



Лидия Яковлевна Рахманова (р. 1989) – социальный антрополог, старший преподаватель Департамента истории Санкт-Петербургской школы гуманитарных наук и искусств Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики».

Переправа – результат отсутствия дороги. Этой нехваткой она питается и ее же восполняет, вступая в союз с людьми. Однако век хорошей переpravy недолог: чем лучше она служит, чем глубже создает иллюзию непрерывной связи между берегами, тем скорее у ее пользователей созревает смертельная для нее самой идея построить мост. В этом моменте биографии переpravy и речного парома, несомненно, проглядывает горькая ирония: строители моста используют паром как инструмент в своих целях. Впрочем, все существование переpravy пронизано иронией – если мы попытаемся дать ей определение исходя из ее ключевой функции в контексте транспортных и социальных инфраструктур, организующих жизнь любого региона, то оно всегда будет негативным. Переправа существует на месте отсутствующего дорожного полотна, будь то грунт дамбы или мостовые конструкции. В ее ритмизованной жизни также существуют много маленьких пауз и «отсутствий»: в летнее время переправа не работает ночью (она дискретна); в форме зимника, напротив, она функционирует независимо от времени суток (следовательно, непрерывна). Это странное «мерцание» составляет саму сущность переpravy – особенно речной. Речные переpravy постоянно смещаются вдоль берегов, оставляя следы своих прежних локаций. Когда местный житель назначает тебе встречу в летний вечер, он может просто указать место «у зимней переpravy», и если ты не бывал в поселке в другие сезоны, то легко можешь попасть впросак: зимняя «точка схода» – место пересечения реки транспортом и людьми, где размещается контрольный пункт, на котором следят за толщиной льда, меняют тоннаж на дорожных знаках и стендах, – может располагаться за три–пять километров от места швартовки летнего парома. Удивительное свойство переpravy, существующей в тандеме (и постоянном диалоге) и с рекой, и с техникой, – это ее способность проявляться, пульсируя, возникая то тут то там, иногда не по сезону из-за внезапных зимних оттепелей или позднего половодья.

Переправа, по сути, приглашает человека к диалогу, ритм и правила которого известны далеко не каждому. Если бы дело заключалось только в том, чтобы «воспользоваться переpravой» или «переprавиться без проблем, вовремя и с комфортом», то переправа потеряла бы значительную часть своей сложности, многосоставности, гибкости и, соответственно, утратила бы

интерес для исследователя и читателя. Я же хочу показать, каким образом переправа может стать партнером в бизнесе, пространством конкурентной борьбы, местом работы или же отдыха и развлечений, клубом для мужского общения. Мы также рассмотрим ее как одну из составляющих комплексной транспортной инфраструктуры – ту, к которой государство относится с некоторой двусмысленностью: ведь с точки зрения развития региона, «позаботиться о переправе» и стабильной реализации ее функции означает ее уничтожить, превратив в мост и обычную дорогу. Героем истории, которую я хочу рассказать, как раз и является трудяга-паром, пересекавший реку раз за разом в стремлении компенсировать разрывы в дорожной инфраструктуре, этой рекой образованные. И каждый новый рейс этого паромы был своего рода инвестицией в собственную гибель: он сам себя обрекал на то, чтобы, в конечном счете, покрыться ржавчиной на приколе в тени нового моста. Но прежде, чем перейти к этой истории, необходимо еще немного рассказать о переправах в целом.

Переправа, по сути, приглашает человека к диалогу, ритм и правила которого известны далеко не каждому.

Переправа может стать партнером в бизнесе, пространством конкурентной борьбы, местом работы или же отдыха и развлечений, клубом для мужского общения.

«Тело» переправы представляет собой сочетание машин, механических объектов, воды, льда, снега, ствола березы под надписью «Поддай утопающему» и многих мельчайших деталей, которые то включаются в работу, то отпадают за ненужностью. Этот ассамбляж живет и постоянно сопротивляется попыткам людей контролировать его эффективность (с точки зрения транспортной связности и доступности). Сопротивление выражается не только в поломках судна, паромы, системы лебедок, разрывах канатов, но и во внезапно возникающих трещинах во льду и в полынье на зимнике, которые могут с легкостью поглотить целиком грузовик. Более того, переправа может сопротивляться эффективному использованию через нефункциональность персонала – например, запой капитана и моториста-рулевого (особенно в день военно-морского флота). Сложная и семиотически живая, активная структура – переправа – использует природные силы и человеческие тела, чтобы проявить свою независимость, автономию и неподвластность инженерной мысли конструкторов, административной мысли чиновников и смекалке людей, желающих переправиться.



