии и политики, не до охранных веяний, и в это время многие пленники сами устраивались и разбредались по городам, имениям, сёлам Смоленской губернии – это было, так сказать, «время шаромыжников». Вскоре, однако, правительство спохватилось – опасные люди! – и анархии пришёл конец. Министерство внутренних дел потребовало от губернаторов навести в этом деле учёт и контроль, собрать пленников вместе и, главное, «рассортировать» их по национальному и профессиональному признакам, по званию и прочее. За сокрытие помещиками пленных, которые прижились в их имениях, за утайку грозило серьёзное наказание, вплоть до судебного преследования. Основная часть такой работы пришлась уже на следующий, 1813 год, дело оказалось не таким уж простым, далеко не все готовы были расстаться со своими «французами», в губернскую канцелярию пошли письма, ходатайства с просьбой оставить нужного пленника. Не исключено, что у кого-то и получалось оставить или скрыть «шаромыжников». Но основная масса в конце концов была всё же собрана, сгруппирована и распределена по губерниям

и городам: Калуга, Кострома, Вологда, Саратов, Тула... Некоторая часть была отправлена в уральские города для работы на заводах.

Никаких особо больших тягот и унижений, которые обычно связывают с понятием неволи, пленные наполеоновские солдаты, на наш взгляд, в России не испытали, если не считать таковыми, например, запрет на переписку в первые месяцы плена (с 29 августа 1812 по 8 апреля 1813 года). Кое-кто из пленников, потрясённый случившимся, даже взялся за литературный труд – спешил написать по горячим следам воспоминания о пережитом. Так, между прочим, возникла та книга, на которую мы уже неоднократно ссылались, – описание ужасов Старой Смоленской дороги тоже оказавшегося в плену сержанта Адриана Жана Батиста Бургоня, изданные во Франции после его возвращения из России.

Материальное содержание пленных солдат Великой Армии (питание, одежда) было приравнено к нормам, принятым для своих, российских солдат. По мере продвижения нашей армии к Парижу пленники из тех стран, что сложили оружие и стали союзниками России, получали возможность вернуться на родину. Это прежде всего относилось к представителям немецких княжеств. Другие получали на выбор несколько вариантов дальнейшей судьбы (пока их государства ещё не отошли от Наполеона): например, взять российское гражданство, временное или постоянное, приписаться к одному из имперских сословий и заняться мирным трудом в соответствии со своей прежней специальностью. Можно было также получить землю в Самарской или Екатеринославской губернии и стать, таким образом, колонистами. Почему бы и нет, если кое у кого в России уже успели появиться жёны и дети? К середине 1814 году поступило около шестидесяти тысяч заявлений о подданстве – правда, по большей части о временном. Среди них были, опять-таки, новоиспеченные учителя, гувернёры, а кое-кто пошёл и в услужение в барских домах. Таков, например, образ камердинера богатой барыни Устина Петровича в рассказе Н.С. Лескова «Зверь» – в прошлом солдата Великой Армии по имени Жюстин.

Что касается самых упорных, нераскаянных бонапартистов, их направляли на работы по восстановлению разрушенных городов. Впрочем, ненадолго. Уже в апреле 1814 года, после триумфального

вступления в Париж, выступая во французском сенате, Александр I заявил, что он воевал не с народом, а с узурпатором Бонапартом и потому отпускает на родину без всяких условий всех находящихся в России пленников. Красивый жест! И уже 13 мая воспоследовал соответствующий указ, после которого французов уже не принимали в российское подданство.

На всём протяжении войны с особой остротой стоял вопрос о поляках, прежде всего из тех областей, которые входили в империю и жители которых, если оказывались в армии Наполеона, могли считаться теперь изменниками. Тем не менее и они к исходу 1814 года, без всякого для себя ущерба, смогли вернуться в родные края, к своим семьям. Какой контраст с Советской Россией XX века – например, с Катынским делом!

Вскоре после указа от 13 мая на российских дорогах, в том числе на Старой Смоленской, снова появились толпы наполеоновских солдат и офицеров, но уже без знамён и барабанов, без оружия и красивых мундиров. Их не терзали больше ни зной, ни мороз, они не боялись казаков и партизан. Это был исход. При этом странопобедительница в пределах своей территории, до границы, обеспечила бывших врагов провиантом и повозками для посменного отдыха – из расчёта одна лошадь и телега на двенадцать человек или на двух больных «нижних чинов». Возглавляли группы и отвечали за строй и порядок их же, французские офицеры. Многие, вероятно, узнавали при этом те места, где так бодро маршировали в августе и так потерянно брели в октябре-ноябре два года тому назад. На границе с помощью таможи пленников передавали по реестру и под расписку пограничной администрации соседних государств. Если вернуться к предложенной М. дэ Вогюэ параллели с «Божественной комедией», то исход четырнадцатого года напомнит уже не круги дантова Ада, а печальные процессии грешников, с трудом восходящих на гору чистилища.

Случались среди репатриантов 1814 года и такие пленники, которые возвращались на родину и проделывали свой последний «поход» по Смоленской дороге самостоятельно, на собственный счёт и на свой страх и риск – уже как относительно свободные люди. Чаще всего это были офицеры. Можно себе представить, каково было их настроение,

что они думали, вспоминая войну и глядя на её последствия вдоль Старого тракта: что их сюда занесло? Что им нужно было от этих бедных крестьян, в этих «жалких деревушках Михайловках»? Далеко не все, конечно, прозревали, сожалели, раскаивались. Бонапартизм, как показали события уже следующего года («сто дней Наполеона», битва при Ватерлоо), пустил глубокие корни в сознании французского народа, в душах солдат Великой Армии. Такое возвращение и такого рода чувства попытался передать немецкий поэт Генрих Гейне в известной балладе «Гренадеры» (1820), героев которой легко себе представить и где-нибудь на Старой Смоленской дороге в 1814–1815 годах (перевод М.Л. Михайлова):

Во Францию два гренадера
Из русского плена брели,
И оба душой приуныли,
Дойдя до немецкой земли.

Придется им – слышат – увидеть
В позоре родную страну...
И храброе войско разбито,
И сам император в плену!

Печальные слушая вести,
Один из них вымолвил: «Брат!
Болит мое скорбное сердце,
И старые раны горят!»

Другой отвечает: «Товарищ!
И мне умереть бы пора;
Но дома жена, малолетки:
У них ни кола, ни двора.

Да что мне? просить Христа-ради
Пущу и детей и жену...
Иная на сердце забота:
В плену император! в плену!

Исполни завет мой: коль здесь я
Окончу солдатские дни,
Возьми мое тело, товарищ
Во Францию! там схорони!

Ты орден на ленточке красной
Положишь на сердце мое,
И шпагой меня опояшешь,
И в руки мне вложишь ружье.

И смирно и чутко я буду
Лежать, как на страже, в гробу...
Заслышу я конское ржанье,
И пушечный гром, и трубу.

То Он над могилою едет!
Знамена победно шумят...
Тут выйдет к тебе, император,
Из гроба твой верный солдат!»

Когда российские власти занимались выяснением личности военнопленных, их профессий, возможности их использования в России, особое внимание всегда вызывали врачи – лекари, как их тогда чаще называли. Это была особо востребованная категория, очень нужные люди, потому что своих хороших специалистов хронически не хватало. Согласно правительственному предписанию от 11 апреля 1813 года их следовало сразу же отправлять на службу в российские госпитали на общих основаниях с отечественными специалистами, с тем же жалованьем. Ведь медицина – профессия нейтральная, врач стоит выше войны и политики, не разделяет пациентов на своих и чужих. Судьба наполеоновских медиков в России после войны была иногда не менее причудлива, чем приключения «шаромыжников» на поприще педагогики и дидактики. Одним из таких бывших бонапартистов был, например, знамени-

тый в своё время в Смоленске и ближайших уездах доктор Франц Иванович Валь, память о котором долго сохранялась среди смолян XIX века, особенно среди женщин. Это был в некотором смысле легендарный человек.

Франц Валь оказался в русском плену в ноябре 1812 года в Смоленске. Не исключено, что он остался здесь как человек долга, как врач, поскольку в городе было много раненых, больных, умирающих французских солдат и офицеров. Видимо, за помощью к нему обращались и местные жители. Как бы там ни было, Валь поприывк, обжился, перезнакомился и в конце концов так и остался в Смоленске, получил российское подданство. Стал смоленским практикующим врачом, и авторитет его в этом смысле возростал год от года.

Правда, поначалу по Смоленску ходили упорные слухи, что доктор Валь в прошлом имел дело скорее с лошадьми, чем с людьми, то есть был ветеринаром Великой Армии, но это уже не имело значения. Валь делом доказывал свою профпригодность, причём репутацию ему создавали в первую очередь дамы из местного бомонда, в кругу которых считалось делом престижа и чести разрешиться от бремени не иначе, как под присмотром и с помощью французского лекаря – доктора Валя, ибо он в отношении женщин бывал всегда по-рыцарски внимателен, предупредителен и безотказен. Настоящий француз! В отличие от своих русских коллег, Франц Иванович, как стали его именовать, в любое время дня и ночи готов был придти на помощь. Взяв инструменты, водружал своё растолстевшее тело на дрожки или даже на простую телегу и мчался в какую-нибудь смоленскую глухомань, не обращая внимания на погоду и не разбирая дороги. Один из смоленских мемуаристов вспоминает, как его отец, когда у супруги начались трудные роды, примчался в Смоленск, обошёл всех врачей, но никто из них не хотел ехать ночью за пятьдесят километров. Оставался лишь ветеран Великой Армии. Отец обнаружил его на балу у Гедеоновых, за картонным столом, где ему в эту ночь необычайно везло – не оторваться! Толстый доктор равнодушно выслушал незнакомого краснинского помещика, ничего не ответил, с сожалением сложил свои карты и только коротко поинтересовался: «А на чём мы поедем?» Отец со

стыдом признался, что у него простая телега. Валь снова ничего не сказал, не простившись вышел из дома Гедеоновых и уже на улице ответил отцу: «Ню, так ми на моих дрожках поедем». Роды прошли благополучно [46].

Согласно смоленскому преданию о нём, с бедняков доктор Валь, случалось, совсем ничего не требовал за услуги, а если видел совершенную нищету, мог даже и подкормить, послать чего-нибудь со своего стола.

Доктор Валь – одна из самых колоритных личностей старого Смоленска: толстяк, обжора и бонвиван в духе Франсуа Рабле, он, как это часто бывает с гинекологами, и в быту, и в обращении с людьми был раблезиански бесцеремонен. Каких только анекдотов не рассказывали когда-то о нём в Смоленске – к сожалению, в большинстве непечатных. Но на него не обижались. Разве что особенно возвышенные, изысканные губернские дамы сторонились доктора Валя, звали других врачей, считали его лечебные средства и методы слишком рискованными и сильными – мы всё же, мол, женщины, дамы, а не полковые лошади!

Нам не известно, обзавёлся ли Франц Иванович в России, подобно многим другим пленникам Большой дороги, семьёй и детьми. Всеми своими замашками и привычками он очень напоминает тип старого холостяка. Хотя в одном из номеров «Смоленских губернских ведомостей» за 1842 год нам встретилось как-то упоминание о молодом прапорщике корпуса инженеров путей сообщения по фамилии Валь, который по какой-то служебной надобности отправлялся из Смоленска в Петербург. Вряд ли просто однофамильцы.

Умер почтенный смоленский врач Франц Иванович Валь в мае 1855 года, когда Франция снова и на этот раз успешно воевала с Россией (Крымская война). Но вряд ли кто в тогдашнем Смоленске видел в нём противника. Валь давно и бесповоротно сжился с Россией и Смоленском, более того – стал своего рода местной достопримечательностью. «Мир праху твоему, добрый человек», – сказано было в некрологе «Губернских ведомостей». «Другу человечества», – такие точные и лаконичные слова выбили смоляне на гранитной глыбе – памятнике доктору. Он был поставлен на собранные по подписке средства над его могилой на Богославском

кладбище, где хоронили людей протестантского вероисповедания и долго ещё, чуть ли не до конца столетия, люди старших поколений, «проходя мимо, почтительно снимали шляпу перед увековеченной памятью совершённого им добра» – перед бывшим своим противником 1812 года.

Над волей-неволей оставшимися в России солдатами Великой Армии, пленниками Большой Смоленской дороги, принято было когда-то добродушно посмеиваться – как над какими-то бродягами, неудачниками, как над «шаромыжниками», по крепкому крестьянскому слову. А в литературе – особенно над учителями и губернёрами. Но надо и отдать им должное, как смоляне доктору Валю. Эти люди были полезны своей второй родине – родине поневоле. Так или иначе способствовали пробуждению умов, приобщали российскую молодёжь к европейской культуре и либеральным понятиям западного Просвещения.

Политическое недоверие и настороженность в отношении работающих в России иностранцев всегда были свойственны и правительству, и консервативным отечественным кругам. Война 1812 года обострила это чувство. «Боюсь, чтобы пленных не набрали к нам в губернёры», – одним из первых уже осенью 1812 года забеспокоился известный ура-патриот, генерал-губернатор Москвы, которого считают инициатором её сожжения Ф.В. Ростопчин. Беспокойство Ростопчина и других староверов оказалось, как мы видели, не напрасным. Как показывают биографии людей XIX столетия, большинство наших деятелей западнического направления имели в детстве и отрочестве своего «француза» или другого иностранца в качестве губернёра или учителя. Были они у декабристов, у Пушкина, Вяземского, Веневитинова, Лермонтова, Тургенева, Герцена, Льва Толстого и многих других. И если победитель Наполеона Александр I, воспитанник Лагарпа, был ещё весьма терпим и благодушен в этом отношении, то его преемник Николай I, особенно после событий на Сенатской площади 1825 года, новой французской революции (1830 год) и польского восстания 1831 года перешёл к

решительным мерам. Его Министерство внутренних дел в конце двадцатых годов начинает проверку лояльности учителей-иностранцев, за ними ведётся негласный надзор. Кое-кто не выдерживает такого отношения и гнетущей атмосферы и возвращается на родину. К 1830 году уехало более трёхсот человек – с женщинами и детьми. В тридцатые годы жандармская ксенофобия и так называемое «французоедство» становятся ещё более откровенными и обидными для человеческого достоинства. Одновременно сводится к минимуму и въезд на жительство – что-то вроде будущего советского «железного занавеса». Иностранец уже по определению воспринимается властью как нежелательный элемент, как человек неблагонадёжный и потенциально опасный. Оно и действительно было так – применительно к царской власти, официозной идеологии («православие, самодержавие, народность»), крепостному «белому рабству». Всем своим обликом, поведением, даже молчанием в разговорах на политические и исторические темы иностранцы-учителя действовали на ум и совесть своих чутких воспитанников, как это было, например, у юного Герцена и его французского учителя Бушо. Когда заходила речь о революции 1789–1794 годов, старик ничего не говорил, не возражал, но как-то «грозно молчал», и это действовало на барчука сильнее прямой пропаганды.

Не будет большим преувеличением сказать, что в той постепенной либерализации российской жизни, которая так или иначе шла у нас в XIX веке, в отмене крепостного права и в реформах Александра II есть некоторые заслуги и тех несчастных, оставшихся в стране «шаромыжников» двенадцатого года, тех пленников Старой Смоленской дороги, по поводу которых мы начали этот разговор.

В отечественной художественной литературе нередко можно встретить силуэты бывших наполеоновских солдат, судьба которых после войны оказалась связана со страной, на землю которой они вступили незваными гостями и с оружием в руках. Специально этой теме посвящена, например, повесть (отчасти – документальная) Константина Паустовского «Судьба Шарля Лонсевиля» (1933).

Находясь в писательской командировке в Карелии и работая там без особого энтузиазма над книгой по истории Онежского железоделательного завода, Паустовский зашёл как-то в Петрозаводске на старое, заброшенное кладбище и на одном из гранитных надгробий прочёл необычную для здешних мест надпись на французском и русском языках: «Шарль Лонсевиль, инженер артиллерии Великой Армии Наполеона. Родился в 1778 году в Перпиньяне, скончался летом 1816 года в Петрозаводске, вдали от Родины». После этого история завода ушла на второй план, осталась лишь как фон к судьбе заинтриговавшего писателя необычного персонажа – умершего почему-то в Петрозаводске наполеоновского офицера. Паустовский как писатель, конечно, многое додумал, но сделал это на основе подлинной истории 1812–1814 годов и на основе архивных документов Онежского завода.

Шарль Лонсевиль – один из пленников Старой Смоленской дороги, казаки атамана Платова захватили его во время отступления Великой Армии где-то у Гжатска. Как артиллерист и специалист по литью пушек он был отправлен для работы в Петрозаводск. Лонсевиль у Паустовского – не столько бонапартист, сколько либерал в духе 1789 года, что, в общем, и в самом деле не было редкостью для офицеров Великой Армии, хотя чем дальше, тем больше это входило в противоречие с планами и личностью Наполеона. Либеральные убеждения и сочувствие приписанным к заводу крепостным крестьянам вызывают неудовольствие администрации завода и властей города, которые обвиняют Лонсевиля в «якобинстве». Спасает его лишь иностранное гражданство. После упоминавшегося указа Александра I Лонсевиль может вернуться на родину, однако, не выдержав северного климата, простудившись, умирает от воспаления лёгких.

Паустовский в духе советской литературы, конечно, несколько схематизировал историю Шарля Лонсевиля и преувеличил его «якобинство», хотя, как уже говорилось, французы его судьбы действительно имели перед Россией заслуги такого рода. Известны, например, простестные выступления военнопленных на Урале, на демидовских заводах. Есть также очень интересный «смоленский пример» того политического вольнодумства, той «французской за-

разы», которую привнесли в российскую историю и жизнь «пленники Большой Смоленской дороги».

