

■ Узровень-40

МАРШРУТЫ ПАМ'ЯЦІ

Тэму гэтых нататак, канешне ж, навеялі апошнія падзеі вакол маршрутчыкаў. А некалі і паняцця такога нават не ведалі. Якія там сучасныя хуткасць і камфорт? Ёсць на чым ехаць, ужо добра... Гэта цяпер у салоне табе і Wi-Fi, і тэлевізар, і падаграванне з ахалоджваннем...

У юнацтве (ды і зараз раз-пораз) я любіў пры выпадку гаварыць, што нарадзіўся і жыву ў «партовым горадзе Смілавічы». Калі здзіўлена перапытваў, што маю на ўвазе, даводзіў: першыя рэгулярныя аўтобусныя зносіны ў краіне былі наладжаны з Мінска ў Лагойск, Плешчаніцы і Смілавічы. Калі не падводзіць памяць, было тое ў 1927 годзе. Ну дык чым не партовы горад? Да сталіцы, Чэрвеня і Смялявіч — практычна аднолькавая адлегласць. Пазней хадзілі чуткі (адкуль яны ўзяліся, не ведаю), што ад Мінска да Смілавіч збіраюцца пусціць тралейбусы. Не спраўдзілася, але вось што аўтобусамаі за сваё жыццё давалося паездзіць, дык тое праўда. У адрозненне ад іх для мяне, напрыклад, чыгуначны транспарт доўгі час заставаўся ў пэўным сэнсе экзатычным...

МАГІЛЁўСКАЯ шаша некалі была двухпалосная. Абапал яе раслі дрэвы, месцамі вельмі вялікія бярозы, якія схілялі, здавалася, ледзьве не да самага асфальту свае галінкі. З-за гэтага ў маіх успамінах шаша чымсьці нагадвала старажытны тракт. Асноўным аўтобусам у напрамку Мінска быў «ЛАЗ». Каля 30 кіламетраў да сталіцы ён ехаў гадзіну (часам — больш), білет каштаваў 40 капеек.

«Яшчэ адной дзеючай «асобай» стужкі быў міжгародні «Ікарус», той, што з мяккімі крэсламі і падлакотнікамі. Гэта ж касмічны карабель па тых часах!»

Натужліва пераадолеўшы пад узгорак каля кіламетра і выехаўшы з пасёлка на «Магілёўку», аўтобус адразу спыняўся на ўзбочыне. Па-першае, тут быў неафіцыйны прыпынак. Кіроўца запускаў пасажыраў выключна праз пярэднія дзверы, абілечваўчы кожнага. Па-другое, самае галоўнае, пасля гэтага ён з дарожнымі дакументамі ішоў, як каментавалі ў салоне, «адзначацца» ў нешта накшталт дыспетчарскага пункта — цаглянага будынка, абкладзенага пліткай, праз дарогу. Потым усё паўтаралася яшчэ двойчы. Кіроўца адсутнічаў кожны раз хвілін па 5—7 (мне ў дзяцінстве здавалася, што цэлую вечнасць), адсюль і тая гадзіна ці больш да сталіцы. Далібог, дагэтуль не магу зразумець, навошта было «адзначацца» на адзінай дарозе, асабліва ад'ехаўшы ад пасёлка на кіламетр?

У «ЛАЗах» было спякотна летам і холадна зімой. Хадзілі яны раз у гадзіну-паўтары, таму паўпустымі бывалі рэдка. Больш свабодна становілася хіба на палове дарогі са сталіцы, калі частка пасажыраў выходзіла ў Прывольным і Лугавой Слабадзе. Асабліва запоўненымі былі з самага

ранку і ўвечары, калі ў сталіцу і назад ехалі рабочыя і студэнты. Стаячых людзей у гэты час было, як той казаў, пад завязку. Неяк, ужо калі вучыўся ва ўніверсітэце, атрымаў падручнікі. Заходзіў (больш правільна «ўціснуўся») у аўтобус адным з апошніх, узяўшы да грудзей вялікую спартыўную сумку. Стоячы на прыступках, нават трымаць яе за ручкі не давалося, — настолькі цесна стаялі пасажыры...

