

ДОЛГАЯ ДОРОГА*

Татьяна В. Цивьян

В этой статье мне хотелось бы объединить три темы, две из которых относятся к традициям цикла конференций и сборников по проекту “Провинциальный текст русской культуры”, который закончился конференцией 2001 года в Бергамо, а третья – к новой книге, но тема так или иначе связана с первыми двумя.

Итак, в о - п е р в ы х : все наши “провинциальные” конференции, которые начались в 1997 году,¹ были путешествиями по другим городам и их окрестностям (особо следует выделить череду городов и городков Верхней Волги).

В о - в т о р ы х : все наши сборники объединяет следующее: в каждом из них публикуются мемуары о провинции или хотя бы фрагменты мемуаров, записей и под., т. е. личные свидетельства.²

Поэтому я сочла возможным поместить здесь отрывки из дневника о путешествии. Дневник этот, в свою очередь, связан с еще одной темой, которой я занималась в связи с провинцией – с эвакуацией во время 2-й мировой войны, точнее с “текстом эвакуации”.³ Введение этого термина (по аналогии с другими *текстами*, привязанными к определенной теме и/или к определенному локусу, – что и определяет “сюжет” данного *тек-*

* Работа выполнена при поддержке гранта РФФИ 01-06-80437.

¹ Тверь (3), семинар в Осташкове, Елец (2), Пермь, “Путешествие во времени и пространстве” на теплоходе по Верхней Волге и в завершение цикла – Бергамо.

² Русская провинция. Текст – Миф – Реальность. Москва–С. Петербург 2000; Русская провинция: путешествие во времени и пространстве // Russian Literature LIII (2003) (спец. выпуск); Геопанорама русской провинции. Москва 2003.

³ Цивьян Т. В. Из русского провинциального текста: “текст эвакуации” // Russian Literature LIII (2003)

ста) имело в виду описание эвакуации не только как реалии – тяжелейшего жизненного испытания для военных поколений, – но и как некоего семиотического феномена. Оказалось, что эвакуация создала свою собственную мифологию. Мифологизирующий механизм в формировании семиотического образа эвакуации был основан на категориях *движения* и *пространства* и слагался прежде всего из контактов/конфликтов с новым *локусом*, *путь* к которому был далеким, долгим и сложным и представлялся путешествием в *иной* мир (сошествием во ад). Конечная цель путешественникам обычно не была известна или менялась в процессе движения, которое никогда не было прямым, изобиловало остановками, неожиданными поворотами и возвращениями: это создавало впечатление движения по лабиринту. О мифологии лабиринта, опасность которого заключается в том, что из него можно выйти только сверхъестественным образом (“в порядке чуда”), говорить излишне. Вместе с тем, чудесное спасение приходит потому, что всегда есть надежда на выход, особенно если этот выход искать.

Продолжая тему эвакуации, я решила остановиться на *пути*, поскольку мемуары, о которых пойдет речь, – это фрагмент из дневника пятнадцатилетнего подростка, описывающий 13 дней пути (27 ноября – 9 декабря 1941 г.) из осажденного Ленинграда по льду через Ладожское озеро, пути, который закончился в Вятке.

И, наконец, в - т р е т ь и х : только что вышло фундаментальное исследование известного фольклориста и этнографа Т. Б. Щепанской о концепте *пути* (*дороги*) в русской традиции.⁴ Автор вводит понятие “культуры дороги”, под которым понимает комплекс традиций – обычаев и норм поведения, вещественных атрибутов и представлений, связанных с передвижением. В это входят: материальная культура (придорожные жилища, одежда и снаряжение, пища, средства передвижения), духовная (обряды и представления) соционормативная (статусы и нормы поведения). По этим параметрам комплекс *дороги* противопоставлен комплексу *дома*. Поскольку и *дорога*, и *дом* актуализируются только в связи с *человеком*, постольку выделяются как группы людей, ориентированных на передвижение (уход из дома) – пастухи, охотники, “коммивояжеры”, паломники, хиппи и т. п., так и роли “дорожного человека”, который последовательно становится “Ушельцем”, “Путником” и “Пришельцем”. Далее автор скрупулезно анализирует процесс семиотизации дорожных реалий,

⁴ Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Москва 2003.