После проигранной Крымской войны и восшествия на престол Александра II стало ясно, что первоочередной проблемой нового царствования станет крестьянский вопрос и что избежать отмены крепостного права, которое завело страну в экономический тупик, по-видимому, не удастся. Общество забурлило, помещики забеспокоились. В 1858 году создаётся комитет по разработке Положения о новом устройстве сельского быта – так называемые Редакционные комиссии. В такой обстановке в том же 1858 году в Петербурге вышла из печати брошюра одного из членов Редакционных комиссий, князя С.П. Голицына, под названием «Печатная правда», в которой сиятельный автор от имени своего, дворянского сословия предостерегал крестьян от завышенных ожиданий, от несбыточных надежд, от неповиновения, призывал к благоразумию и, как сказали бы сегодня, к социальному миру. К согласию мужика и барина. Брошюра при этом была снисходительно стилизована князем под деревенскую, «мужицкую» речь (как когда-то, в 1812 году, пресловутые «афишки» графа Ростопчина): «Бушка-баран, не ходи по горам» и тому подобное. Тогдашний демократический читатель (до самих крестьян книжка вряд ли дошла) был задет неуместной подделкой «под мужика» и не в меру игривым тоном Голицына. И в 1859 году в Лондоне в шестом сборнике издававшихся Герценом и Огарёвым «Голосов из России» появился тоже стилизованный, по форме простонародный ответ на брошюру под названием «Слово князю Сергею Павловичу Голицыну в ответ на его печатную правду вяземского мужичка Петра Артамонова». Pamфлет стал едва ли не самым острым, сенсационным и талантливym политическим документом предреформенных лет [47].

Поскольку князь Голицын в своей «Печатной правде» говорил, вроде бы, не от себя лично, а от имени своего сословия, таинственный «вяземский мужичок» тоже отвечает ему от лица всех закрепощённых, жаждущих свободы российских крестьян. Говорит нели-

цеприятный вещи и как равный с равным. «Вяземский мужичок» не верит в искренность и добрые намерения князя, от бар народу никогда никакого добра не было и быть не может, тем более что в Комиссиях нет ни одного крестьянина. Нет у Петра Артамонова и надежды на царя-самодержца – он не может не быть заодно с дворянами. По ходу своего разговора с князем «мужичок» не без удовольствия напоминает Голицыну непозабываемые в народе имена Стеньки Разина и Емельки Пугачёва и даже назначает его сиятельству встречу лицом к лицу на Красной площади, на Лобном месте.

Откуда у какого-то смоленского (вяземского) простого мужика такая речь, грамота, даже историческая эрудиция? Автор памфлета объясняет их необычной своей биографией. Будучи, якобы, крепостным человеком, слугой некоего вяземского помещика, он был взят барином за границу, во Францию, и там у него открылись глаза на мир и Россию, в нём проснулось человеческое достоинство. Не желая более терпеть барские оскорбления, тумачи и зуботычины, Пётр Артамонов бросил своего помещика и остался в Париже (подобные истории действительно случались в крепостное время). И, как свободный человек, вступил теперь в спор с крепостником-князем.

История более-менее правдоподобная, но в неё мало кто поверил. Всё-таки слишком хорошо для «мужика» ориентирован Пётр Артамонов в истории, русской и европейской, – от вечевых времён до своего времени (английская и французская революции, Карл I, Людовик XVI...). Образованный человек! Вопрос о том, кто скрывался за маской «вяземского мужичка», до сих пор окончательно не решён, но самая распространённая среди историков версия представляется и нам вполне убедительной. Особенно в контексте той исторической роли «пленников Большой дороги», о которой говорилось выше.

Согласно упомянутой версии автором сенсационного «слова вяземского мужичка» является сын наполеоновского офицера, маркиза Лафит де ла Перпора, Владимир, родившийся в 1818 году в Вяземском уезде, где после войны, как это бывало и с другими пленниками, остался почему-то его отец. Как маркиз, он, видимо, вошёл в сообщество смоленских дворян. Владимир, судя по всему,

получил в России неплохое образование, одинаково хорошо знал русский и французский языки и повидал не только Вязьму и Смоленщину. Где-то в тридцатые годы, когда иностранцы, да ещё с таким прошлым, стали совсем уж подозрительными людьми, семья уехала во Францию. Видимо, в 1838 году, так как в памфлете именно в это время Пётр Артамонов попадает в Париж. Владимир де ла Перпор явно не забыл Россию, для него это первая родина, следил за событиями, сопереживал русскому либеральному движению, читал «вольную» прессу Герцена. Связаться с ним для него, как жителя Франции, не было проблемой. Видимо, они были знакомы лично, однако «лондонские агитаторы» по соображениям конспирации никогда не выдавали своих корреспондентов.

У Владимира де ла Пельпора были и другие сочинения о России, выходившие в Париже на французском языке – в том числе по истории православной церкви. Нити, связавшие его со страной, были уже кровными и прочными.

Автор «Слова вяземского мужичка» – сын наполеоновского офицера. Если же заглянуть ещё глубже, мы обнаружим среди потомков «пленников Смоленской дороги» и весьма неординарных, талантливых внуков. Таковым, например, является популярный русский писатель второй половины XIX века – Александр Иванович Эртель (1855–1908), автор романов «Гарденины, их дворня, приверженцы и враги» (1889), «Смена» (1891), а также многих повестей и очерков. Творчество Эртеля высоко ставил И.А. Бунин.

Последним из пленённых в 1812 году и оставшихся в России ветеранов Великой Армии был, судя по всему, Жан Батист Савен, родившийся в Париже в 1768 (ровесник Наполеона) и умерший в Саратове с 1894 году в возрасте 125 лет. При отступлении из Москвы по Смоленской дороге ему поручено было сопровождение и охрана пресловутого «золотого обоза» Наполеона. Пленён был казаками Платова. В первые свои «русские» годы Савен, как многие другие, занимается преподаванием своего языка в саратовской гимназии и частным образом (позднее среди его гимназистов окажется Николай Чернышёвский). Будучи также неплохим художником, учеником самого Давида, Савен открыл в Саратове художественную мастерскую, где вокруг него тоже сложился круг учеников и по-

клонников. В конце концов он стал настоящей местной знаменитостью и совершенно своим человеком – Николаем Андреевичем Савиным. Хоронили «Савена-Савина» всем городом, во главе с обоими губернаторами – гражданским и военным. «Последний ветеран Великой Армии», – гласила могильная надпись на русском и французском языках [48].

«Русские судьбы» ветеранов наполеоновской армии убеждают нас в том, что никакой вражды между русским и французским народами в 1812 году не было и не должно было быть. Им нечего было делить друг с другом. Это была война императоров, а не народов. Так же как и предшествовавшие ей походы русской армии в Европу. Сотни тысяч простых солдат отдали жизни за чуждые им расчёты и понятия. Если же кто и выиграл в конце концов в этих бесконечных «генеральных сражениях» – от Аустерлица до Бородина и Ватерлоо, так это старые европейские монархические династии, которые укрепили свои пошатнувшиеся троны. Народ, как всегда, не получил ничего хорошего.

ЛЫСЫЕ ГОРЫ И СТАРЫЙ ДУБ КНЯЗЯ АНДРЕЯ

События, происходившие в 1812 году в Смоленске, у Бородина, в Москве, на Смоленской дороге, на Березине, потрясли национальное сознание, стали, по словам Герцена, нашей Илиадой и Одиссеей и потому не могли не стать темой послевоенного художественного творчества.

Именно с этого времени, и во многом именно благодаря литературе, Старая Смоленская дорога приобретает в народной памяти легендарный характер и начинает восприниматься как один из символов национальной истории, как символ жестокого испытания, борьбы и победы. Хотя, надо признать, что долгое время, почти полвека у нас всё же не было художественного произведения об Отечественной войне, которое было бы достойно этой темы, равновеликого ее масштабу и значению.

Первыми на начавшуюся войну откликнулись официозные, урапатриотические журналы и газеты: «Русский вестник», «Сын Отечества», «Русский инвалид», «Северная пчела» и др. Их страницы заполнили бесчисленные стихи, рисунки, рассказы («анекдоты», как тогда говорили) дифирамбического, риторического или псевдонародного, лубочного характера – в духе известных грубоватых и развязных «афишек» московского губернатора Ф.В. Ростопчина. Война рисовалась в них как славное героическое дело, Наполеон как антихрист, его гренадеры как никудышные вояки, во всем уступающие русскому солдату.

Для Российского солдата
Пули, бомбы – ничего:
С ними он запанибрата,
Всё безделка для него.

Разумеется, Смоленск и его древняя дорога, наряду с Москвой, – одна из главных территорий, которая чаще всего упоминалась в этой, если можно так сказать, литературе. Уже осенью 1812 года на петербургской сцене пошел спектакль «Освобождение Смоленска» по пьесе Свечинского. Вскоре один за другим появляются целые

сборники разного рода эпизодов, случаев, рассказов и стихов о подвигах солдат, партизан, дворян и крестьян в их борьбе с Великой армией и «Бонапартом»: «Анекдоты, случившиеся в течение нынешней войны против французов» в двух томах (СПб., 1813), «Анекдоты достопримечательнейших происшествий, случившихся в течение нынешней войны с французами, собранные Филиппом Синельниковым» (части 1-2, СПб., 1813), «Собрание стихотворений, относящихся к незабвенному 1812 году» (т. 1-2, М., 1814) и т.п. Многие такого рода «анекдоты» опять-таки связывались со Смоленщиной, ее дорогой и ее жителями. Таков, например, «Случай с королём Наполитанским» из «Сына Отечества» (1813, часть 2) – о пленении французского курьера у Семлёва на Смоленской дороге или, скажем, лубочные печатные картинки под названием «Бабушка Кузминишна угощает французских мародёров щами. Происшествие, случившееся в Смоленской губернии» (М., 1813) – о том, как старая крестьянка с помощью ухвата и печного горшка со щами берёт в плен и сдаёт воинской команде четырёх французских солдат.

При всей наивности и даже сказочности все эти «анекдоты» и картинки в пору всеобщего патриотического подъёма находили определённый отклик у массового читателя и зрителя и тоже так или иначе внедряли в сознание, в народную память образ Старой Смоленской дороги как исторического, легендарного тракта.

Относительно более серьёзные и значительные художественные произведения об Отечественной войне появляются лишь в 1820-30-е годы, подтверждая этим известное историко-литературное наблюдение, что для более или менее серьёзного осмысления и изображения таких событий требуется, как правило, дистанция в десять примерно лет. Таковы романтические рассказы и повести «Вечер на бивуаке» (1823) и «Латник» (1832) А. Бестужева-Марлинского, «Изидор и Анюта» (1828) А. Погорельского, «Лунатик» (1834) А. Вельтмана.

1831 год отмечен сразу двумя романами об Отечественной войне, ставшими бестселлерами: «Петр Иванович Выжигин» Фаддея Булгарина и «Рославлев, или Русские в 1812 году» Михаила Загоскина, причём события последнего тоже отчасти связаны со Смо-

ленской дорогой («Русский арьергард расположился биваком по большой Московской дороге в двух верстах от Дорогобужа»). Вторая половина романа – «Бегство французов» – имеет в виду именно эти места. Были и другие, в своё время востребованные, но забытые сегодня произведения такого рода – например, «Граф Обоянский, или Смоленск в 1812 году. Рассказ инвалида» Николая Коншина в трёх томах (1837), «Две сестры, или Смоленск в 1812 году» Рафаила Зотова (1859). К сожалению, ни подлинной войны, ни реальной Смоленщины в них нет и в помине. В литературе о войне, за редкими исключениями, всё ещё господствовала облегчённая урапатриотическая традиция, традиция романтической, даже сентиментальной стилистики. «Бородино» Лермонтова и его поздние стихи о войне на Кавказе на фоне этой официозной литературы николаевского времени выглядят как явления иного порядка, как предвосхищение того, что через двадцать лет сделает Лев Толстой. Да и трудно было вплоть до отрезвления в ходе Крымской войны, до смерти Николая I, до отмены «чугунного» цензурного устава отклониться от сложившегося стандарта – это стало возможным лишь в годы александровской «оттепели». В этом смысле настоящим прорывом к подлинной правде о войне и к литературе совсем иного масштаба стали произведения побывавшего на Крымской войне Льва Толстого – сначала «Севастопольские рассказы» (1855), затем «Война и мир» (1863–1869). После этого почти все перечисленные нами выше романы о 1812 годе совершенно померкли и ушли в прошлое.

Наряду с Петербургом, Москвой, Западной Европой Смоленщина является одним из главных топов великого романа Толстого. В нём почти с документальной точностью описывается и стремительное летнее наступление Великой Армии Наполеона, и её паническое октябрьское бегство по Смоленской дороге. Дело, однако, не только в этом. Смоленщина в романе сделана «малой родиной» одного из самых дорогих автору семейств – семейства Болконских. «Я – смолянин, – говорит князь Андрей. Мало того, родовое имение Болконских Толстой поместил близ Старой дороги – в «полутора верстах от Москвы» и в шестидесяти от Смоленска. Если рассчитать по карте, получится, что это где-то в районе Дорогобужа и

Соловьёвой переправы– «перевоза», как говорили в те времена, и в романе однажды действительно упомянут «перевоз». Несколько в стороне, в сорока верстах от Лысых Гор, расположено второе имение Болконских – Богучарово. Из Лысых Гор до Смоленска староста Болконских Алпатыч «на тройке саврасых» доскакал в романе за один день – именно такое время требовалось на перегон от Дорогобужа или Соловьёва до губернского центра. Похоже, работая над романом, Толстой изучал не только историческую и мемуарную литературу, но и просматривал картографические источники и сообразывался с ними. В том числе и по части топонимики. Дело в том, что несколько южнее Старой дороги, за Дорогобужем, в сторону Ельни в недавнем ещё прошлом находились две деревни – Лысое и Лысогорье, и там же, недалеко от Болдинского монастыря, есть высокие холмы с названием Лысые Горки. Вряд ли всё это простые совпадения.

Судьбоносной становится Дорога в районе Дорогобужа и для некоторых других героев романа. Именно здесь, в придорожных дорогобужских лесах, разворачивается у Толстого партизанская война и то народное сопротивление пришельцам, без которых, по его мнению, не было бы такой безусловной и полной победы. Здесь в романе действуют армейские партизанские отряды беспощадного Долохова и рыцарственного Денисова, причём Денисов «жил в этих местах до войны и знал хорошо местность». Именно в этих местах Долохов и Денисов совершают совместный набег своих отрядов на большой французский транспорт, в ходе которого погибает юный, восторженный Петя Ростов. Здесь добывает для Денисова «языков» гжатский мужик Тихон Щербатый. В этих местах, уже за Дорогобужем, французы пристреливают оставших русских пленников, в числе которых был и столь дорогой писателю Платон Каратаев. И, наконец, здесь же, на дорогобужском участке Дороги, партизаны освободили шедшего в той же колонне пленного Пьера Безухова, находившегося уже почти на грани небытия.

И всё это написано Толстым в полном соответствии с тем, что действительно происходило близ Дорогобужа в октябре 1812 года.

Смоленские мотивы «Войны и мира» и связи его героев не ограничиваются военным временем. Вскоре после войны, в 1814 году,

женившись на княжне Марье, становится смоленским помещиком и новым хозяином Лысых Гор Николай Ростов. К нему на жительство переезжают мать и её воспитанница Соня. На Смоленщине, у Старой дороги, собираются, соединяются два самых любимых Толстым рода – Болконские и Ростовы. Сюда то и дело приезжают и месяцами живут в Лысых Горах их многочисленные друзья и знакомые. Именно в таких людях Толстой видел опору и надежду России.

На наш взгляд, даже тот знаменитый, в два обхвата старый громадный дуб, который так подействовал на Андрея Болконского на пути из Лысых Гор в Рязанскую губернию, тоже находился где-то здесь, близ Старой дороги. Князь Андрей увидел его сразу за «перевозом», то есть за Соловьёвой переправой. Удивительно, но нам тоже приходилось видеть за Соловьёвом, у берегов Днепра дубовые рощи, в которых до сих пор можно обнаружить могучие экземпляры старых деревьев, подобные великану Андрея Болконского. Приходится согласиться с исследовательницей смоленских связей Толстого И.Н. Антюфеевой, что автор «Войны и мира» вообще пишет о Смоленщине так, «словно бывал в Смоленске, настолько достоверно и зримо показаны город и его окрестности».

После романа Льва Толстого возвращение к прежней ура-патриотической риторике и схематичным чёрно-белым типажам казалось уже невозможным, тем не менее произведения такого рода продолжали появляться. И всё же общий уровень литературы об Отечественной войне во второй половине века повысился. По-своему интересны были романы Д.Л. Мордовцева «Двенадцатый год» (1880) и Г.П. Данилевского «Сожженная Москва» (1885). Были и другие, менее значительные книги, например, повести А.П. Снетковой (Катенкамп) «На Смоленской дороге» (1890), Г. Гофмана «Партизаны. Из времён Наполеоновского нашествия» (1893), П. Краснова «Атаман Платов» (1896). Ни одна из них не была событием, но все вместе ещё больше закрепляли в сознании читателей образ легендарной Смоленской дороги.

Продолжалось закрепление в сознании читателей образа Старой Смоленской дороги как чего-то легендарного, как одного из символов героической истории русского народа и в произведениях

советского времени, хотя в них и преобладали уже другие идеологические акценты. Например, всячески принижалась, замалчивалась роль дворянства в организации ополчения и партизанской борьбы и, с другой стороны, преувеличивалась самостоятельность и масштабы действия скрывавшегося в лесах от мародёров крестьянского населения.

