

DOI: <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2023-36-3-19-30>
УДК 625 + 94(470+571)



МЕЖНАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ДОРОЖНОЙ ТРАДИЦИИ (РОССИЯ, XVII–XIX ВЕКА)

Владимир А. Коршунков

*Вятский государственный университет,
ул. Московская, д. 36, Киров, 610000, Российская Федерация*

Аннотация

Введение. Российской власти в XVII–XIX вв. приходилось поддерживать управляемость на огромных и малонаселенных территориях. Современным историкам, специалистам по России, следует учитывать ее специфику и конкретно – состояние дорог, по которым двигался гужевой транспорт. Изучая дорожную инфраструктуру России, можно определить условия и обстоятельства, в которых функционировали государство и общество. **Материалы и методы.** В этой статье исследуется один из аспектов так называемой дорожной традиции России – проявление межнациональных отношений в контексте дорожного движения. Изучение дорожной традиции смыкается с антропологическим подходом, который историки все чаще используют в своей работе. Статья основана на разнообразных нарративных источниках, в том числе художественных и публицистических произведениях. **Результаты.** Россия не только самая обширная страна, но и одна из самых полиэтничных. Дорога нередко становилась тем местом, где выявлялись различия культурно-исторические, а также межконфессиональные и межэтнические. В статье прослежены разные типы межнациональных отношений: вышучивание; повышенное внимание ко всему «чужому»; взаимодействие местных людей с иностранцами на территории России; явные, открытые конфликты и столкновения. **Заключение.** Делается вывод, что дорога оказывалась местом опасным и мало предсказуемым, и потому там во время движения часто возникали споры и стычки, причины которых вызревали задолго до того, а поводы могли быть незначительными. Люди со вниманием относились к различиям в лошадиной упряжи и внешнем виде повозок, в дорожном обустройстве и дорожных обычаях. А выплеск неприязненных чувств обычно провоцировала взаимная дорожная неуступчивость. Дело тут не только в том, что пути нередко были плохо оборудованными. Это случалось при межнациональных (и связанных с ними межконфессиональных и межкультурных) различиях.

Ключевые слова: дорожная традиция России, нарративные источники по истории России, межнациональные отношения, иностранцы в России, путешествия, средства передвижения.

Для цитирования: Коршунков В.А. Межнациональные аспекты дорожной традиции (Россия, XVII–XIX века) // История: Факты и символы. 2023. № 3 (36). С. 19-30, <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2023-36-3-19-30>

Статья поступила: 25.05.2023

Статья принята в печать: 20.07.2023

Статья опубликована: 22.09.2023

© Коршунков В., 2023

**INTERNATIONAL ASPECTS OF ROAD TRADITION
(RUSSIA, XVII–XIX CENTURIES)***Vladimir A. Korshunkov**Vyatka State University,**st. Moskovskaya, 36, Kirov, 610000, Russian Federation***Abstract**

Introduction. Russian government in the 17th–19th centuries had to maintain control over vast and sparsely populated territories. Modern historians, specialists in Russia, should take into account its specifics and specifically the state of the roads along which horse-drawn vehicles were moving. Investigating the road infrastructure of Russia one can imagine the conditions and circumstances in which the state and society functioned. **Materials and methods.** This paper explores one of the aspects of the so-called road tradition of Russia – the manifestation of international relations in the context of road traffic. The study of the road tradition is linked to the anthropological approach that historians increasingly use in their works. The paper is based on a variety of narrative sources including fiction and journalistic texts. **Results.** Russia is not only the largest country in the world, but also one of the most multi-ethnic. A road often became the place where cultural and historical differences were revealed, as well as inter-confessional and inter-ethnic relations. Different types of international relations are studying in this paper: joking; attention to "alien"; interaction of local people with foreigners in the Russian territory; explicit conflicts. **Conclusion.** It is concluded that a road was dangerous and unpredictable place, and therefore there were often quarrels and conflicts during the traffic. The causes of these quarrels and conflicts have been brewing for a long time, and the reasons could be insignificant.

Keywords: road tradition of Russia, narrative sources on Russian history, international relations, foreigners in Russia, travel, vehicles.

For citation: Korshunkov V. International aspects of the road tradition (Russia, XVII–XIX centuries) // History: Facts and symbols. 2023. Vol. 36. No. 3, pp. 19-30, <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2023-36-3-19-30>

Received: 25.05.2023

Revised: 20.07.2023

Published: 22.10.2023

© Korshunkov V., 2023

1. Введение

Рассказывали, что как-то раз, когда А. А. Безбородко, вельможа и фаворит Екатерины II, проезжал по родной для него Украине, его кучер, будучи пьяным, зацепил колесом за верстовой столб и стал ворчать: «Що так густо понаставлено столпив, що неможно проихать, не зачепившись!» [29, стлб. 1078]. Разумеется, это исторический анекдот, не претендующий на достоверность. Горожане, жители двух столиц Российской империи нередко подтрунивали над простоватыми, с их точки зрения, украинцами. Характерно, что поводом для насмешек могли служить дорожные ситуации: дескать, селяне-украинцы раз за разом умудрялись своими неуклюжими повозками за что-нибудь зацепиться. Когда в 1903 г. в Московской городской думе проходили обсуждения транспортных проблем большого города, один из думских гласных в своей речи припомнил расхожее выражение: «Бисова теснота в степи мешает двум хохлам разъехаться» [24, с. 169].

