

**«У ДАРОЗЕ»: АЎТАСПЫН У ГАДЫ ХРУШЧОЎСКАЙ «АДЛІГІ»
(НА ПРЫКЛАДЗЕ БЕЛАРУСКАЙ ССР)
«ON THE ROAD»: HITCHHIKE IN THE YEARS OF KHRUSHCHEV
«THAW» (THE CASE OF SOVIET BELARUS)**

Гужалоўскі Аляксандр Аляксандравіч,
Мінск, Беларусь

Ключавыя словы: аўтаспын, самадзейны турызм, падарожжа, маршрут, моладзь, «адліга».

Рэзюмэ. На падмурку канкрэтнага эмпірычнага матэрыяла, выяўленага пераважна ў перыядычных выданнях, рэканструявана спроба арганізацыі дзяржаўнай сістэмы падтрымкі падарожжаў аўтаспынам. Дадзены від падарожжаў паўстаў і развіваўся на працягу 1960-х гг. у кантэксце хуткага развіцця самадзейнага турызма – альпінізма, пешых, водных, вела-, мота- і аўтавандроўкаў. Да канца 1960-х гг. савецкі турызм ператварыўся ў адзіную сістэму з цэнтралізаваным кіраваннем, разгалінаванай матэрыяльна-тэхнічнай базай і моцным ідэялагічным складнікам, дзе месца для аўтаспыну ўжо не існавала.

Keywords: hitchhike, amateur tourism, trip, route, youth, «thaw».

Summary. On the basis of a specific empirical data, found mainly in periodicals, an attempt to organize a state system of support for hitchhiking is reconstructed. This type of travel has been originated and developed during the 1960s in the context of the rapid

development of amateur tourism, which included mountaineering, hiking, kayaking, cycling, and travelling by car. By the end of the 1960s Soviet tourism has become a unified system with centralized management, an extensive material and technical base, as well as strong ideological component, where the place for hitchhiking no longer existed.

У перыяд хрушчоўскай «адлігі» беларускае савецкае грамадства перажывала глыбокія змены ў сацыяльна-эканамічнай, палітычнай і духоўнай сферах. Паскораная ўрбанізацыя, паляпшэнне матэрыяльнага стану працоўных, пераход на 7-гадзінны працоўны дзень і на 5-дзённы працоўны тыдзень, а таксама паслабленне кантролю над асабістым жыццём людзей адбілася на развіцці іх вольнага часу. Неад’емным кампанентам досуга стаў турызм, масавасць якога падтрымлівалася патэрналісцкай сацыяльнай палітыкай, а таксама рэгулярнымі датацыямі, што паступалі з бюджэтаў прафсаюзаў, а таксама ведамасных і сацыяльных фондаў.

Вялікае значэнне ў фармаванні масавага турызму ў часы «адлігі» меў яго прапагандысцкі складнік, які не проста дамінаваў, але з’яўляўся яго стрыжнем. Падобна іншым сферам жыцця савецкіх людзей, турызм знаходзіўся пад кантролем партыйна-дзяржаўных структур і разглядаўся, перш за ўсё, у якасці аднаго з інструментаў ідэолага-палітычнай і выхаваўчай працы. Так, у якасці сваёй асноўнай задачы створанае ў красавіку 1959 г. Беларускае рэспубліканскае турысцкае ўпраўленне ВЦСПС вызначыла «... ажыццяўленне на тэрыторыі БССР турысцка-экскурсійнай работы з мэтай прапаганды сацыялістычнага будаўніцтва і азнаямлення працоўных з эканомікай, геаграфіяй, прыроднымі багаццямі краіны, гісторыяй і культурай народаў СССР, героікай грамадзянскай і Вялікай Айчыннай войнаў, а таксама садзейнічання развіццю масавага турызму і экскурсій як сродку выхавання савецкага патрыятызму і арганізацыі культурнага адпачынку працоўных» [1, арк. 19].

