

АНДРЕЙ КРАВЦОВ

ПО СКАНДИНАВИИ



Андрей Кравцов родился в 1970 году в Казахстане. После окончания Омского политеха, работал инженером в Москве, Сиднее и Мельбурне. Увлёкся историей русского освоения Австралии и в 2011 году выпустил книгу об этом. Это книга «Русская Австралия» (Москва. «Вече».2011) Публикуется в австралийской и российской периодике, участвует в литературных фестивалях и учится в Литинституте им. Горького в Москве. Готовит к переизданию в России труды профессора и учёного С. Я. Парамонова, жившего в Канберре в 1947–67 гг.

Андрей много путешествует. В 2010 г. он в качестве специального корреспондента «Австралийской мозаики» присоединился к участникам команды по водному поло, направлявшимся на соревнования в Швецию, а затем с ними вместе транстовал по Северной Европе. «АМ» предлагает вниманию читателей первый из его трёх очерков о поездке в Скандинавию. Продолжение и окончание ждут вас в следующих номерах альманаха.

◀ Книга А. Кравцова «Русская Австралия»

1. «ЧРЕЗ ВЫБОРГСКУ ТАМОЖНЮ...»

«Вижу выцветший флаг над таможей // И над городом жёлтую муть. //
Вот уж сердце моё осторожней // Замирает и больно вздохнуть...» — писала Анна Ахматова в 1913 году. А замирало ли у вас сердце, когда вы беспрепятственно проходили таможенную с незадекларированным грузом? Не подумайте, что я вас к этому склоняю, тем более, что, например, в некоторых странах Азии к подобного рода вещам



Андрей Кравцов

**ЖАРКОЕ ИССУШАЮЩЕЕ ЛЕТО, ПЯТЬ МУЖЧИН, ОПАЗДЫВАЮЩИХ
НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ, ШЕСТИМЕСТНЫЙ
ЗЕЛЁНЫЙ «ФИАТ» С ТО И ДЕЛО ПЕРЕГРЕВАЮЩИМСЯ ДВИГАТЕЛЕМ
И, КАК ИТОГ, ЧЕТЫРЕ ПРОВЕРКИ ПАСПОРТОВ НА ГРАНИЦЕ.**

отношение совсем нешуточное. Вплоть до высшей меры наказания. Прочувствовал я это, как говорится, на собственном опыте, когда однажды двигался транзитом в Сингапур через султанат Бруней. Прибыл я в город с мудрёным названием — Бандар-Сери-Бегаван — столицу Брунея, а меня уже поджидают у ленты багажного транспортёра сотрудники в штатском. Называют моё имя, чтобы удостовериться, что я не выдаю себя за кого-то другого, и просят пройти с ними в отдельное помещение. И все-таки официальные, от чего ещё тягостнее и тоскливее на душе. А пугаться есть чего — ведь, например, ввоз наркотиков в Султанат до сих пор карается смертной казнью. «На деле её уже давно не применяли, но вдруг решат применить именно в этом отдельном случае?» — мгновенно пронеслось в моей голове, пока на ватных ногах я шёл в кабинет начальника багажного и таможенного отделения. Ясное дело, никаких наркотиков со мной не было, но ведь сколько пугали и продолжают пугать, как дельцы наркомафии используют багаж добропорядочных граждан «в тёмную». Достаточно вспомнить известный фильм «Бангкок Хилтон». В моём случае дело закончилось благополучнее, но если вы не оказывались в подобной переделке на таможне, то, думаю, вряд ли сможете всерьёз понять меня, мои чувства — радости, восхищения, освобождения и чуда, которые сопровождают контрабандиста, когда он наконец-то проходит все преграды и бастионы таможенной службы. Поневоле