Несколько столетий подряд Россия была наибольшей по площади страной мира. Состояние дорог, по которым двигался гужевой транспорт, имело особое значение, которое следует учитывать в том числе историкам, специалистам по отечественной истории XVII–XIX вв. Распространение населения и государственной власти по просторам Евразии, постоянные переходы и переезды тысяч людей – все это обеспечивалось дорожной инфраструктурой. Тонкими нитями трактов и проселков провинции громадной страны стягивались в единое целое. На путях постоянно встречались крутые спуски и утомительные подъемы, шаткие деревянные мостики, подозрительные трактиры, темные леса с разбойниками. К этому добавлялись весенняя и осенняя распутица, летние ливни, зимние бураны. Даже обычное движение по ровной местности грозило обернуться несчастьем, когда на ходу ломалась ось повозки или если испугавшиеся чего-нибудь лошади начинали мчать, не подчиняясь командам.

При таких условиях российской власти приходилось поддерживать управляемость на огромных и малонаселенных территориях. Обыватели тоже приспосабливались к сильно растянутым коммуникациям – например, к тому, что весной и осенью переезды на несколько недель становились почти невозможными. Изучая дорожную инфраструктуру России прошлых времен, обустройство трактов и проселков, привычки ямщиков и путешественников, дорожные обряды и обычаи, историки могли бы уточнить условия и обстоятельства, в которых вынуждены были функционировать государство и общество.

2. Материалы и методы

Внимание к историко-бытовым и историко-культурным реалиям передвижений в эпоху гужевого транспорта (до широкого распространения автомобилей и железных дорог) лежит в русле начавшихся в недавнее время исследований дорожной традиции России (иначе ее можно называть дорожной повседневностью, культурой дороги, традиционной культурой путешествия) [33; 34; 2; 1; 20; 3; 16; 17]. Дорожная традиция – это условия, обстоятельства и ситуации, которыми в былые времена сопровождалось сухопутное перемещение на дальние расстояния. Изучение дорожной традиции смыкается с антропологическим подходом, который историки все чаще используют при исследовании разнообразных исторических процессов. Так выявляются и проясняются многочисленные детали, которые иначе могли бы ускользнуть из вида. Взгляд ученого смещается в область изучения повседневности, что тоже актуально для современной исследовательской парадигмы. При таком подходе даже те факты, которые уже становились основой для научных работ историков, этнографов, краеведов, позволяют иначе взглянуть на явления прошлого. В центр исследования помещаются не глобальные историко-экономические тренды, а люди, оказавшиеся в неких обстоятельствах и вынужденные выстраивать свое поведение, преодолевая их или приспособившись к ним. В частности, объективно существовавшие факторы: природно-климатические особенности, расстояния, плотность населения, уровень технических достижений – определяют возможности для обустройства путей и всей придорожной инфраструктуры. На этой основе формируется дорожная традиция как способ использования таких возможностей. И миллионы людей начинают действовать в рамках сложившейся, устоявшейся традиции.

В этой статье на основе антропологического подхода к историческим источникам и в рамках изучения дорожной традиции прослеживается один из аспектов этой важной для России тематики, а именно проявление межнациональных отношений в контексте дорожного движения. У России две сущностные особенности: она ведь не только самая обширная страна, но и одна из самых полиэтничных. Дорога нередко становилась местом, где выявлялись культурно-исторические различия, межконфессиональные и межэтнические взаимоотношения тех людей, которые сталкивались друг с другом на долгих российских трассах. Причем иногда сталкивались в прямом смысле слова.

По такой тематике имеется немало источниковых материалов, и главное – выявить их из множества прочих. Прежде всего, это нарративные источники – публицистика, мемуары, переписка. Могут быть полезны и произведения художественной литературы. Для историков существенно, что в русской литературе примерно с середины XIX в. преобладали реалистические тенденции. Такие нарративные источники смыкаются с географическими, этнографическими и краеведческими описаниями.

3. Результаты

Приведенные в начале статьи анекдот о кучере и шутливая фраза о понатыканных верстовых столбах относятся к тому типу взаимоотношений, который можно назвать вышучиванием. В нем отражаются не только межэтнические отношения, вышучивание указывает на культурную разницу (например: горожане – деревенские). Но это культурное различие реализуется в форме противопоставления по национальному признаку.

Вышучивание становится возможным, в частности, потому, что люди тотчас же замечали непривычный для них способ запрягать лошадей, необычную форму повозки и все прочие особенности дорожной традиции в иных краях или у чужаков.

Осенью 1824 г. чиновник и литератор П. Л. Яковлев, добираясь в г. Вятку, делился в письме к родственнику своим наблюдением: «Забавна странная упряжка здешних лошадей. Вообразите, что в мою маленькую повозку запрягают по четыре лошади – гуськом!» [23, с. 7]. Спустя полтора десятилетия, накануне нового 1838 г. А. И. Герцен, выехав из Вятской губернии (где он отбывал ссылку), направлялся на запад. Достигнув Волги, он обратил внимание, что там уже «сани были заложены по-русски: тройка в ряд, одна в корню, две на пристяжке...». По его наблюдениям, восточнее, в Прикамье и на Вятке, обычно ездили, запрягая лошадей гуськом. «Так сердце и стукнуло от радости, когда увидел нашу упряжь» [5, с. 301].