Но так или иначе, тема многострадальной Старой дороги не уходила из литературы, способствовала патриотическому воспитанию, связывала прошлое с настоящим, особенно вторую Отечественную войну с первой. Именно с такой целью, например, в 1943 году Всеволод Иванов создал три рассказа о двенадцатом годе («При Бородине», «На Бородинском поле» и «Близ Старой Смоленской дороги»), а Вячеслав Шишков исторический очерк «Партизан Денис Давыдов» (1947). Наиболее масштабной и значительной послевоенной книгой об Отечественной войне 1812 года является, судя по всему, роман Льва Никулина «России верные сыны» (1950). Прямо или косвенно касаются темы легендарной дороги также романизированные биографии: «Багратион» С. Голубова (1962), «Денис Давыдов» Н. Задонского (1962), «Кутузов» Л. Раковского (1971). С точки зрения краеведческой достоверности, оснащённости конкретными смоленскими реалиями особо надо выделить роман Н.И. Рыленкова «На Старой Смоленской дороге» (1953), почти половина событий которого происходит в окрестностях Вязьмы и Дорогобужа, близ знаменитого большака.

Героический 1812 год и последующая художественная литература о нём, а также мемуары ветеранов Отечественной войны, окончательно закрепили в народном сознании специфический образ Старой Смоленской дороги, сделали ее одним из символов героической отечественной истории и национального достоинства. Сложилась, вошла в народное сознание, стала общенациональной мифологема Старой дороги.

КАК И КОГДА «СОСТАРИЛАСЬ» СМОЛЕНСКАЯ ДОРОГА?

1812 год – кульминационный в истории Дороги. До этого времени она практически ничем не выделялась среди запущенных российских столбовых, почтовых трактов. И эпитет «старая» относительно всего маршрута был еще не употребителен, да и название «Смоленская» использовалось разве что москвичами и теми, кто ехал из Москвы в западном направлении – наряду с другими названиями: Можайская, Вяземская, в зависимости от цели путешествия. Для смолян же, дорогобужан, вязьмичей это был Московский тракт. Такого рода разногласия видна и в документах двенадцатого года: для Багратиона это Московская дорога, у Бенигсена – Смоленская. Продолжается разнобой в переписке, мемуарах, художественной литературе первой половины XIX столетия, например, у Загоскина в романе «Рославлев». Лев Толстой в «Войне и мире» тоже использует разные варианты, в зависимости от характера и положения персонажей. Для далеких от народа, во всем ориентированных на Запад посетителей петербургского салона Анны Павловны Шерер, которые, похоже, и не слышали о каких-то там Гжатсках и Дорогобужах, дорога, на которую вступила французская армия, – это всего-навсего «Можайская дорога». И всё-таки в «Войне и мире» уже складывается и преобладает как основной вариант «Смоленская дорога», «разоренная Смоленская дорога» и т.п. Именно в таком варианте – и никак иначе – вспоминается «русский маршрут» и в мемуарах французских генералов, офицеров и солдат, ибо именно на обратном пути к Смоленску они пережили самые страшные испытания и бедствия всей войны. И в конце концов вариант «Смоленская дорога» стал доминирующим и в литературе, и в обиходе, уже безотносительно к цели и направлению движения. В исторической повести Н.И. Рыленкова, например, в соответствии с реальностью двенадцатого года, герои говорят и о «Большой Московской дороге», и о «Большой Смоленской дороге», «Смоленском большаке», но название всей книги, как и у многих других авторов, уже вполне однозначно – «На Старой Смоленской дороге».

Почему, однако, «старая»? Когда и как состарился западный подъезд к российской столице? В лексиконе двенадцатого года, в

тогдашних донесениях и реляциях, в мемуарах участников войны «старым», как правило, именуется лишь небольшой участок у Бородинского поля, находившийся несколько в стороне после того, как в этих местах был проложен более прямой и удобный путь к Можайску.

Поначалу Дорога, как и все другие, скорее «омолаживалась», нежели «старилась» – в связи с периодическим усовершенствованием маршрута, спрямлением отдельных участков, ликвидацией длинных объездов, строительством мостов и тому подобное. Так было в свое время и сразу после Смоленска, и в районе Дорогобужа, а в середине XVII века несколько севернее была проложена так называемая Новая Смоленская дорога около Можайска (Д-110). Прежние участки в обиходе местных жителей получали при этом название «старой дороги». Именно в таком, частном, местном смысле слово «старый» относительно дороги употребляется и в реляциях 1912 года, в донесениях о Бородинской битве, в мемуарах ее участников, поскольку при Бородине в то время тоже существовали старые и новые участки Смоленской дороги, причем основные события развернулись в районе Новой дороги, а Старая была крайним южным флангом, где с французской стороны наступал корпус Понятовского.

Иной, более широкий, общий смысл термина мы видим в романе Толстого. Для Толстого и его героев слово «старая» относительно всей Смоленской дороги появляется лишь в последних частях как синоним понятия «прежня», то есть та же самая, по которой французы наступали, которую опустошили и по которой теперь приходится возвращаться: «Как всякий зверь, побежал назад по самому невыгодному, опасному пути, но по знакомому, СТАРОМУ СЛЕДУ».

В обобщающем смысле, как синоним понятия «древний путь», выражение «Старая Смоленская дорога» вошло в обиход постепенно уже много позже двенадцатого года, по мере того, как события войны становились историей и легендой. Способствовали этому переосмыслению, по-видимому, и продолжавшиеся работы по прокладке новых, более удобных отдельных участков маршрута – например, в 1830-ые годы между Смоленском и Соловьёвой

переправой. И в конце концов где-то к середине XIX столетия в народном сознании определение «старая» начинает связываться со всем вообще маршрутом, обрастая такими смысловыми оттенками, как «историческая, памятная, незабываемая, легендарная дорога». «Дорога, называемая старою Смоленскою», – сказано в написанных в это время поздних «Записках генерала Ермолова», участника войны 1812 года.

В исторической и художественной литературе XX века и наших дней, особенно после строительства и ввода в эксплуатацию современной автострады Москва-Минск, формула «Старая Смоленская дорога» по сути уже вполне однозначное, без оговорок и вариантов понятие, то есть старинный, исторический тракт между Смоленском и Москвой. Вернее, сегодня уже лишь между Смоленском и Вязьмой, поскольку, начиная от Вязьмы автострада почти полностью наложилась на древний тракт.

Именно эту, сравнительно небольшую часть Старой Смоленской дороги нужно бы сохранить как своего рода историческую реликвию, как это уже давно было сделано с Бородинским полем.

ДОРОГА И ПОЭТ-ГУБЕРНАТОР

В книге «Москва и москвичи» (1842), в одном из её «физиологических очерков», популярный писатель М.Н. Загоскин не без гордости за отечественный прогресс последних лет вспоминает, в каком отвратительном состоянии находилась ещё совсем недавно, на его памяти даже самая главная императорская российская дорога – Петербургско-Московский почтовый тракт. Движение по нему было тяжким испытанием для того, кто ехал в собственном экипаже, и настоящей пыткой для тех, кто пользовался «перекладными», казёнными, сменными лошадьми и повозками. Случись великому Алигиери, автору «Божественной комедии» и знатоку загробного мира, проделать этот маршрут со всеми его ухабами, бревенчатыми мостами и буераками, – он обязательно сделал бы российскую дорогу одним из самых ужасных кругов своего «Ада» – для самых великих грешников. Продолжая фантазию Загоскина, представим себе итальянского поэта не на Петербургском шоссе, а на Смоленской дороге сразу после 1812 года, после всех сражений, пожаров, пеших, конных и артиллерийских маршей, после того как обе армии, отступая, старались сделать Дорогу как можно более трудной и малопроходимой для противника. Не исключено, что российская реальность показалась бы поэту страшнее придуманных им наказаний.

После драматических событий Отечественной войны и разгрома Великой армии Смоленск лежал в руинах, а его старинная Дорога потеряла не только верстовые столбы, снятые ещё в августе отступавшей русской армией, но и почтовые станции, придорожные селения. Мосты были разбиты. Гати поломаны, даже ночевать путешественникам поначалу приходилось, как во времена Ивана Грозного, как говорится, в келье под елью, где-нибудь на поляне или в лесу у костра. Многим такой дом под кустом представлялся даже предпочтительнее какой-нибудь чудом сохранившейся мужицкой курной избы. Как бы там ни было, каждая послевоенная поездка в Москву и обратно, по свидетельству Николая Мурзакевича, сына известного историка, становилась целой «эпохой для жителя губернии», а Мурзакевич знал, что говорил: став студентом Московского университета, он сам неоднократно совершал в юности такие вояжи.

Случалось, конечно, что время от времени на Дороге оказывались весьма значительные и сановитые особы: великие князья Михаил и Константин в 1816 году, даже его величество король Прусский в 1818 и другие. В таких случаях губернская администрация, по распоряжению графа Аракчеева, принимала срочные меры, как могла «омолаживала», «лечила» и «штопала» Старую дорогу, но всё по тому же доморощенному рецепту, о котором мы уже говорили в связи с Павлом I и Философовым. По свидетельству П.А. Вяземского, народ тогда (не только на Смоленщине) буквально ненавидел Аракчеева за бесконечные авральные дорожные повинности. Хватало такой подневольной, рабской «штопки», конечно же, ненадолго, до ближайшей распутицы. В целом ситуация на московском направлении скорее только обострялась. Как-то в разговоре с московским губернатором фельдмаршал Остен-Сакен даже выразил сожаление, что его собеседник не занимал свою должность в 1812 году, тогда бы, по его мнению, Наполеон безнадежно увяз на Дороге и Москва бы не сгорела.

Правительство, конечно, выделяло для Смоленщины, как более всего пострадавшей от войны губернии, значительные средства на восстановление, однако они всё равно были каплей в море разрухи, и до Дороги вряд ли доходили. Разве что несколько телег с землёй и песком да брёвна из ближайшего леса. Губернской администрации нужнее был Петербургский тракт. К тому же губернатор барон Аш и его чиновники, по слухам, и о себе не забывали при восстановлении губернии. Недаром же городской юродивый Корейша, пользуясь репутацией дурака и «божьего человека», полоскал по всем папертям местную власть за лихоимство, за присвоение и растрату денег, дарованных батюшкой-царём на поправление града и храмов божиих. Не выдержали барон Аш и компания, объявили Корейшу чистым безумцем, связали по рукам-ногам, завернули в рогожу и ночью, пока народ спит, положили на телегу, повезли по Старой дороге в Москву и сдали там в Преображенскую больницу – сиречь в сумасшедший дом.

А город и его Дорога какими были, такими и остались. Некому боле за них заступиться.

Главный государственный почтовый тракт, Петербургско-Московский, который так расстроил Загоскина, в двадцатые годы был всё-таки в конце концов приведён в надлежащий порядок: выровнен, получил щебёночное покрытие, приобрёл так любимый властью строгий, прямой, даже – во вкусе Аракчеева – слегка казарменный вид. Проехавшийся по нему позднее французский путешественник, приятель Бальзака маркиз де Кюстин, наслышанный ранее об ужасе российских дорог, был так удивлён, что от неожиданности пришёл в настоящий восторг и даже назвал его лучшими шоссе всей Европы. «Летишь в облаке пыли с головокружительной скоростью урагана», – восхитился Кюстин [49]. Разве что щебёнка показалась не в меру твёрдой и жёсткой – противоположная крайность, перестарались. Это вообще был в николаевское время, что называется, выставочный тракт. Если верить тому же Кюстину, на нём не смели появляться крестьянские телеги и разные непрезентабельные мещанские колымаги – для них вдоль и в стороне от шоссе отведена была сопутствующая тракту обыкновенная просёлочная дорога. Впрочем, радость француза была недолгой. Как только он выехал из Москвы в Нижний Новгород, на знаменитую ярмарку, Россия и её дороги сразу же явились ему во всей своей первоизданной, дикой красе: то песок по колено, то грязь по ступицу, то пни и огромнейшие камни, ломающие экипажи и калечащие лошадей.

И в самом деле, не только на Старой Смоленской – почти на всех, кроме царской, российских дорогах положение оставалось хуже некуда. Литература и переписка первой половины XIX века по-прежнему полны дорожных вздохов, стонов и жалоб. «Сквернейшая ярославская дорога, мощёная брёвнами», – ругается декабрист М.А. Бестужев. «От самой заставы началась ужаснейшая дорога, – вторит ему едущий в Астрахань патриот и славянофил Иван Аксаков, – рытвины, ямы, овраги, засохшая грязь и к довершению всего ужасные станции, по тридцать-тридцать пять вёрст!»

Русские люди почти всегда и по любому поводу спорили и спорят друг с другом, но все и всегда – западники и староверы, революционеры и ретрограды, левые и правые – сходились в одном:

на счёт отечественных дорог. Недаром у нас исстари и до сих пор из поколения в поколение, из уст в уста передаётся и повторяется ставшее пословицей злое, обидное, но, к сожалению, бесспорное присловье насчёт двух вечных наших зол, двух безнадежных проблем – насчёт дураков и дорог.

И всё-таки даже в глухое николаевское время стало заметно «движение воды», прогресс на российских дорогах худо-бедно, но давал себя знать. В 1820-е годы, например, на самых подготовленных для этого маршрутах впервые в России появился общественный транспорт: омнибусы (буквально «для всех») для внутригородского сообщения и дилижансы (буквально «проворный, быстрый») на дальние расстояния. Непривычное иностранное звучание этих слов резало русский слух, так что в обиходе вошло в привычку ироническое «обнимус» (с намёком на тесное соприкосновение с другими пассажирами) и «дилижанец» или даже «нележанс», имея в виду сидячее положение и невозможность раскинуться и вздремнуть, как ранее в собственной карете с подушками и одеялами. Чужие слова так и не прижились в разговорной речи, и в конце концов их заменили привычными «карета», «почтовая карета».

Появившись во Франции ещё в XVI столетии, а потом и в других западных странах, общественный транспорт добрался до России, таким образом, с запозданием в двести-триста лет, и стал более-менее привычным делом только во второй четверти XIX века, в николаевское время. Любопытно, что пионерам современных пассажирских перевозок, транспортного бизнеса стал у нас не купец-делец и не какой-нибудь инженер-путеец, а князь Михаил Семёнович Воронцов, который, впрочем, тоже при этом имел в виду не филантропию, а вполне земной, меркантильный интерес. Часто бывавший за границей князь понял, что новый тип транспорта может стать выгодным делом, в 1820 году составил акционерную компанию с начальным капиталом в семьдесят пять тысяч рублей и запустил несколько дилижансов между Петербургом и Москвою. Похоже на то, что не без его влияния и интереса одновременно началось и то шоссирование официозного тракта, о котором мы говорили выше. Первый дилижанс с семью пассажирами «на борту» отправился из Петербурга, с Большой Морской, где расположилась

управляющая контора, 1 сентября 1820 году в весьма торжественной обстановке, в присутствии министра почт и путей сообщения князя А.Н. Голицына, среди толпы народа, глазевшего на «сиделку-нележанс» как на странное предприятие, как на какое-то чудачество. На некоторое время поездка в дилижансе становится даже некоторой модой. Потом попривыкли. Со временем, по примеру Воронцова, устраиваются и другие, как тогда говорили, «частно-промышленные» конторы дилижансов на новых направлениях, а в сороковые годы, наконец, появились и казённые, государственные.

Путешествие на дилижансе стоило, конечно, дешевле, чем в одиночку в наёмном экипаже, однако многим поначалу совсем не нравились эти «сиделки, общинки, попутницы», как предлагал называть общую карету В.И. Даль. Приходилось терпеть рядом с собою совсем незнакомых, случайных людей (зимой карета брала четыре-пять, летом шесть-семь человек), в «нележансе» не раскинешься по-барски, не вытянешь ноги в своё удовольствие, его не остановишь, где заблагорассудится, не дашь зуботычину ленивому кучеру и не послушаешь рассказов и песен бывалого ямщика. Однако с прогрессом не поспоришь, а если и поспоришь – в конце концов проиграешь... «Во всяком цивилизованном городе должен быть омнибус», – писал, путешествуя по России, французский поэт Теофиль Готье. И с этой точки зрения, попав в Петербург, он нашёл его уже вполне современной столицей.

Однако все эти нововведения по-прежнему происходили вдали от Старой Смоленской дороги, до неё руки никак не доходили ни у центральной, ни у местной власти. В 1842 году, например, в Москве было уже восемь каретных контор, отправлявших дилижансы на Владимир, Курск, Харьков, Нижний Новгород и другие города, но Смоленска среди них всё ещё не было, хотя его Дорога тоже считалась почтовым трактом первого класса. Даже въезд в Москву с этой, западной стороны выглядел хуже, беднее, чем на других заставах. «Больно плох въезд, – переживал Загоскин, – что за улица, какие пустыри... Вида никакого, дома прескверные». И, показывая свою Москву знакомым иностранцам, он всячески старается объехать, оставить как-нибудь в стороне непрезентабельную Дорогомиловскую заставу – от стыда подальше.

Пути прогресса прямо-таки фатально обходили Смоленскую губернию. Рады бы в рай, да грехи не пускают, точнее – разбитая войною Дорога и хляби дорогобужские. Обходились, как в предыдущем веке, кто как может: собственными колымагами, берлинами, колясками, кибитками, пролётками, возками, дрожками, а то и простыми телегами. Впрочем, отсутствие общественных карет не очень-то огорчало смолян, в особенности «благородное сословие», не дворянское это дело – «нележансы», и поездка в них скучна, прозаична. То ли дело «на своих» или там «на долгих», да всем семейством и целым «поездом»! Едем как свободные люди: и отдыхаем, где понравится, и гриб придорожный сорвёшь, и ягодку проглотить, и скатерть-самобранку где-нибудь на полянке раскинешь. И на Поклонной горе, ввиду матушки-Москвы, как положено, остановишься, чтобы полюбоваться на «сорок сороков», перекрестишься, ну а если, скажем, большой патриот или с Бонапартом в двенадцатом году противоборствовал, то и на колени станешь. Красота да и только! А в «нележансе», где случайные люди, какие могут быть кресты и молитвы, – не езда, а работа, грех один.