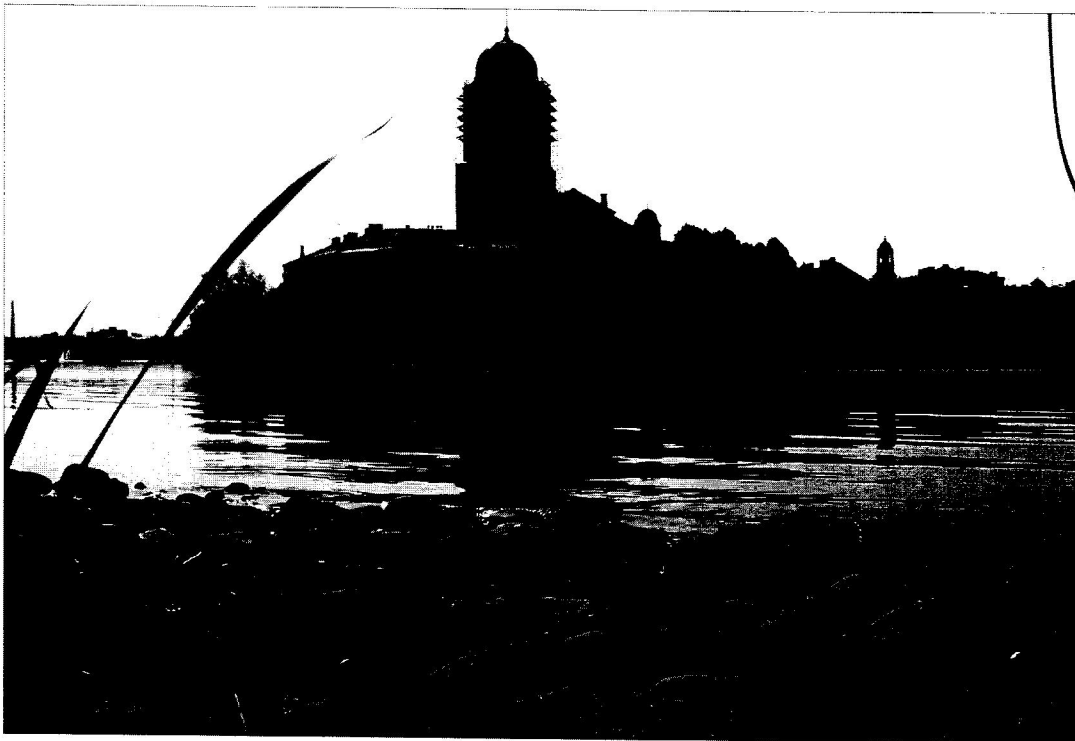
я оказался в ситуации, которая помогла мне пережить все указанные ощущения по вине авиакомпании, отправившей мой багаж в другой город, и даже в другую страну. Отчего меня и отозвали в сторонку в аэропорту Бандар-Сери-Бегавана.

Что же касается таможенных и пограничных преград между Россией и Европой, сложившихся ни много, ни мало десять веков назад, то они изначально были не такими строгими, да и сильно изменились с тех времен. Но стало ли легче пересекать границу? На этот вопрос я и собирался ответить, оказавшись в Выборге летом 2010-го. Помнится, последний раз я проезжал финскую границу по суше в 1997 году. Тогда была мягкая, но снежная зима, двухэтажный автобус «Сетра» с неработающим туалетом, изнуряющая бессонницей многочасовая дорога из Москвы в Хельсинки и тихий пришибленный Новый год в Финляндии. В этот раз — жаркое иссушающее лето, пять мужчин, опаздывающих на международные соревнования, шестиместный зелёный «Фиат» с то и дело перегревающимся двигателем и, как итог, четыре проверки паспортов на границе. Из них три — на российской стороне. Для меня так и осталось загадкой столь суровое отношение к выезжающим.

Было ли так и раньше? И какова была таможня тысячу лет назад? Достаточно обратиться к известным источникам, чтобы с сожалением узнать, что не осталось достоверных документальных свидетельств о времени возникновения таможенного

обложения на территории России. Однако в договоре Вещего Олега с Византией таможенные обычаи и льготы уже упоминаются как явления, издавна бытовавшие в жизни. «...Приходящие сюда русские пусть живут у церкви святого Мамонта, и пришлют к ним от нашего царства, и перепишут имена их, тогда возьмут полагающееся им месячное, — сперва те, кто пришли из Киева, затем из Чернигова, и из Переяславля, и из других городов. И пусть входят в город только через одни ворота в сопровождении царского мужа, без оружия, по 50 человек, и торгуют, сколько им нужно, не уплачивая никаких сборов». («Повесть временных лет»). Это льготное право — торговать беспошлинно — далось Олегу многочисленными набегами на греков. Но зато установило между нашими народами долгие добрососедские отношения, сказавшиеся в итоге и на религиозных предпочтениях.

В учебниках по истории таможенного права указано, что издавна у русских существовало правило взимать «мыто» — сбор за провоз товаров через заставы. Было мыто «сухое» — при провозе товаров по суше, и мыто «водяное» — при провозе по воде. Позднее, в XII–XIII веках, взимались проезжие или торговые пошлины. С сопровождающих товар иногда также собирались костки, по одной деньге с души. Мостовщина и перевоз взимались при проезде по мосту или за пользование перевозом под предлогом улучшения мостов и перевозов. Этот налог практически не изменился по своей сути и доньше — налог с транспортного средства на улучшение дорог. А дороги лучше, увы, не становятся. Взимались также другие пошлины и сборы. В некоторых случаях особыми жалованными



Выборгская крепость.

