

А.Н. Ямсков

***Эх, дороги
Жизнь на колесах.***



Как известно, экспедиция начинается и заканчивается поездкой от дома в регион полевых исследований и обратно, и почти всегда она также включает в себя более или менее длительные переезды по изучаемому региону. Надо сразу сказать, что в памяти участника экспедиции всегда остаются многочисленные «дорожные впечатления», о которых немало сказано на страницах данной книги моими коллегами и спутниками. Тема эта, однако, практически неисчерпаема, так что и мне есть что добавить об организации наших переездов и наиболее ярких впечатлениях от дорожных происшествий.

Перелеты.

При изучении долгожителей и русских крестьян-старожилов в Закавказье сотрудники сектора этнической экологии и приглашенные в качестве помощников лаборанты (чаще всего студенты, а также аспиранты или молодые сотрудники других подразделений Института этнографии АН СССР), объединенные в экспедиционный отряд и возглавляемые начальником отряда, обычно приезжали «в поле» примерно на один месяц, сменяя друг друга. Таким образом, разные отряды сектора последовательно и непрерывно работали в течение всего полевого сезона - с конца мая до сентября. Для

того, чтобы попасть в Закавказье, мы практически всегда прибегали к услугам «Аэрофлота», используя аэропорты Сухуми, Тбилиси, Баку и Еревана. При встречах и прощаниях сотрудников, прилетая на Кавказ или вылетая после экспедиции домой в Москву, мне приходилось также побывать и в аэропортах Ленинкан (ныне Гюмри), Кировабада (ныне Гянджа) и Грозного.

Если о перелетах в столицы Закавказья и обратно добавить к общеизвестному особенно нечего, то вот провинциальные аэропорты временами преподносили нам сюрпризы, иногда - приятные. Например, закончив работы в 1987 г. в молуканских селениях Азербайджана и Армении и возвращаясь через Ереван, мы воспользовались гостеприимством нашей коллеги и участницы последнего этапа экспедиции Ирины Владимировны Долженко - известного специалиста по этнографии молукан Армении, остановившись в ее ереванской квартире на несколько дней. Однако авиабилет на начало августа (сезон отпусков) в столице республики мне в течение нескольких дней достать так и не удалось, поэтому по совету знатоков решил лететь в Москву из Ленинкан, куда легко и быстро добрался на междугородном автобусе. Приехав вечером 1 августа в аэропорт, я (как это не раз бывало при отъездах домой или при возвращении из отпуска на Черноморском побережье) тут же купил авиабилет на ближайший свободный рейс (кажется, на 4 или 5 августа), но попытался вылететь в этот же вечер за счет освобождавшейся в советские времена на всех авиарейсах примерно за 1 час до вылета брони. Однако по техническим причинам рейс перенесли на полдень 2 августа, когда в Ленинкан прибывает новый самолет из Москвы. Застрявшие в аэропорту пассажиры, немного понервничав, в большинстве своем разъехались на ночь по домам. Мне же пришлось провести всю ночь

в малолюдном здании провинциального аэропорта на глазах его работников, дежуривших в тот раз, и от нечего делать частично рассказать некоторым из них о ситуации, в которую я попал, о наших экспедициях и т.п., перемежая рассказы просьбами помочь поскорее улететь домой.



На следующий день, когда посадка была уже закончена и все пассажиры заняли свои места, а освободившаяся бронь распределена среди тех, кто записался на нее раньше меня (а таких любителей рассчитывать на авось набралось в тот раз около 10 человек, хотя лишь часть из них дождалась отложенного вылета), я остался в одиночестве у выхода на посадку. Но в этот момент меня, уже отчаявшегося улететь этим рейсом, тоже пригласили в самолет, причем два сотрудника аэропорта проводили меня пешком по летному полю и посадили в салоне совсем рядом с кабиной пилотов (кажется, это было одно из служебных мест для стюардесс). При этом мой билет даже не проверили и не сделали на нем обязательных при посадке отметок аэропорта (впрочем, до этого авиабилет все же проверяли при постановке меня на очередь на освобождающуюся бронь), а багаж - небольшой чемодан - вообще никто не проверял, и я вынужден был взять его с собой в салон самолета. Помните, в бухгалтерии Института этнографии весьма удивлялись тому, что я представил к оплате авиабилет без отметки аэропорта о вылете.

Хочется особенно подчеркнуть, что это было именно проявление дружелюбия и искреннего желания помочь научному сотруднику из Москвы со стороны работников аэропорта, поскольку я не предлагал им денег (к концу экспедиции у меня их и не осталось) и не

мог подкрепить свою просьбу каким-либо серьезным официальным статусом. Этот случай наглядно показывает как общую доброжелательную атмосферу тех лет в Закавказье, так и некоторую безалаберность и пренебрежение к правилам и инструкциям по безопасности полетов в небольших аэропортах в поздние советские времена, во что ныне верится с трудом, учитывая проблемы сегодняшнего дня из-за воздушного терроризма и частых угонов авиалайнеров.

Переезды.

В ходе самой экспедиции в большинстве случаев значительное время и усилия сотрудников уходят на переезды из одного района работ в другой. Последнее замечание особенно верно для так называемых «маршрутных» этнографических полевых работ, которые предполагают относительно недолгое пребывание отряда или исследователя на одном месте - обычно от недели до двух недель, с последующим переездом в другую достаточно отдаленную местность. Работая в какой-либо местности, отряд постоянно размещается в одном селении, где и ведутся основные исследования, но одновременно обычно обследуется и группа близлежащих сел, куда сотрудники добираются на отрядной машине или даже пешком. Так, во время работ среди молокан и духоборцев, когда я ежегодно выезжал в экспедиции в Закавказье, мне довелось в 1986-1990 гг. поработать в 7 отрядах в течение 5 полевых сезонов (в общей сложности 223 рабочих дня): четыре отряда работали в 2-х местностях, 2 отряда - в 3-х местностях, и только один отряд - в одной местности. Таким образом, организация работ наших отрядов в большинстве случаев соответствовала именно маршрутным этнографическим исследованиям.