Как вообще выглядит сибирская речная переправа? Летом она начинается с пыльной грунтовой площадки на самом берегу реки. После дождя пыль превращается в грязь, которую месят колеса машин. Возле места, куда причаливает паром, может располагаться небольшой вагончик или бытовка. Указатели на переправе зачастую снабжаются стендами с расписанием паромов и даже информацией о тарифах для перевозки пассажиров, легковых и грузовых автомобилей, автобусов. Как правило, на низком и болотистом берегу места весенней и летней переправы различаются, тогда как на высоком берегу расположение причала остается постоянным. Переправы также являются местом парковки автомобилей и прицепов для катеров, если выделенная площадка позволяет им там разместиться. Паром на реках Сибири бывает обычно двух видов: наиболее распространенный вариант – это баржа, плоскодонное безмоторное судно-платформа, куда заезжает транспорт, пассажиры и помещаются грузы. Баржа работает в сцепке с буксиром или тягачом – небольшим судне на моторе. Второй вариант – самоходный паром, располагающий погрузочной платформой и встроенным двигателем.



Илл. 1. Паром на летней переправе: пассажиры покидают судно первыми. Фото автора, 2019 год, Томская область.

Наиболее загадочный элемент парома в любой конфигурации – аппарели, то есть пандусы для беспрепятственного заезда транспорта на баржу. Большинство российских паромов обладают двумя аппаратами – на въезд и на выезд, – что предполагает сквозное прохождение автотранспорта. Однако в большинстве случаев работает лишь одна из них. На мои удивленные вопросы «Почему?» капитаны паромов и мотористы-рулевые, осуществляющие швартовку и регулирующие заезд транспорта на паром, отвечали, что вторая аппаратель яв-

ляется запасной, ведь если одна сломается, то погрузку можно будет осуществлять через вторую. На некоторых паромах этот запас прочности был исчерпан, так как закрытая аппарель уже давно была сломана и вся система могла полностью выйти из строя. Паром, как и любой инфраструктурный «персонаж», постоянно сталкивается с поломками внутри и вокруг себя. Поднятая аппарель, сохраняемая про запас, показывает, что судно готово к возможной поломке – последняя всегда уже учтена в работе переправы. Между тем необходимость заезжать и выезжать через один съезд создает множество проблем, конфликтов и напряжений как для водителей и пассажиров, так и для людей, обслуживающих паром. Парковка машин в миллиметре друг от друга, с постоянными подсказками водителям, в какую сторону выкрутить руль и как маневрировать, двигаясь задним ходом, – это своеобразный танец, который вынужден исполнить каждый участник движения на пароме с одной работающей аппарелью. В некоторых случаях у водителя с городским опытом оказывается недостаточно навыков для подобных маневров и им приходится уступить место за рулем «профессионалам».

Когда паром отчаливает, у кассира (иногда эту роль выполняет моторист-рулевой, но, как правило, женщина, работающая по найму в летний сезон) есть 20–25 минут (10–15 минут в случае относительно узких по сравнению с Обью и Енисеем рек), чтобы «обилетить» водителей автотранспорта, пока паром пересекает реку и заходит на швартовку чуть ниже по течению, обходя прибрежные мели. На более крупных специализированных паромах водители сами подходят к окошку кассы для оплаты.

Однако все самое интересное происходит на берегу до начала погрузки и посадки на паром: машины подъезжают к берегу, разворачиваются багажником к реке и встают «елочкой» в порядке очереди слева и справа от проезда. На последние рейсы очередь занимают за 30–60 минут, чтобы наверняка поместиться на платформу. Правда, в некоторых случаях частный паром берет дополнительные рейсы «до последнего клиента», чтобы успеть перевезти на другой берег всех желающих – уже вне расписания. В ожидании рейса водители и их спутники, занявшие очередь на погрузку, выходят из машин, курят, угощают друг друга чаем из термоса, порой с согревающими добавками. Это время предназначено для того, чтобы узнать последние городские новости у транзитных пассажиров; выяснить, чьи внуки и племянники едут навестить деревенского родственника на выходные; договориться о бартерном обмене местной рыбы на алтайский мед или домашних настоек на запчасти от снегохода.



