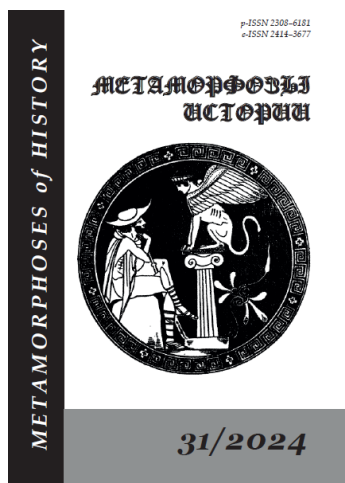




Метаморфозы истории 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск 31 Том . 2024

Ссоры и стычки на дорогах дореволюционной России

Коршунков Владимир Анатольевич

доцент, Вятский государственный университет

Киров (Вятка), 610020, Киров (Вятка), ул. Пятницкая, д. 38 Б, кв. 9

Аннотация

В статье исследуются дорожные конфликты, столкновения и стычки, возникавшие при движении гужевого транспорта на дальние расстояния. Работа основана на изобразительных, документальных и нарративных источниках, в том числе литературно-публицистических. Показано, что ссоры, стычки и столкновения нередко вызывались неудобствами пути. Кроме того, в прошлом конфликты на дорогах являлись социальной проблемой: когда проехать было трудно, людям приходилось обозначать свой статус. Все это позволяет судить о формировании специфических черт историко-культурной традиции, а именно дорожной традиции России.

Ключевые слова: дореволюционная Россия; история повседневности; дорожная традиция России; дорожные конфликты; гужевые средства передвижения; русская зима; русская литература и публицистика.

Дата публикации: 29.03.2024

Ссылка для цитирования:

Коршунков В. А. Ссоры и стычки на дорогах дореволюционной России // Метаморфозы истории – 2024. – Выпуск 31 [Электронный ресурс]. URL: <https://history-metamorph.ru/S241436770029846-0-1> (дата обращения: 12.05.2024). DOI: 10.37490/S241436770029846-0

¹ **Проблематика.** Живший в г. Вятке начинающий художник В. М. Васнецов в 1866–1868 гг. создал серию графических рисунков на темы русских пословиц и

поговорок. Много лет спустя, примерно в 1910–1913 гг., был выпущен альбом этих рисунков с комментариями-пояснениями. Для пословицы «По одежке протягивай ножки» Васнецов изобразил мужика в телеге, который вынужден уступить дорогу барину в бричке. И подпись: «Рисунок представляет узкую дорогу, на которой встретились важно катящийся на паре барин и скромно едущий на телеге крестьянин. Барин своею бричкою, соответственно своему социальному положению, занял чуть не всю дорогу, а бедному крестьянину пришлось задержать лошадь, свернуть с дороги и съехать на самый край, чтобы дать дорогу барину. И общественное положение, и имущественное состояние его вполне отвечают той узкой полосе дороги, которое он занял при встрече с барином»¹. Общественное положение и имущественное состояние при подобных встречах на дороге имели большое значение: мужик обычно уступал путь барину. Но далеко не всегда один из встречных охотно шел на уступки.

² Дорога издавна была местом конфликтогенным, и люди там постоянно демонстрировали свой статус. К настоящему времени уже имеется некоторое количество обобщающих работ о сухопутных средствах передвижения и состоянии дорог в дореволюционной России². Однако дорожные конфликты нечасто становятся предметом рассмотрения у исследователей.

³ Согласно наблюдениям исследовательницы «культуры дороги» Т. Б. Щепанской, дорога в традиционном обществе – это в целом зона насилия. Она отмечала, что «драки преимущественно бывают в дороге». Согласно устойчивому мнению, распространенному в народе, находясь в пути, человек всегда должен быть готов к отпору и нападению. Щепанская формулировала это так: «Самые незначительные противоречия здесь нередко оборачиваются дракой. Дорога... считалась нормативным местом силового выяснения отношений. Дорога была в традиционном представлении местом концентрации насильственных преступлений, таких как разбой». Она делала вывод: «Итак, тревожные ожидания путника превращались в реальные стратегии его собственного поведения. Ожидая нападения, он сам готовился к ответной (а иногда и превентивной) агрессии. Восприятие встреченного в дороге как “разбойника” и “лихого человека” тем самым оправдывалось, причем в поведении обоих путников»³. При этнографическом и социологическом изучении конфликтов в крестьянской среде дореволюционной России дорожные ситуации обычно не затрагиваются⁴.

⁴ Какими именно бывали типичные случаи дорожных конфликтов в России XVII–XIX вв.? Чем провоцировались выплески агрессии? Конечно, не всегда дело сводилось к давлению, угрозам или прямому насилию. Как раз из-за того, что дорожные конфликты случались часто, были выработаны способы смягчения острых ситуаций.

⁵ Исследование этих вопросов актуально для понимания так называемой дорожной традиции России – условий, обстоятельств и ситуаций, сопутствующих дальнейшему сухопутному перемещению. Эта тема находится на стыке исторической науки и этнографии. Она касается социального аспекта исторической повседневности и предполагает антропологический подход к работе с историческими источниками. Такой исследовательский ракурс ставит в центр

рассмотрения человека, его мысли и чувства, те трудности, которые он был вынужден преодолевать во время пути. Для России – самой обширной материковой державы – традиционные гужевые пути сообщения в прежние века являлись жизненно важными, и в этом аспекте изучение российской дорожной традиции позволяет уточнить, в каких условиях приходилось функционировать обществу и государству в эпоху до повсеместного распространения железных дорог и автомобильного транспорта.

⁶ Источниками при этом служат многочисленные мемуарные и документальные тексты. Конфликты на дорогах фиксировались официальными документами, они попадали в поле зрения тогдашней прессы. Важным дополнением могут стать художественные произведения, если они созданы в реалистической манере. К счастью, в русской литературе таких текстов немало, и их необходимо привлекать, если мы хотим, чтобы реконструируемая картина стала многогранной и более информативной. Кроме того, дорожные сцены фигурируют на живописных и графических работах русских художников.

