



**В.А. Коршунов**  
Вятский государственный университет

### «В ЭКИПАЖЕ БЕЗ КОЛЕС»: ОСОБЕННОСТИ ЗИМНИХ ПОЕЗДОК ПО ДОРОГАМ РОССИИ В XIX ВЕКЕ

Дорожная и транспортная проблематика («дорожная традиция России») очень важна для понимания отечественной истории. В статье рассмотрены трудности и неудобства, присущие зимним дорогам России в XIX в. Выявленные и изученные нарративные источники свидетельствуют, что почти каждая длительная зимняя поездка могла стать непредсказуемой и опасной, и это значительно затрудняло экономическую и повседневную жизнь страны.

Дорожная традиция России, зима, транспорт, дорожное движение, дорожные инциденты, мемуары.

В начале XIX в. в России жили приехавшие из Великобритании сестры Вильмот. Марта Вильмот писала 18 декабря 1803 г. из Москвы, куда она только что добралась, своей матери, оставшейся на родине: «Доехали мы, дорогая мамочка, вполне благополучно, это было мое первое путешествие в *экипаже без колес*» (курсив автора. – В. К.). Правда, далее она упоминала о жестоком морозе («стужа, право, непереносима»). А дорога близ Москвы оказалась такой: «Мне не понравилась езда на санях, когда они, как по зубьям пилы, движутся по комьям льда; думаю, ни один несчастный на борту корабля не страдал больше меня» [22, с. 275]. В дневнике Марты Вильмот имеется запись за 22 марта 1808 г.: «Путешествие очень утомительно, так как дороги невероятно плохи. Их ни с чем невозможно сравнить. <...> Сейчас мне приходится ждать, пока на возок поставят новые полозья (старые разлетелись на куски). <...> Состояние дорог неопишимо». Несколько далее: «Господи, какая это мука – путешествовать по России, даже по главной дороге, между Петербургом и Москвой» (Там же, с. 450, 451). Эту важнейшую для России дорогу между двумя столицами спустя некоторое время начнут, наконец, обустраивать: А.С. Пушкин в своем «Путешествии из Москвы в Петербург» (1833–1835) станет объяснять, что трасса очень хороша, и это, в общем, будет справедливо.

Специалисты-историки иногда утверждают, что важной причиной «конкурентоспособности российских дорог были преимущества зимних дорог, восхищавшие иностранцев» [5, с. 133, прим. 10]. Это суждение разделяется некоторыми публицистами, которые указывают, что особенно хорошими были зимние пути по руслу рек – и в этом явное преимущество России по сравнению с более теплыми странами [18, с. 515, 517; 3, с. 227].

Действительно, иноземные путешественники (в частности, те, кто бывал в допетровской России) нередко удивлялись тому, насколько гладки зимние трассы. Но ведь раз на раз не приходится: если погода способствовала, то путь был накатанным и лошади споро тянули повозку. А ведь бывал и леденящий ветер в лицо, огромные ухабы и качка вплоть до тошноты, случались частые опрокидывания и поломки.

Показательны впечатления тех заезжих гостей, кто путешествовал по России в более поздние времена. Их эмоции и размышления лучше засвидетельствованы, мемуары и письма таких людей подробнее, обстоятельнее и, по-видимому, точнее в восприятии и описании ситуаций, которыми сопровождалось сухопутные перемещения на дальние расстояния.

Отнюдь не все иностранцы восхищались зимней ездой по российским просторам. Немецкий ученый Д.Г. Мессершмидт в конце 1726 г., пробираясь по ямской дороге из Соликамска в Хлынов (Вятку), вел дневник своих злоключений. В один из дней обстоятельства пути были настолько плохи, что его сани перевернулись 20 раз [21, с. 89, 92, 98–101, 103]. Естествоиспытатель и путешественник А.Ф. Миддендорф руководил Сибирской экспедицией Академии наук и зимой 1842–1843 гг. добирался из Петербурга на Енисей. Характеризуя Большой Сибирский тракт, он в своей книге «Путешествие на север и восток Сибири» указывал: «Смотря по погоде, то есть наложит ли она снег ровным покровом или навевает его волнами, зимою по этой почтовой дороге с поклажей проезжают то до 49 географ[ических] миль с сутки, то по 15, даже 10 и меньше, средним же числом от 25 до 30» [7, с. 213]. Получается, что иногда можно было мчаться вдвое быстрее обычной скорости, а можно было плестись вдвое медленнее, чем обычно. Так что, согласно наблюдениям Миддендорфа, когда снег на дороге волнами (то есть большие ухабы), то замедление получалось раза в четыре по сравнению с хорошими дорожными условиями. Американский журналист и путешественник Дж. Кеннан в 1885–1886 гг. совершил поездку по Большому Сибирскому тракту и после написал книгу о «системе сибирской ссылки». В книге не раз встречаются упоминания и описания разнообразных, мучительных трудностей на сибирских дорогах [8].