З мэтай стварэння масавага турызму была праведзена рэарганізацыя сістэмы яго прафсаюзнага кіравання, распачаты захады па ўмацаванню матэрыяльна-тэхнічнай базы і кадравага забеспячэння. Вялікія надзеі ўскладаліся на развіццё самадзейнага турызма, як найменш выдатковай для дзяржавы формы забеспячэння гарантаванага савецкім грамадзянам права на адпачынак. Менавіта задачу развіцця самадзейнага турызма, у якасці галоўнай, у 1959 г. ставіў перад камсамольскім актывам рэспублікі вайскова-фізкультурны аддзел ЦК ЛКСМБ [2, с. 4]. Жыхары БССР, асабліва інтэлігенцыя і моладзь, з энтузіязмам адгукнуліся на заклікі прафсаюзнага і камсамольскага кіраўніцтва. Амаль на кожным буйным прадпрыемстве, у арганізацыі, установе, навучальнай установе былі створаны клубы турыстаў альбо секцыі турызму. Адзін з першых у 1958 г. распачаў працу клуб турыстаў-альпіністаў БДУ пад кіраўніцтвам дацэнта А. С. Федэнка. Найбольш актыўныя клубы і секцыі дзейнічалі на МАЗе, Мінскам гадзіннікавым заводзе, Віцебскім заводзе радыёдэталяў, у Мінскім акруговым доме афіцэраў, Інстытуце «Белдзяржпраект», Мінскім медыцынскім інстытуце, Мінскім педінстытуце імя М. Горкага і інш.

Дзеючы на прынцыпах самазабеспячэння і самаабслугоўвання, групы самадзейных турыстаў ішлі ў паходы па самастойна распрацаваных маршрутах рознай складанасці. У 1957 г. вучні 32-й сталічнай школы на чале з настаўнікам сплавіліся на чоўнах з Мінска да Кіева [3, с. 3]. У 1959 г. героямі Баранавічаў сталі маладзёны С. Грабянюк, С. Буланенка і Ю. Сцяпанаў, якія за 13 дзён даехалі на

роvaraх з роднага горада ў Крым [4, с. 2]. Актыўна падарожнічалі па ўсёй еўрапейскай частцы СССР сябры секцыі турызма Цэнтральнага аўтамотаклуба БССР [5, с. 4]. Пра запатрабаванасць самастойнай формы арганізацыі падарожжаў сведчаць наступныя лічбы: у 1960 г. па турысцкіх пуцёўках адпачывала больш за 7 тыс. жыхароў рэспублікі, у той час як у самадзейных паходах узяло ўдзел каля 150 тыс. чалавек [6, с. 4]. У 1964 г. гэтыя суадносіны выглядалі яшчэ больш кантрасна: на 11 тыс. планавых турыстаў прыпадала 500 тыс. самадзейных [7, с. 4].

Масавасць самадзейнага турызму спарадзіла на мяжы 1950–1960-х гг. неафіцыйную субкультуру з уласнымі каштоўнасцямі, сэнсамі, рытуаламі, атрыбутыкай, мовай. Звычайным адзеннем інтэлігента таго часу зрабілася брызентавая штармоўка, а вялікі «абалакаўскі» заплечнік – атрыбутам праўдзівага рамантыка. Абавязковымі пасажырамі амаль кожнай суботняй і нядзельнай мінскай прыгараднай электрычкі сталі хлопцы і дзяўчынкі з заплечнікамі і гітарамі. 1960-я гг. стварылі прынцыпова новы вобраз рамантычнага героя – малодшага навуковага супрацоўніка, інжынера ці аспіранта, альтруіста і вандроўніка, спяваўшага пад гітару. У Савецкай Беларусі падобным героем стаў інжынер Мінскага завода імя С. І. Вавілава, альпініст, бард, старшыня першага мінскага клуба самадзейнай песні «Свіцязь» А. Круп [8, с. 4].

Рамантыка вандровак, культ дарогі і разуменне руху як ладу жыцця мелі ўніверсальны характар і падзяляліся «людзьмі з заплечнікамі» як у СССР, краінах сацыялістычнай садружнасці, так і на Захадзе. Для новых рамантыкаў нацыянальная прыналежнасць, месца сталага жыхарства, праца мелі другаснае значэнне. Народжаная ўнутры афіцыйнай культуры з дазволу партыі і камсамолу, беларуская савецкая субкультура самадзейнага турызму ў рэальнасці супрацьстаяла ўладнаму ідэялагічнаму дыскурсу, з’яўлялася формай эскапізма, маніфэставала імкненне да прыроды, сапраўдных пачуццяў і шчырых зносін. Нефармальнае турыстычнае субкультура нарадзіла «самадзейную песню». Напісаная ў 1965 г. на замову міністэрства культуры Г. Вагнэрам і М. Алтуховым песня «Светят звезды. Туристская лирическая» не мела ніякіх шансаў заваяваць сэрцы рамантыкаў, якія спявалі народжаны А. Крупам ля вогнішча неформальны турыстычны гімн «Всё леса, всё леса Белоруссии».