грамотами освобождались от уплаты пошлин лица духовного звания, монастыри, жители новых городов и отдельных местностей, а также люди, оказавшие услуги государству или княжеству.

Как я уже упомянул выше, из Петербурга в Гётеборг в июле 2010 года пятеро участников команды по водному поло решили пересечь поутру финскую границу. Таилась надежда на отсутствие очередей, на невыскапавшихся таможенников, да к тому же мы торопились на паром, отправляющийся из столицы Финляндии. Посему, добравшись до Выборга, мы заночевали на острове Твердыш — в ветхом сооружении, сохранившемся с петровских времён. Остров этот огибает Выборгский замок с северо-запада. Именно с этой стороны шведы предпочитали нападать на крепость. Наш временный «отель» вряд ли имел хоть одну звезду. Без канализации и водопровода. С протянутым поверху, под потолком, электрическим кабелем. С настоящей русской печью посреди дома. И туалетом на открытом

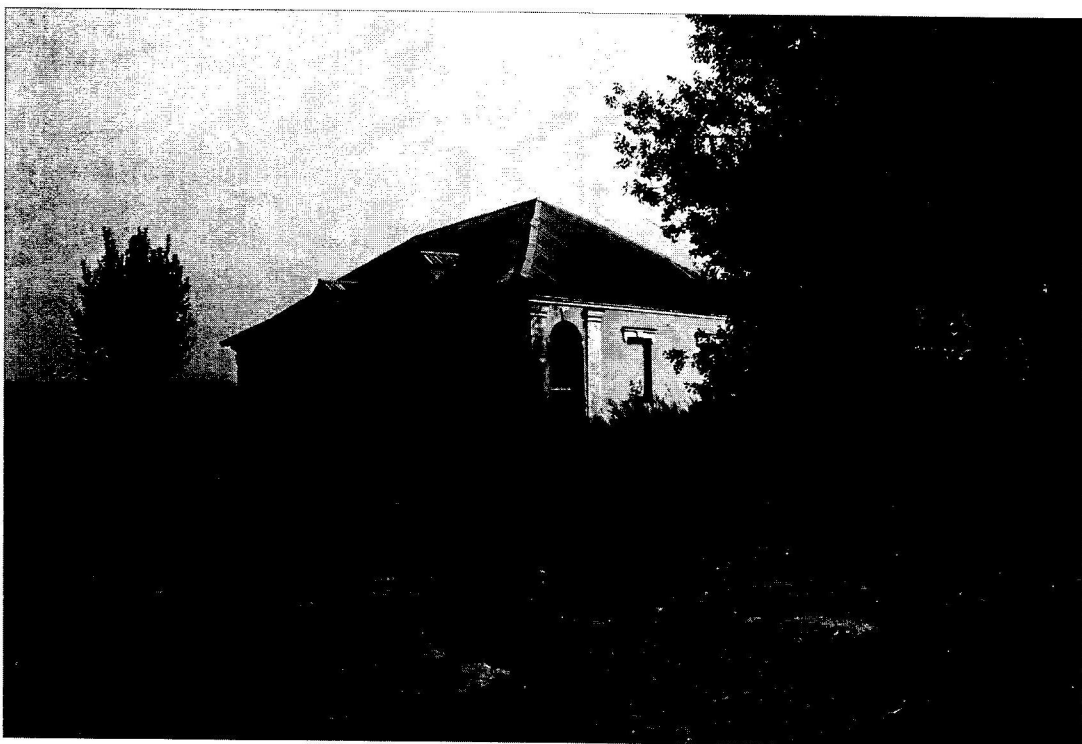
воздухе сразу за домом. Выходит, как построили его без туалета при Петре Великом, так с тех пор и ходят за угол. В остальном же вполне неплохое пристанище для ночлега — четыре комнаты, две побольше и две совсем крохотные. Кому-то пришлось довольствоваться раскладушками, кому-то — спальными мешками, кто-то даже улёгся на составленных стульях.

Перед сном нас предупредили, что в домик иногда заходит призрак солдата в форме петровских времён. То ли жил тут, то ли воевал. Неоднократно видела его местная женщина, ночевавшая здесь в одиночку. Но нам, к счастью ли, к сожалению ли, дух воина не явился. Зато поутру явились современные стражи порядка.