В течение трех–пяти минут происходит швартовка судна, иногда из-за сильной речной волны или шторма этот момент становится самым напряженным в рейсе. Первыми на сушу выходят пешеходы и пассажиры транспортных средств, затем машины – начиная с той, что последней заезжала задним ходом на паром на противоположном берегу. Таким образом, на летней переправе работа парома обеспечивается тремя профессионалами: капитаном, мотористом-рулевым и кассиром.



Илл. 2. Неотъемлемый элемент зимней переправы – стенд «Поддай утопающему». Фото автора, 2020 год, Томская область.

Когда после многодневных морозов река, наконец, «встает», переправа возникает вновь, но уже в другом обличье – в форме зимника. На зимнике, проходящем через замерзшую реку, вы не увидите никого, кроме дежурного в бытовке, из трубы которой валит дым, растворяясь в морозном воздухе. Таким образом, в холодное время года водители и пассажиры на переправе оказываются более независимыми от государственных и частных услуг перевозчика. Зимние и летние режимы функционирования переправы составляют единый цикл, включающий простои в период ледостава и ледохода, намораживание переправы и постановку толкача с баржей на прикол. Описать это функционирование невозможно, не принимая во внимание микроритмов ее работы, определяемых количеством рейсов в день, поломками судна, его ремонтом, запретом на выход на реку в период крупных штормов.

Работа переправы похожа на работу четырехтактного двигателя, в ходе двух фаз которой происходит сжатие топлива и циркуляция газов, а в двух других формируется усилие, необходимое для приведения механизма в движение. Однако возникает вопрос: является ли переправа тождественной самой

себе в межсезонье, когда с ее помощью пересечь реку человеку, автомобилю, любому существу невозможно? Можно ли сказать, что в этот период переправа исчезает? В физическом пространстве остаются точки зимней и летней переправы, отметки на карте, остаются площадки, выровненные сотнями машин. Однако с точки зрения сетевого пространства переправа оказывается невидимой на карте коммуникаций и связей, наступает сетевой сбой. Но, исчезнув на определенный период, переправа возрождается вновь, сохранив свою природу и функционал.

В моей истории об одной переправе не обойтись без этой игры разных заинтересованных сторон, каждая из которых пытается присвоить переправу себе, но никак не может до конца подчинить ее собственному контролю. С точки зрения государства и регионального правительства, переправа является свидетельством нехватки, образом видимого разрыва между трассой на одном берегу и продолжением той же трассы на другом. Вечная дилемма управления переправой с административной точки зрения заключается в том, что поддерживать переправу в рабочем состоянии означает ухаживать за речным флотом муниципальных паромов, держать их на ходу, а в периоды до установления зимника – намораживать переправу параллельно с маршрутом прохождения осеннего паромы, пробивать ледоколом весенний лед, расчищая шугу (скопление небольших кусков льда на поверхности реки) для первых весенних рейсов.

Иными словами, поддерживать жизнь переправы означает сокращать периоды транспортной изоляции населенных пунктов, борясь с нерегулярностью паромного сообщения, и стремиться к практически полной нормализации транспортной инфраструктуры. Налаженная переправа позволяет региональным властям отложить принципиальное решение проблемы инфраструктурного неравенства, несомненно, имеющей и социальное, и политическое измерения. Однако не все так просто. Согласно меткому выражению Донны Харауэй, природа обладает отличным чувством юмора – переправе, связанной с рекой тесными узами, также не занимать остроумия. Ее невозможно постоянно поддерживать в таком состоянии, чтобы она функционировала безупречно, без сбоев, подобно хорошо заасфальтированной (и расчищенной от снега) автомобильной дороге. Эта неопределенность и игра переправы тревожит государство, но она же вдохновляет предпринимательский гений, который воспринимает мерцающую, провоцирующую переправу как источник процветания микрорегиона, а перспективу строительства дороги и моста – как начало отмирания удивительных местных инициатив. Крупные переправы, например, через



реку Обь, требуют серьезного технического обеспечения: на них конкурируют муниципальные и частные паромы. Меж тем небольшие реки – притоки Оби – вызывают меньше пристального внимания контролирующих органов, и на них создается больше возможностей для организации достаточного крепкого и прибыльного бизнеса. Такова была и та переправа, о которой я хочу рассказать. Фактически она была неотъемлемой частью федеральной трассы. В период с конца мая до ноября водная переправа работала непрерывно, и от желающих переправиться не было отбоя. Здесь проезжали командировочные и вахтовики, детские туристические группы, частные автомобили с семьями, направляющимися в отпуск к бабушке в отдаленный поселок, фуры с продовольствием, бензовозы. В отличие от грунтовых дорог, ведущих в тупиковый «куст» деревень на другом берегу реки, это транзитное место было очень бойким и само порождало конкуренцию среди перевозчиков. Буксиры стояли, выстроившись в ряд, ожидая клиентов.

