

## Стоящее дело

Дмитрий Губин — о высоком символизме 100-километровой пробки на трассе М10



Екатерина не могла построить эту дорогу, чему свидетелем Радищев, и Александр не мог, чему свидетелем Пушкин, и Николай, чему свидетелем де Кюстин

Фото: ИТАР-ТАСС/ Фотокорреспондент "Тверского городского портала Tverigrad.ru"

Юрий Сурин

**Вызванная снегопадом 100-километровая пробка, сковавшая самую оживленную трассу страны,— явление не сезонное, а скорее символическое**

Дмитрий Губин

По трассе М10, связывающей две российские столицы, я езжу регулярно почти 20 лет, а потому знаю про нее если не все, то многое. От Кремля до Эрмитажа 750 километров, из них около 450 километров четырехрядки, 220 — трехрядки, а еще 80 — двухрядки, порой с качеством грунтовки. 40 процентов пути — по территории городов и деревень, 60 км/ч — ограничение.

Там, где по ряду в каждом направлении — например, в дивном, прелестном, пронизанном каналами, поросшем ивами-ветлами, утыканном церквушками и домушками, угрюмом и заросшем грязью Вышнем Волочке, который галерист Гельман, а также архитекторы Герасимов и Чобан хотели отмыть и превратить в восьмое чудо света, русскую Венецию,— там давно пробка круглые сутки. Потому что через эту покосившуюся Венецию в день проходит больше 10 тысяч грузовиков и фур. И как минимум столько же легковушек, из которых самые умные пробираются не по главной трассе, а ямами важных огородов. Но даже при петлянии по огородам там можно застрячь на час. При этом в Волочке для проезжающего нет ни топографического, ни музейного указателя, ни кафешки, ни стоянки, вообще ни хрена, и объездной дороги тоже нет — и не будет до 2015-го как минимум. Городишко, разрезанный надвое трассой, тонущей в выхлопах. Бесконечные автопоезда везут с северо-запада, из финских портов, немецкие, японские, французские автомобили, которым суждено еще больше забить tromбами эту хилую дорогу. На М10 пробка всегда: в Крестцах, в Волочке, в Твери, в Клину, на подъезде к Москве и к Питеру. И пробка — давно.

Это на исходе 1990-х я на "жигулях" промчался однажды по М10 за 7,5 часа, набив "бардачок" червонцами для гаишников. Сейчас бы пришлось набивать пятитысячными, и все равно из-за пробок быстрее, чем за 10 часов, не успеть.

А 10 часов одному за рулем — это жесть. А я езжу один, не считая коммуникатора с картами "Яндекса", который на территории Московской области пищит каждые пять минут, предупреждая о притаившемся гаишном радаре. Их там на 100 км пути штук, наверное, 20 (раньше на всю трассу было 20 засад и 16 стационарных постов). Смысл засад и радаров — не снизить аварийность, заставив сбросить скорость, не спасти тем самым жизнь, а вытрясти бабло, отпив чужой жизни. Бабло — русская идея и попробуйте другую найти.

Года три как я езжу по М10 под аудиокниги. Это шанс извлечь пользу из отчаяния. Первой было радищевское "Путешествие из Петербурга в Москву". В 2009-м, после кризиса, машин между Питером и Москвой убавилось, поредели автопоезда, зато прибавилось сбитых собак и кошек, которых хозяева в конце дачного сезона, экономя на кормах, бросали. Книжка звучит около 8,5 часа. Опустевшая дорога занимала столько же. И я, подпрыгивая на очередном трупике, слушал под Тосно: "Поехавши из

Петербурга, я воображал себе, что дорога была наилучшая. Таковой ее почитали все те, которые ездили по ней вслед государя. Такова она была действительно, но на малое время".

"Путешествие" — скучная, назидательная, неумелая книга, где школьник с интересом листает лишь страницы про Яжелбицы (там про сифилис) да Валдай, где "всякого проезжающего наглые валдайские и стыд сотрясшие девки останавливают и стараются возжигать в путешественнике любострастие". Забавно, однако, то, что под Валдаем и сегодня находится мотель, где всякого проезжающего встречает билборд "Сауна и массаж круглосуточно".