⁷ В этой статье сначала выявляются и прослеживаются конфликтные ситуации на дорогах преимущественно по изобразительным и фольклорным источникам, затем – по документальным (архивным) и нарративным источникам. Отдельно исследуются случаи, связанные с высокопоставленными особами, при их столкновениях людьми, находившимися ниже по социальному статусу. Будет также отмечено хулиганство при встречах на дороге.

⁸ **«Бешеная тройка» и «Объезд епархии».** Н. А. Некрасов в стихотворении «Тишина» (1856–1857) писал о тройке, что «летит стрелой». Вот сценка из этого литературного путешествия: «“Берегись!” // Уступчив, добродушно смирен, // Мужик торопится свернуть...». И далее у Некрасова: «Опять пустынно-тих и мирен // Ты, русский путь, знакомый путь!»⁵ Хорошо, если встречный мужик добродушен и уступчив. Но так бывало не всегда.

⁹ Писатель С. В. Максимов, вспоминая актера И. Ф. Горбунова (1831–1895), который славился своими забавными бытовыми сценками-представлениями, отмечал, что далеко не все они годились для печати, и приводил пример: вот, скажем, «песни проезжего мужика, беззаботно развалившегося на своем возу, задевшего за шлагбаум и не свернувшего с дороги для встречной почтовой тройки...»⁶. Что могло за этим последовать и какие песни запел бы невнимательный или неучтивый крестьянин?..

¹⁰ В. М. Васнецов, который проиллюстрировал пословицу «По одежке протягивай ножки» рисунком с мужиком и барином, судя по всему, любил делать графические наброски лошадей, повозок и различных дорожных ситуаций. Такая тематика вообще была популярна в русском изобразительном искусстве. Большую известность получил художник Н. Е. Сверчков (1817–1898). На его картинах и рисунках – породистые лошади и собаки, тройки, охотничьи сцены. Он создавал жанровые и батальные сюжеты с лошадьми среди зимних пейзажей, с торжественными царскими выездами и т. п. В 1852 г. ему было присвоено звание академика за картину «Помещичья тройка пересекает на всем скаку обоз,

тянущийся по большой дороге». Сверчков много работал для императора Александра II, выполняя его заказы.

¹¹ Поэт Л. А. Мей создал стихотворение «Тройка» (1861), с посвящением: «Николаю Егоровичу Сверчкову». По сути, это описание одной из картин Сверčkова.

¹² Вся в инее морозном и в снегу, На спуске под гору, в разгоне – на бегу, Постромки опутив и перегнув дугу, Остановилась бешеная тройка Под заскорузлыми вожжами ямщика... Что у коней за стати!.. Что за стойка... Ну!.. Знать, у ямщика бывалая рука, Что клубом удила осеребрила пена... И в сторону, крестясь, свернул свой возик сена Оторопевший весь со страху мужичок, И с лаем кинулся на переѐм Волчок⁷ и т. д.

¹³ Тут представлена типичная для середины XIX в. дорожная сценка: несчастный мужик, поспешно свернувший в сторону от «бешеной тройки».

¹⁴ На картине другого художника той эпохи П. О. Ковалевского «Объезд епархии» (1885) – поле со спелыми хлебами и уходящая вдаль проселочная дорога. По ней движется экипаж с сопровождением: это архиерей совершает объезд вверенной его попечению епархии. На обеих сторонах от дороги, съехав прямо на ниву, приткнулись крестьянские возки: мужики вынуждены пропустить встречный кортеж.

¹⁵ Среди собранных видным фольклористом А. Н. Афанасьевым народных сказок и анекдотов есть такой эпизод: «Однажды мужик поехал с сыном; попадаетея ему навстречу барин: “Ей, мужик, вороти, давай мне дорогу”. – “Нет, барин! ты вороти; я с возом еду, а ты порожняком; да притом твои кони кормны, а моя кляча и то чуть бредет”. Барин не стал его слушать, столкнул вон с дороги и уехал. Долго провозился мужик с возом, насилу поправился, и стал думать: как бы отплатить эту обиду...»⁸.

¹⁶ В России в XVII–XVIII в. грамотные люди любили читать и переписывать короткие юмористические рассказы – жарты. Обычно это были переведенные с иностранных языков и зачастую переиначенные отрывки из европейских сборников. Один из таких жартов, измененный на русской почве, – «О дворянине и мужике»:

¹⁷ Дворянин некогда дорогою шел впереди, А мужик крестьянин брел позади, Которой вез на лошади дров продавать, Чем бы себя с женою пропитать. И кричал так дворянину: «Господин, берегись, видишь, с возом еду, посторонись!»

¹⁸ Дворянин делал вид, что не слышит, и мужик, задев оглоблей, разорвал тому епанчу. На суде мужику удалось хитростью добиться оправдания: судья «велел дворянина прогнать в толчки, // Дать ему в спину хорошие тычки»⁹. Трудно представить, чтобы в то время в российском суде дворянин и крестьянин могли на равных спорить из-за своей дорожной неуступчивости, однако сама ситуация такой неуступчивости, по-видимому, характерна и для России тоже.

19 Мчавшейся тройке, которой правит профессионал дорог ямщик, или карете епископа мужики обычно путь уступали. А кто и кому не уступал? Только ли если человек ехал с грузом и на худых лошадях, как в сказке из сборника Афанасьева? И как это происходило не на картинах русских художников и не в народных сказках, а в реалиях повседневной жизни?

20 **Жалобы и ругательства, хулиганство, криминал.** В XIX в. почтальоны, постоянно разъезжавшие по трактам, имели при себе саблю. Литератор Ф. М. Решетников, который сам в молодости служил на почте, в очерке «Макся» (1864) со знанием дела рассказывал о провинциальном почтальоне. Вот как того в первый раз снаряжали в дальнюю поездку: «...Максе дали овчинный тулуп, шинель, саблю, сумку с 12 патронами, с порохом, с пулями и пистолет»¹⁰. Почтальон, вооруженный саблей и ехавший в тарантасе, управляемом ямщиком, – персонаж рассказа А. П. Чехова «Почта» (1887). Гоголевский Чичиков тоже держал в своей бричке саблю. У самых обычных мужиков мог в санях оказаться топор. На больших дорогах вообще было неспокойно: до середины XIX в. там во множестве орудовали разбойники, а позже случались кражи грузов с обозов и багажа у проезжавших¹¹.

21 Так что люди, отправлявшиеся в дальний путь, нередко были при каком-нибудь оружии. Тогда сподручнее было разбираться в дорожных конфликтах, возникавших сплошь и рядом.

22 В конце XIX в. в Вологодской губернии типичный дорожный конфликт выглядел так: «Едет, особенно зимой, один мужик; ему навстречу другой; никоторый не отворотит с дороги и вот, одного или вывалит из саней, или что-либо поломается. Конечно, он матюкнет виновника и ударит, если незнаком (да и знаком – так случается), кнутом, тот тоже отмахнется им и потерпевший выхватит что попало: топор... и стукнет противника и пойдет, как говорят, “досыта”»¹². Скорее всего, имелся в виду удар рукоятью или обухом топора, а не лезвием, но такая стычка все равно могла привести к тяжким последствиям, а то и смертоубийству.

23 Дорожные ссоры провоцировала неуступчивость встретившихся гордецов. А стороннему взгляду бывало заметно упрямство не только аристократов, но и простолюдинов. Побывавший в 1678 г. в Москве в составе польского посольства Б. Таннер писал о московских извозчиках, которые возили седоков на далекие расстояния по большому городу: «Народ этот до того упрям, что встретившись переломают скорее друг другу колеса, чем свернут с дороги, коли встречный седок не вельможа»¹³.

24 Иеромонах Никодим в 1835–1838 гг. жил в г. Вятке. В его «Записках» немало сведений о зимней дорожной повседневности. «Беда бывает на дороге встречный, и помилуй Бог, если ты и твой встречный оба с возами: вы не обойдетесь без брани, а именно за то, кому из вас своротить с дороги. Своротил на поларшина в бок, и твоя лошадь, утонув по брюхо в снегу и однако не доставшая ногами до земли, тут и сядет. Тебе далее непременно надо выпрячь лошадь и сперва ее вынуть из снега». Никодим добирался в Вятку в самом конце зимы. «В

это время снег еще не думал таять. Даже... когда я уже был в Вятке (с 9 марта), насыпало горы нового снега. Я испытал по дороге все, что говорю». Встречные мужики, пытаясь разминуться на узкой дороге, цеплялись своими санями за его повозку: «Посыплются жалобы, а может быть и ругательства, но что же и нам делать?»¹⁴

²⁵ Часто бывало, что уверенный в себе возница погонял лошадей, поигрывая кнутом, и если внезапно возникала какая-либо задержка или неурядица, то кнут превращался в средство расправы.

²⁶ А. С. Шишков вспоминал, как в декабре 1797 г. он следовал из Петербурга в Вену. «Проехав Ригу, встретились мы с обозом, состоящим в семидесяти или более повозок. Фельдъегеря мои ехали впереди меня. Вдруг слышу я превеликий шум и как бы начинающуюся драку...». Оказалось, что находившийся среди его спутников слуга, «едучи мимо одной повозки, стегнул кнутом сидящего на ней повозчика, так что рассек ему щеку до крови». Человек сорок разгневанных мужиков окружило обидчиков. Шишкову, влиятельному вельможе, удалось уладить конфликт¹⁵.

²⁷ В повести Н. С. Лескова «Детские годы (из воспоминаний Меркула Праотцева)» (1874) рассказывалось, как в конце 1840-х гг. несколько парней добиралось из Петербурга в Киев на наемной повозке с извозчиком Кириллом. В их компании был Пенькновский – гордец и задира. «...Чуть где-нибудь на мосту случалась беспорядица и давка – Кирилл просил Пенькновского высунуться и покричать, что тот с удовольствием и исполнял...». А нередко даже, «выхватив у Кирилла его длинный троечнический кнут, хлестал им встречных мужиков и их лошадей...»¹⁶.

²⁸ Герой другой повести Лескова «Очарованный странник» (1873) мальчишкой стал ездить в качестве фореитора: «...Бывало, едешь, да все норовишь какого-нибудь встречного мужика кнутом по рубаше вытянуть. Это фореиторское озорство уже известно». Случилась трагическая история: катили они четвериком, нагоняли воз с сеном, мальчишка и ударил кнутом человека, разлегшегося наверху. Тот свалился под колеса. Так озорник возчика-монаха «без покаяния жизни лишил»¹⁷.

²⁹ В Вятском крае ходили легенды о Григории Кошечеве (1873–1914), который отличался непомерной силой. Рассказывали, что зимой из винокуренного завода выехал санный обоз, перевозивший бочки со спиртом. Кошечев тоже отправился с ним. Встретился им другой обоз, порожний, с пьяными возчиками. Те не желали уступить дорогу, хотя незагруженным саням это было бы легче. Началась драка. Когда в нее вмешался Кошечев, дело приняло дурной для противников оборот. Он сгибал и ломал дуги саней, спихивал лошадей в снег, переворачивал сани¹⁸.

³⁰ Предки Е. С. Коробовой на рубеже XIX–XX вв. жили возле г. Лальска Вологодской губернии. Мужчины занимались извозом. Бабушка Коробовой вспоминала о своем дяде: «Его силу ценили. Купцы с охотой нанимали его на работу извозчиком, потому что караван (обоз. – В. К.) с товаром в дороге могли и

огрabitь. Было негласное правило – “пустой” караван... должен уступить дорогу груженому. И вот один раз каравану братьев, которые везли товар, попались навстречу строптивые извозчики, которые ехали порожняком, но дорогу освободить отказались. Тогда... Федор Иванович подошел к людям, перегородившим путь, и первой в караване лошади стукнул кулаком между ушей – та свалилась на землю замертво. Те... сразу освободили дорогу»¹⁹.

³¹ В 1788 г. вятский суд рассматривал дело о стычке на зимней дороге при обгоне. Пострадал работник винокуренного завода Родион Кувалдин. Он в компании старика Дмитрия Кошечева отправился по тракту на заводской лошади и с деньгами для закупок. Кошечев затем вспоминал, что во время движения их нагнали трое: братья Ходыревы и некий Ивонин. «Кричали те Ходыревы Кувалдину, чтоб дал он для об[ъ]езду им дорогу, а на сие сказал Кувалдин Ходыревым, чтоб они ево в сторону сворачивать не принуждали, ибо у него лошадь казенная». Кувалдин придержал лошадь, и Ходыревы, объезжая, стали избивать Кувалдина и Кошечева дубиной. Ивонин же уверял, что все происходило иначе: напротив, это Кувалдин и Кошечев нагнали их сзади и требовали, чтобы им уступили путь. Но пострададaл именно Кувалдин, у которого Ходыревы заодно и деньги отняли²⁰.

³² В 1869 г. становой пристав из Сарапульского уезда Вятской губернии рапортовал губернатору о дорожном инциденте с кровопролитием: «Сельский обыватель Воткинского завода Александр Алексеев, нанятый Сарапульскою земскою управою для развоза земской корреспонденции из Воткинского завода по волостным правлениям, проезжая 16-го февраля из Петропавловского волостного правления в Дебесское, настиг на дороге ехавших на двух лошадях крестьян... Кирилла Андреева Сальникова и сына его Петра и начал требовать от них для проезда себе дорогу; но когда крестьянин Кирилл Сальников не своротил с дороги, то у них из-за этого произошла ссора и драка, во время которой Сальников столкнул Алексеева с дороги в снег, Алексеев же, встав после на ноги, ударил имевшимся при себе кинжалом Сальникова в левой пах, от чего у него вытекло много крови, имеется значительная рана и в настоящее время он находится в опасном положении». Спустя четыре месяца уездный исправник сообщал о результатах дознания: Алексеев не отрицал, что нанес рану Сальникову, уверяя, однако, будто тот напал первым. Сам он, дескать, «нападения никакого не делал, а между [н]ими происходила только обоюдная ссора и схватка из-за дороги, которую Алексеев требовал для лучшего объезда, а тот своротил ему мало». Ямщик, который вез Алексеева, пояснил: «Алексеев требовал от Сальникова дорогу, но когда Сальников отказал ему в этом... то Алексеев, выйдя из саней, ударил Сальникова кулаком; после чего между ними произошла драка, во время которой Алексеев и ударил Сальникова кинжалом...»²¹.

³³ В архивном деле 1788 г. поводом к потасовке оказалась неуступчивость при обгоне на узкой зимней дороге. Интересны слова пострадавшего Кувалдина: мол, у него лошадь казенная, потому сворачивать ему не годится. Это значило, что человек едет с важным служебным заданием. И Алексеев, ударивший в 1869 г. Сальникова кинжалом, оправдывал претензию на беспрепятственный проезд тем,

что он при исполнении. Статус служилого был выше, чем у простого мужика, спешившего по своим частным делам.

³⁴ **Власть имущие на дороге.** И. Т. Посошков в книге «Завещание отеческое» (1719) советовал своему сыну быть деликатным даже с незнакомыми людьми – например, на дороге: «И аще ты, сыне мой, поедеши на кони, блюдись того, дабы ти какова человека, богата или убогаго, конем своим не потеснити и з дороги бы пешеходные не стиснути в грязь; и аще и не по пешеходной дороге поедеши и въедеши в грязь, то ты коня своего удержиуй, дабы конь твой тихо ступал, дабы ти никакова человека не обрызгати грязью»²². Посошков велел сыну помогать тем, кто на дороге увяз в грязи или у кого «воз увалился», ибо такая помощь Богу угодна. Он писал: «Аще же, путем едучи, стретятся с тобою в тесном месте возовики многие, или и один токмо едет з бременем, аще ты и весма силен, уступи ему. Не тесни его летом с мосту (с удобной, вымощенной дороги. – *В. К.*) в грязь, а зимою с дороги в целик (неутрамбованный снег. – *В. К.*); но лучше ты свороти, а его пропусти, и всю ту тягость на себе понеси. И за такую твою добродетель и за явное смирение Господь Бог и на сем свете, и на оном вознесет тя и прославит»²³. «Тягость», что достанется свернувшему с накатанного пути вбок – в грязь или в сугроб – и вправду могла быть велика, так что Господь заметил бы такое и не оставил смирившего гордыню человека своим попечением. В этом Посошков был убежден. Характерна оговорка «аще ты и весма силен»: прав у вельможи было больше. Однако из наставлений Посошкова выходит, что сына разумному и милосердному поведению на дорогах нужно было учить.

³⁵ В начале лета 1879 г. приговоренный к ссылке В. Г. Короленко следовал в сопровождении жандарма и полицейского на наемном ямщике из Костромы в Вятку. Он заметил, что когда пешие простолюдины встречали на улице арестантскую карету с жандармами, они приостанавливались, а то и снимали шапки, крестясь. Жандарм был расторган: «Вот здесь сторона! Людишки это на лошадишках на своих издиют, настречу попадают, всякий тебе кланяется, честь отдает, одно слово – самая приятная сторона». Короленко в ответ: «Запуганы... очень». Жандарм не соглашался:

³⁶ «– Нет, не то, что запуганы... а только что народ уж такой... великодушной народ здесь.

³⁷ – Оттого это, – вмешивается полицейский, – что с колокольчиком едем, думают, не начальство ли.

³⁸ – Зимой этто мы ехали. Снегу страсть навалило; где она и дорога то, – не узнать было, пра не узнать. Встретится обоз, так весь в сторону и сворачиват, в снег-ту; на-мол, родимой, проезжай себе с богом, мы тя не задерживаем. Эх, приятной народ, одно слово: нет этого народу-ту миляе.

³⁹ – А ведь тройке-то, говорю, легче бы своротить, чем обозу...

⁴⁰ – Как не легче! Потом выбираться-ту им на полчаса хватит; животинка-ту совсем намучается.

⁴¹ Говорит это просто, как ни в чем не бывало, и мое замечание, по-видимому, нисколько его не задевает.

⁴² – Вот уж у нас, к Костроме, народ неуважительной, гордой народ. Никакого от него почтения не жди. “Нам, говорит, с обозом-ту труднее, объезжай сам”, говорит. А тут вот да в Вологодской губ[ернии] простой народ, хороший»²⁴.

⁴³ Литератор и философ Ф. А. Степун (1884–1965), детство которого прошло в Калужской губернии, где его отец был главным директором писчебумажных фабрик, вспоминал одну из летних поездок его семейства со знакомыми. Их экипажи повернули на шоссе, по которому, несмотря на поздний час, двигались груженные бумагой ломовые обозы: «Ломовики поспешно сдергивают картузы и, хватая битюгов под уздцы, безо всякой на то надобности, ради одного только почтения, круто сворачивают на обочину»²⁵. Только лишь из-за почтения к большому начальнику или во избежание возможных последствий?

⁴⁴ Викентий Вересаев (1867–1945), вспоминая свои детские годы, проведенные в Туле, писал: «Едем в тарантасе по дороге. Мужики в телегах сворачивают в стороны и, когда мы проезжаем мимо, почтительно кланяются. Это вообще все встречные мужики, которые никого из нас даже не знали, – просто потому, что мы были господа. К этому мы уж привыкли и считали это очень естественным». Вересаев полагал, что в таком обычае проявлялся дух только недавно отмененного крепостного права²⁶.

⁴⁵ Неуступчивость при встречах на узких дорогах, особенно зимой, в русской литературе могла быть яркой характеристикой какого-либо заносчивого персонажа – барина, офицера – по отношению к человеку, стоявшему ниже по социальному положению. У писателей второй половины XIX в. такие сцены обычно относились ко времени крепостного права. В рассказе В. Г. Короленко «Лес шумит» (1886) герой беседовал со стариком, который повествовал о своем детстве: «Завидят мужики пана, то-то забегают, лошадей в снег сворачивают, сами шапки снимают. После сколько бьются, из снега бревна вывозят, а пан себе скачет – вот ему, видишь ты, и одному на дороге тесно!»²⁷

⁴⁶ Впечатляющее описание встречи с обозом на зимней дороге принадлежит П. И. Небольсину, который в 1840-х гг. путешествовал по сибирским горным приискам. Как-то он ехал по узкой дороге в санях, с сопровождавшими. На пути показались встречные, которые везли лес. Спутники Небольсина стали требовать, чтобы те свернули прочь с дороги, а в ответ их уверяли, что никак не могут – бревна слишком длинные. Встречным начали кричать: «Пошел, пошел! полковник едет!» Небольсин увещевал своих: «Побойтесь Бога: как можно в снег!», но ему возражали: «Нельзя инако; вы полковник: не вам же в снег сворачивать!» Небольсин вовсе не был полковником. Ехавшие с ним сибиряки судили так: «... Велено возчикам своротить; у нас кто молодше – тот и в сугроб. Мещанин купцу уступает дорогу, а купец чиновнику, а уж те чинами верстаются; а рядом двоим не проехать; уступить непременно нужно». Небольсин все же приказал своим «править в сугроб». Все вместе начали утаптывать снег, чтобы туда отвести

лошадей. Небольсин заключил: «Проезд возов с бревнами отнял у нас, наверное, целый час времени...»²⁸.

⁴⁷ Небольсина называли полковником. Более высоким чином был губернатор. В рассказе Н. Д. Телешова «На тройках» (1892) есть эпизод, когда мчавшимся по зимней дороге тройкам загородил путь длинный обоз, который пробирался в том же направлении. С троек стали кричать, чтоб те сворачивали, потому что едет губернатор. Это слово возымело действие. Обман тут же раскрылся, но было поздно – лихачи уже проскочили²⁹.

⁴⁸ В романе Д. Н. Мамина-Сибиряка «Хлеб» (1895) есть эпизод, действие которого происходит в 1860-х гг. в Зауралье. Старик-мельник Михей Зотыч и его спутник повстречали ночью на дороге уездного исправника – человека решительного и грубого, служившего в том крае много лет и привыкшего к тому, что перед ним все заискивают. Неуступчивость при случайной встрече могла обернуться бедой: «Это путешествие чуть не закончилось катастрофой. Старики уже возвращались домой. Дело происходило ночью...». Они дремали в своей телеге, но вздрогнули, услышав вдалеке звон дорожных колокольчиков. «Исправник навстречу гонит! – в ужасе прошептал Вахрушка, проникнутый смертным страхом ко всякому начальству». Михей Зотыч не придавал этому значения, но Вахрушка настаивал: «Лучше бы своротить с дороги. Неровен час...». Однако Михей перехватил вожжи и сворачивать не стал. Голос из встречного экипажа выкрикнул: «Сворачивай с дороги, каналья!» Михей спокойно ответил: «Ты сворачивай, пороженем на тройке едешь, а я с возом на одной!» Прислужник исправника кинулся впотьмах на них, размахивая нагайкой. Когда же исправник разглядел, что во встречной телеге – его знакомец, то сменил гнев на милость. «Только исправничий экипаж покатыл дальше, как Вахрушка снял шапку и перекрестился. Он еще долго потом оглядывался и встряхивал головой. С этого момента он проникся безграничным удивлением к смелости Михея Зотыча...»³⁰

⁴⁹ А прежде этот грозный и решительный исправник отличился на свадьбе своего знакомого: когда молодых усадили в коляску, лошади испугались и понесли, но тот сумел остановить взбесившихся лошадей³¹.

⁵⁰ Впрочем, светскому и духовному начальству тоже немало доставалось от дурных дорог и больших расстояний: нередко требовалось немедленное реагирование на происходящие в поднадзорных пределах происшествия или на спущенные сверху распоряжения. Тогда приходилось гонять фельдъегерей и самим проделывать инспекционные поездки (в том числе не запланированные, в мороз или распутицу) и т. д.³²

⁵¹ **Социальная проблема.** Стычки и драки на дорогах во многом вызвались неудобствами пути – узостью проезда зимой и глубокими колеями, невозможностью отвернуть в сторону. В течение долгого времени условия сухопутных передвижений по России были очень непростыми. Серьезное дорожное строительство в европейской части России началось только в XIX в. – при Александре I и Николае I³³.

52 Кроме того, конфликты на дорогах России в прошлом оборачивались социальной проблемой. Когда проехать было трудно, то приходилось меряться статусами и доискиваться справедливости: кто более богат и уважаем; кто служивый, а кто нет; который едет налегке, а у кого повозка тяжело нагружена; кто следует в одиночку, а кто с обозом. При заминке сильные и задиристые попутчики могли способствовать решению дела.

53 В таких обстоятельствах были выработаны традиционные способы предотвращения и смягчения потенциально конфликтных ситуаций на дорогах.

54 Например, при встрече пешех на дороге обязательным считалось поприветствовать другого. Обычным приветствием было: «Мир-дорога» (или «мир доро́гой»), а в ответ звучало: «Добро жалуйте!» По словам знатока народной жизни С. В. Максимова, «путник в дороге, догнавший другого пешехода, добрым приветом “мир дорогой” зачуровывает, заговаривает его в свою пользу...»³⁴. Иногда, встречаясь, произносили пожелание «доброй встречи». Конечно, если путники не шли, а скакали, да на бойком тракте, то любезно привечать всех и каждого не получалось. Но все же люди старались показать свой миролюбивый настрой и готовность помочь³⁵. И само по себе определение статуса при встрече было альтернативой ссоре и драке.

55 Рассмотренные данные позволяют сделать вывод о том, как формировались специфические черты историко-культурной традиции, а именно – дорожной традиции России.

56 Традиционный дорожный уклад уже исчез. И хотя изменилось почти все, дорожные трассы по-прежнему важны. Они и в наше время остаются местом частых и постоянных конфликтов.

Примечания:

1. Русские пословицы и поговорки в рисунках Виктора Михайловича Васнецова / науч.-пояснит. текст написал И. К. Линдман. [М.], [б. г.]. Л. 25. Это очень редкое издание, которое имеется в областной библиотеке г. Кирова. В годы Великой Отечественной войны библиотеке было дано разрешение на покупку книг у частных владельцев. Тогда этот альбом был выкуплен у родственницы братьев Васнецовых, находившейся в Кирове (*Войханская К. М.* Библиотека имени А. И. Герцена в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // К. М. Войханская – директор Кировской областной научной библиотеки им. А. И. Герцена: статьи, воспоминания, библиография / отв. ред. Н. П. Гурьянова. Киров: Кировская областная научная библиотека им. А. И. Герцена, 2008. С. 72–104. С. 93–94).

2. *Щепанская Т. Б.* Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003; *Борисов Н.* Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010; *Матвеев А. В.* Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск: Наука, 2012; *Васильев М. И.* Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135; *Коришунков В. А.* Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. М.: Форум, 2015; *Его же.* Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. М.: Редкая птица, 2020; *Колпаков М. Ю., Михеев Д. В.* Холодный путь в Московию: европейские путешественники XV–XVII веков в условиях русской зимы // Genesis: исторические исследования. 2021. № 5. DOI: 10.25136/2409-868X.2021.5.35653 URL: [>>>>](#) (дата обращения: 5.01.2023) и др.

3. *Щепанская Т. Б.* Указ. соч. С. 219–220.

4. См.: *Кушкова А. Н.* О некоторых коммуникативных аспектах крестьянской ссоры второй половины XIX в. // Проблемы социального и гуманитарного знания: сб. науч. работ. СПб.: Дмитрий Буланин, 2000. Вып. 2 / отв. ред. Н. Б. Вахтин. С. 303–332; *Ее же.* Деревенская ссора: техника опроса и моделирование коммуникативной ситуации // Антропология. Фольклористика. Лингвистика: сб. ст. СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-

Петербурге, 2001. Вып. 1 / отв. ред. А. К. Байбурин, В. Б. Колосова. С. 14–36; *Ее же*. Крестьянская ссора: опыт изучения деревенской повседневности: по материалам европейской части России второй половины XIX – начала XX века. СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2016.

5. *Некрасов Н. А.* Полн. собр. стихотворений: в 3 т. Л., 1967. Т. 2. С. 8–9.

6. *Максимов С. В.* По русской земле. М., 1989. С. 375.

7. *Мей Л. А.* Избранные произведения. Л., 1972. С. 114.

8. Народные русские сказки А. Н. Афанасьева / подгот. текста и примеч. В. Я. Проппа. М., 1957. Т. 3. С. 288–289, 444.

9. *Кукушкина Е. Д.* Переводная новелла в рукописных сборниках XVIII в. // XVIII век: сб. 14: Русская литература XVIII – начала XIX века в общественно-культурном контексте / отв. ред. А. М. Панченко. Л.: Наука, 1989. С. 189–190.

10. *Решетников Ф. М.* Полн. собр. соч. Свердловск, 1936. Т. 1. С. 265.

11. *Коршунков В. А.* На дорогах и по рекам: разбойники и память о них в Вятском крае // Вестник гуманитарного образования. 2021. № 1 (21). С. 34–48. DOI: 10.25730/VSU.2070.21.004

12. Цит. по: *Щепанская Т. Б.* Указ. соч. С. 219.

13. Московское государство XV–XVII вв. по сказаниям современников-иностранцев / сост. Н. В. Бочкарев. 2-е изд. М., 2000. С. 119.

14. Из записок преосвященного Никодима Казанского // Труды Вятской ученой архивной комиссии. 1913. Вып. 1–2. Отд. 3. С. 91–92.

15. *Шишков А. С.* Избранные труды. М., 2010. С. 390–391.

16. *Лесков Н. С.* Собр. соч.: в 11 т. М., 1957. Т. 5. С. 315–316.

17. Там же. 1957. Т. 4. С. 398–402.

18. *Кулябин А. А.* Вятский самородок Григорий Кошечев. Вятка: Первый шаг, 2013. С. 18–20.

19. *Коробова Е. С.* За что купцы лальские извозчиков своих ценили // Из прошлого Вятки: купеческие фамилии, семьи, лица: мат. Всеросс. науч. конф. (Киров, 1 мар. 2019 г.) / сост., науч. ред. М. С. Судовиков. Киров: Кировская областная научная библиотека им. А. И. Герцена, 2019. С. 139–140.

20. Центральный государственный архив Кировской области. Ф. 1321. Оп. 1. Д. 608. Л. 34–34 об., 28 об., 58 об.

21. Там же. Ф. 582. Оп. 60. Д. 288. Л. 10–11, 143–144.

22. *Посошков И. Т.* Книга о скудости и богатстве. Завещание отеческое. М., 2010. С. 231.

23. Там же. С. 338.

24. *Короленко В. Г.* Записная книжка. 1879. Горький, 1933. С. 96–97.

25. *Степун Ф.* Бывшее и несбывшееся. Изд. 2-е. London, 1990. Vol. 1. С. 21.

26. *Вересаев В.* Собр. соч.: в 5 т. М., 1961. Т. 5: Воспоминания. С. 96–97.

27. *Короленко В. Г.* Собр. соч.: в 5 т. Л., 1989. Т. 2: Повести и рассказы, 1879–1888. С. 374.

28. *Небольсин П. И.* Заметки на пути из Петербурга в Барнаул. СПб., 1850. С. 209–211.

29. *Телешов Н. Д.* Рассказы. Повести. Легенды. М., 1983. С. 87.

30. *Мамин-Сибиряк Д. Н.* Собр. соч.: в 8 т. М., 1955. Т. 7: Черты из жизни Пепко. Хлеб. С. 339–340.

31. Там же. С. 319. Ранее подобный эпизод был включен Маминым-Сибиряком в рассказ «Сибирские орлы» (1888, из цикла «Сибирские рассказы»), где о таком вспоминал старик-полицмейстер (*Мамин-Сибиряк Д. Н.* Собр. соч. в 10 т. М., 1958. Т. 5: Сибирские рассказы. С. 7).

32. *Коршунков В. А.* Начальство на бездорожье: особенности дорожной традиции России в XIX веке и система государственного управления // Вестник Удмуртского университета. Сер.: История и филология. 2023. Т. 33. Вып. 5. С. 1022–1028. DOI: 10.35634/2412-9534-2023-33-5-1022-1028

33. *Коршунков В. А.* Путь сквозь века и земли. С. 17–19, 61–76.

34. *Максимов С. В.* Крылатые слова. М., 1955. С. 224.

35. *Коршунков В. А.* Дорожная традиция России. С. 63–71.

Библиография:

1. Источники Вересаев В. Собр. соч.: в 5 т. М., 1961. Т. 5: Воспоминания. 535 с. Короленко В. Г. Записная книжка. 1879. Горький, 1933. 130 с. Короленко В. Г. Собр. соч.: в 5 т. Л., 1989. Т. 2: Повести и рассказы, 1879–1888. 632 с. Лесков Н. С. Собр. соч.: в 11 т. М., 1957. Т. 4. 557 с. Лесков Н. С. Собр. соч.: в 11 т. М., 1957. Т. 5. 635 с. Максимов С. В. По русской земле. М., 1989. 526 с. Мамин-Сибиряк Д. Н. Собр. соч. в 10 т. М., 1958. Т. 5: Сибирские рассказы. 404 с. Мамин-Сибиряк Д. Н. Собр. соч.: в 8 т. М., 1955. Т. 7: Черты из жизни Пепко. Хлеб. 734 с. Максимов С. В. Крылатые слова. М., 1955. 447 с. Мей Л. А. Избранные произведения. Л., 1972. 680 с. Московское государство XV–XVII вв. по сказаниям современников-иностранцев / сост. Н. В. Бочкарев. 2-е изд. М., 2000. 248 с. Народные русские сказки А. Н. Афанасьева / подгот. текста и примеч. В. Я. Проппа. М., 1957. Т. 3. 571 с. Небольсин П. И. Заметки на пути из Петербурга в Барнаул. СПб., 1850. 248 с. Некрасов Н. А. Полн. собр. стихотворений: в 3 т. Л., 1967. Т. 2. 710 с. Из записок преосвященного Никодима Казанского // Труды Вятской ученой архивной комиссии. 1912. Вып. 3. Отд. 3. С. 1–50; 1913. Вып. 1–2. Отд. 3. С. 51–98. Посошков И. Т. Книга о скудости и богатстве. Завещание отеческое. М., 2010. 592 с. Решетников Ф. М. Полн. собр. соч. Свердловск, 1936. Т. 1. XVI, 475 с. Русские пословицы и поговорки в рисунках Виктора Михайловича Васнецова / науч.-пояснит. текст написал И. К. Линдман. [М.], [б. г.]. 84 л. Степун Ф. Бывшее и несбывшееся. Изд. 2-е. London, 1990. Vol. 1. 396 с. Телешов Н. Д. Рассказы. Повести. Легенды. М., 1983. 336 с. Центральный государственный архив Кировской области. Ф. 582. Оп. 60. Д. 288. Центральный государственный архив Кировской области. Ф. 1321. Оп. 1. Д. 608. Шишков А. С. Избранные труды. М., 2010. 720 с. Литература Борисов Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010. 440 с. Васильев М. И. Факторы формирования облика русских дорог в X – начале XX в. // Этнографическое обозрение. 2013. № 3. С. 125–135. Войханская К. М. Библиотека имени А. И. Герцена в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // К. М. Войханская – директор Кировской областной научной библиотеки им. А. И. Герцена: статьи, воспоминания, библиография / отв. ред. Н. П. Гурьянова. Киров: Кировская областная научная библиотека им. А. И. Герцена, 2008. С. 72–104. Колпаков М. Ю., Михеев Д. В. Холодный путь в Московию: европейские путешественники XV–XVII веков в условиях русской зимы // Genesis: исторические исследования. 2021. № 5. DOI: 10.25136/2409-868X.2021.5.35653 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=35653 (дата обращения: 5.01.2023). Коробова Е. С. За что купцы лальские извозчиков своих ценили // Из прошлого Вятки: купеческие фамилии, семьи, лица: мат. Всеросс. науч. конф. (Киров, 1 мар. 2019 г.) / сост., науч. ред. М. С. Судовиков. Киров: Кировская областная научная библиотека им. А. И. Герцена, 2019. С. 139–141. Коршунков В. А. Дорожная традиция России: поверья, обычаи, обряды. М.: Форум, 2015. 240 с. Коршунков В. А. На дорогах и по рекам: разбойники и память о них в Вятском

крае // Вестник гуманитарного образования. 2021. № 1 (21). С. 34–48. DOI: 10.25730/VSU.2070.21.004 Коршунков В. А. Начальство на бездорожье: особенности дорожной традиции России в XIX веке и система государственного управления // Вестник Удмуртского университета. Сер.: История и филология. 2023. Т. 33. Вып. 5. С. 1022–1028. DOI: 10.35634/2412-9534-2023-33-5-1022-1028 Коршунков В. А. Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. М.: Редкая птица, 2020. 624 с. Кукушкина Е. Д. Переводная новелла в рукописных сборниках XVIII в. // XVIII век: сб. 14: Русская литература XVIII – начала XIX века в общественно-культурном контексте / отв. ред. А. М. Панченко. Л.: Наука, 1989. С. 180–192. Кулябин А. А. Вятский самородок Григорий Кошечев. Вятка: Первый шаг, 2013. 32 с. Кушкова А. Н. Деревенская ссора: техника опроса и моделирование коммуникативной ситуации // Антропология. Фольклористика. Лингвистика: сб. ст. СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2001. Вып. 1 / отв. ред. А. К. Байбурин, В. Б. Колосова. С. 14–36. Кушкова А. Н. Крестьянская ссора: опыт изучения деревенской повседневности: по материалам европейской части России второй половины XIX – начала XX века. СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2016. 318 с. Кушкова А. Н. О некоторых коммуникативных аспектах крестьянской ссоры второй половины XIX в. // Проблемы социального и гуманитарного знания: сб. науч. работ. СПб.: Дмитрий Буланин, 2000. Вып. 2 / отв. ред. Н. Б. Вахтин. С. 303–332. Матвеев А. В. Традиционная культура путешествия населения Среднего Прииртышья (XIX – первая треть XX века). Омск: Наука, 2012. 196 с. Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.

Collisions on the roads of pre-revolutionary Russia

Vladimir Korshunkov

*Associate Professor, Vyatka State University
Kirov, 610020, Kirov, Pyatnitskaya st. - 38 B, 9*

Abstract

The purpose of this paper is to study some circumstances of the horse-drawn road traffic in Russia (that is so-called road tradition of Russia). Road tradition is the conditions, circumstances and situations that accompanied long-distance land travel in the past. This research perspective puts a traveler, his emotions and feelings, and the difficulties he encountered along his way at the center of consideration. This paper draws attention to the conflict potential of a horse-drawn movement. The sources on the Russian road tradition are memoirs, documentary and publicist texts and works of fiction as well as paintings and graphic. The importance of road infrastructure for the formation of the behavior stereotypes while road movement is noted. Road conflicts were caused by the path inconvenience, namely the narrowness of a passage, deep ruts, and inability to turn aside. Conflicts on the roads of Russia were a social problem of the Russian daily life. When it was difficult to pass, meeting people had to determine a status: they took into account which person was richer and more respected. The situations of road meetings in narrow ways and the dangerous consequences of such situations have entered Russian folklore and literature. But complex and potentially conflict-generating cases were not always accompanied by threats or violent actions. People have invented the ways to mitigate critical situations on roads. The circumstances studied in this paper allow us to draw conclusions about the formation of the specific features of the historical and cultural tradition. Millions of people were acting within the established road tradition. Their behavior determined the pace of economic and social development of society and state in Russia.

Keywords: pre-revolutionary Russia; history of daily life; Russian road tradition; traffic conflicts; horse-drawn transportation; winter in Russia; Russian literature and journalism.

Publication date: 29.03.2024

Citation link:

Korshunkov V. Collisions on the roads of pre-revolutionary Russia // Metamorphoses of History – 2024. – Issue 31 [Electronic resource]. URL: <https://history-metamorph.ru/S241436770029846-0-1> (circulation date: 12.05.2024). DOI: 10.37490/S241436770029846-0