т. е. процесс превращения их в знаки (символы, обряды и т. п.), и процесс возникновения правил ритуального поведения в дороге. Существенно, что рассматриваются и современные социокультурные группы, связанные с дорогой: участники экспедиций, туристы, “автостопщики” (и в связи с последними – культ “трассы”).⁵

Эвакуированные в книгу не вошли. Таким образом моя задача стала и легче, и интереснее. Легче потому, что книга представила подробно разработанный план анализа, грамматику и семантику *дороги*. Интереснее потому, что стало возможным посмотреть, насколько эвакуация, совершенно особое, вынужденно-добровольное путешествие (или бегство)⁶ вписывается в предложенную схему.

Но здесь следует сделать важную оговорку, *argumentum ad scriptorem*. Возраст и личность автора дневника кладут весьма сильный отпечаток на его восприятие и описание пути. И поэтому – некоторые сведения об авторе.

Владимир Иванович Дедюлин (1926-2002), коренной петербуржец, по профессии военный врач. Он окончил Военно-морскую медицинскую академию и вплоть до отставки прослужил на флоте и в сухопутных войсках. По роду службы, он остался путешественником (Дальний Восток и Германия – крайние точки его маршрутов). После выхода в отставку он, закончивший к тому времени исторический факультет Ленинградского университета, преподавал историю медицины в разных учебных заведениях, последним из которых был 1-й Медицинский институт в Ленинграде, откуда ему пришлось уйти по экстраординарным причинам. После этого он сосредоточился на историко-исследовательской работе, состоял в нескольких исторических обществах своего родного города, неутомимым описателем которого он остался до последнего дня своей жизни.

Более подробные сведения о В. И. можно найти в посвященной ему книге “К кончине Владимира Ивановича Дедюлина” (Издание Ассоциации “Русский Институт в Париже”, декабрь 2002), с любовью и тщанием подготовленной его сыном, Сергеем Владимировичем Дедюлиным, известным журналистом, литературным и театральным критиком, живущим в Пари-

⁵ Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. Введение, *passim*.

⁶ Хотя мотив бегства и беглецов, играющий, среди прочего, важную роль в формировании города как “сообщества ушедших” [в той же мере, как и “сообщества пришедших” – Т. Ц.], в ней упомянут.

же, долгое время работавшим в “Русской мысли”.⁷ С. В. Дедюлин передал мне фрагменты юношеского дневника отца, а именно, “Тетрадь 4: ‘У Ладожского озера’ и ‘До железной дороги’. Писано в Вятке (Киров)”, и разрешил публиковать их, за что я ему очень признательна. Записи, как сообщает их автор, воспроизведены “чернилами и более подробно с кратких путевых заметок карандашом в маленьком блокноте и по памяти”. Здесь, по соображениям места и жанра издания, я ограничиваюсь публикацией лишь фрагментов, рукописи, хотя и пространных. При ее анализе я руководствовалась, как следует из написанного выше, двумя ориентирами: структурой “текста эвакуации” и структурой “текста дороги”. Однако должна сказать, что описание этого страшного пути производит тем большее впечатление, что оно неотделимо от личности автора.

Удивителен характер подростка (склад ума, чувство долга), который в тяжелейших условиях эвакуационного пути считал необходимым регистрировать все его этапы, а затем, в более сносных условиях, привести свои записи в порядок.⁸ Хронология пути, с точностью до минуты, маршрут, с точностью до километра, с перечислением всех населенных пунктов, через которые проходили сотрудники Морской военно-медицинской академии,⁹ бытовые подробности описаны кратко, четко и без эмоций. Это, среди прочего, делает юношеский дневник документальным свидетельством, отличающимся особой надежностью. Характер же В. И. проявился, в частности, в том, что он поставил себе целью вести себя *по-мужски*, запретив себе проявление любых слабостей: жалоб на усталость, описания собственных страданий, обид и т. д.¹⁰

⁷ Там он, в частности, был вдохновителем и организатором “Литературного приложения”, весьма ценного и самостоятельного “ответвления” газеты; приходится только пожалеть, что с его уходом выпуск этого приложения окончился. С. В. в “неблагополучные” советские времена работал в сборнике “Память”, участвовал в подготовке словаря правозащитников и т. п., за что и был вынужден уехать из страны. Именно эти обстоятельства сказались на служебной карьере его отца.

⁸ С точки зрения москвича, – это точность и обязательность настоящего петербуржца.

⁹ Я уже писала, что эвакуация была организованной, и эвакуировались обычно целые коллективы различных учреждений, учебных в первую очередь.