Если верить известному в николаевское время знатоку нравов и бытописателю И.Т. Кокореву, у смоленских дворян, въезжавших в столицу через Дорогомиловскую заставу, в конце концов даже выработалась особенная «дорожная» репутация с оттенком какого-то шляхетского гонора, лихачества и легкомыслия, они стали узнаваемы для москвичей и на Дороге. «С громом и треском катит по двору двухсаженный тарантас, нагруженный смоленским помещиком с дочерью-пансионеркою и прислугою, кардонами и всякою всячиной.

– Живей разворачивайся, хозяин, помогай выносить из тарантаса, давай комнату, приготовь свежей воды, разведи огонь, тащи кринку сливок, беги на деревню за земляничкой..., – раздаются приказания за приказанием, хозяин сбивается с ног, дым идёт козырьком по всему двору. Не любит наш барин ездить налегке и требует, чтобы на стоянке был у него такой же комфорт, как дома. Остановится где, так уж и закусит вплотную, и на флейте по драгунской привычке посвистит, и чаю накушается всласть». Да не просто чаю, уточняет Кокорев, а с чем-либо посущественнее – на-

пример, с ямайским ромом, который всегда при нём. Зачем ему дилижансы-нележансы?[50]

Дорожные встречи и разговоры смоленских дворян тоже имели одну, сугубо местную, особенность. Когда-то, после отвоевания Смоленщины от Польши в 1654 году, оставшаяся здесь присягнувшая царю шляхта старалась заключать браки только между семьями своего круга и происхождения, так что в конечном счёте чуть не вся губерния оказалась переплетена родственными связями. Поэтому при случайной встрече в пути, на почтовой станции, разговор обычно сводился не просто к знакомству, но к выяснению возможных родственных уз. «Когда уроженцы Смоленской губернии встречались друг с другом, – вспоминала Е.Н. Водовозова (урождённая Цевловская, из дворян Поречья), – они немедленно задавались вопросом, не состоят ли они в родстве между собою. В конце концов обыкновенно выходило так, что они действительно оказывались хотя и отдалёнными, но всё же родственниками.

– Позвольте, – говорил кто-нибудь из них, – кем же мы-то с вами друг другу приходимся? Не знаете ли Вы Анну Петровну Скарятину, двоюродную тётку моей жены?

– Боже мой! – отвечал ему другой с радостным волнением, – действительно мы с вами родня! Скарятина – троюродная сестра моего двоюродного племянника»[51].

Так, вспоминает Водовозова, в 1828 году на почтовой станции решила судьба её родителей – матери и отца: юной выпускницей Института благородных девиц они с отцом возвращались домой, в Поречье, и на одной из станций разговорились с проезжим офицером. Как обычно, нашлись общие знакомые, дальняя родня, соседи, а спустя некоторое время по приезде домой состоялась свадьба. Судьбу решила Дорога, которая в те годы для смолян была чуть ли не гостиной или клубом – местом встреч и знакомств. Дорога – это не просто маршрут, это – событие!

Конечно, если нет собственного приличного экипажа или жалко своих лошадей (дорога до Москвы не близкая), тогда забот и тревог много больше: выписывай подорожную грамоту, называй маршрут, говори, куда и зачем едешь – «по своей надобности», «по казённой надобности», ругайся тогда на станциях с лукавыми зрителями,

у которых, если ты не генерал, не тайный советник, не фельдъегерь какой-нибудь, почти никогда не получишь сразу сменных лошадей – все, мол, в разгоне. Сиди тогда, томись в доме смотрителя, жди своей очереди, гоняй чай из вечно кипящего самовара. Это будет уже совсем другая езда – езда «на почтовых». Бывает – и заночуешь, особливо если «по собственной надобности». Злость разбирает – например, на тех же фельдъегерей, для которых никогда ни в чём отказа нет, из-под носа лучшие тройки выхватывают. Ведь какие они офицеры? Жандармы, а туда же: гонор выше меры, мундир с красным воротником и золочёными пуговицами, аксельбанты по плечам, шляпы с султаном, ботфорты со шпорами! Сразу видать, что выдумал это сословие не кто-нибудь, а ненавистный всем настоящим «полевым офицерам», помешанный на солдатчине и быстрой езде Павел I.

Вот мчится кибитка – и всё перед ней
Шарахнулось в сторону: пушки, лафеты,
Пехота и полк кирасир-усачей,
Начальство свои повернуло кареты...
Кибитка несётся. Жандарм кулаком
Дубасит возницу...

Сразу видно, что и автор этих строк, много поездивший по России поэт Адам Мицкевич, тоже фельдъегерей терпеть не мог. Впрочем, они чаще скакали по петербургским трактам, на Старом смоленском значительно реже.

Да, поездка «на почтовых» была не сахар, после этого и «нележанс» может раем показаться.

Конечно, публика посolidнее, господа купцы, которые побогаче и везут с собою большой багаж или товары, те позволяли себе ездить «на вольных», то есть не на государственных, а на частных тройках. Для этого шли в ближайшую ямскую слободу, нанимали там за хорошую плату надёжных ямщиков-перевозчиков, условились о сроках и перегонах и путешествовали в своё удовольствие. Зато и драли с них ямщики, не будь дураками, мало не покажется, до полтины за версту и за лошадь. Зато и дело своё «вольные» хорошо знали, да и лошади у них получше, не чета почтовым.

Таково было положение дел на смоленской дороге николаевского времени. Главным препятствием для перемен была в это время злосчастная Дорога, а также очевидная нераспорядительность местной власти. Губернаторы десятых-двадцатых годов, К.И. Аш и Я.С. Храповицкий, – люди явно инертные и, по ряду признаков, не слишком-то чистоплотные, крайне неумело распорядились выделенными на послевоенное восстановление средствами. Смоленск и его историческая Дорога приходили в упадок и запустение. Губерния никак не могла вернуться в нормальное состояние после катастрофы 1812 года. Из «дорожных» инициатив этих лет можно отметить разве что распоряжение Ясона Храповицкого замостить некоторые городские улицы и тротуары камнем и кирпичом – распоряжение более чем спорное, поскольку, в погоне за дешевизной, материал брали из ветшающей крепостной стены, вместо того чтобы ремонтировать и сохранять ей для потомства как великое сооружение отечественного оборонительного зодчества. Даже простые люди понимали, что дальше так жить нельзя. Некий местный анонимный стихотворец николаевских лет язвительно характеризовал двадцатые годы, десятилетие Храповицкого, как период полного застоя и всеобщей апатии:

Тогда пред нами сонный дух
Ясона тучного носился:
Почти никто не шевелился,
Всё спало: ум, и взор, и слух.

Сонное «царствование» Храповицкого закончилось в 1829 году, когда на посту губернатора его сменил человек со стороны и вообще администратор совершенно иного склада – Н.И. Хмельницкий. Можно даже сказать, что это – самая интересная, самая нестандартная и противоречивая личность в длиннейшем ряду воевод, наместников, губернаторов, первых секретарей, которые в разное время руководили Смоленской областью. С ним связано и самое громкое, скандальное «дело» во многовековой истории Смоленской дороги.

Прямой потомок знаменитого гетмана Богдана Хмельницкого, с именем которого связано присоединение Украины к России, Нико-

лай Иванович до своего назначения в Смоленск был уже, судя по формулярному листу, весьма опытным чиновником: после участия в заграничной войне с Наполеоном работал в министерствах юстиции и внутренних дел и несколько лет руководил канцелярией петербургского генерал-губернатора графа Милорадовича, который ценил его и как администратора, и как человека.

После гибели Милорадовича на Сенатской площади от пули декабриста Каховского, оказавшись на некоторое время не у дел, Хмельницкий попросил у нового царя назначения губернатором в какую-нибудь великорусскую область. Так он оказался в Смоленске, куда прибыл уже в высоком чине тайного советника, то есть своего рода гражданского генерала. Всё, казалось бы, складывалось как нельзя лучше, у Николая Ивановича было всё для успешного исполнения новой должности: желание, добрые намерения, доверие императора. Дело осложнялось разве что одним необычным обстоятельством: помимо чиновничьего опыта, он был ещё известным, популярным, несомненно талантливым поэтом, да ещё в несерьёзном жанре комедии и водевиля. Его лёгкий характер, иронический, даже игривый склад ума, образованность, начитанность – всё это как-то не вязалось со стандартным образом николаевского администратора. В совершенстве зная французский и немецкий языки, он был своим человеком скорее в светском кругу и в художественном мире. И как писатель он действительно оставил пусть неглубокий, но несомненный след в истории стиха и театра. Начиная с 1817 года и до отъезда в Смоленск им было написано около двадцати комедий в стихах, многие из которых с успехом шли на сцене и были любимы публикой (чаще всего это было свободное переложение французских пьес). Самые популярные из них – «Говорун», «Шалости влюблённых», «Новый Парис», «Воздушные замки», «Бабушкины попугаи» и другие. Их свободный, разговорный, остроумный стиль очень нравился Пушкину, который в одном из писем к Хмельницкому даже назвал его «любимым своим поэтом». На поприще комедиографии Хмельницкий сотрудничал также с Грибоедовым и Шаховским. Похоже, что литературу он вообще считал главным или, по крайней мере, любимым своим делом. Однако, став губернатором, Хмельницкий оставил её,

не написал ни одной новой пьесы. Одно это показывает, насколько серьёзно отнёсся поэт к новой должности [52].

Восемь с половиною лет Хмельницкий возглавлял смоленскую администрацию, и это были далеко не худшие для губернии годы. Жители сразу же почувствовали, что повеяло новым, свежим ветром. Смоленск проснулся и пришёл в движение. Как писал в тех же своих шуточных стихах уже цитированный аноним,

И вдруг – о чудо! – треск и гром
По стогнам града раздаётся:
Один сосновый строит дом,
Другой вознест палаты рвётся.
Тот строит лавку, тот завод,
Тот кров свой старенький ломает,
А тот – на стройку весь доход
С казённой суммы убивает.

В этом доморощенном опусе – всё правда: от новых домов и заводов до растраты казённых денег. В Смоленске тридцатых годов действительно шло бурное строительство, город менялся на глазах – причём, явно к лучшему. Всего за время Хмельницкого в губернском центре прибавилось тридцать два каменных и двести сорок шесть деревянных домов, но дело не только в этом. Смело можно сказать, что новый губернатор сделал для Смоленщины намного больше, чем Казимир Аш и Ясон Храповицкий за долгих двадцать лет их правления, и царь, Петербург, казна, чувствуя подъём, поначалу с готовностью шли навстречу: выделяли просимые губернатором средства, списывали накопившиеся крупные задолженности и недоимки, давали дополнительные средства на содержание полиции и гарнизона.

Назовём лишь самые крупные из начинаний и достижений Хмельницкого. В городе появился свой кирпичный завод. На Покровской горе построили один из лучших в провинции воинских госпиталей. Продолжалось мощение и благоустройство городских улиц. Всех въезжавших в Смоленск крестьян обложили своего рода

«каменным налогом»: с каждой телеги по булыжнику. К сожалению, кирпичи и камни продолжали брать также и из крепостной стены. Именно тогда главная улица, поднимавшаяся от Днепровских ворот к центру города (Молоховская, ныне Большая Советская), приобрела современный вид: её не только вымостили, но и выпрямили, почти на три метра срыли Соборную гору (на трассе улицы), а землёй засыпали пересекавший улицу Резницкий овраг (у Троицкого монастыря) – раньше через него был перекинут небольшой деревянный мост. В конце улицы, на Молоховской воротной башне, по инициативе губернатора и по плану самого Николая I был возведён новый, Благовещенский храм, как это много раньше уже было сделано над Днепровскими воротами (что, между прочим, не смягчило в отношении Хмельницкого местное духовенство, которое упрекало губернатора за терпимость к раскольникам).

В деятельности нового начальника губернии, при желании, можно подметить (что тоже было не по душе консерваторам) просветительские и даже эстетические наклонности. В 1830 году была открыта школа для детей бедных чиновников («канцелярских служителей»). В 1833 году в Смоленске прошла первая в России губернская выставка мануфактурных и ремесленных изделий – с приглашением и других областей. С 1837 года начала выходить первая на Смоленщине газета «Губернские ведомости». По инициативе Николая Ивановича составлены были карта земель и статистическое описание двенадцати уездов. А ещё ранее, в самом начале работы, в 1831 году, опять-таки по почину губернатора и при его деятельном участии в городе открылась одна из первых в стране публичных провинциальных библиотек. Как крестьяне облагались «булыжным налогом», так теперь образованное общество было обложено «книжной данью». Мало этого, Хмельницкий едва не делал того же с корифеями тогдашней отечественной словесности, с популярными писателями, многих из которых знал лично. Письма с просьбой о присылке книг пошли от смоленского губернатора к Жуковскому, Пушкину, Полевому, Погодину, Гнедичу, Крылову, Булгарину, Хвостову и другим. Результаты (кроме ответа Пушкина), к сожалению, нам не известны.

Похоже на то, что в 1829 году, при первом знакомстве и осмотре города, Смоленск не очень приглянулся его новому губернатору, и,

видимо, он был прав. Город ещё не оправился от разгрома 1812 года и был явно запущен. Поэтому во все годы своего правления Хмельницкий старался не только его благоустроить, но и облагородить, окультивировать. При нём совершенно преобразился центр города, который не менялся с екатерининского времени, с 1780 года, и являл собою скучную квадратную площадь, на которой производились гарнизонные разводы и вечно муштровали солдат-«инвалидов» («плац – парадное место»). Душа поэта не выдержала такой аракчеевщины и такого скучного вида из окон губернаторского дома. Мобилизовав местный бомонд и сам возглавив отряд губернских дам, Хмельницкий высаживает на площади деревья и разбивает цветники. Личный пример подействовал – Смоленск зашевелился. Дамы вообще, кажется, больше других сочувствовали начинаниям поэта-губернатора, тем более что он всё ещё был холост. Злые языки (а их с каждым годом становилось всё больше) вообще со временем назовут Смоленск времени Хмельницкого «бабьим царством».

Так в самом центре города зародился тот известный ныне всем смолянам небольшой красивый парк, который называется Блонье и который до сих пор остаётся любимым местом вечернего отдыха жителей и местной достопримечательностью – наряду с крепостной стеной и Успенским собором.

Всё было хорошо. И смоляне (хотя, разумеется, не все), и сам царь Николай были, в общем, довольны поэтом-губернатором. Его награждали орденами (Святой Анны, святого Станислава), посетивший город император даровал драгоценный перстень – явный знак одобрения и благосклонности. И быть бы милейшему Николаю Ивановичу почётным гражданином древнего города (а я бы ему и памятник на Блонье поставил), и заседать бы ему на старости лет в Сенате, если бы не эта Старая, колдовская, каверзная, искоженная-изъезженная тысячными армиями, разбойничья и в конце избитая Смоленская Дорога к Москве.

Уже одно то, что Хмельницкий обратил, наконец, внимание на проблему дорог (не только Московской), характеризовало его как современно мыслящего администратора, хорошо понимающего значение коммуникаций для развития и губернии, и государства. И Николай I, похоже, понял и одобрил его намерения и планы.

Царь вообще был благосклонен и к Хмельницкому, и к городу-воину. Даже когда-то, ещё великим князем, сказал, что если бы пришлось выбирать службу, то он предпочёл бы должность именно смоленского генерал-губернатора. Да и проблема лучшей связи Москвы и Смоленска давно назрела, стояла на очереди. Были и привходящие, дополнительные стимулы. Губерния пережила неурожаи, эпидемию холеры, население бедствовало, нуждалось в заработках, в рабочих местах, как говорят сегодня. Их могло бы дать шоссирование Старой дороги: земляные работы, добыча и подвоз песка, гравия, их укладка, валка леса, обновление мостов и другое. Да и общественный транспорт, ветку дилижансов давно следовало запустить на запад. Можно сказать, что совпали наконец интересы губернии и центра. Правда, поначалу министерство предлагало изменить линию и за Дорогобужем повести Дорогу на Медынь и Малоярославец, однако Хмельницкому удалось отстоять и сохранить исторический маршрут через Вязьму, Гжатск, Можайск. После обычных в таких случаях споров с министерствами относительно размеров финансирования, кредит для губернии был, наконец, открыт, и осенью 1836 года Николай I дал согласие на начало работ. Всего предполагалось где реставрировать, отремонтировать, где-то прорезать заново около двухсот пятидесяти вёрст пути. Хмельницкий был доволен – Дорога в случае успеха (а сомнений в этом не было) могла стать главным его достижением на посту смоленского губернатора. Перспектива была самая радужная. Наконец-то будет решена многовековая проблема.

Общее руководство строительными работами поручено было подполковнику корпуса инженеров путей сообщения Иванебаху, который, видимо, пользовался полным доверием Хмельницкого как специалист и человек. У Иванебаха в Смоленске была большая и недостаточно обеспеченная семья, что тоже вызывало сочувствие к нему со стороны гуманного губернатора. А не мешало бы доверчивому Николаю Ивановичу, как нам это представляется сегодня, получше, повнимательнее присмотреться и к этому человеку, и к его родственникам. Скажем, дед подполковника, в прошлом крупный петербургский маклер, был в своё время уличён в финансовых махинациях, как аферист, отбыл ссылку в Сибирь и

теперь, вернувшись из этих, весьма отдалённых мест, доживал свой незадачливый век с одной из дочерей в Смоленске. Разумеется, сын за отца, тем паче внук за деда не отвечают, однако есть ведь на эту тему и другого рода народная мудрость: яблоко от яблони недалеко падает[53]. Более внимательно, судя по всему, следовало отнестись и к непосредственным производителям работ – подрядчикам-купцам Зуеву и Пестрикову.