Временный лагерь. Остановка отряда в пути.

Сказанное выше, однако, не означает отсутствия «стационарных» этнографических полевых работ в наших исследованиях молокан и духоборцев Закавказья. В селении Ивановка Исмаиллинского района Азербайджана, например, наши отряды работали по несколько месяцев подряд и приезжали в эти низкогорья южного склона Большого Кавказа в течение ряда лет. Но и здесь, в Ивановке, отряды сектора этнической экологии тоже сменялись примерно раз в месяц.

Переезды из аэропорта в район работ обычно длились по много часов, а из одного района работ в другой - иногда занимали два дня и соответственно требовали ночевки в пути. Справедливости ради надо сказать, что мы обычно старались совмещать необходимые из-за отдаленности мест работы ночевки с остановками на отдых, а в конце работы отряда часто задерживались на таких стоянках и на пару дней. Это сюжет, однако, требует особого описания и потому будет отдельно рас-

смотрен ниже. Сейчас же ограничимся лишь замечанием о том, что такие стоянки позволяли, вне зависимости от времени прилета или отлета членов отряда, новому отряду выезжать в дорогу рано утром и тем самым обычно избегать ночевки в пути.

Тем не менее в памяти остались пара случаев разбивки отрядного лагеря на покрытом сплошным густым лесом Сурамском хребте (историческая и географическая граница между Западной и Восточной Грузией) недалеко от автотрассы Тбилиси - Сухуми, а также на берегу реки Куры у автотрассы Тбилиси - Баку (западные районы Азербайджана). В таких случаях мы обычно отъезжали от шоссе на пару километров и в относительно уютном месте ограничивались установкой тента. Спали чаще всего на раскладушках под открытым небом, перекусив вечером и утром бутербродами, консервами, салатами и вскипятив на переносной газовой плите лишь чай.

Однако разбивка даже такого временного лагеря все же требовала установки раскладного стола и устройства сидячих мест - частью из выючников («выючных ящиков»), частью из раскладных стульев, которыми поныне обычно пользуются рыболовы (из двух алюминиевых трубчатых рам-ножек, скрепленных с одной стороны брезентовым сидением). Чаще всего не обходилось и без костра, который, однако, никакой утилитарной роли у нас не играл. На случай ненастной погоды у нас всегда была палатка (на большой отряд - даже две), а часть людей могла спать и в крытом кузове автомашины ГАЗ-66.

Кстати, экспедиционное оборудование мы получали на складе нашего Института этнографии АН СССР каждую весну у Лейлы Османовны (зав. складом), загружая им экспедиционную машину в Москве, а потом,

осенью, вновь сдавали его на склад после возвращения автомобиля из перегона с места работы последнего отряда. Обычно мы получали со склада в первую очередь раскладушки и спальные мешки - ватные, столь же теплые и толстые, как обычные матрасы (их и делали из матрасов), в брезентовых чехлах. Для равнин Закавказья они обычно были слишком жаркими, поэтому мы часто использовали только вкладыши и брезентовые чехлы, оставляя сам мешок выполнять роль матраса, но в горах (например, на берегах озера Севан) мы по достоинству оценили теплоту этих толстых и огромных по своим размерам спальных мешков.

Помнится, определенные хлопоты и сложности у новичков вызывал как раз процесс свертывания спального мешка в чехле и упаковывания его перед каждым переездом в специальный брезентовый же цилиндрический мешок. Другой хозяйственной проблемой, кстати, была стирка вкладышей при смене отрядов, так как обычно весной на складе взять существенный запас чистых вкладышей сразу на все отряды не удавалось из-за их постоянного дефицита, а качественно их отстирать в полевых условиях тоже не всегда было возможно. Поэтому многие постоянные сотрудники наших отрядов имели собственные вкладыши и потому не мучились с этими стирками в последний день своего полевого сезона, который мы старались провести, отдыхая на берегу моря.

Каждый сезон мы также брали со склада раскладной алюминиевый стол и комплект складных стульев, переносную двух конфорочную газовую плиту и большой газовый баллон (который периодически приходилось обменивать на полный уже в районе работ), посуду - алюминиевые ложки и вилки, эмалированные миски и кружки, кастрюли и ведра, а также топор, пару лопат, большую алюминиевую канистру для питьевой воды

(вероятно, литров на 50 - 60), пару брезентовых тентов и палатку.

Особое значение в переездах играли вьючники - прямоугольные сундуки с металлическими углами и окантовками каждого из ребер, высотой примерно по колено, также выдававшиеся для экспедиции. Когда-то их действительно навьючивали на лошадей, и это название накрепко к ним приклеилось. Но и после перехода к грузовым автомобилям-вездеходам эти очень прочные ящики оказались чрезвычайно удобными - в них мы возили посуду, некоторые продукты питания (растительное масло, сахар, чай, хлеб), а также использовали их в качестве сидений при стоянках и, главное, при переездах.

Из вьючников, накрытых развернутыми спальными мешками, в кузове получалась своего рода разборная банкетка, вытянутая поперек кузова, причем за этим сооружением возвышались другие вещи отряда и потому у сидящих на вьючниках была возможность откинуться назад и, как в уютных огромных креслах, дремать всю дорогу. Правда, первый ряд сидящих в кузове размещался сразу же за кабиной на настоящей банкетке - деревянном ящике с толстым мягким поролоновым покрытием, перегородивавшим весь кузов ГАЗ-66 и использовавшимся водителями Экспедиционной автобазы АН СССР для перевозки запасных частей, инструментов и личных вещей. На стоянках в пути или на отдыхе водители обычно спали на этих банкетках, хотя в Закавказье они часто предпочитали тоже ночевать на раскладушке под открытым звездным небом. Первый ряд сидящих в кузове поэтому не имел возможности откинуться назад (спинки у этой банкетки, естественно, не было), но зато отсюда был неплохой вид прямо на дорогу над кабиной или между кабиной и крытым кузовом.