Герцен и Яковлев обращали внимание на, так сказать, межрегиональные различия внутрироссийской дорожной традиции. Впрочем, Яковлева тогда вез мариец. Известно, что и удмурты в отдаленном северо-восточном углу Вятской губернии тоже запрягали гуськом [32, с. 29] – то есть, по мысли Герцена, делали это не «по-русски». Так что межрегиональные различия вообще-то могли пересекаться с межнациональными, хотя, скорее всего, в XIX в. люди предпочитали использовать запряжку гуськом в таких местностях и при таких обстоятельствах, где и когда дороги бывали совсем плохи: широкой тройкой в ряд проехать было трудно.

А вот более определенные примеры, указывающие, что чужое и непривычное в дорожной инфраструктуре и сопутствующих обстоятельствах подмечалось сразу же. Н. М. Карамзин в 1789 г., выехав из российских пределов, заметил о «немецких извозчиках»: «Странные экипажи!» Через три недели письмо из Мариенбурга он начал так: «Прусская, так называемая почтовая коляска совсем не похожа на коляску. Она есть не что иное, как длинная покрытая фура с двумя лавками, без ремней и без рессор» [12, с. 11, 24]. Чиновник Д. Н. Свербеев летом 1822 г. ехал в Ригу из Ревеля на купленной там «польской бричке» с погонщиком эстонцем. Впоследствии он припоминал непривычную упряжку и возницу, который «правил с коня, по немецкому или польскому обычаю». Чуть позже, уже во Франции, писал Свербеев, «в первый раз познакомился я с очень неудобной французской каретой» [25, с. 188, 211]. Нижегородец Н. Н. Шипов в 1861 г. на пути в Святую Землю завернул в Константинополь, где обратил внимание на «уродливые экипажи» [31, с. 257]. 14-летний А. А. Фет зимой 1834–1835 гг. поехал вместе с отцом из Петербурга в Дерпт к профессору Моеру искать возможности поступить в пансион. «Главное, бросившееся мне в глаза на другой день, при поездке к профессору Моеру, было, что извозчик сидел перед нами в санях в капоте с коротким многоэтажным воротником, а его парочка лошадок в дышле была запряжена в шоры без всякой шлеи, так что при спуске с горы шоры всползали лошадам на самый затылок» [28, с. 81]. Поэт и чиновник П. А. Вяземский в написанном в

1853 г. в Дрездене стихотворении «Масленица на чужой стороне» рассудил так: «Сани здесь – подобной дряни // Не видал я на веку; // стыдно сесть в чужие сани // Коренному русаку» [4, с. 303]. В стихотворении «Проезд через Францию в 1851 г.» Вяземский саркастически заметил, что как только он останавливался на французской почтовой станции, местные принимались обсуждать его повозку: «Все смотрят, все ведут беседу // Про мой рыдван и про меня» [4, с. 300].

Так что люди, находясь «на чужой стороне», бывали приметливы: их интересовали необычные средства передвижения и непривычные способы упряжи.

Еще один вариант взаимоотношений в рамках дорожной традиции – восприятие заезжими иностранцами русских людей (или представителей иных народов России), российских нравов и обычаев, дорожного обустройства и т. п.

Французский литератор, маркиз Астольф де Кюстин в 1839 г. побывал в России. Он был аристократом и монархистом, однако увиденное в самодержавной стране его разочаровало: «Сказать, что Россия Кюстину не понравилась, – это, в сущности, ничего не сказать» [30, с. 76]. Книга Кюстина «Россия в 1839 году» – замечательный исторический источник, пусть и тенденциозный. Заезжий маркиз сумел подметить многое такое, с чем российские подданные давно свыклись – закоренелый деспотизм и пренебрежение человеческим достоинством на всех уровнях социальной иерархии. И повсеместную показуху.

За несколько летних месяцев Кюстин успел покататься по России. В Петербург он прибыл морем, оттуда съездил в Шлиссельбург. Двинулся на юг – побывал в Ярославле, Москве, Нижнем Новгороде. Вернулся в столицу. Назад из Петербурга добирался посуху – проехал на лошадях в Восточную Пруссию. Дж. Кеннан, исследовавший эту книгу Кюстина, отмечал: «Кроме пространных романтических описаний Петербурга и Москвы, впечатления Кюстина о путешествии в Россию на удивление скупы. Очень мало сказано о его поездках за пределы обеих столиц». Кроме того, согласно Кеннану, многое в книге «относится к сфере чистой эстетики»: Кюстин слишком увлекался пейзажами и архитектурой, описывая это в соответствии с модой того времени. К тому же он нередко передавал рассказы и легенды, полученные из вторых рук [13, с. 59, 74]. Выходит, что достоверность конкретных наблюдений у него невелика, а «непреходящая ценность труда Кюстина совсем в другом – в тех политических впечатлениях, которые зачастую выражены колкими афоризмами и остротами, столь привлекавшими одних и озлоблявшими других, но неизменно достигавшими своей цели» [13, с. 74–75]. Однако и конкретика в книге Кюстина очень любопытна. Хоть и не всегда точна: даже увиденное собственными глазами осмысливал он пристрастно и тенденциозно.