Стаўшы студэнтам, пражыў у сталіцы ў стрыечнай сястры вельмі нядоўга, вырашыў ездзіць кожны дзень на вучобу з дому. Тут жа



сябры, знаёмыя, зноў жа мамчыны прысмакі. Наступныя пяць гадоў мой графік і зімой, і летам быў такі. Пад'ём у 5.50, першы аўтобус на Мінск ішоў у 6.13, другі — у 6.38. Я ездзіў на апошнім. За паўгадзіны трэба было сабрацца, паснедаць і паспець на яго, балазе, аўтастанцыя знаходзілася побач. Праўда, здаралася і так, што я ўставаў, збіраўся, еў, а потым... зноў ішоў спаць. Канешне, калі вярнуўся ў гадзіну-другую ночы, а прачнуўся ў 5.50... З прычыны ранняга выхаду з дома часам лавіў на сабе здзіўленыя позіркi аднакурснікаў. Вясной-восенню, ды і летам часам у шэсць гадзін раніцы бывае халаднавата. Таму мой светар ці куртка выклікалі здзіўленне ў тых, хто выйшаў з дому ў кашулі, калі ўжо пацяплела.

САМЫ трывалы ўспамін за тры пяць гадоў — калі ты сядзіш у амаль цёмным і халодным



салоне і пакрысе правальваешся ў сон... Раз — здрыгануўся! І сусед так жа побач. Праз некалькі хвілін — зноў... Атрымаць месца і зімой і летам на коле — горш не прыдумаеш. Сядзець высока нязручна, ногі зацякаюць, вопратку не зняць, а ад колаў ідзе гарачыня і пах паліва. І спацелы, часам, як пасля лазні, ты выскакваеш з салона на 30-градусны мароз, хапаючы ротам свежае паветра... Пасля студэнцкіх гадоў у мяне яшчэ працяглы час была алергія, нават

...Па горадзе да месца вучобы (журфак тады знаходзіўся на Свярдлова) было яшчэ каля гадзіны на тралейбусе і ніяк інакш. Памятаеце тыя «ЗіУ»? Настальгія захавалася дагэтуль. Заўсёды размяшчаўся на прасторнай задняй пляцоўцы, дзе не было сядзенняў. Ну і што, што стоячы? Затое праз вялікія вокны ўсё навокал відаць. Прыгадваю, як асабліва падабалася вяртацца на тралейбусе пасля заняткаў да «Аўтазаводскай», асабліва летам. Сярэдзіна дня, пасажыраў не вельмі шмат, тралейбус па праспекце бяжыць хутчэй, вокны адчынены і ў іх урываецца свежае ад руху і толькі што палітага вадой асфальту паветра... Што можа быць лепш, калі ты едзеш дадому?!

Канешне, верхам камфорту пасля «ЛАЗаў» былі «Ікарусы», асабліва мне падабаліся з «гармонікам». Дарэчы, іх часам давалі на замену ці калі было вельмі шмат пасажыраў і да Смілавіч з новай «Аўтазаводскай». Гэта заўсёды радавала, бо шанцы выехаць з горада хутчэй значна павялічваліся. А яшчэ было неяк нязвыкла бачыць гэты гарадскі аўтобус на вуліцах пасёлка. Ён выглядаў як нейкі аранжавы прышэлец з іншых сусветаў. Дарэчы, пра кур'ёз, звязаны з «Ікарусамі». Неяк на адным убачыў шыльдз «Хуткасны». І задумаўся: Шабаны дзе, ведаю, Зялёны Луг таксама, недзе там Серабранка... А дзе Хуткасны? Вось чамусьці так прачытаў.

А памятаеце даўні фільм «Кіроўца аўтобуса» са знакамітым Віктарам Тарасавым у галоўнай ролі і зусім маладым яшчэ Дзмітрыем Харацьянам? Яшчэ адной дзеючай «асобай» стужкі быў міжгародні «Ікарус», той, што з мяккімі крэсламі і падлакотнікамі. Гэта ж касмічны карабель па тых часах! На такім даводзілася ездзіць на экскурсіі ў Кіеў, Львоў. Зрэдку — з «Усходняга» да павароту на Смілавічы на транзітных міжгародніх. Калі працаваў у раёнцы, зноў жа часцей на транзітных вяртаўся з Чэрвеня дадому (рэйсавыя хадзілі не так часта). Білет абыходзіўся ці то столькі ж, як на прыгарадны аўтобус, ці то на нейкія капейкі даражэй. Хоць потым даводзілася ад шашы ісці ў пасёлак пешшу, паездка на такім «Ікарусе» таго каштавала.