Их сильно смутило, что мы ночевали в историческом памятнике. Пока мои попутчики ездили на техосмотр (машина стала перегреваться от невероятной в это лето жары), а я, оставшись не у дел, скитался по окрестностям и, прежде всего, направился к замку, построенному ещё в 1293 году, с примечательной башней, — она носит имя святого Олафа, крестителя Скандинавии. С XVII века замок практически не перестраивался.

Хотелось бы несколько слов сказать и о самом городе. Тем более, как выяснилось, в 2010-ом году отмечалось 300-летие включения Выборга в состав Российской Империи. Пётр Великий называл город «дверью в Европу», что наряду с «окном» из Петербурга позволяло строить

НАШ ВРЕМЕННЫЙ «ОТЕЛЬ» ВРЯД ЛИ ИМЕЛ ХОТЬ ОДНУ ЗВЕЗДУ. БЕЗ КАНАЛИЗАЦИИ И ВОДОПРОВОДА. С ПРОТЯНУТЫМ ПОВЕРХУ, ПОД ПОТОЛКОМ, ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ КАБЕЛЕМ. С НАСТОЯЩЕЙ РУССКОЙ ПЕЧЬЮ ПОСРЕДИ ДОМА. И ТУАЛОТОМ НА ОТКРЫТОМ ВОЗДУХЕ СРАЗУ ЗА ДОМОМ. ВЫХОДИТ, КАК ПОСТРОИЛИ ЕГО БЕЗ ТУАЛЕТА ПРИ ПЕТРЕ ВЕЛИКОМ, ТАК С ТЕХ ПОР И ХОДЯТ ЗА УГОЛ.



Здание
гауптвахты
(кордегардии)
в Выборге.

и реализовывать масштабные планы по развитию империи. Название города переводится с древнегерманского как «святая крепость». История города начинается с XI века, когда на месте нынешнего парка Монрепо возникло небольшое поселение. Его жители занимались охотой, рыболовством и земледелием, а также торговлей со странами Балтийского побережья. Карелы с давних пор были в дружественных отношениях с новгородскими славянами, которые, в свою очередь, через Финский залив и Балтийское море торговали с немецкими и шведскими городами. Швеция уже в середине XII века пыталась завоевать эти земли, а в 1293 году правитель Швеции Торкель Кнутсон во главе большого войска вторгся в Карелию. Чтобы удерживать важные стратегические позиции, шведы в том же 1293 году построили на небольшом острове Линнан-Саари каменный замок. Новгородцы несколько раз пытались захватить эти земли. В 1323 году по мирному договору, подписанному в крепости Орешек, была установлена

русско-шведская граница по реке Сестре. Новгород уступал Швеции часть Карельского перешейка с Выборгом, часть земель за Вуоксой и земли вокруг озера Сайма. Восточная часть Карельского перешейка осталась новгородской.

В дальнейшем шведские владельцы города и их южные соседи-новгородцы продолжали жить мирно, как братья. В 1703 году Пётр основал на островах в дельте Невы Санкт-Петербург. Требовалось обеспечить новорождённому городу безопасность, и российский государь поспешил овладеть Карельским перешейком и Выборгом — основной шведской крепостью на северном побережье Балтийского моря и Финского залива. Пётр Великий не ставил перед собой простых задач — скажем, изначально выбрать для столицы более безопасное место. Вопрос о безопасности начал решаться уже после рождения Петербурга. Сначала была предпринята попытка взять Выборг с суши, но шведские укрепления устояли. И лишь после Полтавского сражения Пётр

совершил новый поход на Выборг. С острова Котлин по льду Финского залива сюда подошёл многотысячный русский корпус с артиллерией под командованием генерал-адмирала Ф. М. Апраксина. Началась осада города. В апреле на помощь сухопутным силам Пётр Великий привёл, пробившись через покрытый льдами залив, флот из 250 парусных и гребных судов. Шведский гарнизон не выдержал осады, и 12 июня 1710 года Выборг сдался. Царь Пётр отвоевал у шведов Выборг и часть Финляндии и сразу же определил статус города как приграничной крепости — форпоста на пути в Петербург. Но с функциями морского торгового центра губернии. И первым делом своим манифестом учредил Выборгскую таможню — по типу и структуре она соответствовала Архангельской таможне, известной в купеческом мире. Все основные торговые пути шли в то время из стран Западной Европы водным путём по Балтике в Петербург. Но молодая столица не в состоянии была принять такое количество торговых

судов. Поэтому порт Выборг пришёлся как нельзя кстати, взяв на себя приём части купеческих флотилий. Из Выборга в Петербургскую губернию товары доставлялись уже сухопутным образом. Ну, а последняя русско-шведская война в начале XIX века решила судьбу Финляндии, которая из шведской провинции превратилась в Особое великое княжество с собственной конституцией и сеймом и вошла в состав России. В 1811 г. Выборгскую губернию административно присоединили к великому княжеству Финляндскому.