вом - у ГАЗ-66, как известно, между кабиной и кузовом размещены запасные колеса и потому существует достаточно значительное пространство.



Общий вид с. Чухурюрд Шемахинского района.
1986г. (фото В.В. Степанова)

Обычно начальник отряда ехал в кабине с водителем, а сотрудники отряда - в кузове. В больших отрядах (более 5 - 6 человек) многие хотели сидеть впереди, чтобы смотреть на дорогу - ведь нам при переездах часто в течение одного дня удавалось проезжать из высокогорий Большого или Малого Кавказа на равнину или берег моря, или из пустынно-степных внутренних районов Азербайджана - во влажные субтропики Ленкоранской низменности с роскошной почти тропической растительностью. Смена ландшафтов и внешнего облика селений и людей не могла не интересоваться специали-

стов по этнической экологии, поэтому места с видом на дорогу чаще всего бывали в дефиците.

Однажды в сентябре 1984 г., проезжая с юга через Лачин в Кельбаджарский район Азербайджана, мы устроили из выючников сидячие места вдоль открытого в тот раз заднего борта кузова ГАЗ-66 и ехали, наслаждаясь прекрасными видами на этот красивейший уголок горного Азербайджана, покрытый за Лачином густыми лесами. Однако на проселках было столь пыльно, что к вечеру мы с ног до головы буквально покрылись толстым слоем пыли, которая проникла и во все наши вещи. После этой поездки нам пришлось долго выбивать одежду и отмываться самим, и более таких опытов мы уже не ставили - задний борт кузова на переездах всегда плотно закрывался брезентовым пологом и специально подготовленным толстым листом фанеры. В бытность мою студентом Географического факультета МГУ, мне не раз приходилось ездить по автодорогам Центральной и Северной России на грузовике ЗИЛ-130, сидя на выючниках у открытого заднего борта, но таких серьезных проблем с пылью в тех местах обычно не бывало.

Возвращаясь к экспедиционному оборудованию и институтскому складу, стоит также вспомнить и про одежду - мы обычно брали на лето несколько штормовок, брезентовых плащей и телогреек, а также рюкзаки. Одновременно еще в Москве машина загружалась продуктами на весь экспедиционный сезон - тушенкой, сгущенным молоком, гречкой, чаем, сахаром, макаронными изделиями и т.п. Все это, в первую очередь остро дефицитные в те годы тушенку и гречку, мы также получали без особых хлопот через склад Института этнографии, оплачивая уже во время работы отряда из выплачивавшихся нам полевых и командировочных денег (довольно скромных, но в целом достаточных для по-

крытия расходов на питание). Кстати, с первой половины 1990-х гг. этот склад и вся практика выдачи экспедиционного оборудования и продовольствия в нашем Институте исчезли, равно как и аренда вездеходов ГАЗ-66 на специализированной автобазе Академии Наук для дальних экспедиций.

Особую и непростую процедуру представляла собой загрузка машины перед переездом, особенно после долгой стоянки в селе, когда все личные и отрядные вещи были разгружены и на пустой машине ездили только на работу в соседние селения, в райцентр на встречи к местному руководству или на базар, в баню и т.п. Загрузка машины требовала определенного опыта, ибо многочисленные вещи требовалось уложить в кузове компактно (чтобы осталось достаточно места для членов отряда), удобно (чтобы в пути ничего не звякало и не брэнчало, а на остановке или ночевке можно было бы достать необходимое, не разгружая всю машину) и быстро. Ныне я с гордостью вспоминаю, что часто делать укладку вещей в кузове приходилось мне - это было своего рода признание со стороны коллег, выступавших при этом в роли подающих и выполняющих мои указания, что именно и в какой последовательности приносить и подавать в кузов. Правда, работать в кузове при этом было неприятно - душно и тесно, но первоначально укладывающему вещи обычно деятельно помогали водители.

Кстати, водители Экспедиционной автобазы АН СССР заслуживают особых слов благодарности и восхищения¹ - в отличие от сотрудников, они уезжали «в

¹ Практически все водители, с кем мне доводилось работать в экспедициях сектора этнической экологии, оставили о себе очень хорошее впечатление. Конечно же, были и шероховатости в наших отношениях, особенно когда мне приходилось выступать в

поле» практически на полгода (с начала мая до начала - середины октября), и получали за все это время весьма скромную, по московским меркам, зарплату. Обычно зимой они отчасти наверстывали материальные потери, работая в Москве таксистами или водителями автобусов - редко кто из них оставался на академической автобазе водителем или автомехаником со скромной зарплатой и на зимний период.

Как правило это были молодые или среднего возраста люди, и привлекали их экспедиции, насколько я могу судить по многим откровенным разговорам в пути, именно возможностью увидеть новые места и людей, столь не похожих на Москву и москвичей, а также побыть в кругу научных работников с их почти ежедневными нескончаемыми разговорами за вечерним чаем обо всем на свете и о своей профессии в частности. К тому же в этнографической экспедиции значительную часть времени они могли отдыхать или работать всего по паре часов в день, но зато при перегонах и переездах им приходилось трудиться буквально с рассвета и до заката.

