

Путевые впечатления от Москвы до Флоренции

Фрагмент

Брест-Литовское шоссе, соединяющее Москву с Варшавою, есть произведение современного нам инженерного искусства в России. Замечательно, что на 1189 верстах, отделяющих Варшаву от Москвы, эта дорога не соединила с ними ни одного губернского города. Скажут, стратегические и покорные им инженерные соображения имели в виду одну только прямую линию; но взгляните на карту: Смоленск и Минск или Могилев не помешали бы прямизне стратегической линии, а между тем такая дорога могла бы вывести Могилев с его губерниєю из его беспомощной бедности и предложить Смоленску богатые средства для торговли и промышленности. Что уж говорить о селах и деревнях? Если губернские города большая дорога миновала, то села и подавно: она побросала их с себя долой, как вещь совершенно для нее ненужную. На всем обширном пространстве 1200 верст их почти не видишь. Мне припоминаются только Александровский хутор, принадлежащий какой-то русской богатой помещице княжеского рода, да местечко Кричев на берегу реки Соши, где красуются великолепные палаты польского пана. Дорога круто поворачивает влево; здесь уже ясно видно, что в Варшавском шоссе виновата не одна стратегия, а скорее инженерная цивилизация, преобразующая наше отечество. На других шоссеиных трактах, где не могло и быть никаких стратегических соображений, не то же ли самое мы видим? По Ярославскому шоссе куда девались те огромные, величественные села, которыми прежде увивалась большая дорога? По Тульско-Орловскому мне помнится только одно большое село Сергиевское, принадлежащее какому-то петербургскому вельможе, село, в котором наш повествователь Тургенев открыл славных народных певцов...

Нет, инженерная цивилизация наша, проводя дороги по всем концам любезного отечества, не признаёт, по обыкновению своему, ни города губернского, ни уездного, ни села, ни деревни, она признает только болото, ров и гору.

В этом прежде всего участвует ложная мысль, что она дорогами своими должна преобразовать старую или, правильнее, создать новую Россию. Она не только про себя, но даже публично говорила: построятся новые города, новые села и деревни, вдоль по моим дорогам. Старых не нужно, с их патриархальными обычаями и преданиями; лучше им навсегда исчезнуть и не существовать. Но что же мы видим на деле? Многолетний опыт доказал, что новые дороги не создали не только ни одного нового города или села, но даже ни одной порядочной деревни. Нет и намека на такое создание. Выстраиваются только отдельные хутора, постоялые дворы, трактиры, а всего более кабаки, увеселяющие странников большой дороги. Но вот что еще удивительнее: города, которые соединило шоссе, нисколько не поправились. Тяжелое впечатление производят на русского путника Медынь, Юхнов, Рославль, Чериков, Рогачев, которые остались на большой дороге. Сколько домов развалившихся, не говоря уже о сгоревших, благодаря пожарному состоянию нашего отечества. Что за лавки! Что за гостиные дворы! Грустно, тошно и больно русскому сердцу! Первая страница *Мертвых Душ* так и *вертит воочью!* Но какая же тому причина? Почему же эти города не процвели от шоссеиного пути, их пощадившего? Конечно, главная причина заключается в том, что обижены села и деревни, сброшенные с главной дороги. Город цветет не сам собою, а ими. В бедности городов отзывается бедность земли и сельского ее населения. Город питается и цветет деревнею, и взаимно деревня городом; но разорите деревню, и города не будет.

Вот к чему привела инженерная цивилизация, не уважающая преданий. Другая слабая сторона этой преобразующей цивилизации есть ее страсть к болотам. Как свою страсть к преобразованиям, так и страсть к болотам она думала наследовать от великого преобразователя, построившего Петербург. Смотри по тому, как выбирает она, помимо городов и сёл, самые топкие и болотистые урочища, невольно заключишь, что не инженерное искусство существует для проведения большой дороги, а дорога для инженерного искусства. Оно, задавая себе труднейшие задачи, кажется, так и лезет в поэзию искусства свободного от всякой практической цели. По-видимому, инженеры наши между собою только и соревнуются о том, кто поглубже выберет болото для того, чтобы на нем изумить проезжающего своим искусством. Иногда выбирают и другого рода препятствия: рвы для великолепных мостов и горы для срытия, по которым шоссе гнется и извивается, как удав, поглощающий на пути своем всё живое, всякую жизнь народную, и признающий только одно: камень и воду. Вне всякого сомнения, что если бы инженерная цивилизация уважала исторические предания и не презирала наших городов, сёл и деревень,