Поэт-губернатор вообще, как нам представляется, часто думал о людях лучше, чем они того заслуживали, и был не слишком осторожен с теми, кто ему не совсем по душе, мог, по привычке юмориста, колко съязвить, пошутить, высмеять кого-нибудь из местных «Скотининых» и «Простаковых». Такова была, например, история с помещицей Рославльского уезда Бородуличевой, которая приехала в Смоленск с жалобой на своих крепостных крестьян. Хмельницкий не принял рославльскую Салтычиху, сославшись на воскресенье – неприёмный, нерабочий день. Оскорбившаяся помещица после этого кричала на всех перекрёстках, жаловалась на губернатора кому и где только могла, в том числе – письменно – и самому Хмельницкому. Неуважение к дворянству! Потачки бунтовщикам! Караул! Хмельницкий ответил Бородуличевой (письменно) в своей манере: формально вежливо, по сути иронически, а жалобы её вообще нашёл весьма «забавными».

Так наживал он себе врагов, подчас влиятельных. На него писала жалобы не только Бородуличева. С самого начала не заладидись отношения с предводителем губернского дворянства А.Н. Аничковым, с главой местного жандармского корпуса подполковником Ребиндером. Много было анонимных доносов и жалоб генерал-губернатору князю Н.Н. Хованскому. Поэт явно задевал интересы каких-то местных кланов и ведомств, кому-то сознательно или нечаянно наступал на мозоли, а кому-то, наоборот, чересчур доверялся. Человек скорее добродушный, эмоциональный, он не был прагматиком и не считался с закулисными интригами. Стоял выше этого.

Реставрация Старой дороги, дело сложное и, как говорят, «материалоёмкое», дала его противникам сильнейший козырь.

Начавшись на исходе 1836 года, работы по шоссированию подвигались медленно и становились всё дороже. Этому способ-

ствовали частые изменения трассы, сдвиги и переносы участков, иногда уже почти готовых – якобы, ради выравнивания и «спрямления». Возникали добавочные работы, сверхплановые траты, это, в свою очередь, осложняло контроль за расходами, что было на руку Иванебаху и его подрядчикам. К тому же, уже в самом начале, на выходе Дороги из Смоленска, её уже в процессе работы решено было отодвинуть подальше от Днепра и провести через Гедеоновку, Сеньково, Кардымово. Объяснение этому топографическому манёвру давалось чуть ли не военно-стратегическое, со ссылкой на опыт 1812 года. Тогда, во время отступления русской армии, она подверглась здесь артиллерийскому обстрелу с левого берега Днепра и пушечные ядра достигали Дороги. Следовательно, надо обезопасить от такой беды нынешних и будущих воинов. Считается, что эта «мудрая» мысль, резко увеличившая расходы на строительство, принадлежала не Хмельницкому, тем более не Иванебаху (не их компетенция), а самому начальнику путей сообщения генералу К.Ф. Толю, который в августе 1812 года был квартирмейстером Первой армии и помнил обстрел. Но кто бы ни был автором идеи, он явно упустил из виду, что военное дело не стоит на месте и что ружья и пушки имеют обыкновение стрелять всё дальше и точнее. Да и как-то это совсем «непатриотично» – заранее допускать будущего противника до Смоленска. А впрочем, деньги-то у стратегов не свои – казённые.

Непонятные сдвиги Дороги, прекращение только что начатых работ на некоторых участках тут же становилось предметом новых доносов на губернатора со стороны его бдительных противников. «При таких распоряжениях, – писал, например, предводитель Аничков, – кроме напрасной потери во времени, напрасно издержится и капитал» [54].

Что верно, то верно. Похоже, и Хмельницкий это начинал понимать. Дорога всё дорожала, дошло до пятидесяти рублей за кубометр камней. Стремясь удешевить строительство, он разрешает подрядчикам использовать не щебень самые ветхие места крепостной стены и остатки фундамента старинного храма на Смядыни, чего поэту до сих пор не могут простить поклонники древности и краеведы.

Но и стена уже не спасает, материалов не хватает, каждая верста съедает до тридцати пяти тысяч рублей – почти вдвое против установленной нормы. Деньги тают как весенний снег, а сделано немного. К лету 1837 года ввели в строй всего сорок вёрст – еле-еле дотянули до Соловьёва перевоза. А впереди ещё знаменитые дорогобужские грязи. Ни на какой дороге в европейской части России такого раньше не было. Доложили императору. «Они там что, золотыми слитками, что ли, мостят свою дорогу?» – якобы ужаснулся Николай. Назначаются проверочные комиссии – сначала местная, генерал-губернаторская, с участием недовольных Хмельницким дворян, а потом и центральная, из Петербурга. И комиссии, и весенний паводок 1838 года обнаруживают явные просчёты в работе Иванебаха, в их качестве: земляные и песчаные насыпи плохо утрамбованы, рыхлы, положенный на них слой щебня слишком тонок, в результате чего весной новая дорога, что называется, сама «поехала, поползла, поплыла», все строительные уловки и хитрости стали явны. Запахло финансовыми махинациями и, хуже того, злоупотреблением доверием царя, который до того был так милостив, благорасположен. Центральными персонажами «дела Смоленской дороги», само собою, становятся Иванебах, его помощник Рачинский и подрядчики, особенно купец Пестриков, уличённый, помимо прочего, в неправильном расчёте рабочих, крестьян.

А куда смотрел губернатор, который так убеждал, так добивался обновления Дороги? Он отвечает за всё, что происходит в пределах его территории.

В поисках выхода Николай Иванович обращается за сочувствием и помощью к дворянскому сообществу – в смысле добровольных пожертвований на общее дело, на такую всем нужную приличную Дорогу к Москве и сам, как всегда и во всём, подаёт пример, вносит в дорожный бюджет две тысячи собственных денег (в Николай Иванович никогда не был очень богатым человеком). Наивный человек! Кто же это со своими кровными расстанется! Это не книжку подарить библиотеке или булыжник для Молоховской улицы подвезти. «Жертвовать можно только тем, что имеешь», – выражая общую позицию и прикидываясь нищим, отвечал за всех краснинский судья и недруг Хмельницкого, помещик Шестаков. Все сразу как-то обе-

днели. Визиты губернатора в Петербург, в министерства, за новыми ссудами тоже не дали результата – и там отношение к нему как-то вдруг переменялось – уловили раздражение Николая. Как говорил когда-то Дидро, в таких государствах ходит лишь один – все остальные имитируют его ходьбу, принимают позы. Мало того, Хмельницкому спешат припомнить и те просчёты и траты, которых прежде вроде как и не было, на которые, мол, смотрели снисходительно, сквозь пальцы. Припомнили, например, двести тысяч, истраченных на реставрацию крепостной башни Стрелка в 1832 году, анекдотические поиски пресловутого «клада Наполеона» в Семлёвском озере (под руководством того же Иванебаха – об этом мы поговорим в другом месте) и ещё многое. Охладел царь – отвернулись министры и чиновники. Пришла беда – отворяй ворота.

В конце концов Хмельницкий (видимо, на время действия «высочайше утверждённой комиссии по открытию злоупотреблений при производстве работ» на Смоленском шоссе) был перемещён из Смоленска в Архангельск на ту же должность. Выводы комиссии и приговор Николая I были суровыми. Иванебаха, признанного главным растратчиком и казнокрадом, а также Рачинского и Пестрикова в качестве «подельников», отправили в казематы Петропавловской крепости. Лишённый всех званий и чинов Иванебах вскоре не выдержал и скончался. Считается, между прочим, что именно в связи с делом Старой Смоленской дороги в разговоре с сыном Александром Николай I сделал известный горький вывод о своих подданных, о своём царстве: «Похоже на то, друг мой Саша, что во всей России одни только мы с тобой не ворует».

«Дело Смоленской дроги» получило в своё время большой резонанс. Как без околичностей выразился по этому поводу в мемуарах никогда не бывавший в Смоленске Н.И. Греч, «Иванебах самым ужасным образом обворовал Смоленское шоссе»[55]. В таких обстоятельствах, несмотря на отсутствие прямых улик, не мог не оказаться на подозрении и сам Н.И. Хмельницкий. Поэтому он вскоре был отозван из Архангельска и по распоряжению царя тоже отправлен в Петропавловскую крепость, где, впрочем, содержался на особом, «соответствующем его чину положению», то есть в отдельной комнате, с разрешением свиданий.

Подробности поразившей смолян «дорожной истории» до сих пор не вполне ясны – прежде всего относительно Хмельницкого. Николай Иванович, так много сделавший для смолян и Смоленска, похоже на то, стал жертвой своего благодушия, доброты и доверчивости, хотя определённое легкомыслие и даже халатность, как ни крути, тоже хорошо просматриваются. Ох, не надо бы поэтам, да ещё юмористам-водевилистам, ходить во власть! Не дело поэтов дробить камни и мостить тракты. Как говорит по этому поводу один из старых биографов Николая Ивановича, «проделки махинаторов наложили тёмное пятно на одного из лучших и честнейших администраторов, какие когда-нибудь бывали в нашей глухой провинции» [56]. Настоящим памятником Николаю Ивановичу является ныне не покинутая и забытая Дорога, а красивый маленький парк в центре Смоленска – его поэтическое Блонье.

В конце концов гнев Николая I смягчился – Хмельницкий был помилован, однако на волю он вышел уже другим, рано состарившимся, сломленным человеком. В крепости он почти ослеп. Призвавший его для последнего разговора царь, якобы, даже не узнал бывшего своего губернатора:

– Ты ли это, Хмельницкий?

Вскоре после освобождения Николай Иванович отправился для лечения за границу – оно не помогло. 8 сентября 1845 года Хмельницкий умер и был погребён в Петербурге, на Смоленском кладбище.

Старая Смоленская дорога, которая так переломила его судьбу, похоже, до конца дней, как наваждение, как навязчивая проблема, не уходила из памяти Хмельницкого. За границей, где только можно, он неизменно интересовался состоянием дорог и их стоимостью. Почему у нас, в России, всё намного дороже? В Вене его, например, поразили гранитные мостовые. «Каждый такой камень, – прикидывал бывший «поэт на воеводстве», – стоит около цванцигера (20 крейцеров), каждая сажень около ста рублей. Наши же торговые мостовые вдвое дороже венских и вчетверо дороже паркета», – и тому подобное. Похоже, что теперь, где бы он ни находился, Хмельницкий видел только дороги и судорожно рассчитывал их стоимость [57].

В далёкой исторической перспективе от шоссирования по методу подполковника Иванебаха пострадали не только люди, но прежде всего сама Старая дорога, её, по слову Греча, тоже «обокрали». Её не удалось «помолодеть», по ней так и не пошли дилижансы. Древняя Смоленка стала пугалом для новых строителей. Всего сорок вёрст – и такой грандиозный скандал, такие последствия! А ведь эти вёрсты в топографическом смысле, в смысле рельефа, естественных условий – чуть ли не самое удобное, малозатратное. Что было бы дальше, за Соловьёвом, у впадения в Днепр Осьмы! Поэтому на призывы правительства продолжать работы никто не откликнулся, дураков не нашлось: проклятое место! Похоже, души погибших на Дороге несчастных солдат: французов, русских, поляков, немцев, литовцев... – не хотят, чтобы люди тревожили их останки. Больше того, в следующем, 1839 году остановились, заглохли дорожные работы даже на рославльском направлении, тоже, между прочим, начатые при Хмельницком. Инициативный был человек!

Что было делать?

В 1847 году, принимая представителей смоленского дворянства по вопросу о крепостном праве, Николай I заверил их в том, что не забыл их нужды в «московском шоссе» и понимает его важность, однако снова ничего не было сделано. Похоже, даже у самого императора возникла некая идиосинкразия на эту Дорогу. Во всяком случае, когда в конце его царствования решено было шоссировать все исходящие из Москвы важнейшие тракты, Старой Смоленской предпочли другую западную линию – Старую серпуховскую: через Подольск, Малоярославец, Медянь, Юхнов, Екимовичи, Рославль и далее через Белоруссию и Брест в Польшу, к Варшаве (с ответвлениями в российской части на Калугу и Киев). Новое, более благоустроенное Варшавское шоссе перенимает у Старой Смоленской дороги роль главного западного тракта и некоторым образом отправляет её в отставку, на заслуженный, как говорится, отдых.

Здесь нам хочется сделать небольшое отступление от темы, вернее – от избранного нами маршрута. Дело в том, что строительство Варшавского тракта, успешно оконченное в 1851 году, возглавлял смоленский дворянин, богатый и очень предприимчивый человек,

Александр Александрович Вонлярлярский (1802-1861). Можно сказать, что дорожное строительство вообще было главным делом его жизни. На этом поприще Лярский (как принято было произносить его длинную фамилию в обиходе и как именовал его сам Николай I) столкнулся со всесильным тогдашним «главноуправляющим путями сообщения и казёнными домами», то есть министром П.А. Клейнмихелем, который предпочитал иностранных концессионеров и вообще не терпел никаких соперников для себя и своего ведомства. И, разумеется, не желал делиться доходами. Когда в 1851 году Варшавское шоссе было введено в эксплуатацию, царь самолично проехался по нему, испытал его, остался очень доволен и на одной из станций, когда ему представили Вонлярлярского, выказал к нему «необыкновенную благосклонность»[58]. Вскоре император, уже в Петербурге, снова призвал к себе Лярского, произвёл его из отставного поручика стразы в статские советники и назначил его своим чиновником по особым поручениям. Николай, не забывший, судя по всему, историю со Старой смолянкой, особо отметил «примерно превосходное и СОВЕСТНОЕ исполнение работ» при строительстве Варшавского шоссе.

Однако же был один человек – и очень влиятельный! – который был недоволен успехом Лярского, для которого он был как бельмо на глазу: граф Клейнмихель – главный авторитет и монополист в деле дорожного строительства в России, министр путей сообщения. Клейнмихель не забыл, что Лярский когда-то отказался стать его чиновником, подчинённым и предпочёл частное предпринимательство, к которому у него было несомненное призвание. Поэтому успех «Лярского» и его Варшавского шоссе министр воспринял почти как личную обиду. По мнению А.А. Вонлярлярского, Клейнмихель просто возненавидел его и при малейшей возможности начал ставить палки в колёса, строить всяческие подвохи и каверзы. Последней каплей в этом смысле стал следующий «дорожный» успех Лярского – на этот раз на его родине Смоленщине. После этого, уверяет Лярский, «озлобление Клейнмихеля дошло до крайности».

Ещё до окончания Варшавской дороги у Лярского возникла мысль связать её хорошей веткой со Смоленском и – далее – с Витебском (тем более что такие работы начались уже раньше, при

злополучном Хмельницком). Но при этом на стол императору легло сразу два проекта: министерский и Вонлярлярского. Снова, как говорится, возник «конфликт интересов». Однако на этот раз с самого начала все преимущества, все карты на руках были у Клейнмихеля, который сам представлял и объяснял Николаю проект своего ведомства. Министр не сомневался в успехе, но неожиданно... проиграл. Если верить рассказам, случай вышел совершенно анекдотический.

Рассматривая разложенный перед ним цветной план местности и линию будущей дороги, царь удивился: дорога трижды пересекала Днепр – зачем столько мостов? Ведь это очень дорого! Министр растерялся – и правда, явная нелепость! – и не сумел объяснить «мосты». Клейнмихель вернулся в министерство в бешенстве и чуть ли не с порога набросился на авторов своего проекта: зачем им столько мостов?! Составители карты ничего не понимают: какие такие мосты? Оказалось, что царь, не различавший некоторых цветов, счёл мостами пересечения с другими большими дорогами, а докладчик этого не понял. «Как же я теперь всё это доложу государю?! – неистовствовал Клейнмихель. И в самом деле, нельзя же указывать царю на его физический недостаток, а с другой стороны, как сознаться в своей некомпетентности?[59]

Николай I утвердил проект Вонлярлярского. Шоссирование шло пять лет – 1 января 1856 года почтовое сообщение между Смоленском и Витебском было открыто. Кстати, дорога прошла рядом с именем Александра Александровича – Вонляровом, в двадцати четырёх километрах от Смоленска. Впрочем, сам он больше жил в Петербурге, в собственном доме на Большой Морской.

Когда сегодня задним числом оглядываешься на Смоленщину времени Николая I, начинаешь сожалеть, что Н.И. Хмельницкий и А.А. Вонлярлярский то ли не знали друг друга, то ли слегка разминулись во времени. Если бы за обновление, «омоложение» Старой Смоленской дороги взялся не Иванебах, в такой человек, как Вонлярлярский, дело, несомненно, приняло бы иной оборот. И другими были бы судьбы как Хмельницкого, так и самой Дороги. Теперь же ей не оставалось ничего, кроме старческих воспоминаний о великих событиях её прошлого.

Дорожка, дорожка, куда ты ведёшь?
Без званья ли ты иль со званьем сльвёшь?
Идёшь, колесишь ты, не зная разбору,
По рвам и ухабам, чрез реку и гору.
Немного ты места себе отняла,
Простором тележным легла, где могла,
Тебя не ровняли топор и лопата,
Мягка ты копыту и пылью богата.

К. Аксаков. Из поэмы «Бродяга»

КОНИ АПОКАЛИПСИСА

Задуманная Хмельницким реставрация Старой дороги, которая в случае успеха сохранила бы за нею значение главного западного тракта, не удалась, и в результате 1837 год стал для неё своего рода «точкой невозврата». Через полтора десятилетия основная её функция (связь с Западной Европой) перешла к новому, более благоустроенному и современному Варшавскому шоссе, которое пересекало губернию много южнее, через Рославль, и оставляло Смоленск далеко в стороне. Там пошли казённые дилижансы. Так что Иванебах и компания «обокрали» исторический тракт не только в финансовом смысле – они лишили Дорогу будущего. Можно сказать, что Старая смолянка стала ещё одной жертвой пресловутого отечественного казнокрадства, а вместе с нею на некоторое время пострадала и вся губерния, потерявшая значительную долю транзита. Момент для «омоложения» и воскрешения к новой жизни был безнадежно упущен. Однако для губернии, для самих смолян Старая дорога оставалась всё-таки главным Московским трактом. Но – недолго.

Новый, ещё более сильный удар по значению и престижу древней коммуникации, удар, от которого ей уже не дано было оправиться по-настоящему, был нанесён научно-техническим прогрессом. Мы имеем в виду прежде всего начавшееся во всём мире и дошедшее с некоторым запозданием до России и до Смоленщины железнодорожное строительство. Чугунные рельсовые пути ложатся рядом с мягкими грунтовыми дорогами, живых лошадей вытесняют железные кони Апокалипсиса, как это представлялось многим людям старших поколений, а разудалых ямщиков сменяют скучные кондукторы. При этом многие российские дороги лишаются и без того скудной государственной поддержки, а с 1860-х годов вообще передаются в ведение земских органов, у которых ещё меньше средств и возможностей. Снова, как в старину, всё сводится к латанию дыр на отдельных участках и переборке подгнивших брёвен на шатких мостках. Какое уж там «шоссирование»! При этом заботились прежде всего о тех участках, которые служили как подъездные пути к железнодорожным станциям, остальные poste-

пенно глохли, зарастали, снова становились просёлками. На них преобладает движение местного характера.

Именно по этим причинам во второй половине XIX века Смоленская дорога к Москве начинает по-настоящему стариться, уже не в историческом, временном, а в естественном смысле этого слова. Нет прежних спроса, востребованности и хотя бы относительной заботы. По человеческим понятиям, Старая смолянка дорабатывает, доживает свой долгий век или даже переходит на пенсионное положение. А что такое пенсия в России, хорошо известно. Первым из поэтов отозвался на новую ситуацию и посочувствовал «осиротелому шоссе» наш земляк Фёдор Глинка в стихотворении 1849 года «Две дороги»:

Где-где по ней проходит пеший –
А там и свищет и рычит
Заклёпанный железный леший
И без коней обоз бежит.

И то ли ещё будет, – пророчески фантазировал Глинка. Придёт время, и человек вообще покинет зелёные пути, оторвётся от земли и поплывёт на неслыханных воздушных судах по безграничным небесным просторам. Другой вопрос – чем это для человечества в конце концов кончится.

А люди? – Люди станут боги,
Или их громом расшибёт.

Вряд ли поэт всё же догадывался, как быстро сбудется его пророчество и насчёт богов, и насчёт грома небесного – нынешних страшных железнодорожных, автомобильных и авиакатастроф.

Новый, железнодорожный транспорт развивался в России неспешно и вызывал противоречивые толки. Первый рельсовый путь в 1837 году связал Петербург с Царским Селом. Сегодня мы

бы назвали его дачным маршрутом, причём привилегированной, избранной публики. Самое же большое достижение первой половины столетия – Николаевская железная дорога, соединившая Москву и Петербург. Она строилась почти десять лет, потребовала много средств и человеческих жертв и была открыта в 1851 году. Это действительно было немалым достижением – самая протяжённая в мире на тот момент коммуникация такого типа. Гордость царя Николая I, у которого так мало было поводов, чтобы радоваться и гордиться. Руководил её строительством всё тот же П.А. Клейнмихель (с 1842 по 1845 годы), который делал ставку на иностранных специалистов, несмотря на их неумеренные аппетиты и невыгодные условия, и не подпускал к дорожному делу отечественных предпринимателей. При строительстве николаевской дороги его главным советником был майор американской армии Дж. Уистлер (отец известного художника второй половины XIX века). Похоже всё-таки, что граф и генерал Клейнмихель, несмотря на авторитет и репутацию, на самом деле был скорее тормозом, нежели двигателем дорожного прогресса. К такому выводу нас подводит ещё одно столкновение между Клейнмихелем как министром путей сообщения и уже знакомым нам нашим энергичным земляком А.А. Вонлярларским (Лярским).

В 1847 году неуёмный Лярский подал на имя царя просьбу и проект строительства ещё одной железной дороги – между Москвой и Нижним Новгородом. Экономически это было очень востребованное направление. Как уверял Лярский в письме барону Ливену, им двигали при этом не столько соображения выгоды (очень долгосрочной), сколько патриотическое чувство – «хотелось устроить хоть одну железную дорогу в центре государства собственными русскими средствами, показать пример для устройства других дорог в отечестве и доказать на деле, что умеем строить железные дороги скоро, хорошо и дёшево»[60] (дешевле, чем наёмники и подрядчики Клейнмихеля). Созданное Лярским акционерное общество уже провело необходимые предварительные изыскания, замеры и расчёты, составило чертежи и планы. Николаю I его инициатива тоже пришлась по душе, он готов был разрешить работы. Однако как только документы попали для изучения

в ведомство ревнивого Клейнмихеля, начались всяческие мелкие придирки, а от Лярского потребовали залог в миллион рублей. Министром явно руководили не самые благородные чувства. Ведь в случае постройки нижегородской магистрали на тех условиях, которые предлагал Лярский, сразу стали бы очевидны медлительность и сверхзатратность сооружения его Николаевской дороги. Поэтому в конце концов нижегородское направление тоже отдали иностранцам, хотя в возмещение затрат они требовали концессии на сто лет вперёд, а то время как обществу Лярского достаточно было пятидесяти. «Обошли меня министр и иностранцы, – жаловался Лярский, – лбом стену не прошибёшь» [61].

По-настоящему железнодорожное строительство, даже некоторый бум в этой сфере, началось во второй половине XIX века, уже после отставки Клейнмихеля. Обе столицы связывают себя в это время «железными узами» с ближайшими губернскими городами, в том числе со Смоленском, что было совершенной необходимостью ввиду бедственного состояния Старой грунтовой дороги. В 1868 году построен участок Смоленск-Рославль, в 1869-ом он становится частью Орловско-Витебской (позднее Риги-Орловской) дороги. И, наконец, в 1870 году началось железнодорожное сообщение между Москвою и Смоленском. В 1871-ом это уже Московско-Брестская дорога. На скрещении оказывается Вязьма, что поднимает её значение как перевалочного пункта. В те годы по поводу открытия всё новых и новых «чугунок» в губернии то и дело проходили торжественные митинги сановников, на которых, по словам современника, «речи лились как шампанское и шампанское, как речи». И было, о чём говорить и чему радоваться, особенно смолянам с их вековой дорожной проблемой. Если пространственные расстояния оставались прежними, неизменными, то время путешествия сгущалось, сокращалось нередко в десятки раз. Смоленщина в этом смысле становилась прямо-таки Подмосковьем.

Начиная с этих лет, с 1870-х годов, будущее Старой грунтовой дороги на Москву, и без того-то проблематичное, становится совершенно беспросветным. Чугунка отбирает у грунтовок и пассажиров, и грузопотоки, и почтовую службу. Железный «огнедышащий конь» отбрасывает на обочину пугливую гоголевскую

«птицу-тройку», вместе с нею уходит в прошлое поэзия ямщиков и бубенчиков. Кондукторы не откровенничают, как ямщики, с седоками, не просят у них «на чай», «на водку», на «хлебушек» и не поют в ответ своих исповедальных песен. Похоже, последним памятным «дорожным» событием в духе «доброе старое время» на Смоленщине стал проезд царя Александра II в 1858 году, с целью обзора, как это делали когда-то Екатерина II и Павел I, некоторых западных и белорусских губерний. Стремительно несшаяся из Москвы кавалькада производила сильное впечатление. На каждом из шестнадцати перегонов царя и его свиту ожидало около сотни свежих, отборных лошадей. Если какая-то из них не выдерживала гонки и падала, её тут же заменяли свежей, платили владельцу, не скупясь, сорок три рубля и скакали дальше. Цари не любят дорожной расслабленности и философических размышлений – им всегда некогда, им не до лирики, не до пейзажей.

Железнодорожный транспорт – вторая после перехода с речных путей на грунтовые революция в средствах передвижения и связи. В отличие от первой, растянувшаяся на сотни лет, «пересадка с земли на железо» шла во много раз быстрее и психологически труднее, болезненнее, а от населения, особенно от российского крестьянства, крепостного и пореформенного, потребовала великих усилий и жертв, много больших, чем прежние дорожные повинности, чем пресловутые «тёсанные брёвна». Прокладка первых железных дорог – это, как правило, каторжный, рабский труд, и цена человеческой жизни была весьма низкой. Практика министерства путей сообщения в России при Клейнмихеле и его преемниках очень напоминала методы строительства дорог европейскими компаниями где-нибудь в Африке, в колониях – например, деятельность Бельгии в Конго. Строили беспощадно – как можно быстрее и дешевле. Чуткая на такие вещи отечественная литература не раз с болью откликалась на эту проблему. Одним из первых подал свой голос Н.А. Добролюбов в очерке «Опыт отучения людей от пищи» (1860), написанном по поводу условий работы на строительстве Волжско-

Донской железной дороги. Но самый знаменитый пример такого протеста и негодования – стихотворение Н.А. Некрасова «Железная дорога» (1864), за публикацию которого журнал «Современник» был «предупреждён о закрытии» Министерством внутренних дел. В негативном контексте прозвучала в стихотворении и фамилия Клейнмихеля.

Мы надрывались под зноем, под холодом,
С вечно согнутой спиной,
Жили в землянках, боролися с голодом,
Мерзли и мокли, болели цингой.

.....

Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?

Значительную часть тех жертв, которых потребовала Николаевская дорога Клейнмихеля (о ней стихотворение Некрасова) составили крепостные смоленские крестьяне, они же, после «освобождения», продолжали за бесценок надрываться на прокладке тех маршрутов, которые пересекли губернию в 1860-1870-е годы.

Переход с грунта на железо, «пересадка» с повозки в вагон, замена живой лошади бесчувственным паровозом – всё это когда-то было не только экономической, но и психологической коллизией. Рельсовые пути, поезда, новые скорости косвенным образом меняли и бытовой уклад, и общее восприятие мира. От городских выездных застав и ямщин (ямских слободок) оставались лишь топографические названия, первоначальный смысл которых становился непонятен новым поколениям. Мы давно забыли, что в Москве Смоленская дорога начиналась Дорогомиловской заставой и оканчивалась в Смоленске кардегардией (караулкой) у Днепровских ворот, где путники отмечали прибытие или убытие, указывали цель и адрес поездки. Мы не зависим больше от станцион-

ных зрителей, от наличия у них сменных лошадей, от ухабов и рытвин Старой дороги, от времени года. И главное, конечно же, скорость передвижения, выросшая в геометрической прогрессии. Преимущество паровоза перед лошадью или же Московско-Брестской железной дороги перед Старым Смоленским почтовым трактом, бесспорно, очевидно, и большая часть общества, особенно деловые, современные, новые люди, приветствовала «железный век» и его «чугунку», несмотря на весь их лязг, дым, копоть и скучное геометрическое однообразие прямых параллельных рельсовых линий. Раньше на поездку от Смоленска до Москвы в лучшем случае нужно было три дня, теперь этого времени хватало до Варшавы, а там уже и до Берлина, до Парижа рукой подать. Мир стал как-то меньше, ближе, доступнее. «В сотый раз слышатся похвалы чугунке, – слушает разговоры пассажиров общего вагона Василий Слепцов (рассказ «На железной дороге», 1862): и споро, и дёшево, и сердито... Славная выдумка!»[62]. Даже поэт пушкинского времени Дмитрий Ознобишин, который был завзятым путешественником, исколесил пол-России (в том числе и Старую Смоленскую дорогу) и вообще не мог представить жизни без трели «валдайского колокольчика», на старости лет, после некоторых колебаний, отдаёт должное прогрессу, готов примириться с «заклёпаным, железным лешим», о котором с испугом писал наш Фёдор Глинка (стихотворения «Почтовый колокольчик», «Дорога», 1855). И, несомненно, таково было настроение большинства населения.

Крайний случай увлечения техникой и скоростью, в том числе железными дорогами, паровозами, позднее автомобилями и аэропланами – европейский и русский футуризм во главе с Т. Маринетти, а у нас с В. Маяковским. Они готовы полностью отвергнуть патриархальное прошлое. «Колёса и рельсы – наши святыни. Мы преклоняем колени на железнодорожных путях и возносим молитвы обожествлённой скорости... Да будут разрушены дома и города, чтобы освободить простор для аэродромов и автострад» (Маринетти).

Однако у любой революции, даже в области путей сообщения, транспортной революции, всегда бывает как минимум два несогласных, плохо понимающих друг друга лагеря: консерваторы и но-

ваторы, архаисты и прогрессисты, и у каждой из сторон есть своя система ценностей, своя правда и своя поэзия. Причём в русской литературе конца XIX – начала XX века поэзия футуристического характера так и не пустила глубоких корней, осталась в очевидном меньшинстве, зато широко разлились, распространились ностальгические настроения, в том числе печаль старых, забытых дорог, жалобы «осиротелого шоссе» Фёдора Глинки. В особенности символисты «серебряного века» никак не хотели знать, тем более благословлять, молиться «заклёпанному, железному лешему» современного прогресса, богу из чугуна и стали. О «тоске и мерзости железной дороги» почти с ненавистью слагал стихи Иннокентий Анненский («Трилистник вагонный», 1908).

А снизу стук, а сбоку гул,
Да всё бесцельней, безымянней...
И мерзок тем, кто не заснул,
Хаос полусуществований!

Отечественное мировосприятие, в котором языческое начало было всегда даже глубже христианского, никак не хотело мириться с тем отчуждением от матери-природы, которое с неизбежностью нёс с собою технический прогресс. Среди вокзальной сутолоки, в вагонной тесноте, в толпе таких же, как сами, пассажиров поэты чувствуют себя более одинокими и потерянными, чем раньше наедине с ямщиком и лошастью. Всё это, как у Анненского, «хаос полусуществований», трагическая утрата цельности и связи с миром – несмотря на скорости.

Внедрение техники в транспорт, революция в средствах передвижения вызывает новую волну наивного протеста и руссоистских настроений. Как некий утраченный земной рай начинают рисоваться сознанию старые, неудобные, зато такие родные, понятные, естественные дороги – вроде той же Старой Смоленской. Стираются в памяти ухабы и рытвины, пыль и грязь – остаётся ощущение Природы и Родины, то, по словам Сергея Есенина, «родное и близкое, от чего так легко зарыдать». «Прекрасна морозная декабрьская ночь! – в унисон Фёдору Глинке ностальгировал дру-

гой наш земляк, популярный в своё время прозаик Весилий Вонлярлярский. – Сколько судных воспоминаний пробуждаешь ты в памяти моей, когда на прятких бегунках случается мне в глухую полночь нестись по родным, давно покинутым полям, прислушиваться к знакомому сторожевому звону родных сёл, всматриваться в чашу дремлющих лесов, наводивших на меня некогда страх неизъяснимый! И что может быть роскошнее тебя, декабрьская ночь!»[63].

Как приятно, спустя полвека всё ещё не может забыть старину Борис Зайцев («В дороге», 1901), после «наглого и грубого поезда» сойти на знакомой глухой станции, сменить опостылевший удобный, модный вагон на старый конный экипаж, выехать на просёлочную дорогу, затеряться в прохладном мягком тумане и ехать не спеша вдоль плакучих ив и берёз, задевающих по лицу мокрыми ветками. «Это успокаивает, убаюкивает. Я сидел, смотрел и ни о чём не думал». Для писателя «железного века» это были уже минуты настоящего счастья.

Из таких воспоминаний и ощущений рождалась уже другая, печальная, подчас безотрадная поэзия Старой забытой Дороги. Поэту Апухтину, ступившему после долгой разлуки на «Старую дорогу» (так и называется его стихотворение) вообще чудится, что он оказался на кладбище, у могилы близкого человека.

И по дороге неизбитой
Звонки проезжих не гудят,
И лишь таинственно ракиты
По сторонам её стоят,

И из-за них глядят уныло
Уж полусгнившие столбы
Да одинокая могила
Без упования и мольбы.

Вместе со старыми дорогами, с поездками по ним «на своих», «на перекладных», «на долгих», вместе с каретами, пролётками, бричками и тому подобным уходит в историю целый пласт наци-

онального быта и национальной поэзии, авторской и народной. Будут, конечно, и у самодовольной, дерзкой «чугунки» свои стихи и песни, но уже не такие задушевные, интимные или, наоборот, разудалые, ухарские, вольные, как в дожелезнодорожные времена. Машинисты, кочегары, кондукторы, проводники, официанты или стюарды нашего времени – это уже совсем другие типажи, персонажи и другие отношения с путниками. Между ними и пассажирами нет прежнего доверительного контакта, который так или иначе возникал на длинном пути между седоком и возницей, даже между ямщиком и баринном в ситуации «тет-а-тет». И нет близости с другими живыми существами – лошадьми, чувства связи и зависимости от них, от земли, от погоды. И проплывающие за окном вагона леса, поля, луга, деревни похожи больше на театральные декорации, нежели на живую реальность. Резко возросло отчуждение от живого мира и чувство одиночества и затерянности – даже в толпе. Толпа – это не организм, это конгломерат чужих, одиноких существ, сборище единиц, которые не складываются в целое.

И Старая заброшенная Смоленская дорога тоже получала в сознании и памяти тех, кто знал её историю, дополнительный оттенок поэтической печали.

Такова, по-видимому, была психологическая основа и причина того странного с логической точки зрения, во многом руссоистского протеста, которым сопровождался технический прогресс и, в частности, вторжение в нашу жизнь железнодорожного транспорта.

Век девятнадцатый, железный,
Воистину жестокий век!

.....

Тот век немало проклинали
И не устанут проклинять.
И как избыть его печали?
Он мягко стлал – да жёстко спать...

А. Блок. Возмездие. 1916

И чем дальше и глубже проникал технический прогресс в повседневную жизнь, чем больше рвалось связей с прежним, живым, «тёплым» миром, тем трагичнее становился протест, тем ужаснее становились художественные образы «железного века» – вплоть до оглядки на Апокалипсис и актуализации видений Иоанна Бого- слова с его железной саранчой, с адскими конями, изо рта кото- рых пышут «огонь, дым и сера», и самим Антихристом в «бронях железных», с железным змеиным хвостом. Чем не паровоз и вле- комый им членистоногий длинный поезд! Образ несущего гибель апокалиптического железного чудовища становится навязчивым штампом в литературе конца XIX – начала XX века. Его удержи- вают в сознании и сообщения о тех катастрофах, авариях, сбоях, которые раз за разом происходят на новых дорогах и трассах и уносят сразу десятки, а то и сотни человеческих жизней. Это уже не просто опрокинутая незадачливым кучером барская карета или оплошность подвыпившего ямщика. Между прочим, немало опас- ных сбоев происходило поначалу и на заменившей «Старую смо- лянку» Московско-брестской железной дороге, причём чаще всего почему-то на одном и том же участке – на мосту через речку Хмость у села Каменка. А в 1872 году ранний, спорый весенний паводок вообще размыл во многих местах ещё не очень прочное песчаное полотно, а вышедшая из берегов речка Колодня под Смоленском сорвала железнодорожный мост и утащила его на пять километров вниз по течению. Словно земля рвала стянувшие её обручи рель- сов и сбрасывала с себя тяжёлое чугунное бремя. Во всяком случае, у консерваторов и руссоистов для их мистических апокалиптиче- ских толкований материала было достаточно.

Едва ли не последним печальным вздохом и даже, если судить по названию, отходной и поминальной молитвой «старому добро- му времени» и многовековому верному другу человека – лоша- ди – стало стихотворение Сергея Есенина «Сорокоуст», (1920). Но- вый, двадцатый век предстаёт у поэта рязанской деревни в виде уже знакомого нам апокалиптического монстра, а «Русь уходящая» – в образе наивного, милого, взбрыкивающего, но заведомо обречён- ного на поражение и гибель на живодёрне «дураляя-жеревёнка».

Видели ли вы,
Как бежит по степям,
В туманах озерных кроясь,
Железной ноздрей храпя,
На лапах чугунных поезд?

А за ним
По большой траве,
Как на празднике отчаянных гонок,
Тонкие ноги закидывая к голове,
Скачет красногривый жеребёнок?

Милый, милый, смешной дуралей,
Ну куда он, куда он гонится?
Неужель он не знает, что живых коней
Победила стальная конница?

.....
И за тысячи пудов конской кожи и мяса
Покупают теперь паровоз.

Похоже, что и сам поэт старой деревни ощущает себя таким же «дуралеем-жеребёнком», которому не остаётся места в новом, беспощадном «железном веке», да ещё в советском, сталинском его варианте:

Никуда нам не деться от гибели,
Никуда не уйти от врага.
Вот он, вот он с железным брюхом
Тянет к глоткам равнин пятерню.

Частью «Руси уходящей» Сергея Есенина были и старые дороги, и весь тот быт, образ жизни и поэтический реквизит, о котором мы говорили.

У СОЛОВЬЁВОЙ ПЕРЕПРАВЫ

В первые десятилетия XX века Старая Смоленская дорога, оттеснённая на второй, если не третий план сначала железнодорожной магистралью, потом ещё и наполовину поглотившей её Минской автострадой, да ещё без моста через Днепр, всего лишь с паромной переправой, постепенно, но неуклонно превращалась в обычный, тихий и мирный просёлок районного масштаба. Однако разразившаяся в 1941 году Вторая отечественная война неожиданно снова поставила её на некоторое время, как своего рода солдата-ветерана, в центр событий и, как это уже было столетия тому назад, приобщила к общенародной судьбе и мировой истории.

Ещё до начала войны, на стадии разработки плана «Барбаросса» гитлеровское командование было озабочено коммуникациями будущего восточного похода, ибо, какой бы совершенной ни была новая техника войны («война моторов»), а подчас именно по этой причине, дороги оставались для армии заботой «номер один», тем более на московском направлении, которое в первый период войны было главной целью, осью и условием намеченного «блицкрига». На Смоленск и Москву наступала ударная группа армий «Центр» с прославленными танковыми дивизиями генералов Гота и Гудериана. Хорошие дороги для безостановочного движения вперёд, на Москву, и для фланговых танковых обходов были острой необходимостью. И в этом смысле генералов вермахта вполне устраивала, обнадеживала совсем недавно построенная автострада («бетонированное шоссе», как с удовлетворением занёс в дневник начальник штаба сухопутных войск Гольдер) и мало интересовал, не вызывал доверия погубивший когда-то Наполеона старый грунтовой тракт.

Имя Наполеона прозвучало в нашем контексте не случайно. Сознательно или поневоле, но ассоциации с войной 1812 года у обеих воюющих сторон возникали постоянно. Начать с того, что даже переход гитлеровцами советской границы тоже происходил в июне месяце, с разницей всего в один календарный день. Похоже, слава Бонапарта в самом деле кружила головы фюрера и его генералов, и они вели свою войну с оглядкой на прошлое, намереваясь «ис-

править» и превзойти знаменитого полководца XIX столетия, избежать его просчётов и одержать, наконец, победу над восточным колоссом. «Места боев Великой армии Наполеона были нанесены на наши карты. Мы знали, что вскоре пойдём по следам Наполеона», – вспоминает генерал Блюментрит (Роковые решения. М., 1958. С. 68). И позже, в России, Блюментрит не забывает горделиво отметить, что его штабная палатка располагается рядом «со старой дорогой, по которой шёл на Москву Наполеон.

Поначалу быстрое продвижение моторизованных дивизий на восток, к Смоленску, окрашивало исторические параллели в радужные цвета, даже по скорости продвижения вглубь страны вермахт опережал «Великую Армию» французов. Уже на седьмой день войны гитлеровские танки оказались восточнее Минска. Германская кинохроника рисовала «дранг нах остен» как стремительный, неукротимый, почти парадный марш. Однако уже осенью 1941 года, после Смоленска, сопротивление советских войск возрастает, движение замедляется, и к концу года становится ясно, что разрекламированный «блицкриг» не состоялся.

И настроение тоже начинает меняться. Сомнений в победе ещё практически нет, но историческая аналогия с походом Наполеона постепенно приобретает новые акценты и смыслы, особенно у тех, кто воевал между Смоленском и Москвой в районе «наполеоновского маршрута», в окрестностях Старой Смоленской дороги. «На карте, в атласе школьном, – предупреждал тогда своих самоуверенных соотечественников поэт-антифашист Бертольд Брехт, –

Смоленская дорога короче
Мизинца фюрера. Здесь же
В снежных просторах, она так длинна,
Очень длинна, слишком длинна...»

Брехт был прав. Всё чаще во фронтовых записях и дневниках генералов, офицеров и солдат появляются так знакомые по двенадцатому году жалобы на «царицу грязь» и «генерала Мороза» (Гудериан), на необозримые пространства и плохие дороги. «Пространства кажутся бесконечными. Нас угнетала монотонность

ландшафта... леса, болота, равнины. Хороших дорог было мало, и дождь превращал песок и глину в трясину»[47]. Такое впечатление, что читаешь мемуары наполеоновских маршалов и гренадеров.

Пример и русский опыт Наполеона начинал поворачиваться к исторически мыслящим немцам другой, оборотной стороной. Уже осенью 1941 года «многие из нас начали перечитывать мрачный отчет Коленкура о событиях 1912 года», об отступлении из Москвы по Старой Смоленской дороге [48]. Вслед за Брехтом другой немецкий поэт-эмигрант Эрих Вайнерт в стихотворной листовке, рассчитанной на солдат вермахта, в свою очередь, напоминает о том, что тогда произошло на дороге между Москвой и Смоленском:

Мне помнится старинная картина,
Когда-то в детстве виденная мной:
Лохмотьями едва прикрыты спины,
Над жалким сбродом валит снег густой,
То было армией Наполеона.

Министерство пропаганды Третьего рейха с самого начала понимало двусмысленность широко распространившейся исторической аналогии и всячески старалось ослабить, дезавуировать её нежелательный подтекст. Уже на восемнадцатый день войны руководитель ведомства Иозеф Геббельс счёл необходимым высказаться на горячую тему и заверил немцев в неминуемой победе: «Война уже выиграна, – провозгласил Геббельс. – Трудности для нас представляет лишь пространство. Однако повторение наполеоновского случая невозможно»[59].

И тем не менее аналогии с 1812 годом становились всё мрачнее, а через два года повторился и «наполеоновский случай», в том числе отступление по дорогам Смоленщины.

Ожесточённые, кровопролитные бои, проходившие на территории Смоленщины и под Москвой в первый год войны, сразу же навяли воспоминания об Отечественной войне времён Кутузова и советской стороне, советская пропаганда начинает с этого времени реабилитацию и пропаганду героических традиций старой, дореволюционной армии. По словам Александра Твардовского, на

его смоленской родине снова запахло гарью, снова задымился пожарами древний дедовский большак и новые поколения солдат.

Тем путем пошли суровым,
Что и двести лет назад
Проходил с ружьём кремнёвым
Русский труженик-солдат [12, 14].

Советская фронтовая печать, со своей стороны, как вспоминает, например, Д. Ортенберг, тоже с самого начала с большой настойчивостью старалась использовать аналогию с двенадцатым годом, и образ Старой Смоленской дороги занимал здесь не последнее место.

Уже 22 июня, в первый же день войны, в «Заявлении советского правительства» о начале войны прозвучало напоминание о Наполеоне и судьбе его громадной армии. «То же будет и с зазнавшимся Гитлером», – сказано в «Заявлении». Эта же аналогия проведена в докладе Сталина 6 ноября 1941 года на торжественном заседании Моссовета, посвященном очередной годовщине революции 1917 года.

В надежде на новое русское чудо припомнили тогда, в 1941 году, наполеоновскую эпопею и события на Старой Смоленской дороге даже наши западные союзники по антигитлеровской коалиции. В этом смысле характерен пример американского журналиста и писателя Эрскина Колдуэлла, работавшего с начала войны московским корреспондентом нью-йоркских газет. Он, как и многие другие, тоже воспринял начавшуюся войну с СССР сквозь призму событий двенадцатого года и в особенности в свете любимого им романа Льва Толстого «Война и мир». Именно поэтому, задумав увидеть фронт собственными глазами, «в натуре», вблизи, Колдуэлл выхлопотал в Накоминделе разрешение на поездку не куда-нибудь, а к Смоленску. Посмотреть, что происходит в местах, описанных Толстым, на Старой Смоленской дороге. Вместе с женой, фотокорреспондентом, мастером художественной фотографии Маргарет Борк-Уайт Колдуэлл побывал тогда, в августе 1941 года, в самых «горячих точках» центрального фронта, под Смоленском, у Ельни и Дорогобужа, на Старой и Новой Смоленских дорогах. Результа-

том стала серия репортажей и очерков, составивших документальную книгу «Дорога на Смоленск» и опубликованную в Нью-Йорке уже в начале 1942 года. Его жена, в свою очередь, выпускает книгу из более сотни документальных снимков с комментариями об увиденном ею на Смоленщине – «Фотографируя русскую войну» (Нью-Йорк, 1942). Книги Колдуэлла и Борк-Уайт – ценнейшее и очень достоверное свидетельство о том, что и как происходило тогда на Смоленщине, на ее дорогах. Мало того, на основе своих смоленских впечатлений, встреч и бесед американский прозаик, опередив в этом отношении даже советскую литературу, написал и опубликовал в СМИ повесть о партизанах «Всю ночь напролёт» (Нью-Йорк, 1942), действие которой тоже идёт на Смоленщине. Суда по всему, и здесь дело не обошлось без романа Толстого и Старой Смоленской дороги.

Поскольку в 1941 году на Старой дороге не было такого скопления техники, как на автостраде, кое-что действительно могло напомнить 1812 год. «Танковый генерал» Гот даже как-то заподозрил, что «здесь местность специально запустили, чтобы отпугивать оккупантов». И как сто с лишним лет тому назад, по Старой смолянке снова потянулись толпы беженцев: женщин, детей, стариков. «Кто только не шёл в те дни по этому шоссе, – вспоминает всё видевший своими глазами Константин Симонов в романе «Живые и мёртвые», – сворачивая в лес, отлёживаясь под бомбёжками в придорожных канавах, и снова вставая, и снова меряя его усталыми ногами... А в руках узлы, узелки, узелочки; пальцы судорожно сжаты и дрожат от усталости и голода. Всё это двигалось на восток». Герои Симонова до конца дней не могут забыть эту «ухабистую, с выбоинами дорогу на Дорогобуж», этот трагический исход 1941 года, так похожий на то, что было здесь в 1812-ом.

Разумеется, то же самое происходило в июле-августе и на Минской магистрали, но там всё же преобладало движение техники. К тому же, по наблюдениям Симонова, автостраду бомбили несколько меньше и аккуратнее, поскольку немецкое командование старалось сохранить её покрытие для собственного продвижения, для своих автомашин и танков. «Немцы несомненно берегли шоссе... И эта их самонадеянность удручала». Старая же грунтовая дорога в

этом смысле была совсем незащищена и в конце концов была почти полностью разбита. Здесь разыгралась трагедия в полном и крайнем значении слова. «Я утверждаю, – настаивал Симонов в написанной тогда для американской печати статье, – что человек, не видевший этих дорог... не может понять до конца, что это такое», то есть что это такое современная война. Не случайно одно из лучших стихотворений самого Симонова тоже посвящено дорогам 1941 года («Ты помнишь, Алёша, дороги Смоленщины...»).

И как это уже не раз бывало в прежние времена, самые незабываемые и трагические события на Старой Смоленской дороге происходили в 1941 году на том её участке, который начинается в пятидесяти километрах от Смоленска Соловьёвой переправой и продолжается от неё до Вязьмы – и прежде всего это события на самой переправе, где было предотвращено очередное окружение наших войск. Тогда, в июле-августе 1941 года, Соловьёво для наших 16 и 20 армий было последним шансом, надеждой избежать окружения (кольца), успеть вырваться из неуклонно сжимавшейся горловины вражеского обхода. Поскольку мост был сразу же разбит авиацией противника, форсирование Днепра приходилось вести с помощью понтонов, которые по той же причине тоже постоянно выходили из строя, с помощью плотов, подручных средств, а то и вплавь с риском не добраться до противоположного берега. Кто как мог! И так две недели, днем и короткой летней ночью, под артобстрелом и бомбёжками при полном господстве в небе вражеской авиации без прикрытия с воздуха. Немецкие лётчики расстреливали переправу свободно, безнаказанно, с бреющего полёта. Практически прицельный расстрел! Но медлить было нельзя, вот-вот могли показаться вражеские танки.

Одна из самых жестоких драм сорок первого года! Сегодня у Соловьёва на берегу реки оформлена братская могила на 893 человека. Но кто их считал в то время? К тому же, в советское время не принято было упоминать о том, что в бойню на Соловьёвой переправе попали тогда не только солдаты, но и массы столпившихся у реки беженцев, мирных жителей. «Это были старики, подростки, женщины с котомками за плечами и детьми на руках»[58], – вспоминает участник переправы, полковник в отставке В.Е. Палаженко.

И тут же техника, машины, лошади, телеги... «На переправе образовалась плотина из человеческих тел, повозок, лошадей. А народ всё шёл и шёл к переправе» [58].

Смоленский поэт Алексей Мишин посвятил трагедии, разыгравшейся на Старой Смоленской дороге, на Днепре, одно из лучших, наиболее искренних своих стихотворений. И чуть ли не единственный из тех, кто писал на эту тему, упомянул наряду с солдатами и погибших детей.

У Соловьёвой переправы

По обе стороны – дубравы...
Под каждой елью и дубком
Уснул солдат глубоким сном.
У Соловьёвой переправы
Овраги, ямы да канавы,
А в них малина, земляника –
Узнай, кровинка чья, поди-ка.
У Соловьёвой переправы
До веток вымахали травы,
А в травах гнёзда и птенцы,
В могилах – дети и отцы.
У Соловьёвой переправы
Нет через броды переправы,
Над миром чёрным
Вырос мост.
А берега – сплошной погост.
От их ли родниковых душ,
От залпов пушек ли, «катюш»
Вода тиха и глубока,
Чиста славянская река.
У Соловьёвой переправы
Окопы – слева,
Доты – справа...
Под каждым вязом и сосной –
То офицер, то рядовой.

Погибли сотни, если не тысячи людей, военных и гражданских, но и тем, кто сумел добраться до левого берега и углубиться по дороге в леса, радоваться было преждевременно, испытания не были закончены. Дорога скорби продолжалась. Продолжались налёты, обстрелы, беспрерывные бомбёжки. Наши самолёты показывались редко и горели один за другим, а подбитый вражеский Юнкерс воспринимался тогда, в начале войны как некое чудо. «Самолёты, – записывает во фронтовой дневник Константин Симонов, – шли и шли вдоль шоссе... И дороги, и всё поле впереди были в воронках». Немецкие лётчики гонялись за каждой машиной, даже за отдельными людьми. Многие предпочитали пробираться стороною, лесами, в обход. Леса, которые в 1812 году так пугали французов, становились спасительными для своих. Каждый километр становился проблемой. Для тех, кто уходил тогда здесь вглубь страны, это была уже не Смоленская, не Московская, а дорога до ближайшего городка или деревни: Дорогобужская, Семлёвская, Вяземская...