¹⁰ Это мужество подростка, который в чем-то остается ребенком, особенно трогает в двух эпизодах: [во время перехода по льду Ладожского озера]: “От трех взводов осталась группочка в 7 человек. (...) Остальные отстали или позорно испугались трудности пути и сели на подводы с женщинами”; [эвакуированных везут по тряской дороге в грузовиках, всех укачивает] “Я же был расстроен всю

В проекции на “текст дороги” описание пути выглядит следующим образом. С одной стороны, оно в точности повторяет все выделенные Т. Б. Щепанской существенные признаки данного текста: уход и сборы, снаряжение в дорогу, запасы еды, сам путь, контакты со встречными, привалы, этикетные правила размещения, способы избегания опасности и т. п., – все в соответствии с ролями “Ушельцев” и “Путников”. Ср. хотя бы “сборы в дорогу”, полностью совпадающие с соответствующим обрядом покидания дома:

Четверг, 27 ноября [1941].

... я делал последние приготовления, не обращая внимания на непрерывные тревоги. Одел на себя 2 пары новых брюк, 3 пары носков и нижнего белья и, одев на спину рюкзак и взяв в руки валенки, посидел молча по русскому обычаю “на счастье”, прижал к сердцу тетушку, которая залилась слезами, и вышел. Затворяя дверь родной мне комнаты, может быть в последний раз, я снова услышал вой сирены... (2).

С другой стороны, автор сознательно избегает мифологизации любого рода (примет, предчувствий, “страшных мест” и “страшных встречных” и других атрибутов *дороги*), т. е. описывает путешествие в строгом соответствии с реальностью, с установкой на трезвый позитивизм – когда-то это называлось “литературой факта”, см., например:

Пятница, 28 ноября.

Встали в 4 утра, поели и начали собираться. (...) Вышли из дому в 6 часов утра. Кромешная тьма. (...) Наконец добрались до Витебского вокзала и после 15 минут стоянки дождались трамвая № 16. (...) Добрались до вокзала [Финляндский – Т. Ц.]. (...) На путях стоял всего один пассажирский состав, – это был наш. Прибыли мы за 10 мин. до отхода. Вошли, как требуется, во 2-й вагон. (...) поезд тронулся тихо и без свистка. (...) Прошли под пешеходным Бабуринским мостом, промчались над Лесным проспектом, миновали овраги Ржевки, и Ленинград, моя родина, (...) остался позади. А наш поезд, мерно постукивая колесами, увлек нас на восток, навстречу рассвету и неизвестности. Это произошло в 7 ч. 30 мин. утра 28 ноября 1941 года.

ночь своей подверженностью морской болезни и с сокрушением вспоминал мечты детства о морских путешествиях. К утру огорчение перешло в ярость против моей ‘слабой душонки’, и вот качка и тряска на меня не влияет, хотя во много раз сильнее вчерашней, я чувствую себя превосходно” (23). – Цифры в скобках здесь и далее означают номера страниц рукописи.

Суббота, 29 ноября.

Ночь провели на этом же месте в вагонах. (...) Командный состав нашего эшелона с семьями разделен на 3 взвода, а каждый взвод на 2 отделения.¹¹ Мы, четверо, состоим в 3-м взводе и 2-м отделении. Находимся на мысу Морьин нос.

Воскресенье, 30 ноября .

Двое суток, как мы выехали из Ленинграда. Стоим, как это ни странно, на месте. Ни вечером, ни ночью, мы на суда не погрузились. Теперь это обещают к 11 часам утра...

Предполагалось, что дальше академию переправят на канонерских лодках в Новую Ладугу. Это оказалось невозможным, и эвакуированным предстоял пеший переход по льду Ладожского озера. 1 декабря был отдан “приказ всем одеваться, укладываться и выходить с вещами на проселочную дорогу. Мы одели на плечи простыни, на голову сверх шапки белый башлык из наволочки” (8) – и превратились в тех самых “белых людей”, мифологических персонажей, встреча с которыми на дороге столь опасна.¹² Пройдя 8 километров до деревни Коккорево, после недолгой передышки, отряд вышел на лед. Первая задача была обогнуть занятый немцами Шлиссельбург и выйти по ту сторону Ленинградского кольца. После ночного перехода по льду Ладожского озера к Кабону [Так! – Т. Ц.] и трехчасового привала, отряд отправили на грузовиках в Новую Ладугу. Из кольца они вырвались, но предстояло миновать находившийся у немцев Волховстрой, чтобы, в конце концов, добраться до Сясьстроя, рабочего поселка близ устья реки Сясь, и оттуда двигаться на северо-восток, по Тихвинской гряде, обогнув при этом захваченный немцами Тихвин с севера. Оттуда, после мытарств, им предстояло сесть в поезд, идущий в Вологду.