Особенно важно подчеркнуть, что в те времена на Экспедиционной автобазе АН СССР работали действительно профессионалы своего дела, ибо в экспедиции только от водителя зависело техническое состояние автомашины и, следовательно, сама возможность для отряда куда-либо уехать и что-то там сделать. Если же в

роли начальника отряда и тем самым командовать водителем. Однако о Вячеславе Малюткине, Сергее Федотове, Юрии Воронцовом, Петре Бездетнове и Юрии Щитове у меня остались очень теплые воспоминания, и я с удовольствием пользуюсь случаем назвать имена этих людей, без профессионализма и честной, временами очень тяжелой работы которых итоги наших исследований были бы намного скромнее.

машине были серьезные неполадки, то это вызывало долгое стояние на одном месте во время ремонта и, особенно, поиска необходимых запасных частей. В самом худшем случае приходилось ждать посланцев из Москвы с Экспедиционной автобазы, привозивших нужные детали через неделю или даже более после случившейся аварии.

Между прочим, если отношения начальника отряда и водителя складывались плохо, то последний иногда мог злоупотреблять своими исключительными по сути возможностями влиять на экспедицию - машина тогда могла «сломаться» в самый ответственный момент (иногда для убедительности даже в дороге, но недалеко от места удачной стоянки) и волей-неволей приходилось задерживаться на пару дней для ее «ремонта» или «наладки двигателя». Впрочем, это были исключительные случаи, причем члены отряда обычно в большинстве своем молчаливо поддерживали водителя и ничуть не возражали против задержки.

Кстати, надо признать, что никакие требования советского КЗОТа о предельно допустимом времени непрерывной работы и максимально разрешенном пробеге в течение одного рабочего дня водителя никогда нами не соблюдались, но при переездах и перегонах существенно превышались. Сами водители считали это само собой разумеющимся, и только в явно конфликтных ситуациях водителя со всем отрядом и его начальником некоторые из них могли начинать разговоры о том, что есть определенные правила переезда и перегона машины и что после проезда, кажется, 600 километров в день водитель имеет право остановиться на отдых и ночевку прямо на шоссе, на ближайшем специальном месте для стоянки автотранспорта. Впрочем, реально такого в наших экспедициях не случалось ни разу.

Тем не менее, наряду с начальником отряда, именно водитель во многом определял психологическую атмосферу в экспедиции и, в конечном счете, успех всей работы и настроение сотрудников отряда. Нам в этом отношении в подавляющем большинстве случаев везло с водителями Экспедиционной автобазы. Показательно, кстати, что во время отдыха на стоянках, если им не приходилось возиться с машиной, они охотно помогали с приготовлением еды и мытьем посуды, участвуя в подобных дежурствах по собственной воле и на равных со всеми остальными. С другой стороны, мне кажется, что эта общепризнанная важная роль водителя во время работы экспедиции и соответствующее внимательное отношение к нему научных сотрудников и лаборантов во многом и привлекали наших водителей на Экспедиционную автобазу АН СССР, несмотря на низкие оклады и часто тяжелые условия жизни «в поле». Вероятно, во всех других организациях и учреждениях, работая шофером, человек такого уважения в те годы обычно не удостоивался.

Водители отряда во время стоянки в селе часто выполняли и еще одну важную миссию - будучи, как правило, очень хорошими автомеханиками, они часто помогали местным жителям с ремонтом их автомашин. Это существенно улучшало отношения сотрудников отряда с местным населением, и нам нередко в благодарность приносили различные гостинцы - фрукты, домашнее вино, выпечку или домашний сыр. Пожалуй, только врачи вызывали еще большую радость сельчан от нашей остановки в их селении. Наряду с этой дружеской помощью, водители иногда и подрабатывали в селениях - опять-таки ремонтируя автомашины или подвозя в свободное время людей и небольшие грузы (чаще всего на базар в соседний райцентр). Особое место за-

нимали просьбы местного колхозного или совхозного начальства помочь с ремонтом автомобилей (общественных или частных) - в этих случаях начальнику отряда приходилось посредничать, и в итоге нам либо давали остро дефицитный в условиях экспедиции бензин, либо помогали иным существенным образом (фруктами из общественного сада, возможностью обедать в колхозной столовой по символическим даже для советского времени ценам, и т.д.).

Поездки на отдых.

Наряду с абсолютной необходимостью работы переездами из одного поселения, за продуктами (для себя и для скота и т.п.), мы не совсем обязательно ездили на отдых.

Наиболее заманчивыми были, конечно, как раз поездки «на отдых». Кстати, весьма редкие для отряда. Если стоили в каком-то месте, осматривали в дни отдыха небольшие городки, деревни, знакомились с «туристическими» объектами, принимал весь отряд.

и только если это позволяли наличие свободного времени и бензина. Впрочем, иногда для таких случаев мы даже покупали бензин на свои собственные деньги.



Из моих поездок наиболее запомнились посещения пещер-

Шемахинский район, азербайджанский
яйлаг, 1986 г. На переднем плане -
А.Н. Ямсков

ного монастыря Вардзиа в Южной Грузии в 1988 г., а в Азербайджане - заповедника Кобыстан, древнего горного села ремесленников Лагич с узкими мощеными крутыми улицами, ханского дворца в г. Шемахе. Однажды, 6 июля 1986 г., в Шемахинском районе мы даже съездили на нашем ГАЗ-66 высоко в горы на летние пастбищайялаги к пастухам-падарам (племенная группа кочевников-азербайджанцев), где нас радушно усадили у костра и отменно угостили сыром и лавашем прямо рядом с одними из, наверное, последних на этом свете алачугов (азербайджанский аналог юрты - переносного разборного жилища кочевников).

Впрочем, как таковых поездок «на пикник» было всего несколько за много лет моих полевых работ в Закавказье - мы гораздо чаще выбирались на машине на день или полдня к побережью для купания - будь то берега озера Севан, Каспийского или Черного морей.