А вось са Смілавіч да Чэрвеня хадзіў рэйсавы «ПАЗ» малой умяшчальнасці. На такім, памятаю, ад фабрыкі, дзе працавалі бацькі, мы ездзілі на экскурсію ў Хатынь і на Курган Славы. Яшчэ адзін успамін з юнацтва... У адрозненне ад Мінска, дзе многія жыхары пасёлка працавалі, у райцэнтр накіроўваліся найперш у бальніцу,

ваенкамат, сабес. Толькі бліжэй да Чэрвеня пачыналі з'яўляцца пасажыры, што ехалі на работу, або вяскоўцы, якія выправіліся ў крамы па пакупкі.

САМЫМі лепшымі часамі, на мой погляд, былі тыя, калі паміж Смілавічамі і Мінскам пачалі курсіраваць у якасці маршрутак аўтобусы «Бычкі» («ЗІЛ»). Потым іх чамусьці знялі. І адну «жывёлу» замянілі на іншую — «Газель»... Неяк даволі хутка рухомы састаў фірмы-перавозчыка пачаў «вымушаць жадаць лепшага». У адной маршрутцы ў дождж магло ліцца са столі, у другой у спёку не адчыняцца вокны... Але гэта яшчэ што? Брат стаў сведкам таго, як з «Газелі» падчас руху... сарвала дах. Балазе, ніхто не пацярпеў. Сам я, вяртаючыся з жонкай у амаль пустой маршрутцы ў Мінск, ледзь не апынуўся пад коламі машын, што ехалі за намі. Выпадкова звярнуў увагу, што заднія дзверы ледзьве «закрытыя» на нейкі... раменьчык. Каб нехта падчас руху абалёўся б на іх... Мне гаварылі, што той кіроўца, якому я сказаў пра дзверы, звольніўся ці не ў той жа дзень. А саму фірму-перавозчыка закрылі, спадзяюся, дзякуючы маім матэрыялам пра тое, што рабілася...

ШТО яшчэ важна ў падарожжы акрамя ўласна дарогі? Спадарожнікі! Гаджэтаў жа, каб бавіць час, тады не было. Вось і размаўлялі: са знаёмымі і выпадковымі незнаёмецкамі. Памятаю, неяк вяртаючыся з Чэрвеня, зачэпіўся языкамі, як той казаў, з дзяўчынай побач. Проста прагаварылі ўсю паездку, як старыя знаёмыя. Неяк давалося ехаць у міжгароднім «Ікарусе» з мужчынам. Ён, як высветлілася, быў воінам-інтэрнацыяналістам, выконваў свой доўг у Афрыцы. Расказаў нямала цікавага. Але так бывае не заўсёды. Неяк вярталіся ў пасёлак з вучобы — кожны са сваёй ВНУ — з вядомым цяпер шоўменам Дзмітрыем Шуніным. Селі на супраць адзін аднаго і дамовіліся расказаць па чарзе анекдоты. У «залік» ішлі толькі свежыя, якія візаві не ведаў. Дык вось, гадзіну ехалі, а ніводны не здолеў расказаць іншаму патрэбнае.

«Атрымаць месца і зімой і летам на коле — горш не прыдумаеш. Сядзець высока нязручна, ногі зацякаюць, вопратку не зняць, а ад колаў ідзе гарачыня і пах паліва».

АЎТАСТАНЦЫЮ ў пасёлку даўно закрылі. На вялікай пляцоўцы перад ёй, дзе некалі разварочваліся або стаялі ў чаканні рэйсаў аўтобусы, будууюць — усё ніяк не дабудуюць — гмах-краму. Дыспетчарскія абпал шашы, куды хадзілі «адзначацца» кіроўцы, знеслі. Сама дарога даўно стала чатырохпалоснай, праўда, дрэў уздоўж так і не з'явілася. Цяпер у ролі маршрутак (апроч звычайных рэйсавых аўтобусаў і экспрэсаў) на гэтым напрамку — пераважна «МАЗы» і «Багданы». Курсіруюць ці не кожныя паўгадзіны. За столькі ж даставяць у сталіцу. Шкада, што яны не могуць хоць бы на гэтыя 30 хвілін адвезці ў дзяцінства і юнацтва...

Сяргей РАСОЛЬКА