Главный тракт Российской империи – от Петербурга до Москвы – в 1810-х гг. находился в «дурном состоянии», но примерно с 1820 г. он стал, наконец, шоссированным и удобным [14]. Кюстин, проехав по этой трассе из Петербурга в Москву, обнаружил, что кое-где параллельно основной дороге идет другая, несколько хуже обустроенная. Он стал расспрашивать и пришел к выводу: «...Запасная дорога предназначена для ломовых извозчиков, скота и путешественников в те дни, когда император или члены императорской фамилии едут в Москву». Решив, что «царь имеет в своем распоряжении целую дорогу», Кюстин начал рассуждать: «Король, который говорил: “Франция – это я”, останавливался, чтобы пропустить стадо овец, и во времена его правления любой путник, шедший по дороге, повторял принцам крови, которых встречал по пути, нашу старую поговорку: “Дорога принадлежит всем”; важны не столько сами законы, сколько способы их применения» [18, с. 38–39]. Между тем, как указывалось в путеводителе 1847-го г., это была «дорога для прогона скота от Москвы до Санкт-Петербурга» [18, с. 545]. Так называемая скотопронная дорога, по толкованию В. И. Даля, обычно делалась «для прогону гуртов». Она «устраивается особо от ездовой и должна быть окопана или огорожена пряслами» [7, с. 207].

Прибывавшие в Россию иностранцы, как и Кюстин, иной раз подмечали социальную сторону дорожной повседневности. И, подобно Кюстину, они нередко ошибались в деталях. Путешествовавший по России в 1858–1859 гг. А. Дюма-отец писал:

«В царствование Екатерины был закон, восходивший еще к древности, согласно которому при встрече на дороге с императором или царевичем человек должен спешиться, если он верхом; если в карете – выйти из нее, не считаясь с тем, раскалена ли мостовая или покрыта льдом, метет ли снег или льет дождь, пасть ниц, если встречный – мужчина, или почтительно поклониться – если женщина.

Екатерина отменила этот закон.

Павел его восстановил» [8, с. 66–67].

Кажется, Дюма резюмировал здесь то, что было рассказано французским публицистом Ш. Массоном (1762–1807), долгое время жившим в России. Массон отмечал также запрет Павлом I «запрягать лошадей и надевать сбрую по русскому образцу» и его борьбу с роскошными выездами [19, с. 91–92]. Власть в России издавна, еще с допетровских времен, пыталась ограничивать пышность экипажей, регламентируя количество запрягаемых лошадей в зависимости от статуса человека. Но «падать ниц» во времена империи уже не требовалось.

Французский литератор Т. Готье на рубеже 1850–1860 гг. дважды побывал в России и затем издал книгу о своих впечатлениях. Там он неоднократно и обстоятельно описывал русские экипажи, особенности конской упряжи, способы передвижения [6, с. 49–55, 59, 68–71, 296–297, 329–330, 376 и др.]. Все такое его весьма занимало.

Еще один аспект этой проблематики – явные, открытые межэтнические конфликты, которые могли проявляться в непростой дорожной обстановке. Дорога вообще была зоной неопределенности, нестабильности, опасности. Там часто случались стычки по самым разным поводам, иногда совсем незначительным [33; 17].

У русских жителей Малмыжского района Кировской области отмечено поверье, что встретившегося на дороге мари́йца нужно обругать всяческими словами, чтобы он рассердился, иначе в пути будет неудача [26, с. 36]. Разумеется, это провоцировало ссоры и даже потасовки. Встреча на пути в народной культуре часто воспринималась как некий знак, зачастую негативный. И пересечение дороги перед идущим или едущим считалось дурным предзнаменованием [33, с. 153–192; 16, с. 105–115, 128–150]. Уже поэтому дорога становилась местом в высшей степени конфликтогенным.

В ноябре 1668 г. нидерландский парусный мастер Ян Янсен Стрэйс (или иначе Стрюйс; по-нидерландски: *Struys*) вместе с компанией других западноевропейцев ехал через Новгород в Москву на службу к русскому царю. Впоследствии он припоминал: только они выбрались на санях из Твери, как встретили на дороге двух подозрительных субъектов, «которые с большой наглостью подошли вплотную и намеревались затеять ссору». Спутников Стрэйса было больше, и верить всем деталям его описания не приходится. Сообщал же он о том случае так: «Чтобы предотвратить это, мы посторонились; но они не отступили, говоря: “Мы у себя дома, вы – чужеземцы и становитесь нам поперек пути” и т. д. Мы ответили, что состоим на службе его царского величества, что дорога одна как для нас, так и для них, что мы даем им свободный проезд и хотим того же. Но они не были согласны и опять приблизились к нам так, что мы прогнали их палками, чтобы освободить себе путь. Невзирая на это, они подошли к нам так близко, что капитан храбро отразил их своей испанской тростью, отчего они отпрянули назад и сразу же подбежали с топорами. Еще немного, и мы открыли бы стрельбу, но отказались от этого, потому что против этого был наш начальник, и мы натравили на них нашу большую собаку, которая не отстала, пока не вцепилась в одного из них, сбила с ног и порвала в клочья его платье и нет сомнения разорвала бы его самого, ежели бы мы не оттащили собаку силой. Когда его товарищ увидел это, то пустился бежать во все лопатки, а собака, оставив первого, бросилась вслед за ним с такой быстро-

той, что скоро схватилась с ним. Московит хотел отделаться от собаки топором, но она предупредила его, вцепилась в него и, дав ему попробовать остроту собачьих зубов, вернулась к нам [27, с. 152]. Если суть этого описания более или менее достоверна, то получается, что для русских встречные иноземцы-иноверцы казались подозрительными. Таких считали заведомо ниже православных. А чужаки в ответ указывали на свой статус: они на царской службе.