В этой статье мы не будем пересказывать подробности путешествия: голод, холод, дорожные дразги, плохая организация – все вполне вписыва-

¹¹ Так было сформировано “дорожное сообщество”, которое в дальнейшем функционировало в согласии с соответствующими правилами (Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. , с. 233).

¹² Ср.: предупрежденные ехидным старичком о мрачных местах, в которых “мертвые с косами шастают”, путники увидели в сумеречном свете две фигуры в белых балахонах и чуть ли не с косами в руках; оказалось, что это были студенты с биофака МГУ, приехавшие на практику; балахоны были их специальной одеждой. (Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. , с. 163).

вается в “текст эвакуации”. При этом, повторяем, у автора нет никакой установки на семиотизацию и мифологизацию, нет отождествления происходящего с путем в *иной* мир, с переходом в то состояние, которое в “тексте эвакуации” может быть определено как расставание с жизнью, мифологическое и реальное, вызванное потерей *своего дома* и вырванностью из его защищающего пространства.

Здесь другое: энергия и жизнерадостность молодости вселяет надежды, и почти спортивный азарт – во что бы то ни было достичь цели – определяет общую оптимистическую настроенность. Однако заложенное в каждом человеке “мифологическое знание” (в совокупности с несомненными литературными способностями юного автора) создает на вполне реальном, документальном фоне еще и *иную*, “теневую” действительность. Оказывается, что для актуализации мифологического слоя не обязательно изначальное знание мифов и преданий. “Новое описание” *malgré lui* становится подтверждением архетипических представлений и конструкций. Оппозиции *земля/вода, жизнь/смерть, свет/тьма, тепло/холод, друг/враг* приобретают особое значение и особую ценность. Независимо от намерений автора создается эсхатологическая картина мира “перед концом” человека.

Приведу, без всяких комментариев, описание ночного перехода путников по льду Ладожского озера.

... прямо перед нами расстилалась бесконечная белая гладь заснувшего озера. Нам предстояло идти пешком в эту мрачную бесконечность, пешком идти до берега, который не виден. И вот длинная вереница людей, одетых в белые халаты, похожих в вечернем сумраке на привидения, спускается, почти сливаясь на белом фоне, все ниже к самой замершей воде и, свернув вправо, идет по узкой тропинке у самой кромки льда вперед. Это мы. Слева лед, справа высокий берег с замершими голыми кустарниками и деревцами. Только мы да они своими силуэтами на фоне багрового заката оживляют спящий белый пейзаж. (...) После недолгой передышки они [выздоровевшие раненые] пошли вперед через озеро; вслед за ними, построившись по четверо, вступили на лед и мы. (...) Настает ночь. Ветер дует с запада. Снегу падает больше. Высоко в небе полный бледно-бесцветный диск луны, мутно видимый сквозь плену облаков, и мелкий снег. (...) Дорога тянется белой полосой, – снег не сдувается с избитого сапогами льда, – посреди темного прозрачного льда, под которым находятся 10 метров студеной воды. (...) В это время среди шума ветра многие услышали рокот авиационного мотора и признали по звуку за немецкий. (...) И вдруг впереди нас, довольно близко от земли, появилась в воздухе очень яркая точка, горевшая желтоватым светом, освещавшим все вокруг. Левее еще один появился такой фонарь. Оба они медленно, очень медленно начали спу-

скатся вниз. Немцы осветили! Осветительные ракеты!!! (..) все бросились навзничь, как подкошенные, прижимаясь ко льду. Было немного жутко. (...) Вверху над нами летает невидимый источник смерти – фашистский самолет, сверху смерть от бомб и пулемета, а если от них уцелеешь, так внизу, рядом с тобой поджидает, раскрыв объятия, другая смерть, еще более страшная, мрачная и черная – студеная ладожская вода. Именно это заставило вздрогнуть и заробеть меня, привыкшего в Ленинграде ждать постоянно смерти сверху, но не ожидавшего второй смерти снизу. Метель заметала нас, ракеты потухали, самолета слышно не было. Неужели мы спасены?! (...) Черт возьми! Если бы не было метели, мне пришлось бы впервые поверить в чудеса! (...) Идем 5-й час. Остановки еще не было сделано ни малейшей. Число нашей группы редет. Я начинаю чувствовать усталость. Папа тяжело дышит. Он не привык к такой быстрой ходьбе. А отстать от группы, значит риск остаться здесь навеки. Я за него боюсь. Часто, не имея сил оглянуться, зову: “Папа! Идешь!” – и, слыша в ответ: “Иду, сынок, иду”, немного успокаиваюсь. (...) Луна все так же светит мертвым, белым светом. Метель немного тише. Кругом ничего не видно. Но я знаю, что сзади Карельский перешеек, слева длинное Ладожское озеро, справа фашистский Шлиссельбург и устье Невы, а впереди?! Ну, а что впереди, узнаем, когда дойдем.