Впрочем, трасса М10 не только об этом.

Она о том, как русское борется с русским.

И это не всегда борьба на уничтожение, как может показаться в умерших от рассечения мечом трассы деревьях, с их развалившимися пятистенками, шокирующими после жирного, наглого, показного блеска столицы.

Это о том, что русское бывает разным. О том, что дорога смерти может быть и дорогой жизни. О том, как разные люди, по-разному объединяясь, выбирая разные формы дела, становятся то героями, то негодьями. Потому что на М10 представлено все — от индивидуальной воли до гаишной опричнины. И это история не только про бездушное государство, слуги которого строят себе дворцы, но не могут построить обычного шестирядного автобана (это вообще история не про логистику и не про царей, хотя, конечно, про царей и логистику тоже). М10 — история об эволюционном отборе, о жизни вообще.

Это, например, история о тупике личной воли, не облагороженной ни образованием, ни сочувствием и выродившейся в бытовой произвол. Когда М10 в девичестве еще называлась Е95, на ней появились частные заправки и харчевни, от чего я пребывал в восторге, потому что — вот! свобода! капитализм! Но на частных заправках бензин разбодяживали, а в частных шалманах под видом "жаркого в горшочке" кормили дерьмом: все равно уедут и не вернуться. Помню, в ресторанчике под Валдаем, стилизованном под избу, я толкнул дверь в ночи. В полутьме пахло жаром: натопивши печь, на лавках дрыхли подавальщица и повариха в сиреневых рейтузах. Я заказал жаркое. Они принесли нечто полусырое — свинину с кровью. Так и не поняли, чем я недоволен. А чо?

То есть частное — оно бывает всяким. Скажем, в Крестцах это частное обрело вид придорожных рядов с самоварами, где потчуют чаем и сбитнем. А на новгородской объездной — рядов керамики, солений и варений. А в Бахмаре — двухметровых синих плюшевых зайцев. А под Барвихой — леца и угря во всех видах копчения. Земля наша богата.

Но и корпоративное тоже не всегда бывает бездушным. Стандарт бывает и цивилизующим. Скажем, М10 последних лет — это история пожирания разномастных мелких заправок крупными сетями. И сети задают стандарт, хорошо описанный Хемингуэем в рассказе "Там, где чисто, светло". У сетей при заправках непременно магазинчик, туалет и кафешка, в которой точно не отравят. Да и загаженные обочины нередко стали чистить люди в дорожной униформе, то есть государевы слуги. И, кстати, именно это обстоятельство научило меня не заявлять по-дурачки, что государство — это всегда плохо, а либерализм — всегда хорошо.

Просто я действительно не могу понять, отчего русский человек, согласившись передать часть своих прав государственной монополии (дороги — это ведь госмонополия), не может потребовать от высшей власти строительства автобанов. И отчего высшая власть, способная зимнюю Олимпиаду устроить на юге, не может построить банальных дорог. Загадка. Непостижимость. Екатерина не могла построить, чему свидетелем Радищев, и Александр не мог, чему свидетелем Пушкин, и Николай, чему свидетелем де Кюстин...

Может, нам нужно просто дожить до времени, когда мы почешем-почешем репы и скажем: ну их на хрен, эти дороги. Не умели строить, не умеем и не будем уметь — давайте-ка перескочим через этап, как предлагает, например, блестящий дизайнер Владимир Пирожков. Тот самый Пирожков, который работает в дизайн-центре Toyota в Ницце и который руку приложил и к "Сухому", и к Citroen С3. Идея его в связывающих страну беспилотных воздушных линиях (для летательных аппаратов которых Пирожков придумал сверхлегкие губчатые корпуса из металла с газом). Пирожков считает, что так будет и быстрее, и дешевле.

А возможно, мы свои автобаны просто еще не выстрадали. Потому что есть такое предположение: три дня пробки на М10 — просто репетиция того, чего все обреченно ждут — времени "Ч", когда не только Москва, а вся страна застынет в Великой Пробке и будет стоять и день, и два, и три. И не расчистит проезд ни ФСБ, ни ФСО...

Остается добавить: про М10 я до этого снегопада знал практически все, кроме того, что она официально называется трассой "Россия".