Карл Фукс (1776–1846) – немец, родившийся в центральной Германии, в графстве Нассау. Переехав в Россию, он стал профессором и затем ректором Казанского университета. Фукс серьезно интересовался обычаями поволжских народов. Он писал: «Татары ныне живут в большом согласии с русскими, и уже не слышно от русских некоторых жестких, на счет татар, слов, которые часто употреблялись, лет сорок тому назад. Однако ж иногда кучера русские бранят татарина, называя его собакой, ежели он не скоро своротит с дороги, чтоб дать место проехать. Но татарин, в таком случае, тихо бормочет себе под нос: донгус (свинья. – *И. З.*), а про себя думает: ты алкафер (неверный. – *И. З.*)» [цит. по: 9, с. 106].

При этом сами татары смотрели свысока на других своих соседей – чувашей. В Симбирской губернии был известен «татар мешехи» («татарский обряд»). Это когда татарин-возчик обгонял подводу чуваша и резко замедлял ход [22, с. 96]. Сами же чуваша, будучи преимущественно крестьянами, обычно скромничали. Согласно записям языковеда-тюрколога Н. И. Ашмарина, в одной чувашской песне звучали такие слова: «Мы не русские и татары, чтобы шествовать по большим дорогам» [21, с. 232].

Краевед В. В. Зефирова в очерке, опубликованном в 1852 г. в «Оренбургских губернских ведомостях», описывал местных мещеряков (мещеряки или мишари – тюркоязычная этническая группа) и в доказательство их «робости» приводил «довольно забавное происшествие»: «В 1845 году, проезжая на подводах из Мензелинска в Стерлитамак, не помню, в какой-то мещерякской деревне я переменял лошадей и потом отправился далее. Ямщик мой был лет около 30, парень, по-видимому, бойкий, весело погонял лошадей и попевал какую-то народную песню, на минорный тон. Я дремал в повозке. Вдруг на беду его какой-то русский подводчик гонит ему навстречу, с прямым направлением сломить себе голову или другим. Мой ямщик не успел своротить с дороги, да и не было надобности, но на быстром ходу оси столкнулись, у встречного что-то лопнуло, и я не успел открыть глаз, как русский удалец ястребом налетел на моего ямщика и, что было мочи, колотил его по загривку. Подняв в роде защиты правую руку над головой, на которую сыпались быстрые удары, и обратив умоляющую рожу к своему обидчику, мещеряк ни криком, ни стоном не обнаружил стеснительного своего положения. Тогда уже, как после моего грозного восклицания, русский, перескочив на свою телегу, помчался вперед, тогда только мой бедный мещеряк опомнился. Он молча слез с козел, молча поднял сбитую с головы тубетейку и, садясь на козлы, довольно уже смело поглядывал вслед уехавшему врагу, ворча сквозь зубы: “а, шайтан, урус”, и вот все, чем утешил себя мой подводчик за свое оскорбленное самолюбие и разбитую голову. Мне жалко и смешно было смотреть на бедняка. – Что, больно он поколотил тебя, спросил я? “шайтан, собака, кафыр”, скороговоркой отвечал обиженный и уже смело грозил мочальным кнутом своим вслед уехавшему врагу» [11, с. 44].

Литератор И. С. Аксаков много путешествовал и в своих текстах не раз перелагал дорожные ситуации и впечатления (к тому же он был автором драматической поэмы «Зимняя дорога»). В январе 1844 г. в Тамбовской губернии Аксаков со спутниками чуть не погиб при страшном буране. Им пришлось коротать долгую вьюжную ночь, рискуя замерзнуть насмерть. Поутру буран стал утихать, и они спаслись: поблизости оказалась ямская станция. Одной из причин бедствия было то, что по обочинам тамбовских дорог не были расставлены вешки, указывавшие направление пути¹. В своем дневнике, после подробного рассказа

¹ О способах, которыми пытались обозначить заметаемый снегом зимний путь см.: [15].

об этом происшествии, Аксаков записал: «Какие скверные дороги в Тамбове! Вообразите себе обширную степь, на которой летом еще заметна черная дорожная полоса, но зимою, когда все бело и путь не обозначается ни верстовыми столбами, ни вехами, то дорога пролагается наудачу, едут часто целиком (то есть по целине. – В. К.) или попадают на какой-нибудь хребет земли, где снегу поменьше, но который в ширину аршина два или три, не больше, так что если попадетя обоз, то нет даже возможности объезжать его, потому что с обеих сторон снег по брюхо лошади». Характерно, что, начав с жалобы на дурное состояние дорог, чуть было не ставшее причиной его гибели, Аксаков переходит к еще одной, обычной для тогдашних путешественников теме – узости дорог, мешавшей разъехаться встречным. И в дополнение: «Что еще меня бесило, так это мордва. Вообразите, что они для перевозки бревна мачтового, часто вершков 14 в поперечнике, закладывают или закладывают, как здесь говорят, лошадей по 18 и больше, по три в ряд, протягивая по обеим сторонам канаты. Сами в числе 15 и 20 человек сидят на бревне или верхом и смеются над несчастными, принужденными ждать окончания их длинного поезда» [10, с. 39–40].