Моя статья названа *долгая* дорога, – а не *длинная*. Таким образом я хотела подчеркнуть функцию *времени* при определении *расстояния* (*пространства*). То, что пространство обозначается через время (“далеко ли до города? – три часа ходьбы”) и *vice versa*, вещь настолько известная, что специально останавливаться на ней и приводить объяснения представляется излишним. Я писала о роли этой мены в “тексте эвакуации”: “Путь в эвакуацию всегда очень длинный, причем длина как бы увеличивается за счет времени: он невероятно долгий. (...) Это путь в неизвестность, и потому он бесконечен: он то удлиняется, то неожиданно укорачивается, то вообще меняет направление”.¹³ Выше уже было сказано о том, что этот путь, воспринимаемый как переход в *иной* мир, можно определить как лабиринт. Во всяком случае, он никогда не прям, если только переход не краток, т. е. если он не совершается мгновенно. – Характерная особенность: и в этом случае для определения *пространства* в игру вступает *время*. У *времени* (как семиотической единицы) есть еще один ресурс для выражения *лабиринтного пути*: *время*, затрачиваемое на *расстояние*, движется неравномерно. Скорость движения, перерывы в движении (остановки в пути) метафорически могут быть

¹³ Цивьян Т. В. Из русского провинциального текста: “текст эвакуации”, с. 131.

сопоставлены с поворотами в лабиринте. Нередко именно остановка маркирует поворот (вспомним хотя бы известный сюжет “На перепутье”: богатырь в задумчивости остановился перед тремя камнями и выбирает, в какую сторону пойти). Таким образом, *рваное время* усложняет *путь* (структуру *пространства*) и тем самым играет на руку его “лабиринтообразности”.

В анализируемом тексте это тем более очевидно, что автор стремится к тому, чтобы передать “график движения” максимально точно и последовательно. Тут-то мифологизация его и подстерегает. Вернемся к переходу по льду Ладожского озера и напомним, что уже до этого *время* то останавливалось (вместе с поездом),¹⁴ то шло обратно (вместе с поездом),¹⁵ то “маневрировало” (вместе с поездом).¹⁶ А вот как складывается *временной* график пешего движения, когда во главу угла ставится *расстояние* – прошли мало или много, дошли ли до намеченного пункта [курсив везде наш. – Т. Ц.]:

С этого мгновения начался наш замечательный пеший поход. (...) Идем уже час, все уже перепугались, идут гуськом, где попало. (...) *Коротенькая остановка* была одна. (...) Мы *опять двинулись* вперед. Я уже начал тоже утомляться (...) [приходят в Коккореево, откуда собственно и начинается переход через озеро]. Узнали, что до Коккореева мы прошли *8 километров*. Я очень удивился. Мне *путь*, как и всем, занятым своей ношей, *показался очень коротким*. (...) Дорога сначала *вилась, как змея*, теперь она идет почти *прямо*. (...) Оглянувшись назад, увидел темную полосу берега. Он мне *показался недалеко*. Как *медленно мы идем*. (...) *Идем второй час*. (...) *Берег едва виден* сзади. Мыс уже *исчез из виду*. (...) *Идем четвертый час*. Строй наш нарушился. Многие отстали. Идем *очень быстро*. (...) После появления самолетов мы *ни разу не останавливались*.

¹⁴ “Поезд пошел по берегу. (...) Потом дошли до елового леска и, завернув за него, скоро остановились. Путь проложен, очевидно, совсем недавно. (...) Стоять, очевидно, будем всю ночь. (...) дальше пути нет, и мы стоим в тупике” (3). “Двое суток, как мы выехали из Ленинграда. Стоим, как это ни странно, на том же месте” (5).

¹⁵ “Сейчас уже часа три дня. О погрузке на суда никто не говорит. Предполагают, по слухам, что поездом пойдём назад на ст. Осиневец” (6).