З развіццём у СССР аўтамабільнага транспарту, у 1960-я гг. набыў папулярнасць новы тып самадзейнага турызму, калі турысты, са згоды кіроўцаў, рухаліся на спадарожных аўто. Людзі, не меўшыя ўласнага аўта транспарту, звярталіся да кіроўцаў з просьбамі «падвесці» і раней. Але пасля з’яўлення рамана Дж. Керуака «У дарозе» (1957), падобны спосаб перасоўвання ў прасторы набыў не толькі вялікую папулярнасць сярод моладзі, але таксама філасофскі сэнс, які вызначыў лад жыцця новай маладзёвай субкультуры – бітнікаў. Неўзабаве пра гэтую субкультуру даведаліся ў СССР, дзе са скарачэннямі быў надрукаваны культавы раман Дж. Керуака [9, с. 170–195]. Уласцівыя яго героям схільнасць да «дрэнных звычак», апалітычнасць, дух свабоды, што найбольш красамоўна праяўлялася ў вандроўным ладзе жыцця, адразу выклікалі занепакоенасць у партыйных ідэолагаў. Было вырашана ўзяць вандроўкі на спадарожных аўто пад кантроль, запазычыўшы дзеючую ў Польскай народнай рэспубліцы з 1958 г. сістэму іх арганізацыі пад назвай «Аўтаспын» [10, с. 44–45].

У 1961 г. эксперыментальнай базай для стварэння клубаў «Аўтаспын» зрабіліся найбольш вестэрнізаваныя і аўтамабілізаваныя прыбалтыйскія рэспублікі,

а таксама Ленінградская вобласць. Летам наступнага года, пасля таго, як Рэспубліканскае турысцка-экскурсійнае ўпраўленне Белсавпрафа распрацавала ўласнае «Палажэнне аб перавозцы турыстаў у БССР спадарожным аўтатранспартам (па сістэме “Аўтаспын”» і выпусціла маршрутныя кніжкі, скарыстацца імі было прапанавана жыхарам БССР.

Ажыццявіць падарожжа аўтаспынам можна было наступным чынам. Спачатку ў мясцовых турыстычных, спартовых ці прафсаюзных арганізацыях (пазней – у кіёсках «Саюздрука») падарожнік павінен быў за 2 рублі набыць маршрутную кніжку, у якой мелася некалькі старонак з адрыўнымі талонамі на 2 тыс. кіламетраў. Затым ён выходзіў на дарогу і ўздымаў руку з кніжкай, на вокладцы якой было надрукаванае бачнае здалёк чырвонае кола на жоўтым фоне. Па гэтым знаку кіроўца разумеў, што на ўзбочыне знаходзіцца сябра клуба «Аўтаспын», які па заканчэнні паездкі пакіне запоўнены (марка машыны, прозвішча кіроўцы, маршрут, дата) талон на адпаведную колькасць кіламетраў (10, 15, 20, 25, 50, 100).

На турыстаў, якія перасоўваліся на спадарожных машынах, распаўсюджваліся правілы і прывілеі, распрацаваныя для іншых відаў турызму. Напрыклад, падчас перамяшчэння групай, яны былі абавязны скласці маршрутны аркуш пахода, ухвалены кіраўніком мясцовай турыстычнай арганізацыі. Гэты аркуш разам з маршрутнымі кніжкамі давалі права на адпачынак на турбазах і турстаянках, а таксама на дапамогу мясцовых органаў улады і работнікаў ДАІ. Сябры клуба «Аўтаспын», куды прымаліся асобы старэйшыя за 16 год, былі павінны выконваць правілы дарожнага руху. Ім забаранялася перасоўвацца ўначы, паліць у кабіне, адцягваць увагу кіроўцаў размовамі, а таксама спыняць машыну на адлегласць менш за 5 кіламетраў. Падарожнікі былі павінны весці барацьбу з браканьерствам, самагонаварэннем і «паведамляць аб усім добрым, убачаным на шляху ў рэдакцыі рэспубліканскіх газет». Кіроўцам, якія неслі адказнасць за бяспеку пасажыраў, забаранялася адхіляцца ад вызначанага транспартнай арганізацыяй маршрута, а таксама самастойна арганізоўваць групы турыстаў з мэтай атрымаць ад іх больш запоўненых талонаў [11, арк. 1–16].

Па заканчэнні сезона «Аўтаспыну», які ў 1962 г. цягнуўся з 15 чэрвеня па 15 кастрычніка, кіроўцы адсылалі назапашаныя талоны ў мясцовае аддзяленне клуба, дзе па іх ладзіліся розыгрышы каштоўных падарункаў – гадзіннікаў, фотаапаратаў, веласіпедаў і інш. Галоўны прыз першага сезону 1962 г. – мапед атрымаў кіроўца мінскай аўтакалоны 24–14 Б. Янушкевіч. У той год таксама адзначылі найбольш актыўнага ўдзельніка клуба «Аўтаспын» – рабочага Мінскага гадзіннікавага завода А. Чуланова, які праехаў за сезон 1962 г. больш за 15 тыс. кіламетраў [12, с. 18]. У цэлым жа вынікі першага сезона «Аўтаспыну» у БССР былі даволі сціплыя. З 15 тыс. надрукаваных у рэспубліцы кніжак рэалізавана было крыху больш за 1, 5 тыс. Кіроўцы, прызвычайшыся да «наяўных», таксама не праяўлялі вялікага энтузіязму, бачучы людзей на ўзбочыне з узнятымі кніжкамі [13, с. 4].

З мэтай папулярызацыі новага спосабу падарожжаў сярод насельніцтва, перш за ўсё – моладзі, ЦК ЛКСМБ абвясціў конкурс на лепшае апісанне пройдзенага маршрута. Творы пераможцаў друкаваліся ў маладзёвым друку, іх аўтары атрымлівалі прызы. Адным з першых пераможцаў гэтага конкурсу стаў энтузіяст «Аўтаспыну», малады супрацоўнік Інстытута літаратуры АН БССР А. І. Мальдзіс. Летам 1965 г. ён разам з двума сябрамі накіраваўся ў краязнаўчую вандроўку па маршруце Радашковічы – Вілейка – Свір – Астравец – Гудагай – Ашмяны – Ліда –

Навагрудак – Мір – Нясвіж. З рамантычнай аўрай вандроўкі, якая паўстала дзякуючы маляўнічым прыродным краявідам, велічным помнікам архітэктуры і шчырым размовам ля вогнішча крыху дысанаваў вусны часопіс «аб міжнародным значэнні беларускай літаратуры», з якім вандроўнікі, па ўзгадненні з партыйнымі органамі, выступалі ва ўсіх населеных пунктах. Тым не менш, народжаны дарогай дух свабоды правакаваў шчырыя размовы пра неразвітасць турыстычнай інфраструктуры, занябанасць культурнай спадчыны і, канешне, лёс беларускай мовы [14, с. 3–4].

У сярэдзіне 1960-х гг. саюзнае кіраўніцтва турыстычнай галіны прызнала рэгіянальныя эксперыменты з «Аўтаспынам» паспяховымі – толькі ў БССР колькасць кіроўцаў, якія ў ім удзельнічалі з 1962 па 1964 гг. павялічылася ўдвая. Таму было вырашана распаўсюдзіць станоўчы вопыт на ўсю тэрыторыю краіны. Сезон вандровак на спадарожных аўто быў афіцыйна падоўжаны да 9 месяцаў на год. У чэрвені 1965 г. Беларускі савет па турызму і экскурсіям сумесна з Міністэрствам аўтамабільнага транспарту БССР прынялі пастанову «Аб арганізацыі перавозак турыстаў у БССР спадарожным аўтатранспартам паводле сістэмы “Аўтаспын”», якой кіроўцы абавязваліся дапамагаць турыстам. Прадпрыемствы мясцовай прамысловасці распачалі выраб значкоў з эмблемай клуба. На беларускіх дарогах з’явіліся вандроўнікі з іншых савецкіх рэспублік. Летам 1963 г. беларускія журналісты заўважылі ў Белавежскай пушчы студэнтаў Ленінградскага электратэхнічнага інстытута, якія рухаліся аўтаспынам па маршруце Адэса – Херсон – Сімферопаль – Кіеў – Мінск – Вільнюс – Рыга – Ленінград [15, с. 4]. Тады ж беларуская камсамольская газета распавяла пра студэнтаў Вільнюскага ўніверсітэта, якія вярталіся праз Мінск з падарожжа ў Карпаты [16, с. 3].

Са свайго боку, першыя сябры беларускіх клубаў выправіліся ў далёкія вандроўкі за межы рэспублікі. Рабілі яны гэта з дапамогай падаражэлых у 2 разы «саюзных» кніжак, на вокладках якіх змяшчалася выява знака «рух без спынення забаронены» у выглядзе чырвонага трохкутніка ў коле на жоўтым фоне. Увогуле, паводле словаў старшыні Рэспубліканскага савета па турызме Б. Ф. Чарнова, у разгар сезона 1966 г. з падобнымі кніжкамі па СССР вандравалі каля 20 тыс. беларускіх турыстаў, рыбаловаў і паляўнічых [17, с. 4].

Аўтаспынам падарожнічала не толькі моладзь, але таксама людзі салідных прафесій, некаторыя нават з дзецьмі. Так, увесну 1965 г. у вандроўку на спадарожных аўто па Рускай Поўначы (Пскоў, Ноўгарад, Ленінград, Кіжы) выправіўся намеснік рэдактара мінскай раённай газеты «Шлях камунізма» Р. С. Левін разам з сынам. Паспяхова прайсці гэты маршрут журналісту дапамог назапашаны ў папярэднія гады вопыт падарожжаў аўтаспынам па Залатому колу Расіі і Паўднёваму Ўралу [18, с. 4].

Да канца 1960-х гг. ва ўмовах далейшага адзяржаўлівання і ідэялагізацыі турысцкай галіны, яе кіраўнікі згубілі цікаўнасць да экзатычных спосабаў перамяшчэння ў прасторы і фактычна спынілі арганізацыйна-тэхнічную падтрымку «Аўтаспыну». Тым не менш, частка савецкай моладзі працягнула падарожнічаць аўтаспынам нефармальна – без кніжак, талонаў і ўзгодненых ў парткамах «вусных часопісаў», але з раманам Дж. Керуака ў заплечніку.

Літаратура

1. НАРБ. – Ф. 1134. – Воп. 1. – Спр. 1.

2. Филанчук, П. В поход зовут просторы белорусские / П. Филанчук // Знамя юности. – 1959. – 23 янв. – № 17.
3. Вильчек, Ю. Охотники за романтикой / Ю. Вильчек // Знамя юности. – 1957. – 22 авг. – № 166.
4. На велосипедах – в Крым // Знамя юности. – 1959. – 11 окт. – № 201.
5. Путешествие по СССР // Советская Белоруссия. – 1957. – 24 мая. – № 121.
6. Кожухарь, Е. Увлекательные путешествия по родному краю / Е. Кожухарь // Советская Белоруссия. – 1960. – 2 июня. – № 128.
7. Попутного, Колумбы! // Знамя юности. – 1965. – 14 янв. – № 9.
8. Песні, што нараджаюцца ў паходах // Чырвоная змена. – 1966. – 11 мая. – № 92.
9. Керуак, Дж. На дороге: Мексиканочка. Джаз разбитого поколения. По горам и долам Вселенной / Дж. Керуак // Иностранная литература. – 1960. – № 10.
10. Мажинский, М. Путешествие с Автостопом / М. Мажинский // Вокруг света. – 1959. – № 5.
11. НАРБ. – Ф. 1134. – Воп. 1. – Спр. 33.
12. Буры, М. Па дарогах роднага краю / М. Буры // Беларусь. – 1963. – № 7.
13. Бакіевіч, Р. Крочаць турысты / Р. Бакіевіч // Чырвоная змена. – 1962. – 23 кастр. – № 208.
14. Мажэйка, А. З «аўтастопам» па рэспубліцы / А. Мажэйка, А. Мальдзіс, Л. Самасейка // Чырвоная Змена. – 1965. – 3 кастр. – № 196.
15. «Аўтастоп» у Белавежскай пушчы // Чырвоная змена. – 1963. – 21 вер. – № 186.
16. Бакіевіч, Р. Вярніце «чараўніцы» сілу / Р. Бакіевіч // Чырвоная змена. – 1963. – 14 вер. – № 181.
17. Клічуць далі далёкія // Чырвоная змена. – 1966. – 20 ліп. – № 139.
18. С «Автостопом» по стране // Автотранспорт Белоруссии. – 1968. – 9 мая. – № 36.