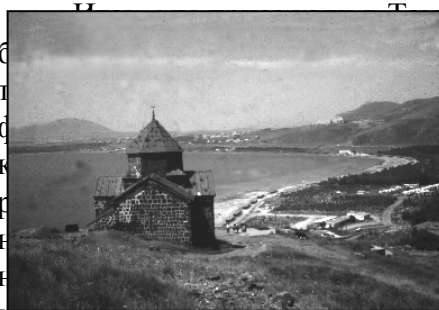
«Чертов мост» через реку Цогас.
В горах выше с. Верхняя Аскипара Казахский район,
Азербайджан (1986 г.)

При работе в горах Западного Азербайджана (далеко от моря или Севана) пикники в свободное время устраивались довольно часто, но мы просто уходили пешком на горную речку за несколько километров от села и там купались (точнее, обливались водой из мелких бурных и очень холодных речек) и загорали.

Особое и огромное место в наших лучших воспоминаниях о Закавказье, однако, занимают остановки на отдых при смене отрядов вблизи Сухуми, а также Тбилиси или Баку. Кстати, отчасти это действительно диктовалось производственной необходимостью - все или часть членов нового отряда могла прилететь уже во второй половине дня, или же закончивший полевые работы отряд вылетал вечером или в конце дня - во всех таких случаях просто приходилось останавливаться на ночевку в нескольких десятках километров от аэропорта. Мы, естественно, для таких повторявшихся случаев выбрали действительно великолепные места, где проводили, по

правде сказать, по паре - тройке дней в начале или в конце полевых работ.

В первую очередь, конечно же, речь идет о Тамыше - участке дикого черноморского пляжа примерно в 40 км к югу от Сухуми, немногим не доезжая до Очамчиры. В этом месте село и огороды его жителей отделены от берега моря идущим параллельно ему мелиоративным ровом, ибо здесь в море впадает сразу несколько небольших рек и речек и прибрежная полоса, видимо, была ранее сильно заболочена. В наши дни, однако, болот почти не осталось, а для армейского, по его первичному назначению, вездехода ГАЗ-66 с обеими ведущими осями и регулируемым (из кабины водителя) давлением воздуха в шинах преодолеть вброд несколько малых рек (глубиной по колено) прямо у места впадения их в море и проехать несколько сотен метров по рыхлому песку пляжа проблемы не составляет.



И Тамыш и подъезжали к тур-
бу на глазах изумленных
ехали прямо по пляжу,
Поскольку никакой лег-
ко не способен, мы вско-
робинзонов - буквально в
образы мы могли в тече-
одного человека. Лишь
иногда мимо нашего лагеря проходили любители даль-
ни На озере Севан, Армения ловы из числа отдыхаю-
щих. До домов поселка было тоже совсем близко, но нас
отделял от огородов и садов жителей Тамыша ров и
заросшие речки, частью протекавшие почти параллель-
но берегу. К сожалению, эти преграды легко преодоле-
вали также коровы и свиньи, которые частенько
навещали нас на рассвете и сжевали не одну рубашку
или полотенце. Зато мы жили практически на пляже в

первозданной тишине, нарушаемой только шумом морского прибоя и кваканьем многочисленных лягушек в соседних речках и болотцах.

Неплохое место для ночевки было у нас и на Тбилисском море - водохранилище вблизи города. Но здесь, к сожалению, было достаточно многолюдно и шумно, особенно в выходные дни, так что особо задерживаться нам не удавалось - в лучшем случае на один день и одну ночь. Прекрасные условия для стоянок давал также Севан, где часть побережья, из-за спуска озера и отступления его берегов, тоже представляет собой широкие песчаные пляжи, недоступные обычным туристам на легковых автомобилях. Но от Еревана до этих уединенных мест надо было ехать более сотни километров, поэтому на Севане мы останавливались на день - два обычно лишь при переездах с одного места работ на другое, то есть в середине работы отряда.

Хуже всего было отдыхать в окрестностях Баку - этот индустриальный центр на Апшеронском полуострове почти не имеет условий, удовлетворявших нашим требованиям. Однако и здесь мы отыскивали сносное местечко на северном побережье полуострова в районе поселка Мардакяны (к северу от Баку), хотя останавливались там только на ночевку при встречах или проводах отрядов.

Однако и на Каспийском море в итоге отыскалось действительно прекрасное место для отдыха - примерно в сотне километров к югу от Баку, за Кобыстаном, в окрестностях Пирсагата. Там мы тоже нашли практически безлюдный красивый пляж в широком заливе, не вдалеке от автотрассы, но закрытый от нее холмами. К сожалению, в этом месте мне довелось побывать всего дважды, когда наш отряд возвращался после работы у ленкоранских молокан и субботников. Если же мы, что

бывало гораздо чаще, работали под Шемахой или в районе Кировабада (Гянджи), то заехать сюда по пути в или из Баку уже не было возможности - слишком большой крюк пришлось бы делать.

В таких местах, и особенно в Тамыше, мы разбивали лагерь более капитально, то есть ставили не только тент (натягивавшийся от кузова нашей машины), но и палатку на случай дождя. Впрочем, ночевать большинство предпочитало все равно на открытом воздухе. Я, как и некоторые другие, часто ставил раскладушку прямо в паре метров от прибоя, но в любом случае ширина пляжа и берега в Тамыше на этом месте не превышала метров 30 - 40, а далее начинались ров или русла речек, болотца и т.п. Кстати, из-за открытости этого места в сторону моря нас почти не беспокоили комары, которых, однако, в ближайших болотцах было очень много, что подтверждали и своим огромным количеством лягушки.

Перегоны.