4. Заключение

Итак, люди со вниманием относились к различиям в лошадиной упряжи и внешнем виде повозок, в дорожном обустройстве и дорожных обычаях. А выплеск неприязненных чувств обычно провоцировала взаимная дорожная неуступчивость. Дело тут не только в том, что пути нередко были плохо оборудованными. Это случалось при межнациональных (и связанных с ними межконфессиональных и межкультурных) различиях. Глубинной причиной выступали давно установившиеся напряженные отношения, а поводы, с точки зрения внешнего наблюдателя, оказывались вроде бы совсем незначительными. Дорога была местом опасным и мало предсказуемым, и как раз там, во время движения, могли вспыхивать конфликты.

Список источников и литературы

1. Борисов, Н. (2010). *Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья*. Москва: Молодая гвардия. 440 с.
2. Васильев, М. И. (2007). *Русские сани: историко-этнографическое исследование*. Великий Новгород: НовГУ им. Ярослава Мудрого. 364 с.
3. Васильев, М. И. (2013). *Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в.* // Этнографическое обозрение. № 3. С. 125–135.
4. Вяземский, П. А. (1986). *Стихотворения*. Москва: Советский писатель. 544 с.
5. Герцен, А. И. (1956). *Собр. соч.: в 30 т.* Т. 8. Москва: Издательство Академии наук СССР. 518 с.
6. Готье, Т. (1987). *Путешествие в Россию*. Москва: Мысль. 396 с.
7. Даль, В. И. (1956). *Толковый словарь живого великорусского языка*. Т. 4. Москва: Государственное издательство иностранных и национальных словарей. 684 с.
8. Дюма, А. (1993). *Путевые впечатления: в России*. Т. 1. Москва: Ладомир. 448 с.
9. Зайцев, И. (2005). *Без гнева и пристрастия: татары и русские в зеркале взаимного восприятия* // Родина. № 8. С. 100–107.
10. *Иван Сергеевич Аксаков в его письмах: эпистолярный дневник 1838–1886 гг.* (2003). Т. 1. Москва: Русская книга. 560 с.
11. *Историко-краеведческие исследования на Южном Урале в XIX – начале XX вв.* (2014). Сост. М. И. Роднов. Уфа: [Б. и.]. 180 с.
12. Карамзин, Н. М. (1984). *Письма русского путешественника*. Ленинград: Наука. 717 с.
13. Кеннан, Дж. Ф. (2006). *Маркиз де Кюстин и его «Россия в 1839 году»*. Москва: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН). 240 с.

14. Коршунков, В. А. (2012). *Благоустройство российских дорог в эпоху Александра I и народная память об А. А. Аракчееве* // Отечественная война 1812 г. в региональной истории и историографии: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Отв. ред. В. А. Криушина. Киров: ВятГГУ. С. 69–75.
15. Коршунков, В. А. (2023). *Вехи и вешки* // Родина. № 3. С. 126–129.
16. Коршунков, В. А. (2015). *Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды*. Москва: Форум. 240 с.
17. Коршунков, В. А. (2020). *Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России*. Москва: Редкая птица. 624 с.
18. Кюстин, А. де. *Россия в 1839 году*. Пер. с фр. под ред. В. Мильчиной; Комментар. В. Мильчиной и А. Осповата. Т. 2. Москва: Издательство им. Сабашниковых, 1996. 480 с.
19. Массон, Ш. (1996). *Секретные записки о России времени царствования Екатерины II и Павла I: наблюдения француза, жившего при дворе, о придворных нравах, демонстрирующие незаурядную наблюдательность и осведомленность автора*. Москва: Новое литературное обозрение. 208 с.
20. Матвеев, А. В. (2012). *Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века)*. Омск: Наука. 196 с.
21. Николаев, Г. А. (2004). *Социально-психологический аспект межэтнических взаимоотношений в средневожской деревне второй половины XIX – начала XX вв.* // Формирование, историческое взаимодействие и культурные связи финно-угорских народов: материалы III Международного исторического конгресса финно-угроведов / Гл. ред. М. З. Васютин. Йошкар-Ола: МарНИИЯЛИ. С. 230–235.
22. Николаев, Г. А. (2001). *Этнические и конфессиональные компоненты в повседневной жизни средневожской деревни второй половины XIX – начала XX столетий: к постановке проблемы* // Христианизация народов Среднего Поволжья и ее историческое значение: материалы региональной научной конференции / Отв. ред. А. Г. Иванов. Йошкар-Ола: МарГУ. С. 90–105.
23. Петряев, Е. П. (1970). *Люди, рукописи, книги: литературные находки*. Киров: Волго-Вятское книжное издательство. 286 с.
24. Руга, В., Кокорев, А. (2005). *Москва повседневная: очерки городской жизни начала XX века*. Москва: Олма-Пресс. 512 с.
25. Свербеев, Д. Н. (2014). *Мои записки*. Москва: Наука. 942 с.
26. Семибратов, В. К. (2016). *Вятка как этнокультурный феномен российской провинции*. Киров: Веси. 135 с.
27. Стрэйс, Я. Я. (1935). *Три путешествия*. Москва: ОГИЗ-Соцэгиз. 415 с.
28. Фет, А. (1893). *Ранние годы моей жизни*. Москва: Товарищество типографии А. И. Мамонтова. 549, VI с.
29. Ханенко, А. (1869). *Рассказы о старине* // Русский архив. 1868. Год 6-й. Стлб. 1069–1080.
30. Черкасов, П. (2009). *Кто вы, Астольф де Кюстин?* // Родина. № 3. С. 73–77.
31. Шипов, Н. Н. (2006). *История моей жизни и моих странствий* // Воспоминания русских крестьян XVIII – первой половины XIX века / Вступ. ст., сост. В. А. Кошелева; Комментар. В. А. Кошелева, Б. В. Мельгунова, В. П. Бударagina. Москва: Новое литературное обозрение. С. 156–274.
32. Штейнфельд, Н. П. (1892). *Зюдинский край (Глазовского уезда): очерк* // Календарь Вятской губернии на 1893 г. Отд. 2. С. 272–312.
33. Щепанская, Т. Б. (2003). *Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв.* Москва: Индрик. 528 с.
34. Randolph, J. W. (2007). *The singing coachman or, The road and Russia's ethnographic invention in Early Modern Times* // Journal of Early Modern History. Vol. 11. № 1–2. P. 33–61.