¹⁶ “К 4-м часам неожиданно подали паровоз, и мы двинулись! Наконец! Но только мы выползли из-под защиты леса, с востока появились фашистские самолеты. (...) небо покрылось черными облачками, а мы – полный назад в лес. Подождав немного, наш состав беспрепятственно подошел к станции. (...) Вечер, темно, маневрируем близ станции. (...) Всю ночь маневрировали ‘вокруг да около’” (6).

(...) Идем 5-й час. Остановки еще не было сделано ни малейшей. (...) Идем 6-ой час. Нас все меньше. (...) 10-минутный привал. (...) Мы все снова поднимаемся с трудом и снова идем вперед, идем *быстро*. (...) Но я снова быстро устаю, а *иду вперед, еле волоча ноги*, влекомый настойчивым стремлением идти вперед, которое побеждает желание лечь и отдохнуть, забыв обо всем. Но это замерзнуть, черт возьми! И я поэтому иду. (...) В 2 часа ночи мы подошли к острову. (...) Привал сделали в малюсеньком заливчике. (...) Через 15 минут мы пошли дальше. С огорчением узнал, что до берега еще добрая дюжина километров, а я думал, что осталось всего 2–3. Идем очень *медленно*. Через каждые 15 минут устраиваем *пятиминутные привалы*: больше нельзя, т. к. заснем и замерзнем. Ноги подкашиваются от усталости. Все время чувствую, что не буду в состоянии сделать следующий шаг, а однако иду и иду... (...) Идем *долго*. Проклятая луна так же без всякого сострадания, мертво взирает на нас. Осточертевшее ледяное *пространство все так же бесконечно*, однообразно и безжизненно. Я зверски устал. (...) На каждом привале *гадаем, сколько осталось до берега*. И *вдруг* вдали в сумраке кто-то из нас различил невысокую мутно-серую полосу на горизонте, которая тянулась, не прерываясь (...) *Земля!* (...) Было 5 часов по ленинградскому времени... (8–12) [и путники пришли в деревню Кобона – их ледовый поход был окончен].

Поскольку маршрут описан столь подробно, можно высчитать расстояние, пройденное путниками (известно, например, что от Кобоны до Осиновца 35 км), и чистое время, затраченное на переход. Тогда, по точным данным можно будет рассчитать скорость движения и сделать заключение о том, насколько затраченное *время* соответствует *расстоянию*, а, далее, учтя дополнительные обстоятельства – время года (погода, температура, ветер), время дня, возраст и силы путников и т. п., документально восстановить объективную картину этого драматического пешего перехода¹⁷ по знаменитой “дороге жизни” (точнее, по одному из ее

¹⁷ После перехода путники добираются до деревни-эвакопункта, где они ночуют; описание ночлега укрепляет в мысли, что эсхатологический путь приводит в ад. Но – молодость и торжество жизни!: “До сельсовета (о мучение!) надо было пройти всю деревню. (...) Поднявшись, спотыкаясь от усталости, на второй этаж, мы ввалились с папой в коридор. Этот проход, и без того узкий, освещался тусклой керосиновой лампой. Люди сидели на своих вещах по обе стороны коридорчика, оставляя в середине узенькую тропиночку. Мы с папой с удовольствием сели на наши узлы, предварительно сняв пальто, которые вместе в шапкой и брюками покрылись на подветренной стороне толстой коркой льда. Наша обувь промокла вместе с галошами насквозь от пота и снега. Носки прорвались, ноги были мокры, как вытщенные из воды. Подошвы ‘горели огнем’ и очень болели. К ним нельзя было дотронуться. Выпив по два стакана горячей

отрезков). Глубокая благодарность автору, который с такой тщательностью восстановил 13 военных дней, которые стоят многих лет жизни.

Но не менее важно и то, что автор, не стремясь к этому, смог выразить, если можно так сказать, “эсхатологичность момента”: разрушение линейного времени и пространства, угрозу надвигающегося хаоса, который был преодолен волей человека, идущего тогда, когда он уже не может идти, идущего не только ради спасения себя самого, но ради своих близких и ради самой жизни.

воды, мы легли на свои одеяла и сразу заснули. Проснулись в 9 ч. утра. Уже светало. Значит, поспали всего 3 часа. Спал я крепко. Мое место было подле дверей коменданта села. Ночью часто дверь открывали и закрывали, входящие задевали или наступали на мои больные ноги, я инстинктивно поджимал их; это мне спать без просыпу однако не мешало. 3-часовой сон подбодрил меня. *От вчерашнего у меня остались туманные воспоминания, будто то было во сне, легкая утомленность и ужасная боль в ступнях ног...*” (13) [курсив наш. – Т. Ц.].