Согласно инструкциям Экспедиционной автобазы АН СССР, при следовании («перегоне») автомашины в район полевых работ водителя должен был обязательно сопровождать представитель отряда. В Закавказье автомобили шли своим ходом, но в Сибирь или Среднюю Азию, в целях экономии бензина, машины из Москвы отправляли на железнодорожных платформах в сопровождении представителя отряда. Ехать в течение недели или 10 дней на товарной платформе было малоприятным испытанием, судя по моим разговорам студенческой поры с испытанными это сотрудниками географических экспедиций в Средней Азии. Однако поездка на машине в течение 4 - 5 дней на Кавказ, с моей точки

зрения, бывала очень интересной и доставляла мне удовольствие.

Надо сказать, мне довелось сопровождать нескольких водителей на перегонах Москва - Закавказье, причем мы проезжали по западному (мимо Сочи по берегу Черного моря), центральному (через Крестовый перевал и Военно-Грузинскую дорогу) и восточному (через Дагестан, вдоль берега Каспия) путям. Однажды, весной 1983 г., мне пришлось даже проехать с водителем Славой Малюткиным из Ташкента через Ашхабад - Красноводск (ныне Туркменбаши) на Баку, воспользовавшись паромной переправой через Каспийское море. В конце экспедиций сектора этнической экологии, в качестве своего рода подарка судьбы и апофеоза странствий по дорогам страны, я с водителем Юрием Щитовым осенью 1990 г. за неполных 6 дней проехал из Барнаула (Алтайский край) через Западную Сибирь, Северный Казахстан, Урал и Поволжье до Москвы.

В принципе все перегоны проходят довольно похоже - почти все светлое время суток, с короткими перерывами на еду, машина ГАЗ-66 идет по автотрассе со скоростью около 80 - 90 км/час. Главная задача сопровождающего - следить, чтобы шофер не уснул за рулем (формально) и, в реальности, просто глазеть по сторонам и обмениваться впечатлениями с водителем. Отчасти сопровождающий выполнял те же функции, что и штурман во время авторалли, - следил за дорогой, сверяя маршрут с дорожными картами и атласами² и пре-

² Нашей «главной книгой» в экспедициях поэтому служил «Атлас автомобильных дорог СССР», и у меня в рабочем столе в Институте до сих пор хранится издание 1988 г., купленное когда-то совместно с Алексеем Петровичем Павленко на наши личные деньги именно для использования при переездах и перегонах. При переездах по Закавказью мы также применяли туристические кар-

дупреждая о приближающихся поворотах или о возможных местах для краткого отдыха или ночлега. Однако похоже, что основная миссия сопровождающего заключалась все же в том, чтобы помочь водителю вечером и утром - приготовить еду на двоих и вымыть посуду. Спали мы на перегонах либо на улице на раскладушках (на Юге в хорошую погоду), либо в машине - водитель в кузове на своей банкетке, а сопровождающей - в кабине в особой «люльке» (гамаке, подвешивающемся над рулем под крышей кабины), где было довольно тесно. На ночевку, однако, мы всегда старались отъехать на пару километров от шумной автотрассы куда-нибудь в лес, к речке или озеру.

Мне хорошо запомнился переезд через Среднюю Азию, из Ташкента в Баку - автотрасса дважды пересекает пустыню Каракумы (между Чарджоу и Мары и между Ашхабадом и Красноводском³). В предшествовавшей антропологической экспедиции к белуджам Туркмении водитель Слава Малюткин, похоже, заболел, как позже выяснилось, инфекционным гепатитом (желтухой), и именно при пересечении пустыни где-то после Мары среди барханных песков ему стало совсем плохо, так что нам пришлось остановиться еще в первой половине дня, даже не отъехав от шоссе. Хотя это было в самом начале июня 1983, днем стояла уже сильная жара,

тосхемы республик, так что в итоге у меня собралась неплохая коллекция этих весьма условных карт. К сожалению, листы настоящей топографической карты масштаба 1 : 500 000 стали издаваться для широкой продажи только в 1992 г. и потому в те годы они были для нас практически недоступны, ибо связываться с использованием в экспедиции секретных изданий, в том числе таких карт, было крайне хлопотно.

³ Здесь приведены названия туркменских городов, бытовавшие в советский период.

что особенно чувствовалось в моменты безветрия. К тому же тогда мы ехали на небольшой машине УАЗ-469 с одноосным крытым прицепом (загруженным раскладушками, спальниками, консервами и нашими вещами), и тень от такой машины в середине дня была очень маленькой. Я до сих пор, вспоминая тот день, вновь вспоминаю и беспокойство за водителя, и боязнь, что его болезнь может быть серьезной и заразной, а также ощущение ужасной жары и тщетные попытки полностью спрятаться в куцую тень от машины. Перед глазами же встает незабываемая картина - вокруг раскинулись барханные пески, и по раскаленному асфальту шоссе при малейшем ветерке начинает струиться песок, как это бывает зимой в Москве при снежной поземке.

Впрочем, уже к вечеру Славе стало лучше, и мы вновь тронулись в путь. Поскольку всю дорогу мы вместе пили воду из одной трехлитровой банки, я тоже впоследствии заболел желтухой и тоже, работая в отряде уже в Абхазии среди долгожителей, далеко не сразу догадался о том, что же это за болезнь. Однако мне в конце концов диагноз поставили в сельской больнице, и у меня хватило сил, несмотря на возражения врачей, улететь в Москву и уже в родном городе лечь в больницу, где я сразу же попал под капельницу. Слава же, кажется, вовремя так и не догадался о желтухе и проработал весь тот экспедиционный сезон без каких-либо перерывов. Когда же без малого через месяц стало известно о моем заболевании, он уже чувствовал себя совсем хорошо. Более того, именно в момент пика своей болезни он сделал весьма трудный перегон Ташкент - Ашхабад - Баку - Сухуми.