References

1. Borisov, N. (2010). *Povsednevnyaya zhizn' russkogo puteshestvennika v epokhu bezdorozh'ya* [The daily life of a Russian traveler in the off-road era]. Moscow, Molodaya gvardiya. (in Russian).
2. Vasil'ev, M. I. (2007). *Russkie sani: istoriko-etnograficheskoe issledovanie* [Russian sleigh: a historical and ethnographic study]. Veliky Novgorod, NovGU n. a. Yaroslav Mudry Publ. (in Russian).
3. Vasil'ev, M. I. (2013). *Faktory formirovaniya oblika russkikh dorog v X – nachale XX v.* [Factors of formation of the appearance of Russian roads in the 10th – early 20th century] in *Etnograficheskoe obozrenie*, 3, 125–135. (in Russian).
4. Vyazemskiy, P. A. (1986). *Stikhotvoreniya* [Poems]. Moscow, Sovetskiy pisatel'. (in Russian).
5. Gertsen, A. I. (1956). *Sobr. soch.: v 30 t.* [Complete works: in 30 vols.]. Vol. 8. Moscow, Akademia nauk SSSR Publ. (in Russian).
6. Gautier, Th. (1987). *Puteshestvie v Rossiyu* [Travel to Russia]. Moscow, Mysl'. (in Russian).
7. Dal', V. I. (1956). *Tolkovyy slovar' zhivogo velikoruskogo yazyka* [Explanatory dictionary of the living great Russian language]. Vol. 4. Moscow, Gosudarstvennoe izdatel'stvo inostrannykh i natsional'nykh slovarey. (in Russian).
8. Dumas, A. (1993). *Putevye vpechatleniya: v Rossii* [Travel impressions: in Russia]. Vol. 1. Moscow, Ladimir. (in Russian).
9. Zaytsev, I. (2005). *Bez gneva i pristrastiya: tatory i russkie v zerkale vzaimnogo vospriyatiya* [Without anger and passion: Tatars and Russians in the mirror of mutual perception] in *Rodina*, 8, 100–107. (in Russian).
10. *Ivan Sergeevich Aksakov v ego pis'makh: epistolyarnyy dnevnik 1838–1886 gg.* (2003) [Ivan Sergeevich Aksakov in his letters: epistolary diary 1838–1886]. Vol. 1. Moscow, Russkaya kniga. (in Russian).
11. *Istoriko-kraevedcheskie issledovaniya na Yuzhnom Urale v XIX – nachale XX vv.* (2014) [Historical and local lore research in the Southern Urals in the 19th – early 20th centuries]. Ed. by M. I. Rodnov. Ufa, [S. e.]. (in Russian).
12. Karamzin, N. M. (1984). *Pis'ma russkogo puteshestvennika* [Russian traveler's letters]. Leningrad, Nauka. (in Russian).
13. Kennan, G. F. (2006). *Markiz de Kyustin i ego «Rossiya v 1839 godu»* [Marquis de Custine and his "Russia in 1839"]. Moscow, "Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya" (ROSSPEN). (in Russian).
14. Korshunkov, V. A. (2012). *Blagoustroystvo rossiyskikh dorog v epokhu Aleksandra I i narodnaya pamyat' ob A. A. Arakcheeve* [Improvement of Russian roads in the era of Alexander I and the people's memory of Alexei Arakcheev] in *Otechestvennaya voyna 1812 g. v regional'noy istorii i istoriografii: sbornik materialov Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*. Ed. by V. A. Kriushina. Kirov, VyatGGU Publ., 69–75. (in Russian).
15. Korshunkov, V. A. (2023). *Vekhi i veshki* [Paling on a roadside] in *Rodina*, 3, 126–129. (in Russian).
16. Korshunkov, V. A. (2015). *Dorozhnaya traditsiya Rossii: pover'ya, obychai, obryady* [Road tradition in Russia: rites, customs, and popular beliefs]. Moscow, Forum. (in Russian).
17. Korshunkov, V. A. (2020). *Put' skvoz' veka i zemli: dorozhnaya traditsiya Rossii* [Travel through time and space: the road tradition of Russia]. Moscow, Redkaya ptitsa. (in Russian).
18. Custine, A. de. *Rossiya v 1839 godu* [Russia in 1839]. Ed. by V. Milchina and A. Ospovat. Vol. 2. Moscow, Izdatel'stvo im. Sabashnikovyykh, 1996. (in Russian).
19. Masson, Ch. (1996). *Sekretnye zapiski o Rossii vremeni tsarstvovaniya Ekateriny II i Pavla I: nablyudeniya frantsuza, zhivshego pri dvore, o pridvornyykh nrvakh, demonstriruyush-*

