

Тверь

Некоторые исследователи утверждают, что лишь случайно Москва стала центром государства Российского. Мол, Твери в чем-то не повезло, и она как столица не состоялась.

Вообще, Тверь слишком значительный город, чтобы запросто взять и написать о нём. Здесь, кстати, к нам мог бы подключиться еще один путешественник – Афанасий Никитин, который именно из Твери отправился в свое «Хождение за три моря». Но Афанасий Никитин, в отличие от нас, путешествовал по-крупному, к тому же предпочитал не ехать, а плыть.

Недалеко от Твери я притормозил машину и открыл «Путешествие» Радищева, главу «Тверь». В ней речь шла о стихосложении. Александр Николаевич даже поместил сюда сокращенный вариант своей знаменитой оды.

*О! дар небес благословенный,
Источник всех великих дел;
О вольность, вольность, дар бесценный!
Позволь, чтоб раб тебя воспел...*

Там же, перед стихами, упоминается какой-то «Наказ о сочинении нового уложения», где сказано, что «Вольностию должно называть то, что все одинаковым повинуются законам». А мне, к этому «повиновению законам», дай возможность вот так путешествовать. Третью пути еще не проехал, а, оказывается, вот в чем настоящее ощущение вольности! Даже в том, что можно вот так, на несколько минут, притормозить и раскрыть книжку, полистать и двинуться дальше. На самолете или поезде так не получится. Какое там может быть «путешествие»? Сел, пристегнул ремни, вздремнул... Вот и все. Главное вовремя добраться до самолета, а потом – от самолета куда надо. Все

предельно просто. Хотя, можно и из этого сделать «путешествие», если подробно все описать, разложить по полочкам, изложить детали, нюансы, штрихи.

Человек во время такой поездки занят исключительно собой и решает задачу своевременного перемещения тела в определенное место: надо спешить на регистрацию, потому что зазевавшихся и опоздавших могут сменить на более проворных; затем надо успеть раньше других пройти досмотр багажа и пройти на посадку; затем – первым войти в автобус, доставляющий пассажиров непосредственно к самолету; потом надо раньше других сесть в самолет, на свое место (были случаи, что и с самолета людей высаживали). В самолете тоже надо быть предельно внимательным и сверх меры не облакачиваться, не вытягивать ноги, не упираться коленями, чтобы никому не мешать. А после приземления, или еще до того, мысли и действия заняты тем, как первым выйти из самолета, получить багаж. Далее тревога за то, как от аэропорта добраться до места назначения...

А добавьте к этому проблемы физиологического свойства, например, когда пассажиры, прошедшие регистрацию и собранные в специальные предполетные аэроемкости – накопители, – хотят в туалет, особенно когда немного морозит (а когда у нас не морозит?). А туалета нет, он остался вместе с провожающими и будет теперь только в самолете, и не сразу, а после взлета, и опять не сразу, а после набора высоты, и только один на сто человек. Что же, описывать все это? Можно, конечно, и даже получить забавную картину: кто как себя ведет, как пробирается к месту, как садится, как сидит, какие лица вокруг, словечки, поведение...

Помню, я летел в Екатеринбург, а рядом сидел приличный и спокойный с виду человек. Вел себя тихо, не толкался локтями, не сопел, не храпел, но только каждые тридцать секунд указательным пальцем аккуратно нажимал на один из шурупов у сидения спереди. Через полчаса полета мне уже стало дурно, и я осторожно спросил, в чем дело? Оказалось – он вызывал бортпроводницу... Потом и стюардессы подходили, и даже кто-то из летчиков, и уже спрашивали в салоне врача, а он все нажимал и нажимал. И так до самого

Екатеринбурга... Было очень весело лететь. Никаких террористов не надо.

А если описать истории про багаж, разного рода досмотры и проверки, вспомнить про те же «накопители», то как раз путешествие и получится. Кстати, накопители и прочие наши дорожные «отстойники»



не просто так придуманы. Они выполняют важную социальную функцию: служат совсем не лишним психотерапевтическим элементом. Здесь сгрудившимся людям, представляющим самые разные

национальности, вероисповедания и политические пристрастия, после предполетной суеты дается столь редкая возможность остановиться, утихомириться и подумать: а нужны ли они здесь, в данном городе, в этой стране, вообще на этом свете? Нужно ли им вот так запросто перемещаться с места на место, загружая и без того занятых авиаработников, диспетчеров, летчиков, стюардесс? Кроме того, люди в накопителе получают шанс вспомнить и о своем социальном статусе, и о том, сколь неисчерпаемы могут быть резервы для их административного и прочего роста. Для этого мимо отягощенных подобными мыслями людей по специальному коридору часто проводят депутатов, ответственных работников и прочих уважаемых персон, которые, как правило, улыбаются и о чем-то оживленно беседуют. Их проводят особенно красивые стюардессы и сажают прямо в самолет.

На все эти «накопительные» процедуры отводится времени не так уж много – где минут сорок, где час, где полтора, – но и за этот срок, вместе с «человеческим материалом», успевает накопиться и какая-то

энергия, вырабатываются особые отношения и иногда кое-какие мысли. Некоторые психоаналитики советуют повсеместно открывать публичные дома с тем, чтобы снимать напряжение в перевозбужденном обществе, чтобы люди, как они выражаются, «открывали клапана и выпускали пар». А мы думаем, что у наших людей и без того клапана так пооткрывались, что никто уже не знает, как их закрыть. Может, «накопители» эти клапана и прикрывают на какое-то время...

Вот какой насыщенной может быть жизнь человека в обыкновенном часовом полете, и, видимо, поэтому самолет не лучшее место для глубоких рассуждений или отвлечений. И вспомните, много ли чего особенного написано про самолеты? Какие такие «самолетные» откровения вошли в мировую культуру? Ничего запоминающегося. Разве что какие-то патологические сюжеты с террористами, катастрофами и инопланетянами. Без этого и писать не о чем.

Иное дело – поезд. Здесь человек не в такой зависимости, как в самолете. В поезде и попросторнее, и почва все-таки под колесами присутствует. Можно ходить по вагонам, стоять в коридоре, курить в тамбуре, и еще много чего можно. Если же вы едете в поезде несколько дней, то с вами могут произойти самые неожиданные истории. Поэтому поезд встречается в литературных и особенно в кино-сюжетах довольно часто. Но это если только поезд следует на дальние расстояния. В нашем случае так дело не обстоит.

Поезда в Санкт-Петербург из Москвы ходят в основном по ночам. Все придумано так, чтобы человек отдохнул и утром был готов к новому рабочему дню. И из Петербурга в Москву – то же самое. Жители двух столиц это хорошо знают. Поезд отходит в полночь, и где-то за час до отправления пассажир, выдвигаясь на вокзал, уже начинает зевать; за полчаса до отправления он уже практически ничего не соображает и, добравшись до купе, к отходу поезда крепко спит. Шторы при этом наглухо задернуты, а утром часто их даже и не раздвигают, потому что уже, оказывается, приехали и надо скорее выходить на перрон. И пока человек спал, пронеслись мимо него деревни и города с жителями, с их проблемами, судьбами и прочим, что представляло бы в случае знакомства с ними несомненный интерес и переживания и, быть может, породило бы массу правдоискателей, борцов за права и

достоинство граждан. Но может, напротив, смиряло бы многих страждущих социальных или иных революций, останавливало бы от опрометчивых шагов. А так – всё мимо. Точнее – ты сам проносишься мимо. Какой там человек, какие проблемы? Нет их! Не видно! Может ли в подобной ситуации родиться в голове: *«Я взглянул окрест меня – душа моя страданиями человечества уязвлена стала»*? Ведь если посмотришь «окрест себя» в каком-нибудь накопителе – так ничего иного и не увидишь, кроме как таких же, как сам, уязвленных и страдающих. А в тёмном ночном купе и смотреть некуда. Сплошной храп да чьи-то ноги.

Правда, бывает так, что люди в поезде Москва – Санкт-Петербург не спят вовсе. Особенно если это деловая компания или важные столичные визитеры. Тогда в купе всю ночь пьют и разговаривают. Темы в этом случае на обсуждение выносятся самые насущные, в основном политические, и их обсуждение может простых путников вознести до высот страдальческих, когда охмелевшая душа особенно восприимчива к судьбам человечества вообще и товарищей по купе в частности. К утру эти невыносимые душевные страдания исчезают, словно их и не было, но на смену приходят столь же невыносимые страдания физические. Тогда поутру на перронах каждой из столиц можно увидеть неспешно выгружающихся из вагонов особей с одутловатыми и перекошенными лицами. Помню, в Санкт-Петербурге я заметил, что лица эти испытывают некоторое смущение оттого, что из репродукторов звучит величавый гимн города...

Здесь я должен с ужасом признаться, что проехал мимо Твери. Оказывается, основная трасса проходит слева от города и, чтобы проехать через Тверь, надо было ехать прямо. Что же делать? За пустыми размышлениями о самолетах и поездах я не заметил указателей и, сбившись с маршрута, нарушил правила нашего «путешествия». А возвращаться уже не хочется. Остается следовать дальше. Теперь у нас впереди – Медное, которое мы уже ни за что не пропустим.

Что же так Твери не везет?