Когда осенью сорок первого линия фронта ушла к Москве и началась жизнь в оккупации, места обширных лесных массивов за Соловьёвой переправой вдоль Старой дороги снова, как в 1812 году, стали партизанским краем. Уже осенью-зимой 1941 года здесь возникают отряд С.В. Гришина «Тринадцать» и В.И. Воронченкова «Дедушка», в состав которых, помимо местных жителей, вошло немало поневоле отставших, рассеявшихся по лесам солдат и офицеров. В феврале 1942 года им даже удалось на какое-то время овладеть Дорогобужем. Южнее Старой дороги, между Вязьмой и Соловьёвым прошёл тогда также известный кавалерийский рейд по тылам противника первого кавалерийского корпуса генерала Белова. «Боевые действия партизан были самым захватывающим событием войны, много слышал я партизанских рассказов», – вспоминает автор первой повести о здешних партизанах, упомянутый уже американский писатель Колдуэлл.

Все два года немецкой оккупации район Старой Смоленской дороги оставался зоной повышенной опасности для обеих сторон. Налёты партизан и десантных групп чередовались с карательными экспедициями гитлеровских гарнизонов. Дороги то и дело минировались. А с 1942 года по ним потянулись колонны

отправляемого на Запад, в Германию и прибалтийские страны трудоспособного населения, в основном девушек и женщин с детьми, – для использования на принудительных работах в качестве рабов рейха.

«Русские несли на плечах скромные пожитки, – вспоминает немецкий очевидец. – Когда на дороге показывалась какая-нибудь воинская часть, русских сгоняли с дороги, и они шли по грязи, подгоняемые окриками жандармов» (Ф. Ринг. Исповедь. М., 1971. С. 120). Словно гнали гурты скота. Между прочим, на опасных участках дороги этими колоннами могли проверять на безопасность, прежде чем пустить собственный транспорт, так что иногда, к сожалению, на партизанских минах погибали и свои люди, свидетелем чему в раннем детстве довелось стать однажды и автору этих строк.

Еще опаснее ситуация на дорогах стала в 1943 году, с началом отступления гитлеровцев, когда согласно принятой ими при отходе «тактике выжженной земли» они сами минировали не только коммуникации, но также избы и целые деревни, в которые должны были возвращаться солдаты и мирные жители. Такова современная война.

Большую цену за разорение, за выжженную землю пришлось заплатить оккупантам, когда настал их черёд отступать по этой земле, когда, по словам В. Пихта, «дорога побед стала дорогой могил» (Итоги Второй мировой войны. М., 1957. С. 65). Вот как герой романа лейпцигского писателя М.В. Шульца «Мы не пыль на ветру», участник боёв на Смоленщине и в 1941, и в 1943 году, вспоминает её дороги – правда, на этот раз не Старую, а новую, тоже донельзя разбитую автостраду. «Автострада Смоленск-Москва была прямой как стрела. Ну и помучила же она нас, у неё не было конца... Тысячу тысяч раз подстерегала нас смерть на этом прямом, как стрела, шоссе, но конца ему не было» (М.В. Шульц. Мы не пыль. М., 1984. С. 55).

Опустошённость новых завоевателей, настроение солдат вермахта «на возвратной дороге к Смоленску и от Смоленска назад, в никуда» Бертольд Брехт выразил тогда такими, очень точными словами:

Погибнем – среди лесов, у замолкнувших орудий,
Погибнем на улицах и в домах,
Под гусеницами у дорожных обочин,
Погибнем от рук мужчин, женщин, детей,
От голода, от стужи ночной,
Погибнем все до последнего,
Сегодня погибнем или завтра утром,
И я, и ты. И наш генерал – все,
Кто пришёл сюда!

Б. Брехт. Немецким солдатам на Восточном фронте

Трудно найти в истории России нового времени более бедственный край и более горькую и вместе героическую дорогу, чем Смоленщина и её древний большак. Уже не раз цитированный нами их большой патриот Константин Симонов в специальном очерке на эту тему, написанном в 1943 году для «Красной звезды», открывал его такими словами: «Когда я думаю о Родине, я всегда вспоминаю Смоленщину, её дороги, её белые берёзы, её деревеньки на низких пригорках». Нелишне и нам сегодня вспомнить и подумать об этом.

ДОРОГА И ДОМ ВАСИЛИЯ ТЁРКИНА

Смоленщина страшных военных лет, тема Старой Смоленской дороги не могли не войти в большую литературу XX века. Нам уже приходилось ссылаться на некоторые имена и книги. Искренне и предельно достоверно, почти фактографически показаны эти места и годы в статьях, очерках и романах К. Симонова, который в качестве военкора пережил все ужасы отступления от Минска до Москвы в 1941 году, проделал с солдатами и беженцами их скорбный путь. Пережитое породило тогда ставшее классикой стихотворение об отступающих солдатах, о разорённой древней земле, о вдовьих слезах, о пригорках с погостами, о горьких «дорогах Смоленщины». Позднее Симонов обобщит увиденное также прозой в форме большого эпического произведения – в трилогии «Живые и мёртвые», значительная часть событий которого идёт в лично знакомых по сорок первому году Смоленских местах, на памятных смоленских дорогах. В лесных деревушках времён оккупации, где-то между Вязьмой и Ярцевом идёт действие романа смоленского писателя Вилена Сальковского «На Старой Смоленской дороге». Но главным певцом трагедии и победы 1941-45 годов стал, несомненно, Александр Твардовский, в лирике и поэмах которого слились воедино большая и «малая» его родина, вся мировая война и Смоленские события 1941-1943 годов. И для всей России, и для Смоленщины военных лет Твардовский сделал, в сущности, то же самое, что Лев Толстой для двенадцатого года.

Иначе, кажется теперь, и быть не могло: здесь была его «малая родина», и он видел и сопереживал ей и в несчастье, и в воскресении военных лет:

Я ступал в тот след горячий, я там был...

К своим классическим поэмам о войне и её последствиях Твардовский шёл не спеша, естественно и закономерно, они были ему лично необходимы. Сначала это были зарисовки лирического характера и отдельные главы будущего «Василия Тёркина». В его стихах военных лет отразилась вся война. И «злое лето» 1941 года с

«грохотом бомб и переправ», со «вздохом орудий недалёким и гулом шоссейного моста», с «дышащим злым ветром» (стихотворение «Минское шоссе»), как это было и у Симонова, в том числе об изуродованной Старой дороге на запад за Вязьмой («За Вязьмой»). И отвоевание, возвращение на родные дороги и пепелища:

Идёт, вершится суд суровый.
Священна месть, и казнь права.

Наконец, на исходе войны, в 1945 году, помимо мотива Дороги впервые в творчестве Твардовского появляются ставший принципиальным для него образ разорённого «Дома у дороги», фронтовой, «на запад от столицы», – как символ опять-таки и большой, и разорённой «малой родины» поэта, в том числе отцовского хутора Загорье («Дом у дороги фронтовой», 1945). Внутренняя трудная работа продолжается, и ее итогом становится поэма «Дом у дороги».

«Дом у дороги», Дом, который стоит где-то между Ельней и Вязьмой, у столбовой дороги, «в селе одном Смоленском», – это именно Смоленщина военной поры, у своей древней Дороги, народная судьба на примере семьи солдата Андрея Сивцова (его самого, его жены Анны и их четверых детей), переживших последовательно все испытания четырёх страшных лет: отступление Андрея сорок первого («Он шёл в Смоленщину назад» – от границы), окружение на Смоленщине, выход из окружения («Из-под Ельни до Москвы идти дорога длинная»); Анна с детьми шла среди тех женщин, которых, как рабынь, гнали «на запад под конвоем». Их воссоединение и начало новой жизни в их восстановленном собственными руками «доме у дороги».

В первую очередь, конечно, это стихотворная эпопея о Василии Тёркине, которая накрепко, что называется – на кровном, генетическом уровне связана со Смоленщиной, с её Старой дорогой и через них – с судьбою всего народа в годы небывалого по масштабу героизма и страданий. Смоленщина в поэме – «малая родина» героя («Край родной Смоленский», «Вот он Днепр, а вот мой дом», «Здравствуй, Ельня, здравствуй, Глинка, здравствуй, речка Лучеса»). Здесь Тёркин с тысячью других воевал и отступал в сорок первом, попал в окружение и выбирался из него.

В сорок первом окружённый
По земле он шёл родной.

Здесь развиваются все основные события поэмы. И вообще герой Твардовского «не вполосину, всю промерил» родную свою сторону, её дороги и леса.

Вся она – от Подмосковья
И от Волжского верховья
До Днепра и Заднепровья
Вдаль на запад сторона.

И снова прошёл её всю в 43-м, но уже в другую сторону, в наступлении, лицом на Запад «по Варшавскому шоссе», когда «по Смоленщине своей топал до границы». И снова не его пути была переправа через Днепр, и освобождён «населённый пункт Борки», и многое другое, но уже в другом направлении и в другом, победном настроении (кстати, деревушек с таким названием в области несколько, в том числе и в районе Старой дороги).

Старая Смоленская дорога, со времён Герберштейна и Марины Мнишек, вызывала неудовольствие иностранцев, даже если они прибывали к нам с добрыми намерениями, их пугали пространства и расстояния, возмущала неблагоустроенность, грязь, кочки, ухабы, бревенчатые гати и т.п. Ещё более тяжкие воспоминания остались у тех, кто ступал на неё непрошеным гостем, с оружием в руках. Утончённый француз, граф де Сегюр, соратник Наполеона, то и дело жалуется на «эту безмолвную и бесцветную природу», на «непроходимые леса», до конца дней в его памяти стояли вдоль Старой дороги «мрачные ели, эти могильные деревья», их холодная «величественная неподвижность», равнодушие и враждебность к «умирающей армии».

Таким же «ландшафтом ужаса и смерти» выглядит Смоленщина и её дороги в мемуарах и литературных произведениях участников гитлеровского нашествия (например, в творчестве В. Борхерта). Даже генерала Гальдера, который вроде бы не испытывал окопного дискомфорта, возмущали эти непроходимые дороги и «снежные

бураны над ними. Уж не нарочно ли русский противник так запустил дороги и распустил свою дикую природу?» – размышлял генерал. Это прямо-таки диверсия против генерал-полковника Гальдера и его геройских солдат. Ощущение тоски исходит от российской, смоленской дороги.

Сегодня Старая Смоленская дорога полностью в своём исконном виде, как уже сказано, не существует. Только между Смоленском и Вязьмой особенно на неасфальтированных участках, она напоминает ту, какую была раньше. Дороги, оказывается, как и люди, как всё на свете, не только рождаются, но и старятся, умирают.

Sis tpsanit Gloria mundi!

И вряд ли нам нужно мешать естественному процессу, декорировать умирающую Дорогу подобно музейному экспонату или реликвии, хотя такие призывы и раздаются время от времени. При этом сразу же исчезнет её поэзия и те элегические чувства, которые рождаются у тех, кто проезжает или, лучше, идёт пешком по её зарастающим лесным участкам.

Старая Смоленская дорога сыграла свою историческую роль. Непохоже, что в век атомного оружия и космической техники она снова будет востребована в своём прежнем значении. В своём естественном состоянии зарастающая Старая смолянка скорее вызовет те гордые и вместе печальные чувства, о которых так искренне сказал во время Отечественной войны К. Симонов:

Ты знаешь, наверное, всё-таки родина
Не дом городской, где я празднично жил,
А эти просёлки, что дедами пройдены,
С простыми крестами их русских могил.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мурзаев Э.М. Словарь народных географических терминов. М., 1984.
2. Глинка Ф.Н. Письмо к другу. М., 1990. С. 439.
3. Алексеев Л.В. Смоленская земля в IX–XIII веках. М., 1980.
4. Иностранцы о древней Москве. М., 1991. С. 7.
5. Там же, с. 5-6.
6. Там же, с. 47.
7. Сигизмунд Герберштейн. Записки о Московии. М.6, 1988. С. 207.
8. «Проезжая по Московии» (Россия XVI–XVII веков глазами дипломатов). М., 1991. С. 146.
9. Библиотека иностранных писателей о России. СПб., 1836. Т. 1. С. 38-39.
10. Колпита – в ту пору большое ямское село между Дорогобужем и Семлёвом.
11. Повесть о победах Московского государства. Л., 1982.
12. Кузьма Минин – Дмитрий Пожарский: сборник. М., 1997. С. 278.
13. См., например, сообщение С.А. Белокурова «Об отправке из Москвы из царской казны соборей на 1640 руб. под Смоленск в польскую казну» (ЧОИДР. 1905. IV. С. 64-65).
14. Костомаров Н. Смутное время Московского государства в начале XVII столетия. М., 1994. С. 712.
15. Корб И.Г. Дневник путешествия в Московию... СПб., 1906. С. 37.
16. Ростопчин Ф.В. Ох, французы! М., 1992. С. 237.
17. Глинка С.Н. Записки. М., 2004. С. 172.
18. Россия I половины XIX века глазами иностранцев. Л.: Лениздат, 1991. С. 255.
19. Граф де Сегюр. Поход в Россию. М., 2002. С. 22. В дальнейшем ссылки на это издание даются в тексте с указанием автора и страницы.
20. А. де Коленкур. Мемуары. Поход Наполеона в Россию. Смоленск, 1991. С. 77.
21. «Недаром помнит вся Россия...» М., 1987.
22. Там же, с. 28.
23. Там же, с. 82.
24. Там же, с. 99.
25. Там же, с. 124.
26. Там же, с. 94.
27. Там же, с. 110.
28. Отечественная война 1812 года: источники, памятники, проблемы. Можайск, 2000. С. 36-37.
29. Грачёв В.И. Смоленск и его губерния в 1812 году. Смоленск, 2008. С. 95.
30. «Недаром помнит вся Россия...» М., 1987. С. 99.
31. Отечественная война 1812 года: источники, памятники, проблемы.

- Бородино, 1999. С. 157.
32. Воспоминания сержанта Бургоня. СПб., 1898. С. 35. Далее сноски в тексте с указанием имени и страницы.
 33. «Недаром помнит вся Россия...» М., 1987. С. 200.
 34. Там же, с. 200.
 35. Там же, с. 282.
 36. Там же, с. 198.
 37. Россия и Франция: XVII – XX вв. Вып. 3. М., 2001. С. 525.
 38. Сабанеев Л.П. Охотничьи птицы. Труды по охоте. М., 1989. С. 53-54.
 39. 1812 год: Воспоминания воинов русской армии. М., 1991. С. 378.
 40. «Недаром помнит вся Россия...» М., 1987. С. 250.
 41. Там же, с. 200.
 42. Россия и Франция: XVII – XX вв. Вып. 3. М., 2001. С. 526.
 43. Мурзакевич Н.А. История города Смоленска. Смоленск, 2008. С. 186.
 44. Сироткин В. отечественная война 1812 года. М., 1988. С. 239.
 45. Энгельгардт Н.А. Из давних эпизодов. II. Последняя гитара // Исторический вестник. 1910. №4. С. 94.
 46. Воспоминания, мысли и признания человека, доживающего свой век смоленского дворянина // Русская старина. 1895. Т. 83. № 6. С. 72-73.
 47. «Голоса из России». Сборники А.И. Герцена и Н.П. Огарёва. Книжки IV–VI. выпуск второй. М., 1975. Кн. VI. С. 1-62.
 48. Отечественная война 1812 года: Источники, памятники, проблемы. Можайск, 2000. С. 261.
 49. Россия I половины XIX века глазами иностранцев. Л.: Лениздат, 1991. С. 569.
 50. Кокорев И.Т. Москва сороковых годов. М.-Л., 1958. С. 90.
 51. Водовозова Е.Н. На заре жизни. Т. 1. М., 1987. С. 30–31.
 52. Самое полное издание произведений см.: Сочинения Н.И. Хмельницкого. Т. 1–3. СПб., 1849.
 53. См. о Иванебахе: Греч Н.И. Записки о моей жихни. М., 1990. С. 61–64.
 54. Кононов В.А. Смоленские губернаторы. Смоленск, 2004. С. 226–227.
 55. Греч Н.И. Записки о моей жизни. С. 64.
 56. Добротворский Н.А. Н.И. Хмельницкий. (Биография) // Исторический вестник. 1889. Т. 38. С. 560.
 57. Кононов В.А. Смоленские губернаторы. С. 228.
 58. Вонлярлярский А.А. Из истории железнодорожного дела в России (1846-1856 гг.). Вонлярово, 1861. Брошюра перепечатана журналом «Русская старина» в марте 1885 г. (№3).
 59. Ден В.И. Записки. СПб., 1890. С. 110.
 60. Русская старина. 1885. №3. С. 734.
 61. Там же, с. 748.
 62. Слепцов В.А. Сочинения. В 2 т. Т. 1. 1957. С. 64.
 63. Вонлярлярский А.А. Большая барыня. М., 1987. С. 109.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-----|
| <i>И.В. Романова, В.В. Захаров</i> Смоленские дороги | |
| Владимира Захарова..... | 3 |
| История дорог – дороги истории..... | 10 |
| Легендарные дороги России | 14 |
| Лесами, болотами, медвежьими тропами..... | 25 |
| Посол на дороге,или Пускаясь в путь, не забудь ночлег | 33 |
| Польский шлях | 45 |
| Шиши на Дороге..... | 66 |
| «Тело довезу – за душу не ручаюсь» | 71 |
| Нашествие (Август 1812 на Старой Смоленской дороге) | 89 |
| Via dolorosa | 115 |
| Шаромыжники с большой дороги..... | 130 |
| Лысые горы и старый дуб князя Андрея..... | 157 |
| Как и когда «состарилась» Смоленская дорога?..... | 163 |
| Дорога и поэт-губернатор..... | 166 |
| Кони Апокалипсиса..... | 189 |
| У Соловьёвой переправы | 201 |
| Дорога и Дом Василия Тёркина | 211 |
| Литература..... | 215 |