Еще одно воспоминание о перегонах связано с поездкой из Сухуми через Тбилиси на Москву с Петром Бездетновым 11 - 16 октября 1984 г. С одной стороны, это была поездка с уникальными и незабываемыми приклю-

чениями, но с другой стороны, лишь по прошествии многих лет я могу уверенно сказать, что рад тому, что мне довелось испытать все это.

Начиналось все вполне трагикомично - мы всем отрядом на вездеходе ГАЗ-66 под руководством Владимира Александровича Большакова 28 сентября 1984 г. умудрились чуть было не утонуть в море и действительно почти утопили (правда, на время) свою экспедиционную машину. Итак, после целого дня, проведенного в Сухуми у коллег из Абхазского Института истории, археологии и этнографии, мы вечером возвращались на любимую стоянку в Тамыше. Море штормило, поэтому при переезде через последнюю перед стоянкой и самую большую речку пришлось держаться чуть дальше от моря, чем обычно. Но оказалось, что машина слишком отделилась от полосы прибоя и потому просто уткнулась бампером в противоположный крутой берег речки, ведь только в самой полосе прибоя берега речушки достаточно пологие, чем мы всегда успешно пользовались. Довольно сильное течение речки и штормящее море тут же занесли песком и галькой передние колеса машины, так что выехать задним ходом тоже не удалось.



«Уходим под воду, плевать на погоду...»
1984 г. по дороге из Сухуми в Тамыш.
У машины стоят А. Ямсков и П. Бездетнов (фото В.А. Большакова)

Я сидел в кузове, и когда попытки выехать самостоятельно прекратились, мне пришлось выпрыгивать прямо в море из дверцы на боковой стороне кузова. Машина стояла в воде по самые фары, так что даже бампер был полностью под водой. Мы разгрузили необходимые вещи и с грехом пополам переночевали, обсуждая проблему - может ли штормом смыть машину в море и как нам объяснить потерю машины, если это все же произойдет. Однако даже штормящее Черное море не смогло сдвинуть с места застрявшую и занесенную песком и галькой машину.

На следующий день, под дождем, мы в течение всего дня усердно изображали из себя Сизифов, и с теми же успехами – не прекращавшиеся попытки откопать машину были тщетными из-за штормящего моря и разлившей-

ся от дождей речки, быстро вновь заносивших ее песком и мелкой галькой, а вытащить машину трактором было нельзя, не откопав предварительно переднюю ось.

На второй день, 30 сентября, море утихло и дождь кончился. Мы довольно быстро сами откопали машину, предварительно отведя русло речки в сторону и отгородив наш ГАЗ-66 от моря небольшой дамбой из веток, досок и бревен с песком и галькой. Откопав машину, стали поднимать переднюю ось домкратом, периодически подкладывая под приподнимавшиеся колеса гальку и доски. В итоге машину удалось выровнять, и она своим ходом выехала на твердый берег. К вечеру приехали в Сухуми, но на вездеходе сказались две ночи и один день, проведенные в морской и речной воде с песком - отказало сразу все электрооборудование, так что даже выехать из города не удалось и пришлось ночевать в кузове машины прямо на одной из приморских площадей Сухуми, рядом с гостиницей.

Затем, когда водитель Петр Бездетнов исправил неполадки и мы проводили часть коллег в Москву, 1 октября вечером мы вновь вернулись в Тамыш и стали там жить, купаясь и загораая днем, зажигая из плавника огромные костры в прохладные вечера. Так прошли 5 дней, пока 6 октября мы не проводили в Москву Владимира Александровича Большакова, после чего оставались уже вдвоем, вновь в Тамыше, вплоть до 11 октября. Однако эти 11 дней октября, которые мы в роли «дикарей» провели на Тамышском пляже, не были нарушением каких-либо инструкций либо нашим самоуправством - мы подчинялись производственной необходимости, то есть ждали, когда начнется четвертый квартал текущего года и выпустят талоны на бензин на этот квартал, когда эти талоны получают на Экспедиционной автобазе АН СССР наши коллеги в Москве, и когда они

перешлют их, с оказией либо по почте, в Сухуми. В эти дни я периодически ходил на почту в Тамыше или ездил автобусом в Сухуми, чтобы позвонить в Институт этнографии и выяснить ситуацию с талонами, без которых мы не могли возвратиться. Водитель Петр Бездетнов за это время постарался перебрать, прочистить и наладить все пострадавшие при утоплении машины узлы.

Вообще проблема обеспечения автотранспорта горючим во время экспедиции и, особенно, перегонов была весьма непростой. С одной стороны, нам приходилось приостанавливать работы на минимум несколько дней в конце июня - начале июля и в конце сентября - начале октября из-за смены кварталов и, следовательно, замены типа талонов на бензин и автомобильное масло по всему Советскому Союзу. Просроченные талоны на автозаправочных станциях не принимали, то есть они, в случае неиспользования в отмеченные на талоне сроки, просто пропадали и требовали достаточно хлопотной процедуры списания. Правда, в итоге мы приспособились устраивать в экспедиционном отряде своего рода небольшие каникулы на эти периоды летнего полевого сезона, но коллегам в Москве приходилось в это время довольно тяжело - надо было оформить официальный запрос на талоны в Институте этнографии, передать его на Экспедиционную автобазу, затем получить там сами талоны, и наконец переправить их в Закавказье - чаще всего с одним из сотрудников следующего экспедиционного отряда, но иногда - с кем-то из коллег по нашему Институту или из родственных закавказских научных центров, ехавших в соответствующую республику, или даже по почте. С другой стороны, далеко не всегда по талонам можно было получить горючее - нередко на автозаправочных станциях не было нужной марки бензина А-76 (в сельских районах, где мы работали, больше

использовали низкосортный бензин А-72, не подходивший для двигателя ГАЗ-66). Поэтому почти в каждом отряде его начальник старался по возможности установить хорошие отношения с руководством района (райкомом КПСС) или колхоза либо совхоза, где проводились полевые исследования, и выпросить, обычно перед отъездом, литров 60 - 80 бензина А-76. Чаще всего это удавалось, что расценивалось обеими сторонами как символ дружеского расположения. Если безвозмездное получение бензина в деревенском гараже выглядело для большинства из нас в те годы вполне естественно, то встречавшиеся иногда случаи устных распоряжений или телефонных звонков райкомовских руководителей о выдаче нам бензина с автозаправки в гараже какого-либо ближнего к райцентру совхоза или колхоза или даже с обычной районной автозаправки, не имевших никакого отношения к работе нашего отряда, вызывали у москвичей удивление и расценивались как проявление «кавказской экзотики».

Возвращаясь к рассказу о Тамыше, скажу, что лишь днем 11 октября, получив в Сухуми талоны на бензин, мы смогли выехать в Москву. Однако происшедшее с машиной «купание» не прошло бесследно - скорость ее движения существенно упала, а расход топлива - сильно возрос и намного превысил расчетный. В итоге нам много раз приходилось покупать бензин на свои собственные деньги, ибо талоны кончились еще на Северном Кавказе. Петр, правда, иногда выпрашивал у водителей по половине ведра, и пару раз, несмотря на аварийное состояние нашей машины, даже брал на буксир сломавшиеся на дороге легкие грузовики при условии снабжения нас горючим (на Ставрополье и в Ростовской области).

Тем не менее, в последний раз бензин у нас кончился около 3 часов ночи 16 октября, и машина встала прямо на обочине шоссе в районе Домодедова. В это время суток дороги даже в ближнем Подмоскowie совершенно пустыны, причем в тот год рано выпал снег и ударил морозец в -2 или -3 градуса. Мы залезли в кузов и легли спать, ведь бросить машину было нельзя, да и идти куда-то ночью по снегу и в легкий мороз в летней обуви и одежде было невозможно. К тому же Петр перед этим вел машину с раннего утра предыдущего дня.

Итак, мы залезли в кузове в свои спальники и, набросав на себя сверху еще спальников, прекрасно заснули. Как это ни покажется удивительным, но в замороженном кузове я даже не замерз, и потом у меня не было ни кашля, ни насморка. Проснулись мы уже утром, из-за шума машин на трассе. На наше счастье, вода в радиаторе все же не замерзла, мы быстро выпросили вновь полведра бензина (для этого у машины в те годы просто выставлялось пустое ведро, и кто-нибудь довольно быстро останавливался и безвозмездно отливал от трети до половины ведра на дорогу до заправки) и доехали до заправки.



«В той дали голубоватой ослепленный тонет взор...
Так и тянет нас куда-то в тот заманчивый простор!»
А. Ямсков и В. Степанов в Шемахинском районе, 1986 г.

К середине дня удалось добраться до Экспедиционной автобазы на Варшавском шоссе, а я по счастью живу сравнительно недалеко от нее. До сих пор помню, как на меня - давно небритого, в телогрейке, сандалиях и белой летней «прибалтийской» шапочке с большим пластиковым козырьком - удивленно взирали москвичи на заснеженных улицах города. Кстати, по рассказам Петра Бездетнова, на автобазе наша машина окончательно сломалась и более самостоятельно передвигаться не могла, так что нам весьма повезло, что мы все же доехали на ней до Москвы.

Однако в большинстве случаев перегоны из Закавказья оставляли только самые хорошие воспоминания - долгое, как правило, ожидание талонов на бензин в Тамыше на берегу Черного моря; 4 - 5 дней дороги по Кав-

казу, южнорусским степям и Среднерусской возвышенности в начале - первой половине октября; долгожданный приезд домой к благам цивилизации, по которым после перегона особенно скучаешь. Вообще мне очень нравилось наблюдать осень в Черноземной России, ведь это одно из самых красивых и красочных времен года, а Среднерусская возвышенность давала возможность увидеть увядание степных островков на склонах высоких холмов и перелесков и рощ в балках и распадках. Дома я обычно сразу после осеннего перегона машины, держа в памяти только что виденные пейзажи Центрально-Черноземного района, перечитывал описывавших эти места классиков - И.А. Бунина и И.С. Тургенева.

Весенняя дорога на Кавказ тоже имела свои достоинства, ведь в мае мы видели цветущие луга Центральной России и, южнее, еще зеленые островки степной растительности, а потом, на Северном Кавказе, попадали в настоящее лето с ранними овощами и зеленью на придорожных базарчиках и купанием в море в течение двух - трех дней, сэкономленных при перегоне за счет почти круглосуточной работы водителя. Ведь эти дни отдыха были временем ожидания прилета наших коллег из Москвы, а сам день приезда отряда рассчитывался, исходя из нормативов суточного перегона автомашины.



Думается, что именно в автомобиле во время долгой дороги у человека возникает самое четкое и яркое ощущение настоящего путешествия - движения по поверхности Земли из одних ландшафтов в другие, из районов расселения одного народа в места, где живут со-

всем другие по культуре и внешнему облику люди и где по-иному выглядят селения и дома местных жителей. Переезды и перегоны как раз и давали нам подобные географические и этнографические впечатления. Вот почему я весьма высоко ценю представившиеся мне в те годы возможности достаточно много поехать по России, а не только по Закавказью.

Очень жаль, что с концом советской эпохи в отечественной этнографической науке завершился и период описываемых в данной книге масштабных коллективных экспедиций. По крайней мере подобных незабываемых дорожных впечатлений и непосредственных ощущений исследователи, работающие в поле индивидуально или малой группой и передвигающиеся по району работ на местных поездах или междугородних автобусах, уже никогда не смогут получить.