chie nezauryadnyyu nablyudatel'nost' i osvedomlennost' avtora [Secret notes about Russia during the reign of Catherine II and Paul I: observations of a Frenchman who was living at the court about court customs, demonstrating the author's extraordinary powers of observation and awareness]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. (in Russian).

20. Matveev, A. V. (2012). *Traditsionnaya kul'tura puteshestviya naseleniya Srednego Priirtysh'ya (XIX – pervaya tret' XX veka)* [Traditional travel culture of the population of the Middle Irtysh Region (19th and first third of 20th century)]. Omsk, Nauka. (in Russian).

21. Nikolaev, G. A. (2004). *Sotsial'no-psikhologicheskiy aspekt mezhetnicheskikh vzaimootnosheniy v srednevolzhskoy derevne vtoroy poloviny XIX – nachala XX vv.* [Social and psychological aspect of interethnic relations in a Middle Volga village in the second half of the 19th and early 20th centuries] in *Formirovanie, istoricheskoe vzaimodeystvie i kul'turnye svyazi finno-ugorskikh narodov: materialy III Mezhdunarodnogo istoricheskogo kongressa finno-ugrovedov*. Ed. by M. Z. Vasyutin. Yoshkar-Ola, MarNIIYaLI Publ., 230–235. (in Russian).

22. Nikolaev, G. A. (2001). *Etnicheskie i konfessional'nye komponenty v povsednevnoy zhizni srednevolzhskoy derevni vtoroy poloviny XIX – nachala XX stoletiy: k postanovke problem* [Ethnic and confessional components in the everyday life of a Middle Volga village in the second half of the 19th and early 20th centuries: to the formulation of the problem] in *Khristianizatsiya narodov Srednego Povolzh'ya i ee istoricheskoe znachenie: materialy regional'noy nauchnoy konferentsii*. Ed. by A. G. Ivanov. Yoshkar-Ola, MarGU Publ., 90–105. (in Russian).

23. Petryaev, E. P. (1970). *Lyudi, rukopisi, knigi: literaturnye nakhodki* [People, manuscripts, and books: literary finds]. Kirov, Volgo-Vyatskoe knizhnoe izdatel'stvo. (in Russian).

24. Ruga, V., Kokorev, A. (2005). *Moskva povsednevnyaya: ocherki gorodskoy zhizni nachala XX veka* [Everyday Moscow: essays on urban life in the early 20th century]. Moscow, Olma-Press. (in Russian).

25. Sverbeev, D. N. (2014). *Moi zapiski* [My notes]. Moscow, Nauka. (in Russian).

26. Semibratov, V. K. (2016). *Vyatka kak etnokul'turnyy fenomen rossiyskoy provintsii* [Vyatka as an ethnic and cultural phenomenon of the Russian regions]. Kirov, Vesi. (in Russian).

27. Streys, Ya. Ya. (1935). *Tri puteshestviya* [Three travels]. Moscow, OGIZ-Sotsegiz. (in Russian).

28. Fet, A. (1893). *Rannie gody moey zhizni* [Early years of my life]. Moscow, Tovari-shchestvo tipografii A. I. Mamontova. (in Russian).

29. Khanenko, A. (1869). *Rasskazy o starine* [Tales of old] in *Russkiy arkhiv*. 1868. 6th year, 1069–1080. (in Russian).

30. Cherkasov, P. (2009). *Kto vy, Astol'f de Kyustin?* [Who are you, Astolf de Custine?] in *Rodina*, 3, 73–77. (in Russian).

31. Shipov, N. N. (2006). *Istoriya moey zhizni i moikh stranstviy* [The story of my life and my travels] in *Vospominaniya russkikh krest'yan XVIII – pervoy poloviny XIX veka*. Ed. by V. A. Kosheleva, B. V. Mel'gunova, V. P. Budaragina. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 156–274. (in Russian).

32. Steinfeld, N. P. (1892). *Zyuzdinskiy kray (Glazovskogo uezda): ocherk* [Zyuzdinsky region (Glazovsky district): essay] in *Kalendar' Vyatskoy gubernii na 1893 g.* Part 2, 272–312. (in Russian).

33. Shchepanskaya, T. B. (2003). *Kul'tura dorogi v russkoy miforitual'noy traditsii XIX–XX vv.* [The road culture in the Russian mythological and ritual tradition of the 19th–20th centuries]. Moscow, Indrik. (in Russian).

34. Randolph, J. W. (2007). *The singing coachman or, The road and Russia's ethnographic invention in Early Modern Times*. *Journal of Early Modern History*, 11 (1–2), 33–61.