Сложная и семиотически живая, переправа использует природные силы и человеческие тела, чтобы проявить свою независимость, автономию и неподвластность инженерной мысли конструкторов, административной мысли чиновников и смекалке людей, желающих переправиться.

Паром, который был в распоряжении одного из предпринимателей, ничем существенным не отличался от других, а меж тем от оборотистости этого предприятия зависело, окупится ли топливо и ремонт «кормильца» семьи. Река невелика по ширине, но из-за длительного и мучительного процесса причаливания и разворота платформы под девяносто градусов к берегу двигатель «съедал» неимоверное количество солярки. Первое нововведение, придуманное владельцем, – отказаться от использования толкача и оставить только саму платформу, которая передвигается между берегами на тросах. Эта идея позволила сделать процесс швартовки филигранным и четким, а солярка расходовалась только на приводные механизмы, обеспечивающие работу тросов. Такая конструкция оставила почти всех конкурентов «за бортом», поскольку паром стал делать несколько рейсов за час и мог отправляться в путь даже с небольшим количеством пассажиров, не ожидая, пока наберется достаточно клиентов: себестоимость рейса была сравнительно мала.

Капитаны пришвартованных рядом паромов кусали локти, наблюдая за работой предпринимателя, а их флот начинал ржаветь и приходить в негодность. Последним ударом по конкуренции стало решение установить на пароме холодильник с навесом для продажи пива и мороженого. В жаркий полдень, ожидая парковки туристического или рейсового автобуса, который медленно и неуклюже вползал на платформу, дети и родители наслаждались прохладой в тени навеса, утоляя жажду пивом и лимонадами. Это маленькое, казалось бы, новшество, не только поставило паром вне конкуренции для транзитных, приезжих граждан, но и сформировало своего рода клуб на правом берегу реки у места переправы. Многие приезжали к парому не для того, чтобы переправиться на другой берег, а чтобы узнать последние новости, перекинуться парой слов с командировочными. Холодильник с пивом и мороженым превратил переправу в этом районе из необходимости в удовольствие. Переправа уже больше не являлась точкой потери времени. Она стала процессом его приятного препровождения, общения и созерцания, отдыха и передышки в долгом пути, процессом, который даже хочется – до некоторой степени – продлить.

Переправа с монополией фактически одного перевозчика стала легендой. Если движешься на север вдоль Оби, объехать ее в летний сезон невозможно. Однако спустя несколько лет для повышения пропускной способности трассы и обеспечения ее бесперебойного функционирования в межсезонье было решено построить мост через реку. Из федерального и регионального бюджетов были выделены средства. Подрядчик, реализовывавший проект, появился в селе после схода льда. Когда строишь мост, действовать нужно сразу на двух берегах – и здесь без парома не обойтись. В это лето паром начал работать в две смены: перевозил путешественников, как и прежде, осуществляя связь двух половинок трассы, но также курсировал, нагруженный спецтехникой и строительными материалами для возведения опор моста, укрепления насыпи.

Поскольку в удаленных поселках переправа структурирует темпоральности сельской жизни, она оказывается чрезвычайно живучей и, как я уже говорила выше, проявляет себя даже в топонимике – «у летней переправы», «на бывшем причале», – хотя в разные сезоны находится в различных точках физического пространства. Если посмотреть на карту местности и отметить все места, которые связаны с переправой, можно увидеть, как она охватывает прибрежную зону и включает в себя множество элементов. Пример паромных перевозок как успешного бизнеса показывает: успешность обеспечивается своего рода многозадачностью – кафе на пароме, клуб на причале яркий тому пример.



Подобная переправа перерастает свою основную функцию по перевозке людей, грузов, транспорта с берега на берег и проявляет избыточность социальных смыслов. Но именно в этой избыточности можно увидеть ее «влечение к смерти» – к моменту, когда она станет ненужной и будет заменена дорогой. Даже охватив многие сферы социальной жизни, она не может устоять перед появлением простых монофункциональных объектов – дороги и моста, – которые созданы для обеспечения бесперебойности движения. Будучи источником и заложником дискретности пространства и времени, переправа расцветает на почве неопределенностей, которые питают социальную жизнь и обогащают ее. Отмирая за ненадобностью, уступая место мосту и непрерывному потоку машин, она уносит с собой и часть разнообразия сельской жизни.