Вернувшись из замка и всё ещё не застав моих попутчиков, я отправился в обратную сторону, к Аннинским укреплениям, сооружённым русскими в XVIII веке по европейскому образцу — на манер Петропавловской крепости. Когда Выборг стал русским, в честь императрицы Анны Иоанновны начали возводить укрепления, но закончили только к 1742 году. Впрочем, их никто ни разу не штурмовал и не ремонтировал. Я смог на глаз оценить крепость сооружений, простоявших 250 лет без единого ремонта. В начале 1750-х годов к работам в Аннинских укреплениях привлекли, между прочим, А. П. Ганнибала, прадеда Пушкина, который дотеле находился в сибирской ссылке. Возвращению в столицу опального военного инженера способствовал генерал-фельдмаршал Б. К. Миних. Он и вменил Ганнибалу в обязанность ведение дел по крепостям на границе со Швецией. Именно тогда были построены на старой

«королевской дороге» главные въездные ворота в Выборг — 1-е и 2-е Абовские (в честь города Або, современного Турку), которые позже стали называться соответственно внешними и внутренними Фридрихсгамскими. В честь главного русско-го трофея войны 1741–1742 годов — шведской крепости Фридрихсгам. Она же — ближайший к Выборгу крупный финский город Хамин.

«С правой стороны, перед Фридрихсгамскими воротами, стоит одноэтажное здание гауптвахты (кордегардии) — единственной из трёх одинаковых, что выстроили в крепости в 1776 году, и которая сохранилась. Дом с таким фасадом — со сводчатой галереей — скорее подошёл бы для собрания высших офицерских чинов, нежели для заточения провинившихся солдат или места расположения военного караула», — пишет некий автор в интернете. Как следует из описания, это именно тот домик, в котором и заночевала наша команда на пути в Швецию. Ныне же укрепления эти стали обычной частью города. В бывших казармах живут люди. В гауптвахте ночуют проезжающие. Пороховые и провиантские склады приспособлены под гаражи и производственные площадки. А по Петровской улице, некогда парадному въезду в город со стороны Швеции, сейчас ходят лишь редкие горожане, живущие по другую сторону укреплений...

Наконец-то мы дождались наших запоздалых попутчиков и после спешных сборов помчались к финской границе, нынче

находящейся уже на некотором заметном удалении от города. Нам пришлось пройти трехкратную проверку паспортов и виз на российской стороне, чтобы достичь заветной цели — попасть на финскую землю. Ничего нелегального мы не везли с собой, но всё же неоднократные проверки изрядно потрепали нервы. К тому же, нам пришлось втиснуться без очереди перед КПП и выслушать неодобрительные речи стоявших в очереди автомобилистов. Но что поделать, из-за поломки «Фиата» мы опаздывали на паром, уходящий из Хельсинки в Стокгольм, и прибыли чуть ли не последними — за десять минут до отдачи швартовых. А на финской стороне нас ждала всего одна проверка. Уже на палубе парома, направлявшегося в Стокгольм, отмечая с попутчиками удачное отплытие и глядя в сторону Финляндии, как было не вспомнить стародавние запреты? Во времена царствования Михаила Романова хлеб, дорогие меха, персидский шёлк и некоторые другие товары правительство объявило заповедными. Их не дозволялось вывозить из страны частным лицам. Государство сосредоточило в своих руках всю прибыль от продажи этих товаров. С ввозом тоже приходилось туго. Например, не разрешалось ввозить табак, потребление которого строго преследовалось. Это касалось и хлебных вин — предмета государственной монополии. Между тем, кое-что из того, что немислимо привозить сегодня, когда-то свободно доставлялось в Россию. В докладной записке начала XIX века указывалось: «В мае 1813 года чрез Выборгску таможду на российском дредноуте „Св. Николай“ со шкипером Михайлом Ивановым принято девять кулей конопляного семя...» ■

НЫНЕ ЖЕ УКРЕПЛЕНИЯ ЭТИ СТАЛИ ОБЫЧНОЙ ЧАСТЬЮ ГОРОДА. В БЫВШИХ КАЗАРМАХ ЖИВУТ ЛЮДИ. В ГАУПТВАХТЕ НОЧУЮТ ПРОЕЗЖАЮЩИЕ. ПОРОХОВЫЕ И ПРОВИАНТСКИЕ СКЛАДЫ ПРИСПОСОБЛЕНЫ ПОД ГАРАЖИ И ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПЛОЩАДКИ.