

ИСТОРИЯ ШЛАГБАУМА

Что ни говорите, а без слова «шлагбаум» набор профессиональных таможенных терминов был бы явно неполным. Оно и понятно: где таможня – там граница, а где граница – там и шлагбаум. Куда без него? Казалось бы, тут все предельно просто и доступно: открыт шлагбаум – таможня дает «добро», закрыт – извините, сначала нужно разобраться, что везете. Вот только не всем понятно, откуда этот самый шлагбаум взялся в русском языке.

Между тем, у этого слова, явно иностранного происхождения, есть своя, довольно занимательная история. Как само устройство для перекрытия прохода и проезда по дороге, так и непосредственно обозначающий его термин придумали дотошные немцы. Случилось это чуть ли не в конце Средневековья. Для обозначения нового понятия авторы идеи использовали сразу два немецких слова: *schlagen* – «бить, ударять» и *Baum* – «дерево». Подразумевалось, что так описан процесс удара деревянного закрывающего проход рычага по деревянной же опоре. В словаре Даля сказано еще проще: опускаемое бревно для запираения проезда.

Официальные источники утверждают, что в России впервые шлагбаумы появились только в феврале 1720 года. Тогда царь Петр Первый подписал специальный указ: «При Санкт-Петербурге для лучшего порядка к пойманию и пресечению воровских проходов сделать по концам улиц шлагбаумы, которые по ночам опускать, и иметь при них караулы с ружьем».

Справедливости ради стоит сказать, что вообще-то деревянные балки для запираения въезда в город появились гораздо раньше. Еще в 1670 году побывавший в Москве немецкий путешественник Айрман при описании Белокаменной упомянул про «деревянные мосты и шлагбаумы» при въезде в город. Вот только москвичи тогда называли их не шлагбаумами, а более прозаично – рогатками.

В Белокаменной большой спрос на шлагбаумы возник после сооружения в 1742 году вокруг Москвы Камер-Коллежского вала. Такое название вал получил потому, что построен он был Камер-Коллегией, которая ведала государственными налоговыми доходами и следила за тем, какие товары ввозят в город. Земляной вал со рвами и заставами опоясывал город кольцом в 37 километров. И тут же превратился в

его фактическую и таможенную границу. Сооружение проходило через Пресню, Сущево, Преображенское, Семеновское, Лефортово, Симоново, Даниловку, Девичье поле, Дорогомилово и другие известные теперь места. (Контур застав отчасти совпадает с нынеш-



ним Третьим кольцом Москвы.)

На каждом въезде в город были учреждены специальные заставы. И на каждой имелся шлагбаум. А всего насчитывалось 18 застав. Стража не только проверяла документы у путешественников («подорожные»), но еще и проводила таможенный досмотр и взимала пошлину с ввозимого товара. Правда, эта таможенная граница по Камер-Коллежскому валу продержалась всего до 1754 года, после чего заставы стали исполнять чисто полицейскую функцию.

Мода на шлагбаумы вскоре распространилась на всю Россию. Они появились на въездах в города, на перегонах, где взимался так называемый шоссейный сбор. Деньги предназначались на ремонт дорог и мостов. И вот наконец до шлагбаумов добрались и музы. У изрядно поколесившего по российским дорогам поэта Александра Сергеевича Пушкина в стихотворении 1820 года «Дорожные жалобы» появляются ироничные строки: «...иль мне в лоб шлагбаум влепит непроторный инвалид». А в знаменитых «Мертвых душах» у Гого-

ля читаем: «Вот уже и мостовая кончилась, и шлагбаум, и город позади, и ничего нет, и опять в дороге».

Как это ни удивительно, но обычному шлагбауму должна быть отчасти благодарна и еще одна муза – музыкальная. Известно, что после того, как композитор Чайковский в 1892 году поселился в подмосковном Клину, он не раз упоминал в письмах знакомым, что его дом, в котором к нему так часто приходит вдохновение, находится именно «в одной версте от города, у шлагбаума».

Словом, заслуг у шлагбаума хватает. И потому его победное шествие по миру продолжается и по сей день. Как оказалось, ни в пограничных зонах, ни в аэропортах, ни на автостоянках и железнодорожных переездах да и вообще на любых охраняемых территориях – без шлагбаума теперь уже просто не обойтись. Но современные

шлагбаумы – это еще и плоды технического прогресса. Нередко в них встроены фотоэлементы, «бревно» поднимает автоматика. На железнодорожных переездах появились так называемые шлагбаумы-ножи. А в Швеции, например, и вообще соригинальничали: придумали шлагбаумы-алкотестеры. Если выезжающий со стоянки водитель «под градусом» – такого ездока «мудрый» шлагбаум на дорогу уже не выпустит.

Но страной шлагбаумов в двадцать первом веке называют все же не Швецию и даже не Германию. Сегодня пальма первенства по количеству установленных шлагбаумов, пожалуй, все-таки у России. У нас наличие «опускаемого бревна для запираения проезда» считается престижным атрибутом и элитного коттеджного поселка, и солидного жилого комплекса. А уж загородная усадьба любого современного русского нувориша без шлагбаума на въезде и суровой охраны – это все равно что брачная ночь без невесты.

Александр ДАНИЛКИН
Фото Игоря АРЧИБАСОВА