Зимние дорожные неудобства историками, этнографами, специалистами по отечественной культуре и бытовой повседневности всерьез не обсуждались. В.В. Набоков в своих комментариях к пушкинскому роману отметил, что обычно старались путешествовать зимой, но, «с другой стороны, зима могла наме-

сти столько снега, что путешествие “по снежному пути” становилось не лучше, чем по слякоти и грязи» [20, с. 666–667]. Историк Н.С. Борисов в книге о российских дорогах лишь вкратце отметил тяготы пути «от ухабов, раскатов и зажоров», а также от вынужденной езды по снежной целине [4, с. 74–75].

Эту тематику уместно изучать в контексте исследований так называемой дорожной традиции России (иначе: дорожной повседневности, культуры дороги, традиционной культуры путешествия). Дорожная традиция – это те условия, обстоятельства, ситуации, которые были свойственны сухопутным перемещениям на дальние расстояния в той или иной стране [27; 12; 26; 13; 16; 28; 4; 17; 9].

Источниками для изучения особенностей зимних передвижений могут служить многочисленные нарративы, созданные современниками. Прежде всего, это мемуарные тексты и публицистика. Важными являются также произведения художественной литературы. Главное, чтобы дорожная тематика во всех таких текстах не была основной, сюжетообразующей, а вводилась для дополнительной характеристики обстоятельств места и времени. Это обеспечивает достаточную объективность и ценность таких нарративов, как исторические источники.

Как обстояло дело с зимними передвижениями по сухопутным дорогам России в XIX в.? Насколько просто и быстро можно было добраться на ямщицкой тройке, в собственной кибитке или с санным обозом из той или другой столицы в провинцию, губернский город, поместье, монастырь? С какими типичными трудностями, неудобствами, опасностями сталкивались возницы и седоки? Некоторые аспекты этой проблематики будут рассмотрены ниже.

В свою повесть «Похождения Христиана Христиановича Виольдамура и его Аршета» (1844) ее автор В.И. Даль, много поездивший по России, вставил знаменательную фразу: «Потянулся обоз наш шаг за шагом ухабами, по знаменитой, не знаю за что, на помине, русской зимней дороге». И следом – выразительное описание скучных, тягучих перегонов да постоянных мелких неприятностей [6, с. 139–140].

С.Т. Аксаков в автобиографической книге «Детские годы Багрова-внука» (1857) вспоминал, как его ребенком катали в малом возке по заснеженному Заволжью. Возок закупирили, чтобы спастись от холода («мороз был страшный»). Сидеть там было неприятно хотя бы из-за духоты. «Эта дорога, продолжавшаяся почти двое суток, оставила во мне самое тягостное и неприятное воспоминание». И далее: «Я не могу описать тревоги и волнения, которое я испытывал тогда. У меня было и предчувствие и убеждение, что с нами случится какое-нибудь несчастье, что мы или замерзнем, как воробьи и галки, которые на лету падали мертвыми, по рассказам Параши, или захвораем. <...> Мои страхи были не совсем неосновательны: у нас точно замерз было чувашенин, ехавший форейтором в нашем возке. Будучи плохо одет, он так озяб, что упал без чувств с лошади; его оттерли и довели благополучно до ближайшей деревни». Аксаков утверждал, будто с тех пор стал испытывать «ужас и отвращение к зимней езде на переменных обывательских лошадях по проселочным дорогам: мочальная сбруя, непри-

вычные малосильные лошаденки... и, наконец, возчики, не довольно тепло одетые... все это поистине ужасно». Вдобавок ко всему их возок тогда наткнулся на пень, опрокинулся, и он, ребенок, раскроил бровь о шляпку гвоздя и чуть не задохнулся, оттого что прочие люди и все вещи, которые были внутри, притиснули его [2, с. 405–409]. В другой своей книге («Воспоминания», 1855), Аксаков заметил: «Езда зимой... по проселочным дорогам тогдашней Уфимской губернии... представляется мне теперь в таком ужасном виде, что сердце замирает от одного воспоминания» [1, с. 11]. А ведь эти проезды случались при относительно комфортных условиях: мальчика сажали в закрытый возок, и внутри было не слишком холодно, по пути делали длительные остановки в крестьянских избах и т. п. При этом те взрослые, кто находился снаружи, – прежде всего, возницы, «не довольно тепло одетые», или форейторы, которым приходилось ехать верхом на передней лошади, – просто-напросто рисковали здоровьем, если не жизнью.

Герой книги М.Е. Салтыкова-Щедрина «Пошехонская старина» (1887–1889), припоминая далекие годы, повествовал о таком же: «Зимние поездки... были скучны и неприятны. Нас затискивали... в запряженный гусем возок, как сельдей в боченок, и при этом закутывали так, что дышать было трудно. <...> К счастью, зимний путь был короче, и мы имели всего три остановки» [25, с. 196–197]. Да, на полозьях, как правило, получалось быстрее, чем на колесах. А гусем запрягали лошадей оттого, что дорога из-за многоснежья получалась совсем узкой.

В 1856 г. литератор и этнограф С.В. Максимов, командированный Морским министерством для объезда Русского Севера, добирался из Петербурга в Архангельск. Свое самочувствие после долгого санного пути он воспроизводил в опубликованной через три года книге:

«Поздним зимним вечером подъезжал я в первый раз к Архангельску. Неприятности дальнего, с лишком тысячеверстного пути возымыли свою силу: чувствовалась физическая истома, нравственная пустота, болел весь состав тела, ныл, кажется, каждый мускул, воображение наполняли какие-то мрачные, невеселые образы. Тягостные впечатления принесли за собою прошлые сутки, ничего хорошего не сулили будущие. Так, по крайней мере, казалось на то время, когда привелось осиливать последние версты. <...> Сверкнет своими невеселыми огнями спопутная деревушка, обдаст она теплом своим, и опять непроглядная лесная чаща впереди и по бокам, и снова ровная поляна, отдающая матовым, мертвенно-синим снежным отливом. Волк бы взвыл, собака бы взлаяла, хоть бы сторож, наконец, где-нибудь стукнул в доску спросонья – повеселил бы изнывшую от сосредоточенной тоски душу, оживил бы истомленное до крайних пределов воображение.

Почти пластом, бездыханным трупом лежишь себе в кибитке и думаешь думу: отсоветую я другу и недругу одним разом, без ночевки, одолевать в дороге большие пространства; скверно: аппетиту лишаешься, сон не берет. Скажу я им: “Хорошо ездить на петербургских тройках верст за тридцать, пожалуй, и за сорок; не дурно проехать и сто верст; но верст за сто

уже утомляют; еще и еще дальше они едва выносимы, а за пятьсот уже каждая верста себя сказывает, каждая верста ложится на плечи тяжелым гнетом, давит сердце, тяготит душу, мертвит тело". И мечты, мечты... Добраться бы как-нибудь поскорее до большого города, "а в нем конец странствиям и мучениям: в губернском городе есть гостиница с теплым чаем, с кушаньями, есть и другие благодати..."» [15, с. 524–525].

Таков был многодневный путь зимою по Русскому Северу. Утомление физическое сказывалось на состоянии духа: наваливалась тоска... Это опять-таки ощущения пассажира, который «пластом, бездыханным трупом» лежит в кибитке. А вознице-то каково?

А так литератор Ф.В. Булгарин описывал всего лишь попытку зимнего выезда. Он жил тогда в Дерпте. В письме к своему знакомому от 28 января 1844 г. Булгарин сообщал о нелепом происшествии. Отправлялись они в 7 часов вечера, то есть было уже темно: «Я лежу в возке, обернутый в шубы – как мумия. – И так en avant (вперед. – В. К.)! Выехали за город – ни зги не видно – и следу нет! Шажком поплелись мы – и, проехав верст пяток, сбились с дороги. Кружили до полуночи по полю, бились об камни и наконец где-то провалились в болото! Работали все с полчаса, подняли возок, оборотили оглобли и возвратились откуда выехали! Вот каково начало вояжа!» [23, с. 198].

Литератор М.Л. (иначе: М.И.) Михайлов в сопровождении жандармов зимой 1861–1862 гг. ехал в Сибирь на каторгу. Вот так их возок с местным ямщиком отправлялся в ночь из Ярославля по замерзшему руслу Волги: «Вскоре после того, как мы выехали, поднялся ветер, не особенно сильный, но со снегом и поднял небольшую метель. <...> Когда кто-то из нас проснулся и тотчас разбудил других, мы стояли над польнейей. Ямщик не знал, что делать и где дорога». Ямщик искал дорогу, поворачивал возок то туда, то сюда, вымок по пояс: он «не переставал изумляться своей ошибке и изрекать проклятия на встретившиеся ему сани и на каких-то леших, сидевших в них». В итоге они снова подъехали к Ярославлю [19, с. 529–530]. Внезапно вынырнувшая из морозной мглы польня, куда чуть было не угодили путники, указывает на еще одну, смертельную опасность для тех, кто предпочитал зимой ездить по руслам больших рек.

Зимой было куда проще, чем в иные сезоны, заплутать, заблудиться, а то и попасть под власть лешего, нечистой силы – с тем же несчастливом итогом, как у Булгарина или Михайлова. Если в пути застава метель, заносившая дорогу, тогда путники вынуждены были переждать, рискуя замерзнуть до смерти. Для суеверных людей и снежные вихри казались проявлением нечистой силы – как у Пушкина: «домового ли хоронят, ведьму ль замуж выдают». Со второй половины XVIII в. по большим дорогам старались насаждать деревья. Они предохраняли путь от снежных заносов, а главное – указывали направление и в темноте, и в бурю [10]. Ориентироваться можно было и по верстовым столбам – правда, они расставлялись лишь на больших дорогах и вдали друг от друга. Иногда и на проселочных дорогах устанавливали вешки, указывающие путь [11, с. 138–139].

В художественной литературе и мемуарах описано множество случаев, подобных тому, как во время бурана «в степи замерзал ямщик». Это, например, знаменитый эпизод в повести А.С. Пушкина «Капитанская дочка» (1836). Рассказ Л.Н. Толстого «Метель» (1856) – о том, как ямщик, сам повествователь и ехавший с ними мальчишка заплутали в метельной степи – вполне автобиографичен, это с Толстым приключилось на Дону в январе 1854 г.

А ведь ямщику-то, тем более если он с седоками, проще переждать буран, чем пешеходу. В феврале 1868 г. в глухом углу Пермской губернии при морозе 16–17 градусов и пронзительном ветре шли по зимнику 19-летний парень и 11-летний мальчик, спеша с заработков домой на Масленицу. Нигде в окрестностях не имелось никакого жилья. Парень был одет тепло, а мальчик – не очень. Стали замерзать. Парень пытался помочь мальчику, дал ему свою теплую одежду. Пробовал спичками зажечь костер, но безуспешно. Младший умер, а старшего подобрали встречные – весь обмороженный, он еле выжил [14]. Не только в теплое время года, но и суровыми российскими зимами сотни тысяч человек пешим порядком преодолевали десятки и сотни верст. По большим и малым дорогам брели бродяги, нищие, паломники, а еще рекруты, отставные солдаты, осужденные.

Император Александр I путешествовал гораздо быстрее и комфортнее, чем его подданные. Но страдал на зимних дорогах и он. Фрейлина и мемуаристка С. Шуазель-Гуфье, которая виделась с ним в Литве зимой 1812–1813 гг., вспоминала: «Император приехал из Петербурга в Вильну в три дня в открытых санях, что утомительнее, чем ночь, проведенная на бивуаках. И он сказал, смеясь: “За поездку в Вильну мне пришлось заплатить кончиком носа”» [24, с. 293]. Та зима и вправду была суровой.

Итак, зимние поездки по гужевым трассам России в XIX в. нередко оказывались затруднительными и даже опасными. Морозы и снежные заносы делали движение некомфортным или даже приостанавливали его, а в метель люди могли сбиться с пути и замерзнуть. Ближе к весне, особенно в северных губерниях, по краям дорог громоздились высокие сугробы и проезжая часть сужалась. Получались ухабы, и лошади выбивались из сил, чтобы их преодолеть. Случались опрокидывания саней, поломки и травмы. На узких зимниках встречным было нелегко разминуться, и дело доходило до конфликтов. Во всяком случае, движение сильно замедлялось.

При этом следует иметь в виду, что сухопутные перемещения в теплое время года обычно бывали еще менее удобными хотя бы из-за грязи и распутицы, а транспортировка грузов требовала приложения еще больших усилий. Примечательно, что как раз зимой, когда скользить по утрамбованному снегу было легче, дороги от частого проезда и повреждались. Все эти обстоятельства побуждали к иным способам передвижения. Издавна в России широко использовали речной транспорт. Но все же кардинальные перемены стали происходить только в результате прокладки железных дорог. Железнодорожные линии до сих пор являются важнейшим способом связывания воедино огромных пространств России.

## Литература

1. Аксаков, С. Т. Воспоминания / С. Т. Аксаков // Собрание сочинений : в 4 томах. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1956. – Т. 4. – С. 5–163.
2. Аксаков, С. Т. Детские годы Багрова-внука, служащие продолжением Семейной хроники / С. Т. Аксаков // Собрание сочинений : в 4 томах. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1955. – Т. 1. – С. 281–603.
3. Анищенков, В. Размышления о русском характере / В. Анищенков // Молодая гвардия. – 2012. – № 3. – С. 226–237.
4. Борисов, Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья / Н. Борисов. – Москва : Молодая гвардия, 2010. – 440 с.
5. Васильев, М. И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. / М. И. Васильев // Этнографическое обозрение. – 2013. – № 3. – С. 125–135.
6. Даль, В. И. Похождения Христиана Христиановича Виольдамура и его Аршета / В. И. Даль // Повести и рассказы. – Москва : Советская Россия, 1983. – С. 27–267.
7. Корандей, Ф. С. Европейцы о Сибири: как Тюмень на время перестала быть транзитным пунктом на пути в Сибирь (Шадринский объезд): опыт антологии / Ф. С. Корандей // Европа : международный альманах / ответственный редактор С. В. Кондратьев. – Тюмень : Издательство Тюменского государственного университета, 2015. – Т. XIV / 1–2. – С. 205–221.
8. Коршунков, В. А. Американский путешественник на сибирских дорогах: впечатления и наблюдения Джорджа Кеннана / В. А. Коршунков // Россия и Соединенные штаты: история отношений : сборник научных статей / [под редакцией В. Т. Юнгблуда]. – Киров : Радуга-ПРЕСС, 2012. – С. 103–112.
9. Коршунков, В. А. Дорожная традиция России: повесть, обычаи, обряды / В. А. Коршунков. – Москва : ФОРУМ, 2015. – 240 с.
10. Коршунков, В. А. «Екатерининские березки»: придорожное обустройство в Вятской губернии / В. А. Коршунков // Герценка : вятские записки / составитель Н. П. Гурьянова ; научный редактор В. А. Коршунков. – Киров, 2013. – Вып. 22. – С. 69–76.
11. Коршунков, В. А. Как проехать среди снегов: дорожные трудности и неудобства на севере России в XIX – начале XX века / В. А. Коршунков // Вестник Марийского государственного университета. Серия: Исторические науки. Юридические науки. – 2022. – Т. 8. – № 2. – С. 136–142. – DOI: <https://doi.org/10.30914/2411-3522-2022-8-2-136-142>.
12. Коршунков, В. А. Неуступчивость: старинный обычай дорожных конфликтов в Яранском уезде Вятской губернии / В. А. Коршунков // Славянская традиционная культура и современный мир : сборник материалов научно-практической конференции. – Москва : Государственный республиканский Центр русского фольклора, 2002. – Вып. 4 / составитель В. Е. Добровольская. – С. 59–67.
13. Красиков, М. М. Мотив дороги в традиционной народной культуре украинцев / М. М. Красиков // Культурное пространство путешествий : материалы научного форума (Санкт-Петербург, 8–10 апреля 2003 г.) / редактор-составитель Е. Э. Сурова. – Санкт-Петербург : СПбГУ, 2003. – С. 68–70.
14. Луканин, А., прот. Самоотвержение молодого человека / Луканин А., прот. // Пермские епархиальные ведомости. – 1869. – № 14. – Отд. неофиц. – С. 187–191.
15. Максимов, С. В. Год на Севере / С. В. Максимов. – Архангельск : Северо-Западное книжное издательство, 1984. – 607 с.
16. Матвеев, А. В. Основные элементы традиционной культуры путешествия сибирских татар Омского Прииртышья в XIX – первой трети XX века / А. В. Матвеев // Культурологические исследования в Сибири. – 2005. – № 2 (16). – С. 100–111.
17. Матвеев, А. В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX в.) / А. В. Матвеев. – Омск : ОмГПУ : Наука, 2010. – 230 с.
18. Мединский, В. Р. О русском пьянстве, лени и жестокости / В. Р. Мединский. – Изд. 2-е, испр. – Москва : ОЛМА Медиа Групп, 2008. – 560 с.
19. Михайлов, М. Л. Записки / М. Л. Михайлов // Сочинения. – Москва : Государственное издательство художественной литературы, 1958. – Т. 3. – С. 447–614.
20. Набоков, В. Комментарии к «Евгению Онегину» Александра Пушкина / В. Набоков. – Москва : Интелвак, 1999. – 1008 с.
21. Напольских, В. В. Удмуртские материалы Д. Г. Мессершмидта: дневниковые записи, декабрь 1726 / В. В. Напольских. – Ижевск : Удмуртия, 2001. – 224 с.
22. Письма сестер Вильмот из России // Записки княгини Дашковой. Письма сестер Вильмот из России / составитель, комментарии и именной указатель Г. А. Веселой ; вступительная статья Г. А. Веселой, С. С. Дмитриева. – 2-е изд. – Москва : Советская Россия, 1991. – С. 247–509.
23. Письма Ф. В. Булгарина к Н. И. Шенигу / вступительная заметка и публикация А. И. Рейтבלата при участии Т. К. Шор // Новое литературное обозрение. – 2014. – № 129. – С. 192–210.
24. Шуазель-Гуфье, С. Исторические мемуары об императоре Александре и его дворе // Державный сфинкс / Евграф Комаровский, Роксандр Эдлинг, София Шуазель-Гуфье, Петр Вяземский. – Москва : Фонд Сергея Дубова; Рита-Принт, 1999. – С. 237–384. – (История России и Дома Романовых в мемуарах современников. XVII–XX вв.).
25. Щедрин, Н. (Салтыков, М. Е.). Полное собрание сочинений / Щедрин, Н. (Салтыков, М. Е.). – Ленинград : Государственное издательство художественной литературы, 1934. – Т. 17 : Пошехонская старина. – 487 с.
26. Щепанская, Т. Б. Культура дороги в русской мифологической традиции XIX–XX вв. / Т. Б. Щепанская. – Москва : Индрик, 2003. – 528 с.
27. Щепанская, Т. Б. Культура дороги на Русском Севере / Т. Б. Щепанская // Полевые исследования ГМЭ народов СССР. 1985–1987 гг. : тезисы докладов научной сессии / ответственный редактор О. В. Лысенко. – Ленинград : Наука, 1989. – С. 79–80.
28. Randolph, J. W. The Singing Coachman or, The Road and Russia's Ethnographic Invention in Early Modern Times / J. W. Randolph // Journal of Early Modern History. – 2007. – Vol. 11. – № 1–2. – P. 33–61.

V.A. Korshunkov

### «IN A CARRIAGE WITHOUT WHEELS»: THE FEATURES OF WINTER JOURNEYS ALONG THE ROADS OF RUSSIA IN THE 19TH CENTURY

The road and transport issues (Russian road tradition) are very important for understanding Russian history. The article draws attention to the difficulties and inconveniences inherent in winter roads of Russia in the 19th century. The identified and studied narrative sources prove that almost every long winter journey could become unpredictable and dangerous, and this significantly hampered the economic and daily life of the country.

Road tradition of Russia, winter, transport, traffic, road incidents, memoirs.